

ОСОБЛИВОСТІ ДИВЕРСИФІКАЦІЇ ВИРОБНИЦТВА ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Визначено основні проблеми функціонування машинобудівного комплексу в Україні; проаналізовано особливості диверсифікації виробництва підприємств машинобудування

Постановка проблеми. У сучасних умовах машинобудівний комплекс є провідним сектором національної економіки будь-якої країни. Рівень розвитку підприємств машинобудування значною мірою визначає економічний розвиток країни в цілому.

Перехід України до ринкової економіки найважче позначився на діяльності підприємств машинобудівного комплексу. Їх виробничий потенціал не відповідав структурі попиту, сталося різке скорочення використання виробничих потужностей, були втрачені висококваліфіковані кадри.

Машинобудівні підприємства України мають низький рівень рентабельності виробництва, високий рівень накладних витрат, енергомісткості і металомісткості технологій, тривалий виробничий цикл і, як наслідок, тривалий період повернення інвестицій, низький рівень фондівіддачі, високий рівень спеціалізації, потреба в високотехнологічному устаткуванні і у висококваліфікованих інженерно-технічних і робочих кадрах. Крім того, діяльність машинобудівних підприємств характеризується недостатньою кількістю замкнутих циклів.

У економічно розвинутих країн на підприємства машинобудування, як правило, припадає 25-40 % вартості виробленої промислової продукції, в Україні – 13 %. В той же час, машинобудівний комплекс України містить значний науково-виробничий потенціал, тут зосереджена третина промислово-виробничих фондів і майже половина промислово-виробничого потенціалу країни. Багатогалузевий машинобудівний комплекс України об'єднує більше 11 тисяч підприємств. Але в умовах трансформації вітчизняної економіки більшість машинобудівних підприємств не змогли вийти на світовий рівень якості. В таких умовах споживач намагається придбати більш якісну імпортовану продукцію.

Починаючи з 2000-го року, підприємства машинобудування в Україні розвивалися відносно стабільно, досягнувши максимальних обсягів виробництва за весь час незалежності. Але вже в 2009-му обсяги виробництва впали на 54 %, особливо важко криза відбилася на автомобілебудуванні, важкому і транспортному машинобудуванні. Економічна криза 2008-2009 років виявила, що машинобудівний комплекс є найбільш вразливим до негативних змін економічної ситуації через високу залежність від експорту та імпорту, надмірну матеріало- та енергомісткість виробництва, низький рівень диверсифікації виробництва, падіння внутрішнього попиту через низьку кредитну активність банківського сектора і кризи в інших галузях.

З 2010 року машинобудування знову демонструє певну тенденцію до зростання: збільшення обсягів виробництва у машинобудуванні у порівнянні із попереднім роком перевищило 30 %, прибутковими є 63% підприємств машинобудування. Міністерство промислової політики України очікує на поступове зростання галузі машинобудування на 3-5 % на рік.

Але, все ж таки, у галузі дуже багато проблем. Як показує світовий досвід, підприємства машинобудування повинні зайняти більш вагоме місце як у структурі промисловості, так і у формуванні експорту України. В умовах жорсткої конкуренції підприємства повинні шукати і здійснювати оптимальні шляхи адаптації до змін. Одним з цих шляхів є диверсифікація виробництва, яку

впроваджують більшість підприємств машинобудування в Україні. Але ми бачимо, що в нашій країні цей шлях є недостатньо дієвим. Для того, щоб з'ясувати причини цього, доцільно буде дослідити сучасний стан процесу диверсифікації виробництва підприємствами машинобудування в Україні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема диверсифікації виробництва підприємствами машинобудування України досліджується в працях таких вітчизняних авторів, як Цюгла О.О.[1], Корінько М.Д.[2], Шишкін В.О.[3] та ін. Роботи цих учених, переважно, присвячені таким питанням, як стратегія диверсифікації і методи її проведення, проблеми і особливості управління диверсифікованим машинобудівним підприємством. Але деякі питання у вітчизняній науковій літературі розроблені недостатньо повно. Зокрема, майже відсутнє дослідження особливостей процесу диверсифікації в практиці машинобудівних підприємств України. Це питання є актуальним, тому потребує ґрунтовних досліджень.

Мета дослідження – дослідити сучасний стан машинобудівного комплексу України; виявити та проаналізувати особливості, проблеми диверсифікації діяльності підприємств машинобудування в країні.

Викладення основного матеріалу дослідження. Після розвалу СРСР упродовж реформ стратегічне завдання виживання і розвитку підприємств машинобудівного комплексу вирішувалося за допомогою диверсифікації виробництва. Це були всілякі програми конверсії, що передбачають виробництво відносно низькотехнологічних товарів народного споживання на підприємствах, що випускали продукцію спеціального призначення і мають високий науково-технічний потенціал. Це не було економічно ефективним, тому що заводи мали великий парк устаткування, великі витрати на електроенергію і комунальні послуги тощо. Ці витрати відносяться на собівартість усіх видів продукції, унаслідок чого вона значно зростає. У зв'язку з цим рентабельність нової продукції низька.

В Україні підприємства машинобудування щороку випускають сотні нових видів машин та приборів. За останні 5 років в Україні машинобудівні підприємства виробили більше 500 найменувань нової для них продукції.

Але на сьогодні виробничі потужності в машинобудівному комплексі використовуються в середньому на 50 %. Головна причина – брак фінансових ресурсів, бо труднощі із збутом продукції є майже у 80 % машинобудівних підприємств. Морально застарілими є 90 % основних фондів машинобудівних підприємств, фізично застарілими – до 65 % основних фондів. Лише близько 1 % від загального об'єму продукції машинобудівного комплексу відповідає вимогам світового ринку.

Якщо в умовах централізовано-планової системи мета роботи підприємств полягала у виконанні директивних завдань, то в ринковій економіці підприємство може самостійно визначати і обсяг виробництва, і номенклатуру продукції, і постачальників. Однак це завдання менеджмент підприємств у багатьох випадках виконує не ефективно. Про це свідчить недовикористання виробничих потужностей, погіршення фінансово-економічних показників. Причина такого стану полягає в недостатній кваліфікації фахівців із маркетингу або нерозумінні

керівництвом того, що ефективно управління диверсифікаційними процесами на підприємстві вимагає ретельного планування, аналізу [4, с. 73].

Процес диверсифікації виробництва в українській економіці торкнувся багатьох промислових підприємств. Організаційні форми, які прийняла диверсифікація в Україні, включають: створення нових підрозділів на існуючих підприємствах; формування фінансово-промислових груп (ФПГ); створення компаній холдингового типу шляхом злиття і поглинання; входження в галузь, де збутові можливості і рекламна діяльність можуть використовуватися спільно; передача нових технологій і досвіду з одного виду виробничої діяльності в інший; передача фірмового найменування і репутації новому товару або послугі; придбання контролю над каналами збуту продукції і над джерелами сировини; вкладання засобів в рекламний бізнес, фінансовий ринок; виробництво з використанням відходів.

На деяких машинобудівних підприємствах в Україні основою розвитку стало зростання виробництва споживчих товарів. Проте це таїть в собі наступну проблему. У більшості випадків номенклатура виробів, що випускаються, розширюється за рахунок виробництва технологічно простішої продукції, що не вимагає використання високих технологій. В результаті значний парк технологічного устаткування, а також високі витрати на його обслуговування негативно впливають на рівень собівартості продукції. Крім того, в Україні диверсифікація машинобудування відбувається на користь металомісткої номенклатури, а частка наукоємних високотехнологічних галузей має тенденцію до зменшення [5, с. 263].

Нерідко українські підприємства починають займатися диверсифікацією лише тоді, коли їх робота стає неефективною. В цьому полягає основна різниця між вітчизняними і західними підходами.

Українським підприємствам часто не вдається реалізувати потенціал синергії через відсутність належного досвіду, відсутності навичок керування великими проектами, вони часто переоцінюють можливі синергії. [6, с. 73].

Диверсифікаційний процес вимагає фінансових вкладень. Тому в Україні деякі підприємства проводять диверсифікацію шляхом отримання кредитів під випуск нової продукції з гарантованим збутом.

Серед прикладів успішної диверсифікації в Україні можна назвати підприємство ВАТ "Мотор Січ", яке є одним з провідних підприємств в світі з виробництва авіаційних двигунів для літаків і гвинтокрилів. ВАТ "Мотор Січ" володіє декількома підприємствами, що виробляють різні комплектуючі для авіадвигунів. Коли в 90-і роки виробництво заводу впало до 15 %, підприємство стало переорієнтовуватися на товари народного споживання, що допомогло зберегти на підприємстві цінні кваліфіковані кадри. Сьогодні, окрім основної діяльності, підприємство постійно розширює асортимент продукції, виготовляє більше 150 найменувань товарів народного споживання, продукцію загальнотехнічного призначення, має власну авіакомпанію. Крім того, планується створення виробництва гвинтокрилів у співробітництві із Вінницьким авіабудівним заводом з метою задіяти у виробництві вільні потужності обох підприємств.

Також прикладом використання ефективної стратегії може бути Київський авіаційний завод "Авіант". Для виживання заводу було потрібно проведення диверсифікації виробництва, при цьому нові види діяльності повинні були адаптуватися до специфічних умов авіабудівельного виробництва. Так заводом освоєно виробництво тролейбусів, де застосовувалися авіаційні матеріали і технології, тому вони мають підвищену корозійну стійкість. Крім того на заводі 10% виробництва – споживчі товари (пральні машини, санки, дитячі коляски, барокамери та ін.) [7, с. 112].

Найбільш поширеним напрямом диверсифікації виробництва є організація на базі машинобудівних підприємств виробництва споживчих товарів, тому що сьогодні цей ринок динамічно розвивається.

Найменш витратною для підприємств є диверсифікація через застосування зовнішніх форм реалізації диверсифікації діяльності підприємства. До найпоширеніших з них належать: злиття, поглинання, спільні підприємства, фінансово-промислові групи, корпорації, холдинги. Технологічний процес на підприємстві, що проводить диверсифікацію діяльності, принципово не змінюється, виникає змога зберегти наявні кадри працівників, а наявне обладнання не потребує значного переоснащення. Отже, витрачаються мінімальні кошти на її виконання [8, с. 262].

Позитивні наслідки зовнішньої стратегії диверсифікації підтверджуються й іноземним досвідом, оскільки найбільші машинобудівні підприємства у світі є одночасно найбільшими ПФГ світу. Серед них – General Motors, Ford Motor, Daimler-Chrysler [9, с. 71].

Українське машинобудування значною мірою залежить від постачання комплектуючих з країн СНД, що склалося ще за часів існування Союзу. Частка імпорتنних компонентів у продукції машинобудування становить 41 % (у Франції – 20,5 %, Японії – 14 %, США – 9,5 %). Таким чином, одне з головних завдань комплексу – зменшення залежності від інших країн через вертикальну диверсифікацію виробництва, тобто розвиток власного виробництва багатьох необхідних компонентів [10, с. 103].

На нашу думку, держава має створити на декілька років пільговий податковий режим для підприємств, які впроваджують новітні технології, випускають імпортозаміщуючу продукцію; забезпечити вітчизняних виробників державними замовленнями. Адже, за рахунок розвитку диверсифікації машинобудівних виробництв відбуватиметься диверсифікація української економіки в цілому, імпортозаміщення, створення робочих місць, підвищення податкових надходжень, доходів від експорту, стійкості економіки до криз.

Самі ж машинобудівні підприємства мають створити ефективні підрозділи, які займалися б розробкою ефективної стратегії диверсифікації виробництва, враховуючи світовий досвід.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Таким чином, серед проблем функціонування машинобудівних підприємств України на сучасному етапі можна виділити наступні: складний фінансовий стан товаровиробників; недостатня кількість замкнених циклів; обмежений внутрішній попит; висока залежність від кон'юнктури ринку та від зовнішньоекономічної діяльності; застарілі основні виробничі фонди; низький рівень завантаження виробничих потужностей; низька рентабельність виробництва; високий рівень накладних витрат; висока енергоємність і металоемність технологій; тривалий виробничий цикл; низький рівень фондівдачі; високий рівень спеціалізації; неконкурентоспроможність багатьох видів продукції, її висока собівартість; низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств; недостатня підтримка з боку держави.

Для вирішення цих проблем, підприємства використовують стратегію диверсифікації виробництва. В нашій країні вона має свої особливості. До особливостей диверсифікації виробництва машинобудівних підприємств в Україні можна віднести такі:

- недостатній рівень диверсифікації виробництва (виробничі потужності використовуються в середньому на 50 %.)
- недостатня увага до планування та оцінки диверсифікаційних процесів;
- несвоєчасність процесу диверсифікації на підприємствах;
- недостатнє використання потенціалу синергії;
- обмеження фінансових ресурсів для проведення диверсифікації;
- недостатня кількість вертикальної диверсифікації;
- примитивізація продукції;
- недостатня кількість замкнених циклів;
- низький рівень інноваційної діяльності підприємств;
- брак висококваліфікованих кадрів;
- низький рівень рентабельності виробництва;
- велика кількість металомісткої продукції;

– високий рівень накладних витрат;
– великий асортимент продукції;
– надання переваги виробництву товарів народного споживання;
– недостатня державна підтримка цих процесів.
Очевидно, що серед цих особливостей більше негативних, ніж позитивних. Для зміни цієї ситуації на краще, необхідно удосконалювати управління диверсифікаційними процесами на рівні підприємств і держави.

Необхідно створювати спеціальні підрозділи з маркетингу. Також, важливим є врахування специфіки, яка властива саме для машинобудівного сектору економіки. Крім того, менеджерам слід використовувати позитивний досвід інших підприємств. Наприклад, найнижчу витратність має застосування зовнішніх форм реалізації диверсифікації діяльності підприємств, таких як спільне підприємство, ФПГ, холдинг, корпорація, концерн. Також ефективним може бути залучення інвестицій або кредитів під перспективні проекти.

На нашу думку, незважаючи на безліч проблем, диверсифікація виробництва є одним з основних шляхів подолання викликів, що стоять перед підприємствами машинобудування в Україні, але в той же час цей процес потребує удосконалення.

Список використаної літератури:

1. Цогла О.О. Управління диверсифікацією діяльності машинобудівного підприємства / О.О. Цогла // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 2(92). – С. 150-155.
2. Корінько М.Д. Контроль та аналіз діяльності суб'єктів господарювання в умовах диверсифікації: теорія, методологія, організація: Автореф. дис. д-ра екон. наук: 08.00.09. – К., 2008. – 36 с.
3. Шишкін В.О. Управління диверсифікацією підприємств / В.О. Шишкін // Держава та регіони; серія: економіка та підприємництво. – 2006. –

№ 4. – С. 399–401.
4. Статистичні дані Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.
5. Мних О.Б. Диверсифікація діяльності машинобудівних підприємств при загостренні соціально-фінансової кризи: вітчизняний і зарубіжний досвід / О.Б. Мних, Я. Дядько, І.М. Давидович. // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. – № 5. – Т. 3. – С. 262-266.
6. Дейнека Ю.П. Злиття та поглинання: українські реалії / Ю.П. Дейнека // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2007. – № 594. – С. 68-74.
7. Мінковська М.В. Проблеми і потреби процесу диверсифікації діяльності підприємств, що функціонують у зрілих галузях / М.В. Мінковська., І.В. Рябікіна // Матеріали міжнародної студентської наукової конференції "Економіка та маркетинг XXI століття" г. Донецьк.: РВА ДонНТУ, 2010. – 168 с.
8. Скворцов І.Б. Диверсифікація діяльності підприємства як засобу антикризового управління / І.Б. Скворцов; О.О. Цогла // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.6. – С. 261-271.
9. Колісник М.К. Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції / М.К. Колісник, К.Е. Сміх // Регіональна економіка. – 2008. – №4. – С. 163-173.
10. Шкільнюк О.М. Основні напрями та пріоритети інноваційної діяльності в машинобудуванні України / О.М. Шкільнюк // Формування ринкових відносин в Україні. – 2010. – № 5. – с. 100-105.

ЧЕРЕП А.В. – доктор економічних наук, професор Запорізького національного університету.

ЛУК'ЯНЕНКО Н.Е. – асистент Запорізького національного технічного університету.

Стаття надійшла до редакції 18.10.11 р.