

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ ЯК ЧИННИКА ВІДТВОРЕННЯ ЯКОСТІ КАПІТАЛУ ІНШИХ ГАЛУЗЕЙ

Розглянуто принципи забезпечення конкурентоспроможності машинобудування України, особливості їх застосування та перспективи розвитку

Вступ. Входження економіки України до світових та європейських господарських процесів вимагає поглиблення ринкових реформ, здійснення масштабних структурних перетворень, прискорення інституційних змін, легалізації тінювого сектора економіки, проведення економічної політики, спрямованої на раціоналізацію господарських процесів відтворення капіталу підприємств на інноваційних засадах. Розробка системної промислової політики держави для підприємств машинобудування можлива завдяки детальному комплексному аналізу їхнього поточного стану, виявленню детермінант їхньої конкурентоспроможності та розробки адекватної стратегії розвитку.

Постановка проблеми. У зв'язку з цим виникає необхідність розробки методики оцінки конкурентоспроможності підприємств машинобудівної галузі і промисловості в цілому, визначення кількісного впливу різних чинників на рівень конкурентоспроможності і відтворення якості ОК в інших галузях. Це пов'язано із тим, що в цілому зростання конкурентоспроможності підприємств МБК є значним чинником відтворення якості капіталу інших галузей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливим кроком у комплексному вивченні проблеми управління основним капіталом, ґрунтуючись на аналізі всіх стадій його відтворення, стали роботи М.І. Рімера, який вніс до складу основного капіталу, організаційних форм і процесів експлуатації і ремонту поняття "технічна система". Сучасніші роботи по управлінню фінансовими потоками підприємств представлені В.Н. Борисовим, О.В. Ізрядною, А.В. Стрельцовим, Б.Я. Татарських та іншими.

Викладення основного матеріалу дослідження. Вступ у 2008 р. України до Світової організації торгівлі (СОТ) означає формальне зняття перешкод на шляху українських товарів на міжнародний ринок з одночасним зустрічним відкриттям внутрішнього ринку для іноземних товаровиробників. У таких умовах підприємства зіткнулися з міжнародною конкуренцією, а також недобросовісною конкуренцією на внутрішньому ринку країни. В умовах міжнародної торгівлі вкрай важливу роль адміністративного чинника відіграє вміння використовувати міжнародні угоди і дотримуватися правил СОТ. Для нівелювання дії негативних чинників необхідно підготувати висококваліфіковані кадри, які досконало володіють інструментарієм СОТ. Це дозволило би шляхом грамотного використання можливостей цієї організації згладити або повністю усунути вплив негативних наслідків при співпраці з нею і в максимальній мірі організувати захист національних виробників і збереження керованості зовнішньоторговельною політикою. Угодами СОТ передбачено низку заходів, які дозволяють захистити національну економіку. Від ефективного використання правового інструментарію СОТ залежить успіх вітчизняних підприємств машинобудівної промисловості на міжнародному ринку. Продукція машинобудування України характеризується високим ступенем диференціації. Про це свідчить обсяг внутрішньогалузевої торгівлі вертикально диференційованими товарами, який становить 76,2%. Що стосується імпорту машино-технічної продукції, то протягом останніх років її частка мала стійку тенденцію до зростання і в 2009 р. досягла рівня 30,9%. Внутрішній ринок України характеризується високим попитом на такі види продукції, як наукомістке обладнання, зокрема, металургійне, поліграфічне обладнання, обладнання для текстильної промисловості та сільського господарства, медична техніка [3, 5]. Слід зазначити, що потреба у вищезгаданих видах продукції здебільшого задовольняється за рахунок машино-технічної продукції та обладнання з низьким технологічним рівнем.

Однак, у структурі імпорту переважають види машино-технічної продукції, призначеної для насичення побутових потреб населення. Слід також звернути увагу на низький рівень завантаження виробничих потужностей, який у 2009 р. складав понад 65% на окремих підприємствах галузі [1]. Це зумовило низку проблем, зокрема, коли списання амортизації ОФ припадає на менший обсяг виробництва, що призводить до подорожчання продукції, а це, в свою чергу, веде до програшу підприємств МБК у цій конкуренції.

Індекс внутрішньогалузевої торгівлі на експорт продукцією машинобудування становить 24%, але в межах трьох товарних груп значення цього показника є вищими. Так, індекс внутрішньогалузевої торгівлі на експорт машинами – устаткуванням дорівнює 39,7%, електричними машинами – 34,4%, літальними, космічними апаратами та їхніми частинами – 31,8%. Тривалі двосторонні поставки продукції цих товарних груп до машинобудування інших країн забезпечують стабільні валютні надходження і стимулюють зростання конкурентоспроможності національної економіки. Значні обсяги експорту і імпорту в межах цих груп дозволяють підвищити рівень конкурентоспроможності у міжнародній торгівлі шляхом зниження торгових бар'єрів.

Регіональна структура внутрішньогалузевої торгівлі України продукцією машинобудування на експорт представлена наступними показниками: 10% складає індекс внутрішньогалузевої торгівлі з країнами ЄС, 30% – з країнами СНД. Особливе значення в торгівлі з країнами останньої групи набуває торгівля електричними машинами, припадає, індекс внутрішньогалузевої торгівлі на експорт яких досяг відповідно 38,6% та 55,6% [1, 5].

Для підвищення конкурентоспроможності продукції машинобудування вітчизняного виробництва на європейському ринку доцільно буде використати досвід інших країн, які у 90-х рр. минулого століття, знаходячись у подібному до сучасного стану української торгівлі, змогли досягти значних успіхів у зовнішній торгівлі продукцією цієї галузі. Це, насамперед, стосується перебудови внутрішньогалузевої торгівлі Чехії. З метою підвищення конкурентоспроможності у виробничий апарат було вкладено значні інвестиції, реорганізовано підприємства, змінено технологію. Досягнуті результати стимулювали підвищення рівня внутрішньогалузевої торгівлі вертикально диференційованою продукцією з країнами ЄС.

В торгівлі України з країнами ЄС обсяг внутрішньогалузевої торгівлі вертикально диференційованими товарами складає 82,9%, тому використання досягнень інших країн в аналогічних ситуаціях має призвести до гарантованих позитивних зрушень [1]. Таким чином, можна зробити висновок, що міжнародна торгівля продукцією машинобудування відіграє значну роль у структурі конкурентоспроможності національної економіки в цілому. Великий рівень зносу основних засобів, недовантаження виробничих потужностей, переважання імпорту машино-технічної продукції і обладнання над експортом разом з низьким попитом на продукцію вітчизняного машинобудування на зовнішніх ринках – основні чинники, які гальмують розвиток міжнародної торгівлі продукцією машинобудування України.

До чинників, які стимулюють розвиток машинобудівельної галузі України та міжнародної торгівлі її продукцією, слід віднести наявність відносно дешевої висококваліфікованої робочої сили та необхідних природних ресурсів для розвитку галузі; значний обсяг внутрішнього ринку України та близькість ринку Росії, який характеризується високим попитом на продукцію

машинобудування; наявність двосторонніх налагоджених стосунків в сфері міжнародної торгівлі та співробітництва в галузі машинобудування з країнами СНД. Напрямами підвищення конкурентоспроможності економіки України шляхом розвитку міжнародної торгівлі продукцією машинобудування мають бути:

- оновлення виробничих фондів та інвестування в технологічне оновлення виробничих процесів;
- скорочення виробничих потужностей у відповідності до потенційних обсягів реалізації, що забезпечить відсутність простоїв та зниження ціни готової продукції;
- застосування інноваційних нововведень на підприємствах машинобудівельної галузі;
- створення нових підприємств із завершеним виробничим циклом і перебудова існуючих підприємств на підприємства завершеного циклу;
- скорочення частки підприємств важкого машинобудування та ВПК на користь машинобудування побутової продукції.

Існує необхідність у більш детальному вивченні розвитку виробничих потужностей та технологічного рівня пріоритетних галузей машинобудування, якими є літакобудування, аерокосмічне машинобудування та вплив внутрішньогалузевої торгівлі саме цими групами продукції машинобудування на конкурентоспроможність національної економіки. Поряд із цим, стимулювання малого та середнього підприємництва сприяє конкуренції, підвищує експортний потенціал, допомагає краще використовувати місцеві сировинні ресурси та є ще однією потенційно значущою складовою інтеграції машинобудівельної галузі України в світогосподарські відносини [2, 4].

Проблема підвищення конкурентоспроможності української промисловості на світових ринках є однією з найбільш гострих. На думку більшості закордонних експертів, максимальні переваги по відношенню до зарубіжних конкурентів українські виробники мають за товарними позиціями, які характеризуються значною часткою ресурсної складової і незначною питомою вагою доданої вартості. У зв'язку з цим, постає питання про підвищення або зниження конкурентоспроможності окремих галузей економіки в разі вступу до СОТ. Вітчизняні та зарубіжні економісти погоджуються у тому, що вступ України до СОТ суттєво вплине на зростання конкурентоспроможності українських виробників. Проте розрахувати, наскільки сильною буде ця дія і як це вплине на результати фінансово-господарської діяльності вітчизняних підприємств, досить складно. Зважаючи на результати досліджень у сфері конкурентоспроможності, а також враховуючи специфіку досліджуваного виробництва, автором було розроблено і обґрунтовано алгоритм оцінки конкурентоспроможності машинобудівельної промисловості, який включає чотири етапи (рис. 1).

На основі цього алгоритму було зроблено висновок про необхідність розробки методу аналізу конкурентоспроможності галузі, який би дозволив: надати оцінку стану галузі шляхом аналізу абсолютних показників її діяльності; розрахувати відносні показники в динаміці за ряд років; надати кількісну оцінку впливу різних чинників на конкурентоспроможність галузі. Аналіз вітчизняної та закордонної економічної літератури показав, що оцінці конкурентоспроможності галузі приділяється незаслужено мало уваги. До найбільш відомих методів оцінки конкурентоспроможності галузі можна віднести матрицю конкурентної переваги Бостонської консалтингової групи, проект Інституту маркетингу і Гарвардської школи бізнесу (PIMS-проект) і аналіз сильних і слабких сторін, можливостей і загроз (SWOT-аналіз).

На 1-му етапі оцінюється стан машинобудівельної промисловості за такими результатами: основні показники діяльності, випуск продукції, матеріально-технічна база,

інвестиції та інновації, дебіторська і кредиторська заборгованості та експортно-імпорتنі потоки.

На 2-му етапі будується система коефіцієнтів, які характеризують рівень конкурентоспроможності галузі. Існує цілий ряд таких коефіцієнтів, які автор пропонує розділити на чотири групи: зовнішньоторговельні потоки; ефективність праці; ефективність використання матеріально-технічної бази та якість продукції.

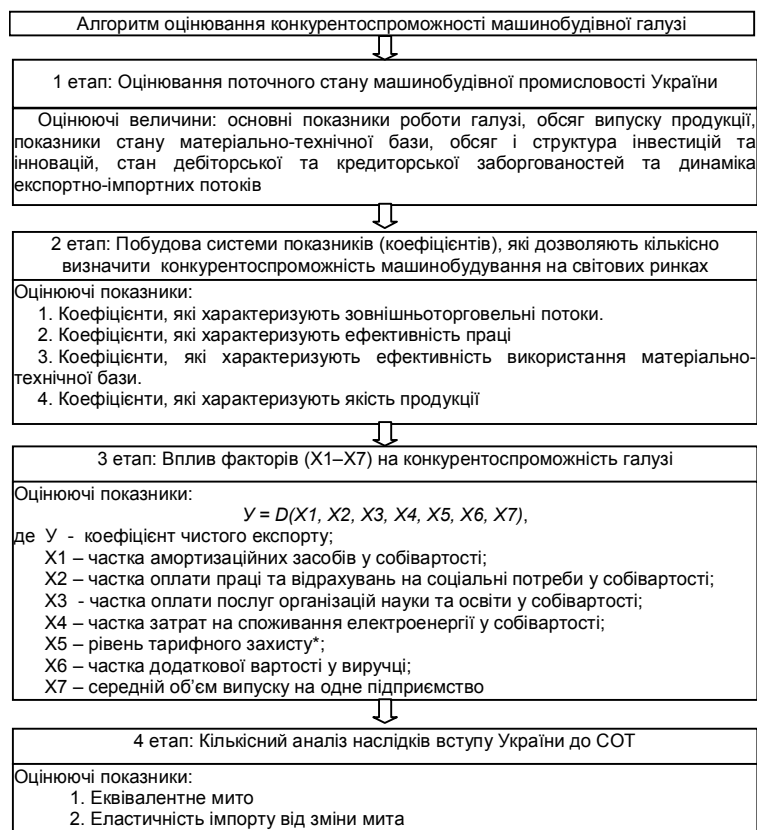
На 3-му етапі визначається вплив різних чинників на конкурентоспроможність галузі. Показником, який характеризує конкурентоспроможність галузі на світових ринках, було вибрано коефіцієнт чистого експорту, оскільки він відображає реалізовані конкурентні переваги галузі у зовнішній торгівлі. Аналіз динаміки показника чистого експорту заснований на виявленні чинників, які впливають на структуру експортно-імпорتنих потоків. При цьому враховується як інтенсивність використання різних виробничих ресурсів, так і показник масштабів виробництва. Крім того, береться до уваги політика регулювання митних тарифів. Для встановлення тісноти зв'язку між залежною змінною В і незалежними змінними Х, а також визначення виду залежності застосовується методика кореляційно-регресійного аналізу. Під еквівалентним митом розуміється рівень імпортного мита, який з точки зору захисту внутрішнього ринку є еквівалентним захисному ефекту від падіння курсу національної валюти та впливу на конкурентоспроможність різних факторів, які забезпечують випередження зростання цін на імпорту продукцію відносно загального зростання цін в національній економіці.

Розрахунок економічних наслідків вступу України до СОТ базується на визначенні можливої зміни обсягу імпорту продукції машинобудівельної промисловості, а відповідно і частки імпортової продукції на внутрішньому ринку країни, обумовленого зміною ставок митних зборів. Розрахунок базується на врахуванні такого параметру, як еластичність. Еластичність імпорту від зміни мита за товарною групою показує, на скільки відсотків зміниться імпорт товарів досліджуваної групи (ΔI) при зміні ставки імпортного мита (ΔE_i) на 1% і розраховується за формулою:

$$E_i = \frac{\Delta I}{\Delta E_i} \quad (1)$$

Запропонований автором метод включає наступні етапи:

- обрати взаємопов'язану систему показників конкурентоспроможності галузі, що дозволяє на їх основі за допомогою методів математичного моделювання, кореляційно-регресійного і факторного аналізу розрахувати вплив чинників зовнішньоторговельної конкурентоспроможності на зміну експортно-імпорتنих потоків;
- виявити роль кожного чинника, що впливає на конкурентоспроможність;
- розрахувати модифікований показник питомої ваги галузі у світовому виробництві даного виду продукції, що дозволить визначити значущість цієї або іншої країни у виробництві даного виду продукції;
- ввести вдосконалений показник еквівалентного мита, який дозволить враховувати вплив на зростання цін на імпорту продукцію на внутрішньому ринку не лише їх відносної зміни, але й коливання номінального курсу долара США або євро;
- модифікувати запропоновані автором розробки, що дозволить застосувати їх для розрахунку конкурентоспроможності на рівні підприємства;
- взяти авторські розробки для оцінки міжнародної конкурентоспроможності як галузі економіки в цілому, так і за окремими товарними групами.



* розраховується як відношення суми тарифів на імпортовану продукцію до її обсягу.

Рис. 1. Алгоритм аналізу конкурентоспроможності машинобудівної галузі (доопрацьовано автором з урахуванням [3])

В ході апробації запропонованих підходів була розроблена методика оцінки рівня впливу конкурентоспроможності машинобудування на відтворення якості капіталу в легкій промисловості України, виявлено конкурентні переваги цієї галузі і основні чинники, що мають вплив на її стан і розвиток, проаналізовані слабкі сторони, можливості і загрози. Аналіз показників конкурентоспроможності проводився на основі статистичних даних за період з 2001 по 2008 рр., детермінант і визначальних чинників – з 1997 по 2008 рр. з врахуванням піврічних значень [5].

Аналіз основних показників роботи легкої промисловості, у т. ч. у відтворенні якості капіталу, показав, що стан галузі не можна визнати задовільним. У наведеному періоді просліджується тенденція погіршення основних макроекономічних показників. Частка легкої промисловості в обсязі промислової продукції в Україні в 2008 р. склала 1,7% в порівнянні з 11,9% в 1991 році. Скорочується число підприємств галузі, які працюють. Політика імпортозаміщення і заборони цін себе вичерпали. Індекс фізичного обсягу виробництва поступово знижується, і якщо в 2001 р. він дорівнював 1,21, то у 2008 р. він знизився до 1,09. Наявні виробничі потужності використовуються не повністю – в середньому на 50%.

У 2008 р. темп випуску продукції легкої промисловості був негативним і складав 3,9%. Розрахунок коефіцієнтів конкурентоспроможності підтверджує незадовільний стан легкої промисловості. Не дивлячись на збільшення частки вітчизняної продукції на внутрішньому ринку (за винятком 2007 р., коли частка вітчизняної продукції на ринку скоротилася на 10%), попит на товари вітчизняного виробництва на міжнародному ринку набув значного спаду. У легкій промисловості, питома вага якої в обсягах реалізації промислової продукції Черкаської області складає 2,8%, за 2008 р. відбулося зростання обсягів виробництва на 5,7%, в основному за рахунок таких підприємств, як:

– ЗАТ Вознесенська промислово-торгова фірма "Вікторія";

– ТОВ "Українська шкіропереробна компанія".

У зв'язку з проведенням реструктуризації виробництва та зниженням виробництва шкіри, обсяги промислового виробництва на ЗАТ "Возко" знизились на 32,3%. В жовтні, листопаді та грудні 2008 р. підприємство одержало збитки через перерахунки курсів валют іноземних кредитів. Також знижено обсяги промислового виробництва на ЗАТ "Санта Україна", АТБТ фірма "Аура", інших. Причина зниження – відсутність замовлень на продукцію. Крім того, підприємства працюють на давальницькій сировині іноземних замовників, що призводить до зниження обсягів виробництва.

Слід відзначити, що негативні наслідки фінансової кризи в IV кварталі 2008 р. сповільнили темп приросту обсягів в легкій промисловості з 13,9% за підсумками 9 міс. 2008 р. до 5,7% за підсумками 2008 р. в цілому [5]. Слід проаналізувати детермінанти зовнішньоторговельної конкурентоспроможності легкої промисловості, які засновані на побудові факторної моделі, що визначає структуру експортно-імпорتنних потоків. На першому етапі встановлено чинники, які найтісніше пов'язані із залежною змінною. Далі з моделі було виключено чинники, коефіцієнти парної кореляції між якими перевищували 0,8, щоб уникнути ефекту мультиколінеарності. Між трьома чинниками – X_1, X_2, X_7 – коефіцієнт парної кореляції перевищив 0,8. У модель був включений лише X_7 ,

оскільки він мав найбільше значення парної кореляції з результативною ознакою. Внаслідок цього отримано адекватну модель за критерієм Фішера. У підсумкову модель було включено чинники X_3, X_5, X_7 . На наступному етапі за допомогою регресійного аналізу було встановлено вид залежності між результативною ознакою і визначальними чинниками, яка має наступний вигляд:

$$B = 473,9425 \cdot X_3 + 1,7123 \cdot X_5 - 0,0012 \cdot X_7 - 0,6761$$

(2)

На підставі даних регресійного аналізу можна зробити висновок, що зв'язок між оцінюваними чинниками і ознакою є тісним, статистичну значущість встановленої функціональної залежності підтверджує значення імовірності прийняття нульової гіпотези і значущість коефіцієнтів рівняння регресії підтверджується значенням t -критерію Стьюента. Побудоване рівняння регресії є адекватним і може бути використане для здійснення прогнозів. Негативне значення вільного члена свідчить про те, що відносна зміна результативної ознаки відбувається швидше, ніж зміна тих чинників, що його визначають. Коефіцієнти при X показують, наскільки в середньому зміниться значення коефіцієнта чистого експорту при зміні на одиницю визначального чинника [150]. Знак при коефіцієнтах вказує на тип залежності між результативною ознакою і визначальними чинниками – пряма або зворотна. Аналіз отриманих даних показав, що найбільший вплив на величину коефіцієнта чистого експорту має показник «частка оплати послуг організацій науки і освіти в собівартості», що підтверджується максимальним значенням t -критерію Стьюента – 5,4 – для даних чинників [2, 4]. На завершальному етапі апробації авторського підходу було розраховано можливий обсяг зміни імпорту товарів легкої промисловості у зв'язку зі зміною ставок ввізних митних зборів, а також еквівалентне мито для товарів легкої промисловості в цілому і за укрупненими групами. Далі було проведено розрахунок еластичності імпорту від зміни мита для взуттєвої промисловості за аналогічний період і можливої зміни частки ринку при зміні ставки імпортного митного тарифу за умови, що коефіцієнт еластичності буде рівний 1. Результати розрахунків представлено в табл. 1.

Таблиця 1. Еластичність імпорту від зміни еквівалентного мита (розроблено автором)

Рік	Зміна %		Коефіцієнт еластичності
	Частки імпорту	Еквівалентного мита	
2007	-3,5	28,04	-0,12
2008	6,67	8,67	0,77
2009	11,9	-9,06	-1,32
2010	0,11	-32,89	-0,01

Негативне значення коефіцієнта еластичності свідчить про різнонаправленість зміни величин: частки імпортової продукції на внутрішньому ринку і еквівалентного мита. У основі розрахунку еквівалентного мита лежить ставка імпортного митного тарифу, тому безпосереднє зниження митного тарифу призведе до значного зниження еквівалентного мита, а отже і до збільшення експансії зовнішніх товаровиробників на внутрішньому ринку України. Легка промисловість як галузь не може бути конкурентоспроможною на міжнародних ринках, якщо в ній немає конкурентоспроможних підприємств, які б могли купувати високотехнологічне обладнання за помірною ціною з метою відтворення капіталу. У свою чергу, конкурентоспроможність підприємства визначається показниками, що характеризують продукцію, яку воно випускає (табл. 1). Зважаючи на даний факт, запропонований вище алгоритм розрахунку конкурентоспроможності галузі був модифікований дисертантом з метою можливості його застосування для розрахунку конкурентоспроможності підприємства [5].

Таблиця 2. Динаміка ринкової частки (розроблено автором)

Показник	Передбачувані значення					
	20	15	10	7	5	3
Ставка митного тарифу, %	20	15	10	7	5	3
Значення еквівалентного мита, %	17,81	12,9	7,99	5,05	3,08	1,12
Зміна еквівалентного мита, %	9,82	4,91	0	-2,94	-4,91	-6,87
Зміна частки імпортової продукції на внутрішньому ринку	-9,82	-4,91	0	2,94	4,91	6,87

При побудові системи коефіцієнтів конкурентоспроможності група показників конкурентоспроможності на зовнішніх ринках була замінена на показники фінансового стану: коефіцієнти абсолютної, проміжної і поточної ліквідності і рентабельності продажів. Також деякі показники були трансформовані (рентабельність праці, рентабельність і частка бракованих виробів в загальному обсязі випуску) або виключені з моделі (частка інвестицій в основних фондах в загальному обсязі випуску і частка інноваційної продукції в загальному обсязі випуску). У цілому, наведені в роботі розробки щодо відтворення якості основного капіталу в машинобудуванні можуть бути використані і для легкої промисловості України.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Запропоновано внесення проекту розвитку організаційної структури управління до виробничого процесу, аналізуючи джерела прямого та непрямого впливу можливих негативних дій на ефективність організації структури управління, що оптимізує якісні параметри системи. Поточний моніторинг основних причин порушення нормального циклу відтворення капіталу машинобудування у разі відмови від централізованого управління внаслідок акціонування, поспішного роздержавлення і зміни форми власності. Впроваджені механізми стимулювання відтворення якості капіталу, що призведе до забезпечення комплексності і цілеспрямованості управління, в якому пріоритетним має бути розвиток відтворення якості основного капіталу машинобудування.

Список використаної літератури:

1. Амосенок Э.П. Машиностроение как доминанта в стратегиях развития отраслей экономики / Э.П. Амосенок. – М., 2005. – С. 75–91. – ЭКО, № 1.
2. Бланк А.И. Управление активами и капиталом предприятия / Бланк А.И. – К.: Ника-Центр Эльга, 2003. – 448 с.
3. Игнатовский П.А. Экономический потенциал и условия действенности хозяйственного механизма / П.А. Игнатовский – 2002. – С. 76–86. – Плановое хозяйство, № 2.
4. Клоцвог Ф. Основного капитала стратегии управляемого развития / Ф. Клоцвог. – М., 2004. – С. 56–63. – Экономист, №9.
5. Промисловість України у 2004 – 2010 рр. – К.: Держкомстат України, 2010. – 346 с.

ЄФІМЕНКО Надія Анатоліївна – доктор економічних наук, професор кафедри автомобілів та технологій їх експлуатації Черкаського державного технологічного університету

Наукові інтереси:

- відтворення машинобудування;
- системи менеджменту якості