

ЛОГІСТИЧНІ СТРАТЕГІЧНІ РІШЕННЯ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

© Воловець Н.Я., 2010

Досліджено підсумки діяльності промисловості та наведено динаміку частки машинобудування у промисловому комплексі України за період 2007–2009 рр. Описано умови розвитку євроінтеграційних процесів, проблеми машинобудівних підприємств та їх усунення з допомогою логістичних рішень.

Results of activity of the industry are investigated and dynamics of a share of mechanical engineering in an industrial complex of Ukraine during 2007–2009 is resulted. Conditions of development of eurointegration processes, problems of the machine-building enterprises and their elimination with logistic solutions.

Постановка проблеми. Членство в СОТ створює достатні умови для інтеграції України до європейського економічного простору, створення правових засад для стабільного і передбачуваного ведення бізнесу і міжнародної торгівлі, сприятливого середовища для залучення іноземних інвестицій тощо.

Євроінтеграція є актуальним питанням, а особливо тоді, коли це стосується машинобудівних підприємств, які є важливими в економіці України, але неконкурентоздатними на міжнародному ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значну увагу зарубіжні і вітчизняні автори приділяють особливостям діяльності машинобудівних підприємств в умовах євроінтеграції. Зокрема, І.М. Школа досліджує розвиток підприємництва під час євроінтеграційних процесів, а також вітчизняних євро регіонів. Дослідження особливостей машинобудівної галузі та підприємств належать авторам Б.М. Данилишин та М.К. Колісник. Анджей Ліманський (Польща) у своїх працях вивчає проблему розвитку організаційно-економічних механізмів підвищення ефективності підприємств в умовах трансформації та євроінтеграції. М.А. Окландер зауважує, що перетворення і прийняття управлінських рішень на рівні підприємства повинні поєднуватись із адекватною політикою держави, а адаптація логістичних механізмів підприємства до зовнішнього середовища дасть змогу підвищити його конкурентоспроможність і гармонізувати інтереси всіх суб'єктів ринкових відносин. Також стан машинобудівних підприємств, їх перспективи розвитку та стимулювання висвітлено у державній програмі розвитку машинобудування на 2006–2011 роки.

Промислові підприємства є основними системоутворювальними елементами багатьох інших життєво важливих сфер держави, зокрема таких: в економічній – базис утворення вартості; бюджетній – джерела наповнення; територіальній – містоутворювачі; науковій та освітній – рушії розвитку, споживачі та джерела знань; соціальній – місця реалізації людських можливостей та забезпечення засобами існування; податковій – джерела надходжень; у фінансовій – мультиплікатори грошей [1].

Вагомий внесок промислового комплексу в економіку, що сприяє поступовому наближенню якості життя в Україні до рівня технологічно розвинених країн, визначає його провідну роль і місце у забезпеченні найважливіших стратегічних інтересів держави.

У промисловому комплексі існують проблеми, що зумовлені такими чинниками: недосконалістю складу промисловості; низьким рівнем переробки та високою ресурсозатратністю виробництва; консервативним технологічним укладом і, як наслідок, – обмеженою платоспроможністю суб'єктів внутрішнього ринку; недостатньою потужністю фінансово-кредитної системи; великим загальним податковим навантаженням та недосконалим нормативно-правовим забезпеченням [1].

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є виявлення загроз у діяльності машинобудівних підприємств та розроблення комплексу заходів для послаблення їх негативної дії в умовах євроінтеграції завдяки впровадженню логістичних концепцій.

Виклад основного матеріалу. Потрібно достатньо часу й інвестицій, щоб підняти рівень промисловості до міжнародного. Відповідно, у промисловій політиці, а отже, і у машинобудуванні, необхідне дотримання міжнародних стандартів, а також безпосереднє використання іноземного досвіду в управлінні великими промисловими гігантами. Глобальні управлінські рішення повинні прийматись у послідовно-паралельному відношенні: поєднання логістичних рішень підприємства із рішеннями на рівні галузі, та їх синхронна взаємодія із управлінськими рішеннями, що приймаються на рівні держави.

Основними причинами та умовами розвитку економічної інтеграції в Україні є [2, с. 8]:

- поглиблення міжнародного поділу праці;
- розвиток продуктивних сил під впливом НТП, які діалектично пов'язані з соціально економічними відносинами, частиною яких є міжнародні економічні відносини;
- розширення можливостей перевезень вантажів на далекі відстані;
- бурхливий розвиток комунікаційних можливостей;
- тісне переплетіння національних економік на мікрорівні;
- чітка тенденція до розвитку процесу оптимізації світової економіки;
- створення міжнародних організацій, які є наслідком розвитку інтеграційних процесів.
- об'єктивна необхідність спільного розв'язання глобальних проблем існування людства.

Для машинобудівних підприємств такий важливий етап, як євроінтеграція, матиме такі позитиви:

- підвищення ефективності діяльності підприємств внаслідок ринкової конкуренції, підвищення якості і зниження вартості товарів і послуг;
- створення прозорого ділового середовища для підприємств (обмеженість запровадження немотивованих заходів державної підтримки на користь окремих підприємств чи підгалузей; спрощення процедур ліцензування; удосконалення системи стандартизації, сертифікації);
- можливість постачати продукцію на рівних умовах з іншими країнами-членами СОТ на відповідні ринки;
- оптимізація митної політики відповідно до вимог СОТ і, як наслідок, зменшення імпорتنих мит щодо української продукції.

Недоліками вступу України до СОТ для вітчизняного машинобудування є блокування певних інструментів впливу держави на цю галузь: пільги, звільнення від оподаткування, мита; стимулювання національних виробників засобами державних закупівель; висунення вимог до іноземних інвесторів щодо використання національних комплектуючих та частки експорту у виробленій продукції. В окремих випадках можуть виникати проблеми щодо неготовності підприємств до зростання конкуренції через їх низьку ефективність, недосконалу якість продукції, а також невідповідність українських стандартів і процедур сертифікації світовим.

Основними проблемами розвитку машинобудування в Україні є [5]:

- 1) застарілість основних засобів на підприємстві, що негативно впливає на конкурентоспроможність, якість та собівартість продукції;
- 2) недостатній рівень платоспроможності товаровиробників, що негативно впливає на фінансово-економічний стан підприємств машинобудування;
- 3) обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію;
- 4) низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств;
- 5) залежність вітчизняних підприємств від постачань вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн;
- 6) неефективна політика держави щодо діяльності монополістів і посередників, що призводить до підвищення вартості матеріалів, енергоресурсів.

Для вирішення наведених проблем, по-перше, існує загальнодержавна цільова програма розвитку промисловості України на період до 2017 року. Стратегічною метою програми є: підвищення конкурентоспроможності економіки і забезпечення входження України в коло економічно розвинених країн світу за рахунок створення сучасного, інтегрованого у світове виробництво і здатного до інноваційного розвитку промислового комплексу. За цією програмою машинобудування стає авангардною ланкою промислового комплексу. Темпи його розвитку мають перевищувати загальні темпи зростання промислового виробництва, створюючи умови для структурно-інноваційної перебудови і технічного переоснащення всіх галузей економіки.

Гармонійне поєднання розроблення і виробництва продукції повинно забезпечуватися за допомогою реструктуризації підприємств, створення на основі розрізнених НДІ, КБ та підприємств, що належать до системи ОПК, ефективного науково-виробничого комплексу, який діятиме в межах цілісної економічної системи України.

Машинобудування є пріоритетною галуззю промисловості, без розвитку якої неможливий технічний і технологічний прогрес у будь-якій економічній діяльності, підвищення рівня життя й добробуту населення. Місце машинобудування в структурі виробництва продукції економіки та промисловості в загальному обсязі експорту визначає рівень розвитку держави і прогресивність структури її економіки. Продукцію машинобудування споживають усі види економічної діяльності, щоб забезпечити своє функціонування на ринку [4, с. 247].

Для того щоб визначити стратегію для машинобудівних підприємств, яка сприятиме їх ефективному та стабільному розвитку, потрібно вникнути в проблеми цієї галузі, ознайомитись із її середовищем і факторами, що впливають на нього.

Державна програма розвитку машинобудування на 2006–2011 роки спрямована на забезпечення споживачів сучасною високоефективною продукцією машинобудування вітчизняного виробництва. Метою Програми є створення конкурентоспроможного машинобудівного комплексу, здатного в умовах інтеграції та глобалізації розв'язувати завдання щодо забезпечення основних секторів реальної економіки інноваційно ефективною продукцією власного виробництва, а також збільшення обсягу її експорту.

Програмою передбачається здійснення таких заходів:

- освоєння нових видів конкурентоспроможної продукції;
- удосконалення структури виробництва, розвиток потужностей, зокрема впровадження систем управління якістю, екологією та безпекою згідно з міжнародними стандартами ISO-9000, ISO-14000, OHSAS-18000;
- розвиток внутрішнього і зовнішнього ринку та його інфраструктури;
- прискорення інноваційного розвитку галузі машинобудування через:
 - формування стабільної гнучкої системи державної підтримки інноваційного розвитку;
 - створення цілісної системи науково-технологічного забезпечення;
 - створення механізму залучення інвестицій для інноваційного розвитку;
 - стимулювання підприємств щодо переходу на сучасні методи проектування та освоєння виробництва нової прогресивної техніки;
 - формування макротехнологічних комплексів із створення і виробництва продукції машинобудування за підгалузями;
 - модернізації національного машинобудівного комплексу, його інтегрування зі світовою системою машинобудування;
 - удосконалення нормативно-правового забезпечення.

Машинобудівна галузь є важливою в промисловості розвинених країн. Рівень прибутковості машинобудівних підприємств є одним із основних показників економічного розвитку країни та основним індикатором, що дає змогу оцінити її інноваційний потенціал.

Ознайомимось із актуальними статистичними даними. Станом на кінець 2009 р. частка машинобудування у переробній промисловості становить 15,53 % [3] (рис.1).

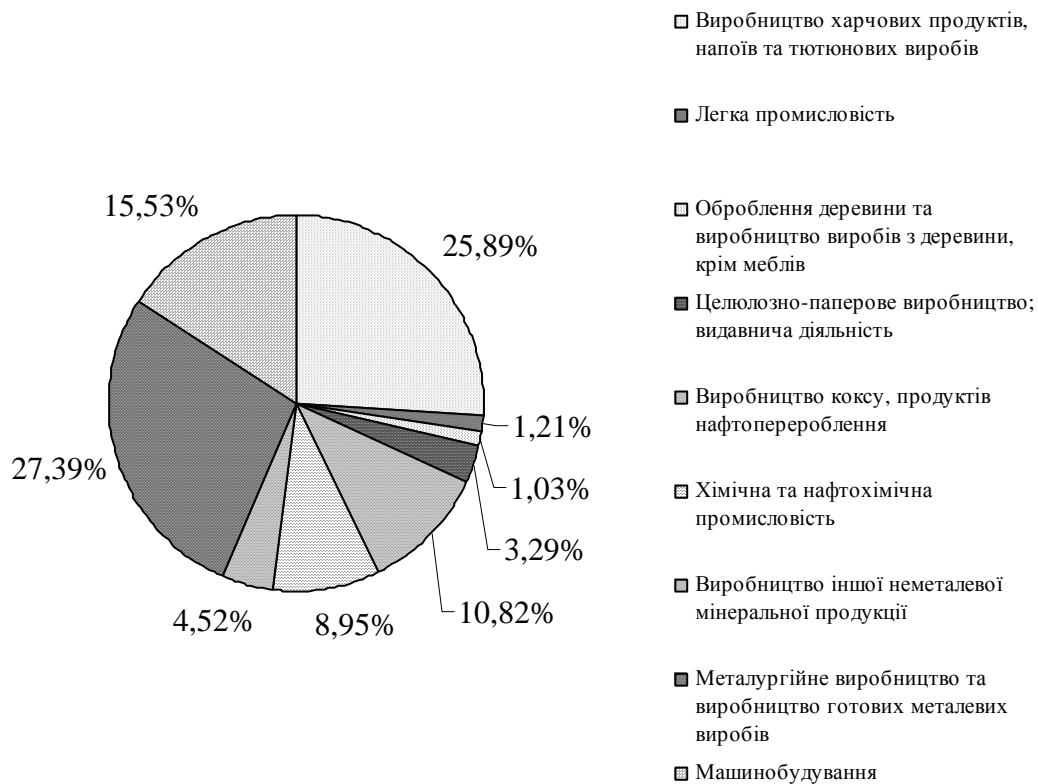


Рис. 1. Структура переробної промисловості України у 2009 р.

Аналізуючи статистичні дані обсягів продукції, реалізованої машинобудівним комплексом за період 2008–2009 рр. (рис. 2), спостерігається значна тенденція спадання, особливо реалізації транспортних засобів, яка пояснюється нестабільним фінансовим становищем в країні – фінансовою кризою. Якби не це явище, то вплив євроінтеграційних процесів на машинобудування мав би дещо чіткішу наочну інтерпретацію. Також спостерігається велика кількість продукції машинобудівної промисловості, яку українські підприємства імпортують з-за кордону (готові вироби та комплектуючі). Інколи ця продукція є вживаною.

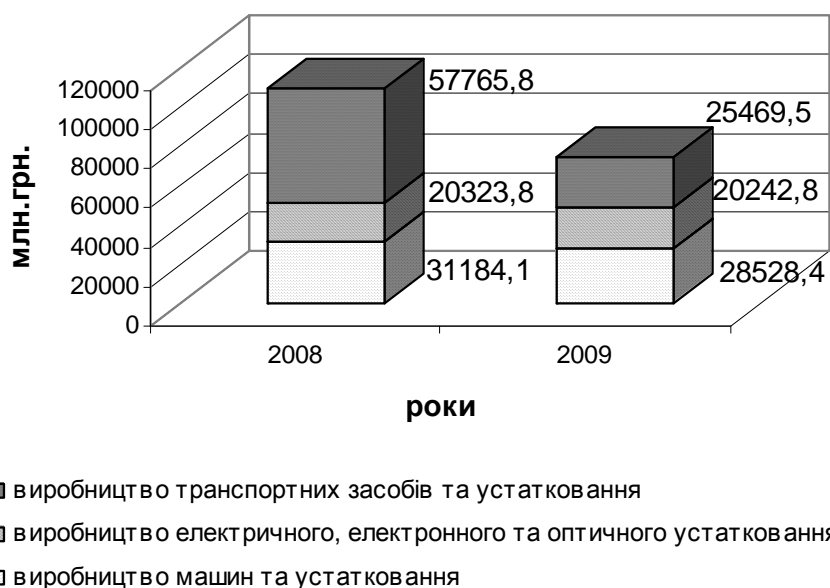


Рис. 2. Обсяг реалізованої продукції машинобудівним комплексом за період 2008–2009 рр.

За січень–грудень 2009 року підприємства загального машинобудування випустили товарної продукції у діючих цінах 26717,62 млн. грн., що становить 45,1 % до січня–грудня минулого року.

Реалізація товарної продукції і послуг за січень–грудень становить 27815,25 млн. грн., що становить 104,1 % до обсягів випуску товарної продукції. Обсяг виробництва найважливіших видів машинобудівної продукції наведено в табл. 1 [3].

Таблиця 1

Обсяг виробництва основних видів машинобудівної продукції за період 2007–2009 рр.

№ з/п	Вид продукції	2007	2008	2009
1	Трактори для сільськогосподарського та лісового господарства, шт.	5282	6339	1443
2	Верстати, шт.	265	274	92
3	Холодильники, морозильники, тис.шт.	824,1	557	325,2
4	Холодильники побутові, тис.шт.	310	221,4	157,2
5	Машини пральні, тис.шт.	172,8	229,8	164,1
6	Апаратура електрична, високовольтна, тис. шт.	554,7	269,3	225,5
7	Апаратура електрична низьковольтна, млн. шт.	73,1	60,3	47,7
8	Телевізори, тис. шт.	506,9	558,3	235,3
9	Автомобілі легкові, тис. шт.	380,1	401,6	65,7
10	Автобуси, шт.	9089	10099	1473

За даними таблиці зрозуміло, що внаслідок нестабільного фінансового становища в країні та на ринку машинобудівної продукції виробництво основних видів машинобудівної продукції у 2009 році знизилось вдвічі, що і призвело до збитковості галузі.

Ситуація на підприємствах машинобудування для металургії дещо краща, але, через низьку купівельну спроможність вітчизняних заводів, основна маса продукції також реалізується практично тільки на експорт.

В енергетичному та хімічному машинобудуванні можна говорити про поступове нарощування попередніх показників та стабільність господарської діяльності підприємств. Сплату до бюджету підприємства здійснюють на рівні 2008 року та здебільшого з зростаючим відсотком в ц.р., а також відповідно до чинного законодавства (тобто у встановлені терміни та в повному обсязі). Частка експорту продукції зазначених підприємств коливається в межах 95,0–96,0 %, що призводить до відшкодування зазначених сум ПДВ. Зазначимо, що відшкодування коштів з бюджету відбувається із затримкою та не в повному обсязі. А це призводить загалом до зменшення підсумкових платежів до бюджету [8].

Можна зазначити, що істотне зменшення промислового виробництва демонструють, окрім України та країн ЄС, також і всі країни СНД. Так, за підсумком I кварталу 2009 року до відповідного періоду 2008 року було зафіксовано зниження промислового виробництва у Молдові (на 24,2 %), Киргизстані (на 19,5 %); Російській Федерації (на 14,3 %), Вірменії (на 9,5 %), Таджикистані (на 8,2 %), Казахстані (на 4,6 %), Білорусі (на 4,5 %), Азербайджані (на 2,2 %) . Глибина падіння промислового виробництва у цих країнах є дещо меншою, ніж в Україні [6].

Проте, аналізуючи структурну промисловість України та країн СНД, можна відзначити, що, на відміну від інших країн пострадянського простору, саме вітчизняний промисловий комплекс є наближенішим до структури провідних економік світу. Зокрема, якщо в Росії та Казахстані в структурі промисловості головними є сировинні галузі (добування газу, нафти тощо), то ключовим елементом вітчизняного промислового виробництва є саме галузі переробної промисловості, у якому значну частку займає машинобудування. Окрім того, частка найінноваційнішої складової машинобудування – виробництво транспортних засобів, машин та устаткування у структурі вітчизняної промисловості є найбільшою серед країн СНД.

За прогнозами НАН України та Б.М. Данилишина, у перспективі до 2015 року обсяг виробництва машинобудівної продукції може зрости у 5–6 разів порівняно із 2000 роком, а його частка у промисловому виробництві – вдвічі (з 11,3 % у 2000 р. до 20 % у 2010 р. і до 23 % у 2015 р.).

Для вирішення вищенаведених проблем випереджальний розвиток машинобудування повинен стати основною стратегією держави. Створення конкурентоспроможного машинобудівного комплексу із інноваційно розвинених підприємств, здатного в умовах інтеграції України у світову економіку і за жорсткої конкуренції забезпечувати близько 60–70 % потреб соціально-економічного розвитку країни та досягнення позитивного сальдо у зовнішній торгівлі, повинно бути стратегічною метою розвитку.

У 2008 році з державного бюджету на виконання Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 роки витрачено 10452,4 тис. грн., а на Державну програму розвитку промисловості на 2003–2011 роки – 5401,0 тис. грн., що становить 1,7 % та 0,9 % відповідно від річних касових видатків Міністерства промислової політики України.

Для підвищення конкурентоздатності машинобудівних підприємств та легшого сприйняття впливу євроінтеграційних процесів доцільне також утворення транснаціональних корпорацій. Вони є найпопулярнішою формою міжнародного проникнення світового капіталу. Мотивами створення ТНК є [9, с. 267]:

- значне розширення ринку за рахунок розвитку горизонтальної і вертикальної інтеграції;
- істотне зниження витрат виробництва за рахунок зростання його масштабів та залучення дешевої сировини та робочої сили;
- контроль над технологічними трансфертами, значення яких на сучасному етапі надзвичайно зростає.

Саме за рахунок створення ТНК відбувається активне залучення до процесів глобалізації первинних ланок виробництва, опанування нових технологій, ринків збуту, приплив прямих іноземних інвестицій. Це і може привести до інтенсивного розвитку машинобудівних підприємств України. Проте поки що лише харчова та легка промисловість привабливіші для іноземних ТНК (МакДональдз, Кока-кола тощо). Щодо утворення українських ТНК, то це явище не є популярним – привабливість українських підприємств для іноземних компаній є низькою, оскільки вони не є конкурентоздатними і їх продукція не відповідає міжнародним стандартам.

Для прикладу, у 2009 році кількість прибуткових машинобудівних підприємств становить 56,9 % від загальної кількості підприємств у галузі. Серед них найприбутковішими є підприємства, які виготовляють машини та устаткування, а збитковими є підприємства із виробництва транспортних засобів та устаткування (48,3 %). Можна сказати, що машинобудівний комплекс тільки на 50 % є конкурентоздатним.

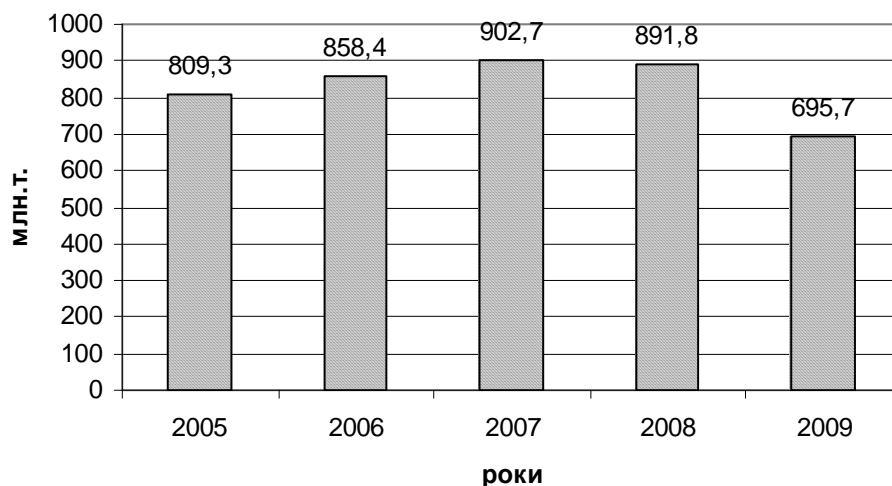


Рис. 3. Динаміка обсягу вантажних перевезень за період 2005–2009 рр.

Зміни у виробництві машинобудівної продукції приводять до змін у транспортному секторі країни. Із зменшенням виробництва продукції зменшується вантажооборот транспортних компаній, зменшується кількість перевезень різними видами транспорту (рис. 3).

Проте об'єднання декількох машинобудівних підприємств (їх укрупнення), навіть збиткових, може покращити їх фінансове становище та забезпечити стабільність на ринку завдяки злиттю капіталів, об'єднанню технологій та досвіду. Спробою створення ТНК у галузі машинобудування в Україні є холдинг "АвтоКрАЗ", який контролює 12 вітчизняних підприємств, і вони переважно є постачальниками комплектуючих для нього.

У 2009 році споживачам відвантажено 654 одиниці автомобільної техніки "КрАЗ", що становить близько 20 % реалізації 2008 року, запчастин реалізовано на 25 млн. грн, що становить 40 % реалізації запасних частин аналогічного періоду 2008 року. Із загального обсягу відвантаженої продукції експорт становив 73 %, решта поставок здійснювалися українським споживачам. Світова фінансово-економічна криза особливо сильно вразила автомобілебудування, негативно вплинула і на результати роботи ХК "АвтоКрАЗ" в 2009 році: виконання укладених на початок року контрактів було перенесено на друге півріччя, що призвело до різкого спаду виробництва в першому півріччі минулого року. Але з серпня спостерігалось поступове відновлення виробництва: у другому півріччі обсяги виробництва зросли, порівняно з першим півріччям, в 2,4 раза.

Вступ України до СОТ можна вважати одним із основних кроків стимулювання створення машинобудівних ТНК. Для вітчизняних підприємств актуальними стануть такі ситуації: залучення іноземних інвестицій, підвищення привабливості, поява ноу-хау, зменшення митних тарифів на імпорт комплектуючих, вихід на нові ринки.

З логістичного погляду, створення українських ТНК сприяє розвитку інфраструктури машинобудівної галузі. На нашу думку, стають актуальними на рівні міжнародної кооперації такі логістичні стратегічні рішення:

- логістика постачання: імпорт комплектуючих, довгострокова співпраця з іноземними постачальниками;
- виробнича логістика: закупівлі, стандартизація та сертифікація продукції, складування комплектуючих, утримання запасів;
- транспортна логістика: організація мультимодальних перевезень, які вимагають залучення транспортно-експедиторських послуг високого рівня;
- співпраця із прикордонними розподільними центрами, великими складськими терміналами;
- збутова логістика: вибір каналів збуту як на вітчизняному, так і на міжнародному ринках, довгострокова співпраця із постійними клієнтами;
- логістика фінансових та інформаційних потоків: валютні розрахунки та співпраця із міжнародними банками, контроль вхідної інформації відповідно.

Спираючись на наведені логістичні стратегічні рішення, можна схематично зобразити логістичні операції у середовищі діяльності машинобудівної ТНК (рис. 4).

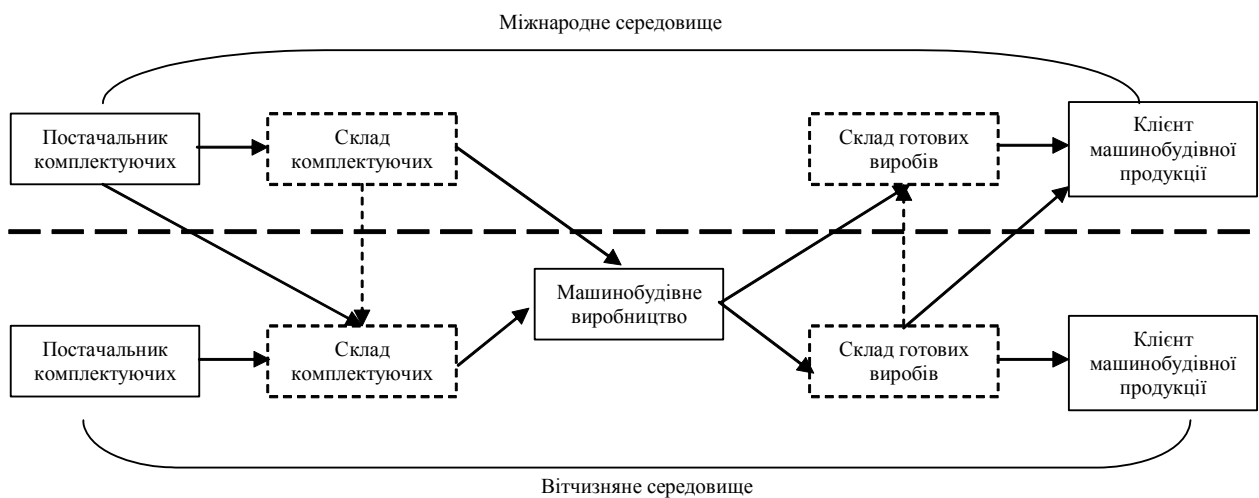


Рис. 4. Логістичні операції у середовищі діяльності машинобудівної ТНК

З наведеної графічної інтерпретації видно, що зона складування не є визначеною. Спираючись на досвід зарубіжних практиків, складування, утримання запасів та складських приміщень не є економічним явищем. Тому у діяльності ТНК важливе місце займатиме концепція “JIT” (точно в строк). У цьому випадку вона передбачає відсутність складів для комплектуючих та готових виробів машинобудування, оскільки налагоджені зв’язки із постачальниками та наявність постійних клієнтів повністю забезпечать її виконання. Логістичні операції в ТНК можуть реалізовуватись як у горизонтальному, так і у вертикальному поєднанні: співпраця вітчизняних та міжнародних складів – ситуаційний аспект.

Привабливість машинобудівних підприємств означає впровадження ними не лише логістичних, а й масштабних маркетингових заходів, до яких належатиме повноцінне дослідження вітчизняного та іноземних ринків, доведення якості продукції до міжнародних стандартів, пошук постійних клієнтів, стимулювання збуту, а також використання досвіду зарубіжних спеціалістів у сфері маркетингу.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Стан вітчизняних підприємств машинобудування згідно із статистичними даними є незадовільним, оскільки значна їх частина є збитковими, проте ситуація не є вкрай критичною. Першим фактором, що покращить цю ситуацію, є безпосередній вплив держави на машинобудівну галузь за рахунок створення стимулів для підприємств та повного виконання затверджених державних програм та проектів. Таким стимулом можна назвати підтримку щодо створення українських ТНК: об’єднання підприємств, їх технологій та потужностей загалом відобразиться на стані машинобудівного комплексу. Створення ТНК є стратегією інтеграції для машинобудівного комплексу, а для підприємств, зокрема, це великий крок до євроінтеграції. Основною стратегією розвитку для машинобудівних підприємств повинно стати залучення іноземних інвестицій, підтримання стабільного фінансового стану та впровадження інновацій. З нашого погляду, оптимально сформоване логістичне середовище діяльності машинобудівної ТНК є основним кроком до успішної діяльності. Проте для його формування, окрім стану ринку, потрібно використовувати такі фактори, як: особливості співпраці із постачальником та клієнтом, транспортні коридори та митне регулювання у міжнародному середовищі, а також застосування адаптованих до явища євроінтеграції логістичних концепцій та підходів. За рахунок логістично-маркетингових підходів стратегія створення ТНК буде оптимально реалізована і відобразиться на економіці країни.

1. Державна програма розвитку промисловості на 2003–2011 роки. 2. Школа І.М., Бабінська О.В. Розвиток підприємництва у контексті євроінтеграційних процесів: Навч. посібник. – Чернівці: Книги – XXI, 2007. – 272 с. 3. <http://www.ukrstat.gov.ua/> Державний комітет статистики України. 4. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи: Монографія / Під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ “Видавництво “Аспект-Поліграф”, 2007. – 308 с. 5. Данилишин Б. Машинобудування відновлює свої позиції // Урядовий кур’єр. – 2009. – № 194. – С. 4. 6. <http://www.me.gov.ua>. Промислове виробництво: підсумки січня–квітня 2009 року / Міністерство економіки України. 7. 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. 8. <http://industry.kmi.gov.ua> Довідка “Про підсумки роботи галузей промисловості у 2009 році”, Міністерство промислової політики України. 9. Буряк П.Ю. Інтегровані підприємницькі структури: перспективи розвитку в Україні: Монографія. – Львів: Логос, 2003. – 564 с.