

А.Ю. ГЕВОРКЯН, канд. екон. наук, доцент, НТУ “ХПІ”, Харків

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ СОТ

В статье рассматриваются вопросы конкурентоспособности предприятий машиностроительной отрасли в условиях Всемирной торговой организации.

У статті розглядаються питання конкурентоспроможності машинобудівних підприємств в умовах Світової організації торгівлі.

In article questions of competitiveness of the enterprises of machine-building branch in the conditions of the World Trade Organization are considered.

Вступ. Машинобудівний комплекс посідає одне з провідних місць в промисловості України та охоплює два десятки спеціалізованих галузей. На машинобудівний комплекс України припадає понад 25% найманих працівників від усієї кількості зайнятих в промисловості; частка продукції комплексу в загальному обсязі продукції промисловості становить 12,8 %. Роль машинобудування в економічному розвитку країни визначає його обслуговуюча функція в усіх міжгалузевих комплексах – паливно-енергетичному, агропромисловому, будівельному, лісовиробничому тощо; участь у територіальному поділі праці (внутрішньодержавному та міждержавному).

На сьогодні актуальним є питання конкурентоспроможності підприємств машинобудування до нових умов господарювання, пов'язаних зі вступом України до Світової організації торгівлі. Здебільшого, вчені обмежуються аналізом позитивних і негативних наслідків вступу України в цю організацію. Що стосується питань конкурентоспроможності підприємств, то слід відзначити велику кількість робіт як вітчизняних так і зарубіжних вчених Т.В. Ландіна [1] та М.М. Будник [2], Л.А. Растригін [3], Т. Хайман [5], П. Мотт [6], Петігрю [7], Віпп [8], Ярзабовскі [9], Лофквіст [10], Стензакер [11]. Однак, слід відзначити, що недостатньо уваги ще приділено питанню аналізу стану машинобудівної галузі України в аспекті євроінтеграційних перетворень.

Постановка завдання. Метою даної статті є розгляд та аналіз питань конкурентоспроможності підприємств машинобудування України до умов СОТ.

Результати. В структурі українського машинобудування помітно переважає частка підприємств автомобілебудування (табл. 1).

Таблиця 1 Структура цивільних галузей машинобудування України у 2011 р., %
[12, 13]

Галузі машинобудування	Питома вага в товарній продукції, %
Автомобілебудування	34%
Сільськогосподарське машинобудування і тракторобудування	11%
Електротехнічне машинобудування	12%
Хімічне і нафтохімічне	9%
Суднобудування	8%
Будівельно-дорожнє та комунальне машинобудування	7%
Приладобудування	4%
Машинобудування для легкої та харчової промисловості, виробництво побутових машин	4%
Верстатобудування та інструментальне машинобудування	4%
Авіабудування	4%
Гірничо-шахтне і гірничо-рудне машинобудування	3%

Саме від частки машинобудівної продукції в експортному секторі залежить, багато в чому, статус країни, її місце в міжнародних економічних інтеграційних процесах. В той же час, як зазначають В. Геєць та В. Семиноженко, те, що питома вага продукції обробної промисловості в експорті з України є значно меншою, ніж в цілому у світовому експорті, свідчить про неадекватну світовим тенденціям інтеграцію економіки України у глобалізовану економічну систему [14]. Питома вага експорту машин та обладнання з України в 2011 році становила 16,4%, тоді як у структурі світового експорту частка аналогічної продукції дорівнює 47% та має тенденцію до зростання. Ситуація в галузі характеризується і тим, що частка прямих іноземних інвестицій в підприємства машинобудування становить лише 13% від ПІІ в промисловість в цілому, або 3,6% від ПІІ за усіма видами економічної діяльності.

Міжнародна конкурентоспроможність машинобудівних підприємств в значній мірі базується на досягнутому ними рівні розвитку інноваційної діяльності. Нажаль, сьогодні можна констатувати, що серйозних передумов збереження та розвитку науково-технічного потенціалу підприємств машинобудування ще й дотепер не створено. Це пояснюється, по-перше, невисокою інноваційною активністю промислової сфери в умовах обмеженості бюджетної підтримки галузі. По-друге – незахищеністю внутрішнього ринку від імпорту машинобудівної продукції, якість і технічні характеристики якої не завжди перевищують вітчизняні товари-аналоги. Тому потрібна радикальна активізація не тільки інноваційної діяльності, а й ринкових важелів та державного протекціонізму [15].

Світовий досвід підтверджує, що підприємства машинобудування, як правило, є більш вразливими до лібералізації зовнішньоторговельних умов, пов'язаних із вступом до СОТ. Це в першу чергу пов'язано з більшим порівня-

но з іншими галузями терміном окупності інноваційних змін, складністю переорієнтації на нових споживачів з огляду на необхідність забезпечувати відповідність складним технічним стандартам, які є прийнятими в різних зарубіжних країнах, складністю впровадження змін в технологічний процес, тощо. Наприклад, про це свідчать дані щодо впливу вступу до СОТ на результати господарської діяльності машинобудівних підприємств Китаю, де обсяги виробництва в галузі зменшилися на 3,1%, кількість працівників на машинобудівних підприємствах знизилася на 2,2%, показники експорту продукції погіршилися на 4,4%, тоді як імпорт аналогічної продукції до країни зріс на 10,2%. В той же час в більшості інших галузей спостерігалися позитивні тенденції [16].

Аналіз показників економічної діяльності по підприємствах машинобудування Харківської області за 2005-2011 рр. демонструє незадовільний стан галузі регіону напередодні вступу України до СОТ (табл. 2). Частка збиткових підприємств галузі за цей період становила в середньому 44%. Це дозволяє зробити висновок про неоднорідність щодо готовності підприємств машинобудування України до нових конкурентних умов діяльності. Можна припустити, що така неоднорідність не дозволяє застосувати однакові підходи до підвищення конкурентоспроможності підприємств машинобудування України в процесі адаптації до умов СОТ.

Таблиця 2 Показники економічної діяльності по підприємствах машинобудування Харківської області, 2005-2011 рр.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Доход від реалізації, тис. грн.	3263458.1	3371426.5	3779726.9	4773719.8	5038599.7	5660822.9	8343399.9
Частка по промисловості в цілому, %	28	27.5	25	23	21	19	22
Чистий прибуток, тис. грн.	123871.5	-183902.1	-258482.1	-29277.6	38430.8	-104522.1	-14788.9
Чистий прибуток по промисловості в цілому, тис. грн.	287101.4	-423896.1	-215436.5	128066.0	592102.9	447815.0	1024197.7
Рівень рентабельності операційної діяльності, %	4.7	-0.5	-0.6	3.1	1.8	1.7	1.7
Рівень рентабельності операційної діяльності по промисловості в цілому, %	5.0	0.2	1.1	3.4	4.7	4.7	5.7

Підприємства, які отримали прибуток, шт.	596	93	79	105	109	115	634
Прибуток, тис. грн.	296011.4	169631.3	101811.3	201880.0	187268.4	214952.1	365373.3
Підприємства, які отримали збиток, шт.	331	99	106	83	78	71	379
Збиток, тис. грн.	172139.9	353533.4	360293.4	231157.6	148837.6	319474.2	380162.2

Роблячи порівняльний аналіз стану китайського машинобудування в процесі адаптації до умов СОТ та українського, можна зробити висновок, що ситуація в Україні є набагато складнішою, оскільки наша держава перебуває на 85 місці в світі за рівнем технологічного розвитку, тоді як КНР – на 65 [16]. В цьому контексті слід також зазначити, що розглянуте в розділі 1.2 дослідження Ф. Флатерса показало, що навіть автомобілебудівні підприємства ПАР при наявності потужної державної цільової програми підтримки потребували не менше 10 років для досягнення задовільного стану конкурентоспроможності в процесі адаптації до нових зовнішньоторговельних умов [17]. Принагідно зауважимо, що при цьому ПАР займає 45 місце у світі за індексом технологічного розвитку.

Висновки. З огляду на все вище сказане, на думку автора поняття готовності підприємства до мінливих зовнішніх чинників, загроз і ризиків прямо пов'язане з його конкурентоспроможністю, а саме: чим більше конкурентних переваг воно має, тим вища його готовність.

Для підприємств машинобудівного комплексу України, що докладають великих зусиль з метою завоювання зарубіжних ринків для своєї продукції, проблема конкурентоспроможності особливо актуальна.

Уряд і суспільство мають чітко усвідомлювати, що без створення відповідних умов підвищення конкурентоспроможності продукції національного виробництва, передусім на внутрішньому ринку, Україна не зможе після вступу до СОТ протистояти експансії більш досвідчених гравців на міжнародних ринках товарів, послуг і технологій, насамперед розвинених країн і транснаціональних компаній [18].

Список літератури: 1. Ландіна Т.В. Організаційно-економічні механізми адаптації підприємства до умов ринку. К.: Наукова думка, 1994. – 283 с. 2. Будник М.М. Адаптація промислових підприємств до ринкових умов господарювання: Дис. канд. економ. наук: 08.06.01. – Харків, 2002. – 199 с. 3. Растрігін Л.А. Адаптация сложных систем. – Рига: Зинатие, 1981. – 375 с. 4. Акофф Р.Л. Планирование в больших экономических системах. Нью-Йорк, 1970. Пер с англ. Г.Б. Рубальского под ред. И.А. Ушакова. – М.: «Советское радио», 1972, – 224 с.; 5. Хайман Д.Н. Современная микроэкономика: анализ и применение. – М.: Финансы и статистика, 1992. – 362 с. 6. Браунинг П. Современные экономические теории. – М.: Экономика, 1987. – 342 с. 7. Pettigrew, Andrew M. (1988) Competitiveness and the management process Oxford England and New York: B. Blackwell. 8. Richard Whipp The Management

of Strategic and Operational Change, 1998, p.27. 9. *Jarzabkowski, P.* 2004. 'Strategy as practice: Recursiveness, adaptation and practices-in-use.' *Organization Studies*, 25.4: 529-560. 10. *Eric Arne Lofquist.* Measuring the Effects of Strategic Change on Safety in a High Reliability Organization. 11. *Stensaker, I. G.*, (2002) *A Change in Plans: A Sensemaking Perspective on Strategy Implementation.* Dissertation Department of Strategy and Management. Norwegian School of Economics and Business Administration. 12. Україна у цифрах у 2011 році/ Статистичний збірник за редакцією Осауленка О.Г. 13. www.ukrstat.gov.ua. 14. *Гець В.М., Семноженко В.П.* Інноваційні перспективи України. – Харків: Константа, 2006. – с. 40. 15. *Малащук Д.В.* Структурні зміни та перспективи розвитку внутрішнього ринку машинобудівної продукції // *Зовнішня торгівля: право та економіка.* – 2004. – №4(16). – С. 81-89. 16. *Fan Z., Shantong L.* The Implications of Accession to WTO on China's Economy / *Third Annual Conference on Global Economic Analysis*, 2000. 17. *Frank Flatters,* The Economics of MIDP and the South African Motor Industry. 18. *Варналій З.* Вступ України до Світової організації торгівлі: проблеми та перспективи // *Банківська справа.* – 2002. – №1. – С. 41-45.

Надійшла до редколегії 14.03.12