

В.И. ЧОБИТОК, ст. преп. УИПА, Харьков

ОЦЕНКА УРОВНЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В эпоху глобализации и интернационализации производства единственным критерием эффективности выпускаемой продукции является конкурентоспособность. Отечественные предприятия машиностроительного сектора на данный момент находятся в тяжелом состоянии. Поэтому, повышение конкурентоспособности продукции, привлечение инвестиций и поддержка государства являются выходом из сложившейся ситуации.

In an era of globalization and internationalization of production the sole criterion of efficiency of production is competitive. Domestic enterprises of machine-building sector at the moment are in serious condition. Therefore, improving product competitiveness, attract investment and support of the state are way out of this situation.

Машиностроительный комплекс Украины это мощная отрасль промышленности. Она определяет уровень экономического и промышленного развития страны. Комплекс обуславливает научно-технический прогресс, как собственных предприятий, так и предприятий всех отраслей промышленности. Машиностроительный потенциал Украины специалисты сравнивают с потенциалом Англии и Франции, вместе взятых. Одним из подтверждений этого является то, что Украина имеет такие уникальные предприятия тяжелого машиностроения, как "Азовмаш" в Мариуполе, Новокраматорский машиностроительный завод, объединение "Лугансктепловоз", Харьковское научно-производственное объединение (НПО) "Турбоатом", Сумское НПО им. Фрунзе и десятки других заводов и объединений. В Украине сложились прекрасные условия для развития машиностроительного комплекса, но из-за отсутствия материальной базы страна не способна полностью реализовать свой потенциал. Это связано еще и с тем, что все развитые страны мира давно перешли на безотходное и малоотходное производство, что Украина не может сделать из-за отсутствия финансов.

В экономически развитых странах на долю машиностроительных производств приходится от 30 до 50% общего объема выпуска промышленной продукции. Данные о размерах производства машиностроительного производства к общему объему выпуска промышленной продукции экономически развитых стран представлены на рисунке 1.1 [1].

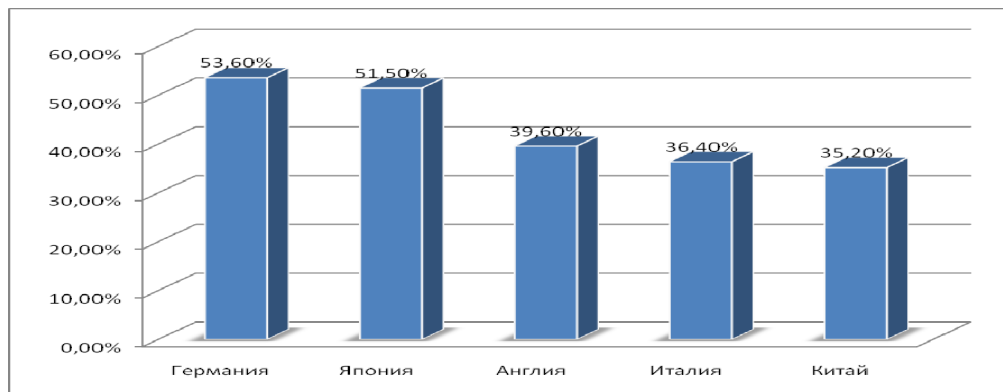


Рис.1.1 – Размеры производства машиностроительного производства к общему объему выпуска промышленной продукции экономически развитых стран

После развала СССР отечественное машиностроение прошло вместе с экономикой страны через все этапы кризиса. Главная причина кризиса данной отрасли в странах СНГ - разрыв единого машиностроительного комплекса. На сегодняшний день многоотраслевой машиностроительный комплекс - мощный сектор промышленности Украины, объединяющий более 11 тыс. предприятий. Доля машиностроительной отрасли в промышленности Украины превышает 15%, в ВВП составляет около 12%. В машиностроении сосредоточено свыше 15% стоимости основных средств, почти 6% оборотных активов отечественной промышленности и более 22% общего количества наемных работников.

Основная проблема машиностроения Украины - нахождение емких рынков сбыта. Новые емкие рынки сбыта, характеризуются высокой конкуренцией, что требует высокого качества продукции, внедрения новейших технологий и высокой эффективности производства. В реальности продукция машиностроения зачастую морально устарела, что вызвано использованием устаревших технологий производства, износом оборудования на 60-80%, и минимальным уровнем инновационной активности.

Машиностроительный комплекс Украины охватывает свыше 20 специализированных отраслей, то есть практически все отрасли.

В таблице 1.1 приведены данные о концентрации машиностроительных предприятий по регионам Украины.

Таблица 1.1 - География машиностроительных предприятий по отраслям в Украине

Отрасль	Регион
Тяжёлая	Донбасс, Харьков, Днепропетровск, Кривой Рог, Конотоп
Железнодорожная	Мариуполь, Луганск, Кременчуг, Харьков, Днепропетровск
Судостроительная	Николаев, Херсон, Керчь
Судоремонтная	Одесса, Севастополь
Авиационная	Киев, Харьков, Днепропетровск, Запорожье, Первомайск

Авиаремонтная	Николаев, Конотоп, Севастополь
Ракетная	Днепропетровск, Харьков
Тракторная	Харьков, Лозовая, Кировоград, Мелитополь, Ровно
Автомобильная	Запорожье, Луцк, Чернигов, Львов, Харьков
Сельскохозяйственная	Белая Церковь, Кировоград, Тернополь, Нежин, Бердянск, Харьков
Электротехническая	Запорожье, Львов, Новая Каховка, Александрия, Каменец-Подольский
Приборостроительная	Киев, Харьков, Львов, Северодонецк, Хмельницкий, Винница, Черкассы
Станкостроительная	Запорожье, Одесса, Житомир, Бердичев, Стрый

В зависимости от того, на какой рынок ориентирована продукция, выпускаемая предприятиями машиностроительного комплекса, все предприятия отрасли условно можно объединить в пять групп, представленных на рисунке 1.2.

- группа отраслей инвестиционного машиностроения (тяжелое машиностроение), развитие которых определяется, прежде всего, инвестиционной активностью металлургического, строительного, энергетического и транспортного комплексов;
- группа предприятий тракторного и сельскохозяйственного машиностроения, машиностроения для перерабатывающих отраслей АПК и предприятий легкой промышленности, зависящих от платежеспособности сельхозпроизводителей и переработчиков сельскохозяйственной продукции, а также частично от спроса населения;



Рис 1.2 – Группы машиностроительного комплекса

- железнодорожное машиностроение, направленное на удовлетворения спроса железнодорожного хозяйства страны;
- автомобильная промышленность, выпуск продукции которой ориентирован на спрос конечных потребителей (производство легковых автомобилей), а также на потребность предприятий, фирм и исполнительных органов власти (производство грузовиков и автобусов);
- электротехника, приборостроение, станкостроение - группа наукоемких отраслей, так называемых комплектующих, развивающихся вслед за потребностями всех других отраслей промышленности, включая и само машиностроение.

Динамика производства машиностроительной продукции отечественными предприятиями по данным Госкомстата представлена в таблице 1.2 [2].

Таблица 1.2 - Динамика производства машиностроительной продукции на отечественных предприятиях

Показники	Единиц					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Холодильников-морозильников	581000	711000	731000	829000	557000	325000
Стиральных машин	319000	322000	208000	173000	230000	164000
Тракторов для сельскохозяйственного и лесного хозяйства	5800	5500	3700	5300	6300	1400
Станков для обработки дерева	2620	2900	2900	2900	2000	910
Легковых автомобилей	182000	192000	267000	380000	402000	65700
Автобусов	2600	4700	7600	9100	10000	1500

Проанализировав данные по производству машиностроительной продукции, можно сказать, что экономический кризис негативно повлиял на отрасль. Производство продукции резко снизилось в 2008 – 2009 годах, что отрицательно сказалось на экономике Украины.

Для выхода из сложившейся ситуации необходимо:

- усовершенствовать отраслевую структуру машиностроения, расширить ассортимент его продукции за счет повышения удельного веса отраслей, которые производят товары народного потребления;
- модернизировать машиностроительные заводы, их техническую переоснастку с использованием современных технологий, что позволит значительно повысить качество оборудования и их конкурентоспособность;
- наладить производство высокоэффективных машин и систем для всех отраслей и сфер народного хозяйства, приборов и аппаратов, скоростной электронно-вычислительной техники новых поколений, производства систем связи, средств управления, автоматизации;
- необходимо ориентировать машиностроение на отечественные предприятия, создавать замкнутые циклы производств внутри страны.

Отечественные машиностроительные предприятия проигрывают конкуренцию иностранцам по трем основным причинам.

Во-первых, огромный опыт в сфере создания машин и агрегатов и современные технологии обеспечивают европейским фирмам существенное научно-техническое опережение в сравнении с отечественными производителями по качеству, надежности и долговечности изготавливаемого оборудования.

Во-вторых, ведущие мировые фирмы обладают опытом и возможностями для реализации проектов “под ключ”, что существенно снижает транзакционные издержки заказчика.

И последнее, иностранные машиностроители в состоянии выполнить заказ в кредит, под низкие проценты с отсрочкой платежа на несколько лет, что особо актуально для украинских фирм в условиях дефицита ликвидности.

Отечественные машиностроительные предприятия такими возможностями и свободными финансовыми ресурсами под эти цели, не обладают. Кроме того, наличие на отечественных предприятиях черной металлургии агрегатов известных иностранных фирм позволяет им без особых трудностей пройти сертификацию на соответствие международным стандартам.

В таких условиях отечественным машиностроительным предприятиям приходится тяжело. Впрочем, ситуация далеко не критическая. Имеющийся технологический потенциал ряда предприятий вполне достаточен для успешной работы. Машиностроительные предприятия сейчас избирают путь специализации на изготовлении определенных видов оборудования. Отечественное машиностроение может составить эффективную конкуренцию иностранным предприятиям как по цене, так и по качеству. Кроме того, многие отечественные производители действуют на условиях субподряда у иностранных компаний. Ведущие европейские производители охотно размещают заказы на изготовление определенного оборудования (как правило, энерго- и трудоемкого) на украинских машиностроительных предприятиях.

Что касается дальнейших перспектив машиностроения, то они достаточно туманны. Для изменения ситуации отечественным предприятиям необходимо провести коренную реконструкцию своих производственных мощностей. Это позволит выпускать высокотехнологические изделия и в несколько раз увеличить собственную производительность труда при их изготовлении.

Одним из главных условий модернизации современной экономики, перехода к новой, постиндустриальной стадии социального прогресса является инновационная деятельность. Источник постоянных инновационных инициатив развитых стран – наукоемкое машиностроение. Именно поэтому структура машиностроительного производства США, Германии, Японии, Англии характеризуется преобладанием доли наукоемкого производства [1].

Конкуренция - один из ключевых факторов, стимулирующих повышение

производительности и устойчивое экономическое развитие. Роль государства состоит в защите рынка от недобросовестной конкуренции, в том числе от использования доминирующей позиции компаний, сговоров между конкурентами и чрезмерной концентрации.

Целью реформ в секторе машиностроения является создание условий для развития конкурентоспособного сектора машиностроения.

Показателями успеха могут быть:

- рост объемов производства и увеличение доли сектора в структуре промышленности за счет роста загрузки производственных мощностей до 70%;
- повышение производительности труда до уровня стран Центральной и Восточной Европы;
- увеличение инвестиций в отрасль.

Со стороны предложения машиностроительной продукции, необходимы следующие меры: приватизация некритичных для государственной безопасности предприятий, стимулирование технического перевооружения машиностроения и создание благоприятной среды развития.

Внутренний спрос на продукцию машиностроения часто зависит от реализации государственных программ в смежных секторах. В настоящее время большинство государственных программ либо не работают вовсе, либо реализуются на 10-20%. Кроме этого, финансирование таких программ осуществляется неритмично. Такой непоследовательный подход со стороны государства не дает возможности предприятиям адекватно планировать производство и реализовывать стратегию развития. Планирование и выполнение государственных программ помогут увеличить внутренний спрос на продукцию машиностроения.

Подводя итог всему вышесказанному, можно отметить: за годы трансформации экономики машиностроительный комплекс пережил длительный разрушительный кризис, который сопровождался значительными потерями производственного и кадрового потенциала, более чем двукратным сокращением доли продукции машиностроения в промышленном производстве Украины, снижением активности в инновационно - инвестиционной деятельности. В последние годы благодаря стабильным темпам роста экономики Украины машиностроительный комплекс смог частично вернуть свои потерянные позиции. Однако возникли сразу 2 серьезные проблемы – вступление Украины в ВТО и мировой финансовый кризис. И если к вступлению ВТО промышленники были готовы и сделали все возможное, чтобы минимизировать свои потери, то подобных масштабов мирового кризиса мало кто ожидал. Как переживет отечественная экономика в целом и машиностроительный комплекс в частности новый кризис, в большой степени зависит от взвешенной и решительной политики государства.

Независимо от масштабов кризиса последующее развитие отрасли невозможно без значительных инвестиций. В настоящее время износ оборудования, по предварительным оценкам, составляет около 70%. Из-за

недостатка финансовых ресурсов очень медленно решаются проблемы возобновления производственного потенциала отрасли на основе использования инновационных технологий и реализации отечественных научных разработок, последующего изменения структуры товарного производства и развития наукоемкого машиностроения, обеспечения конкурентоспособности конечной продукции.

В связи с этим правительство Украины должно приложить максимальные усилия для стимулирования инвестиционной деятельности машиностроителей. Необходимо предоставить предприятиям всевозможные налоговые льготы на проведение масштабных проектов по модернизации производственных мощностей.

Для стимулирования развития производства необходимо обеспечить отечественных производителей государственными заказами, в том числе и на инновационную продукцию. Кроме того, необходимо существенно увеличить финансирование отечественной науки.

Список литературы: 1. Конкурентные стратегии на мировых рынках: Курс лекций. Часть I. / Соболенко И.А. – Мн.: МИТСО, 2007. – 120 с.; 2. www.ukrstat.gov.ua.

Надійшла до редколегії 15.11.10