

*Лужецький А.І.,**аспірант кафедри післядипломної економічної освіти,
Хмельницький національний університет*

ДІАГНОСТИКА ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Анотація. У статті досліджено фактори зовнішнього середовища, що впливають на машинобудування України в контексті останніх подій. Проаналізовано зв'язок машинобудівної галузі із ринком Росії та країн колишнього СРСР, а також перспективи розвитку машинобудівної галузі у зв'язку із підписанням Асоціації із ЄС та переорієнтацію на ринки ЄС.

Ключові слова: машинобудування, зовнішнє середовище, ринки ЄС, євроінтеграція.

Постановка проблеми. Сектор машинобудування є основним компонентом більшої за розміром переробної промисловості, внесок якого до валової доданої вартості у переробній промисловості становить 25% і, в свою чергу, біля 3,5% до валового внутрішнього продукту України. Він складається з шести підгалузей. 51% продукції виробляється трьома підгалузями, пов'язаними з сектором транспорту, а саме залізничним, авіаційним/суднобудівним та автотранспортним машинобудуванням. Виробництво машин та устаткування загального призначення, а також виробництво електричного устаткування також є відносно великими підгалузями машинобудування, внесок яких до загального випуску сектору машинобудування становить 27% та 16% відповідно.

На сьогоднішній день сектор машинобудування стикнувся із рядом проблем, перш за все через геополітичні зміни в зовнішньому середовищі. Також існує ще безліч зовнішніх факторів, які мають негативний вплив на машинобудування та потребують дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням оцінки сучасного стану, особливостей функціонування та перспектив розвитку машинобудівної галузі приділено значну увагу у працях М.В. Алікаєвої, Ю.М. Барташевської, М.В. Микитюка, Н. Сіправської та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте, незважаючи на вагомість наукових досліджень, більш детальний аналіз потребує проблема визначення загроз та факторів розвитку машинобудівної галузі України.

Мета статті полягає в розгляді факторів впливу зовнішнього середовища на сектор машинобудування в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сектор машинобудування в Україні стикається нині з важкою ситуацією, оскільки є найбільш залежним від російського ринку з точки зору відсотка випущеної продукції, що експортується до Росії. Крім того факту, що значна частина виробничих потужностей машинобудування знаходиться у східних областях України, які в даний час переживають політичні та воєнні потрясіння, також існує чітко виражений ризик, що доступ до російського експортного ринку буде втрачено у майбутньому через військовий конфлікт із Росією та глибокою кризою російської економіки.

Через те, що російський ринок є важливим для сектору машинобудування України, можлива втрата доступу до нього,

скоріше за все, буде мати серйозні наслідки для цього сектору, на який безпосередньо припало 3,5% від ВВП та 5,5% від загального рівня зайнятості в Україні у 2012 р. За відсутності деякого державного втручання, раптова втрата доступу на ринки, швидше за все, призведе до надмірного розтягнення в часі адаптації потенціалу фірм і створить загрозу для майбутнього розвитку великої частини компаній, робочих місць та економічного потенціалу сектору [1].

За підсумками 2014 р. індекс виробництва продукції машинобудування впав на 21,3% у порівнянні із 2013 р. [2].

Машинобудування є однією з лідируючих галузей України, чия економіка експортноорієнтована. Воно займає до 17–20% у структурі експорту.

Аналізуючи статистичні дані, можна зробити висновки, що машинобудівна галузь України є експортноорієнтованою і близько 12–13 копійок з кожної гривні, одержаної в Україні, можливо було б отримувати завдяки експорту машинобудівної продукції до Російської Федерації. І даний механізм цілком реальний, якби Росія була просто ринком для українських товарів з низьким рівнем доданої вартості. У реальності це не так. Протягом 23 років між Україною та Росією було укладено безліч торговельних угод та угод про співробітництво, але, не дивлячись на договори, Росія періодично вводить заборони на ввіз української продукції, порушуючи дані угоди [3].

Враховуючи останні події на сході України та макроекономічні показники Росії, українським підприємствам не слід розраховувати на російський ринок.

Провідні галузі України – машинобудування та гірничо-металургійний комплекс – досі в кризі. Хоча і залишаються бюджетоутворюючими. 16 вересня 2014 р. Європейський парламент ратифікував Угоду про асоціацію між Україною і Європейським Союзом синхронно з Верховною Радою України. Станом на 11 серпня 2015 р. 23 сторони повідомили Раду ЄС про ратифікацію. З 1 листопада 2014 р. вступило в силу тимчасове застосування Угоди про асоціацію. Це розділи договору про безпеку, юстицію, боротьбу проти шахрайства, гармонізацію стандартів, ряд протоколів та ін. Тобто всі розділи крім IV, який стосується Зони вільної торгівлі, яка була відкладена до 1 січня 2016 р. Однією з особливостей є те, що ЄС продовжив режим автономних преференцій України до 31 грудня 2015 р. Такі преференції дозволяють відмінити мита на українські товари в країнах ЄС, натомість для Євросоюзу зберігаються старі митні правила. Однак досвід країн, які нещодавно вступили в об'єднаний Європу, показує, що саме галузі важкої промисловості виявилися найбільш уразливими в нових європейських умовах.

Якщо перейти до ВВП, то вся переробна промисловість України займає десь до 15%, з них близько 5% займає машинобудування. Цифри коливаються залежно від доданої вартості. В країнах колишнього СРСР машинобудування менш розвинене. У ЄС на машинобудування припадає близько 36% експорту, якщо брати середній показник по країнах Євросоюзу.

Якщо брати приклади тих країн, які асоціювалися з ЄС, після вступу в них частка машинобудування починала зростати, як, наприклад, у Словаччині, де після підписання договору про асоціацію почали будуватись заводи провідних автомобільних корпорацій і автомобілебудування стало провідною галуззю машинобудування [2].

Урізноманітнення товарної структури експорту, підписання Угоди про асоціацію та ЗВТ із ЄС, але ще більше втрата частини експортних потужностей на Донбасі й посилення торговельних обмежень Росії на українські товари створили всі умови для порівняно безболісного відходу України з пострадянського ринку збуту.

В Україні високотехнологічні галузі нерозвинені, тому домінує тип промисловості з меншою доданою вартістю, зокрема, металургія. У той же час є достатньо підгалузей машинобудування, які займають передові позиції у світі: космічне машинобудування (ДП «Південмаш»), енергетичне машинобудування (ВАТ «Турбоатом», ПАТ «Квазар»), авіабудування (ДП «Антонов», ПАТ «Мотор Січ»).

У цьому напрямку існує можливість розвитку українського машинобудування при умові отримання додаткових інвестицій з ЄС. А зараз продукція вітчизняного машинобудування в основному експортується в країни СНД. В основному це вагони, вантажні вагони, автомобілі, в якійсь мірі суднобудування й авіабудування (у невеликих обсягах). Близько 69% продукції йде в країни колишнього СРСР. У країни ЄС експортується 20% нашої машинобудівної продукції. І в нашому ек-

порті – з усього спектру продукції машинобудування – домінує продукція, в якій доданої вартості відносно менше.

До країн Європи Україна експортує комплектуючі для автомобілів. Для європейських брендів уже йдуть поставки в Угорщину, Польщу і Німеччину. Той же Volkswagen завозить електричне обладнання – оснащення для автомобілів, свічки, дроти на суму близько 700 мільйонів доларів на рік. До Європи також поставляються судна. Але зазвичай українським підприємствам дістається робота менш «технічно підкована», з меншою доданою вартістю. Тобто можуть поставлятися корпуси, внутрішня мінімальна обробка, а начинку вже додають у Європі. А якщо говорити про те, чого б вітчизняне машинобудування могло виробляти більше для ЄС, то це продукція машинобудування з більш низькою доданою вартістю – на першому етапі, принаймні [1].

Виходу вітчизняної продукції на ринки ЄС на даному етапі заважає різниця в стандартах – як за якістю, так і за технічними характеристиками, але Асоціація з ЄС передбачала період захисту для українського виробництва. Наприклад, у галузі автопрому передбачається період у десять років, протягом яких поступово знімаються мита і, відповідно, всі обмеження і захист. Україна отримала період, щоб мати можливість захистити свій сектор автомобілебудування, щоб він став конкурентоспроможним на той момент, коли всі перепони будуть зняті.

Складність сучасних технологій потребує концентрації фінансового й інтелектуального капіталу, тому розробка та виробництво сучасного наукомісткого продукту перейшли

Таблиця 1

PEST-аналіз машинобудівних підприємств України на 2015 р.

Економічні фактори	Соціальні фактори
<ol style="list-style-type: none"> 1. Загрозливо висока інфляція 2. Низький платоспроможний попит внутрішнього ринку 3. Нестача обігових коштів у підприємств 4. Висока облікова ставка НБУ, високі ставки кредитування комерційних банків 5. Високий рівень матеріало- і енергоємності продукції, що випускається 6. Неконтрольоване зростання цін на товари та послуги природних монополій (сировина, енергоресурси) 7. Недостатній обсяг інвестицій у машинобудування 8. Мала питома вага реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі реалізованої продукції галузі 9. Несприятливе бізнес-середовище 10. Ускладнений режим сплати податків 11. Низька можлива собівартість продукції через дешеву робочу силу 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зменшення чисельності фахівців і робітників у найбільших промислових регіонах 2. Недооцінювання ролі машинобудування як основи економічної та соціальної захищеності значної частини населення 3. Значний розрив між рівнем заробітної плати і рівнем потреб працівника 4. Скорочення працездатного населення 5. Нестача кадрів інженерних спеціальностей як наслідок їх низької престижності 6. Відтік кваліфікованих інженерних кадрів 7. Велика кількість незайнятого працездатного населення 8. Теоретична база для підготовки та перекваліфікації кадрів 9. Наявність висококваліфікованих ІТ-спеціалістів
Політичні фактори	Технологічні фактори
<ol style="list-style-type: none"> 1. Військові дії на сході України в регіонах, де найбільш зосереджені машинобудівні підприємства 2. Відкладення підписання економічної частини Договору про асоціацію з ЄС 3. Позачергові вибори з відповідним відволіканням центрів впливу та бюджетних коштів 4. Погіршення торговельних стосунків із Росією 5. Недовіра суспільства до влади та її органів 6. У зв'язку зі вступом до СОТ можливості державного регулювання в питаннях стосовно конкуренції значно обмежені 7. Понад 90% підприємств машинобудування є приватизованими, що практично виключає державне втручання 8. Відміна ввізного мита та інших обмежень в країни ЄС 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Продукція, що випускається, у більшості є морально застарілою, з низьким рівнем автоматизації та інтелекту технології виробництва 2. Значне зношування активної частини основних фондів 3. Більшість обсягів виробництва продукції припадає на III і IV технологічні уклади 4. Незначна частка машинобудівних підприємств, які створюють і використовують передові технології 5. Значний термін упровадження нових технологій 6. Залежність від постачань вузлів, деталей та комплектуючих з інших країн. 7. Наявність високотехнологічного обладнання в деяких галузях

національні кордони та привели до створення транснаціональних корпорацій. На цьому етапі для України важливо створити такі виробничі науково-технічні структури, які були б здатні увійти до конфігурації міжнародних виробничих зв'язків. Для цього необхідно виділяти кошти на наукові дослідження на рівні 2–3% ВВП, як це роблять економічно розвинені країни [4].

Для того щоб узагальнити фактори зовнішнього середовища, що впливають на галузь машинобудування, скористаємося PEST-аналізом.

PEST-аналіз (іноді позначають як STEP) – це маркетинговий інструмент, призначений для виявлення політичних (P – political), економічних (E – economic), соціальних (S – social) і технологічних (T – technological) факторів зовнішнього середовища, які впливають на діяльність підприємства.

Це простий і зручний метод для аналізу макросередовища (зовнішнього середовища) підприємства. Методика PEST-аналізу часто використовується для оцінки ключових ринкових тенденцій галузі, а результати PEST-аналізу можна використовувати для визначення списку загроз і можливостей при складанні SWOT-аналізу компанії. PEST-аналіз є інструментом довгострокового стратегічного планування і складається на три-п'ять років вперед [5].

Проведемо даний аналіз для підприємств машинобудування в Україні на даний період. Для аналізу були сформовані складові за окремими групами факторів, що, на думку автора та експертів у галузі машинобудування, є найбільш значущими (табл. 1).

PEST-аналіз передбачає визначення вагомості окремих складових. За результатами соціологічних досліджень в країнах з розвинутою ринковою економікою вплив окремих факторів оцінюють:

- економічні +35%;
- політичні -15%;
- соціокультурні -20%;
- технологічні +30%.

Знаки «+» і «-» означають відповідно позитивний або негативний вплив. На базі отриманих даних можна виводити загальну оцінку [6].

Проте на сьогоднішній день, в період бурхливих технологічних, геополітичних змін, проведені нами соціологічні дослідження серед працівників машинобудівної галузі Хмельницького регіону дали наступні результати:

- економічні -20%;
- політичні -55%;
- соціокультурні +15%;
- технологічні -10%.

Висновки. Виходячи із отриманих результатів, можна чітко визначити, що на даному етапі найбільший вплив на машинобудування мають політичні фактори, перш за все військові дії на сході України, що спричинили значне зниження обсягів виробництва за винятком оборонного комплексу, де значно зросла кількість та обсяги державних замовлень. Для зміни даної ситуації необхідно пришвидшити процеси євроінтегра-

ції та переорієнтації підприємств на виробництво високотехнологічної продукції для потреб європейських ринків. Також слід звернути увагу на інші фактори зовнішнього середовища і провести зміни в податковій політиці, державному управлінні, а також прискорити процеси модернізації основних фондів та стимулювати інноваційну діяльність і сприяти виробництву високотехнологічної продукції, що зміцнить конкурентоспроможний потенціал машинобудівних підприємств і дасть можливість бути конкурентоспроможним не лише на пострадянському просторі, а й на глобальних ринках.

Література:

1. Саха Д. Сектор машинобудування в Україні: стратегічні альтернативи і короткострокові заходи з огляду на припинення торгівлі з Росією / [Д. Саха, Р. Джуччі, Д. Науменко, А. Ковальчук] [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://beratergruppe-ukraine.de/?content=publikationen/beraterpapiere>.
2. Індеси промислової продукції за видами діяльності за 2013–2014 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Майже все машинобудування в країні не має альтернативних ринків збуту крім російського – експерт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://newsradio.com.ua/2014_04_04/Majzhe-vse-mashinobuduvannja-v-kra-n-ne-ma-alternativnih-rink-v-zbutu-kr-mros-jskogo-ekspert-6094/.
4. Машиностроение Украины: текущие тенденции [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.minprom.ua/news>.
5. Рибінцев В.О. Особливості стратегічного аналізу зовнішнього середовища машинобудівних підприємств України в ринкових умовах / В.О. Рибінцев // Проблеми системного підходу в економіці. – 2012. – № 1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua>.
6. Немцов В.Д., Довгань Л.С. Стратегічний менеджмент : [навч. посіб.] / В.Д. Немцов, Л.С. Довгань. – К. : Експрес-Поліграф, 2002. – 560 с.

Лужецкий А.И. Диагностика внешней среды машиностроительных предприятий Украины

Аннотация. В статье исследованы факторы внешней среды, влияющие на машиностроение Украины в контексте последних событий. Проанализирована связь машиностроительной отрасли с рынком России и стран бывшего СССР, а также перспективы развития машиностроительной отрасли в связи с подписанием Ассоциации с ЕС и переориентацию на рынки ЕС.

Ключевые слова: машиностроение, внешняя среда, рынки ЕС, евроинтеграция.

Luzhetskyi A.I. Diagnostic of the environmental of engineering enterprises of Ukraine

Summary. In this work the environmental factors affecting the engineering of Ukraine in the context of last events. The analysis of connectivity engineering industry in Russia and the former Soviet Union and the prospects of building industry in connection with signature Association with the EU and the reorientation of the EU markets.

Keywords: engineering, environment, EU market, EU integration.