

Кузьміна О.С.,

аспірант кафедри економіки підприємства і підприємництва,
Хмельницький національний університет

АНАЛІЗ МАШИНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ НА ПРЕДМЕТ ВІДПОВІДНОСТІ СТАЛОМУ РОЗВИТКУ

Анотація. У статті здійснено аналіз економічного стану машинобудування України крізь призму необхідності забезпечення сталого розвитку. У цьому контексті визначено ключові проблеми та напрями вдосконалення функціонування підприємств даної галузі.

Ключові слова: сталий розвиток, машинобудування, фінансові результати, експорт, імпорт, основні фонди, інноваційна діяльність.

Постановка проблеми. Із глобальної точки зору концепція сталого розвитку вважається панівною ідеологією XXI ст., що пояснюється усвідомленням світовою спільнотою необхідності забезпечити узгодження інтересів сучасності і майбутнього таким чином, щоб економічне зростання здійснювалось на раціональних засадах з урахуванням принципової обмеженості наявних ресурсів і важливості гармонізації зв'язків між економічною, соціальною й екологічною системами.

На нашу думку, на рівні підприємства сталий розвиток можна визначити як процес якісних змін, що передбачає збалансування інтересів підприємства в поточному і майбутньому періодах на засадах досягнення в динаміці економічної ефективності, фінансової стійкості, економічного зростання та розвитку екологічної і соціальної підсистеми підприємства та, як наслідок, макросистем вищого рівня з урахуванням раціональних обмежень, що накладаються економічною безпекою підприємства.

Машинобудування є стратегічно важливою галуззю, що забезпечує розвиток технологічного потенціалу і, таким чином, конкурентоспроможність економіки України в цілому. Станом на 2014 р. у машинобудуванні зосереджено 17,4% зайнятих працівників і близько 15% основних засобів української промисловості [1]. Оскільки підприємства функціонують як відкриті системи, що чутливі до впливів систем вищого рівня, насамперед галузевого, постає необхідність дослідження відповідності його показників ознакам сталого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сталий розвиток як концепцію глобального масштабу досліджували Г. Брундланд, А. Вебер, Д. Елкінгтон, Л. Мельник та ін.

Проблеми функціонування машинобудівної промисловості вивчали О. Загурянська, К. Ковтуненко, К. Король, М. Лучкова, Т. Олексюк. Водночас, на нашу думку, в існуючому науковому полі недостатньо уваги приділено аналізу показників даної галузі в контексті забезпечення сталого розвитку.

Мета статті полягає в аналізі показників стану машинобудівної промисловості України на предмет відповідності сталому розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. В економічно розвинутих країнах частка машинобудування становить 30–50% обсягу промислової продукції (Німеччина – 53,6%, Японія – 51,3%, Італія – 36,4%), що дає змогу забезпечувати технічне переоснащення промисловості кожні 7–10 років і, відповідно, є однією з передумов сталого розвитку [2, с. 110].

Частка реалізованої промислової продукції машинобудування в загальному обсязі реалізованої продукції української промисловості є суттєво меншою, ніж вищевказані показники, при цьому її значення скоротилось від 10,6% у 2009 р. до 7,2% у 2014 р. [1]. До 2012 р. тривало відновлення галузі після фінансової кризи 2008–2009 рр., що проявлялось у щорічному зростанні обсягу реалізованої промислової продукції, однак із 2013 р. розпочалась смуга нових випробувань для українського машинобудування: у 2014 р. темп спаду обсягу реалізованої промислової продукції галузі порівняно з 2012 р. становив 27,48% (рис. 1).

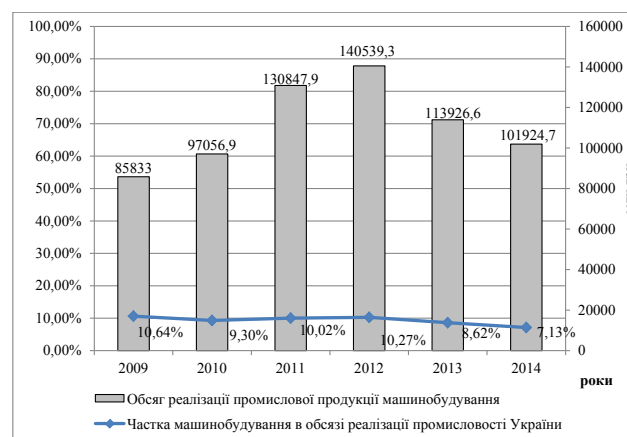


Рис. 1. Динаміка абсолютної величини та питомої ваги обсягу реалізації промислової продукції машинобудування в загальному обсязі реалізації продукції промисловості України протягом 2009–2014 рр. [1]

Розподіл реалізованої продукції машинобудування в часі за його підгалузями відображає рис. 2.

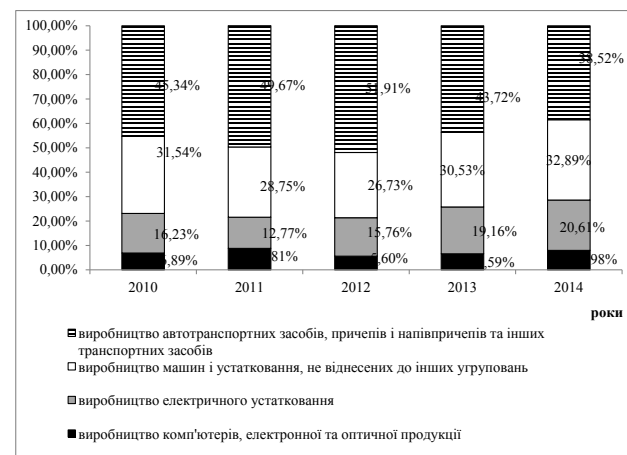


Рис. 2. Динаміка структури реалізованої промислової продукції машинобудування в 2010–2014 рр. [1]

Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів є єдиною підгалуззю машинобудування України, обсяг реалізованої промислової продукції якої в абсолютному виразі в 2014 р. скоротився порівняно з посткризовим 2010 р. (-4740,8 млн. грн., темп спаду – 10,78%), що і стало головною причиною вищевказаних структурних змін.

Порівняно з 2012 р. скорочення обсягу реалізації продукції зазнали всі підгалузі машинобудування, проте вищевказана галузь постраждала найбільше (темп спаду – 46,18%). Головною причиною даного явища є послідовна політика імпортозаміщення, яку проводить РФ.

Прослідковується тенденція до погіршення показників фінансової результативності галузі, починаючи з 2012 р. У 2014 р. галузь стала збитковою (рис. 3).

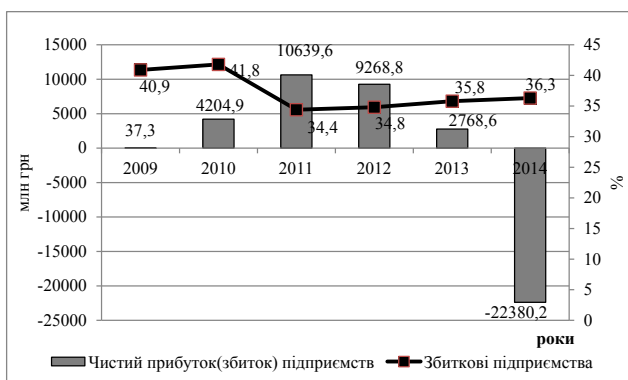


Рис. 3. Динаміка фінансового результату та частки збиткових підприємств машинобудування в 2009–2014 рр. [1]

Рис. 4 відображає фінансову результативність окремих підгалузей машинобудування в 2009–2014 рр.

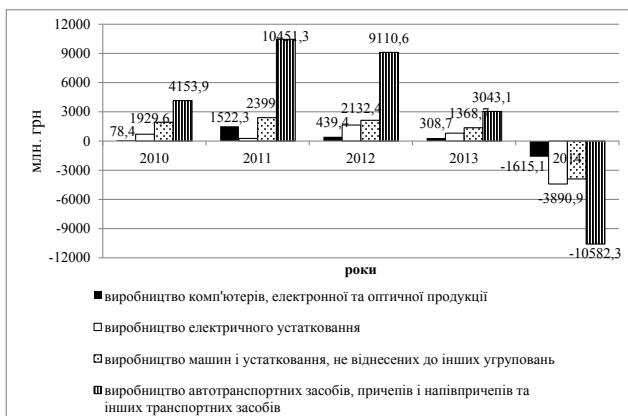


Рис. 4. Динаміка фінансового результату підгалузей машинобудування в 2010–2014 рр.

Найбільш прибутковою галуззю машинобудування протягом 2009–2013 рр. було виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, у 2014 році ця галузь стала найбільш збитковою. Протягом 2010–2013 рр. частка збиткових підприємств була найнижчою серед великих підприємств, що відображало класичний ефект економії від масштабу, однак у 2014 р. ситуація кардинально змінилась (рис. 5).

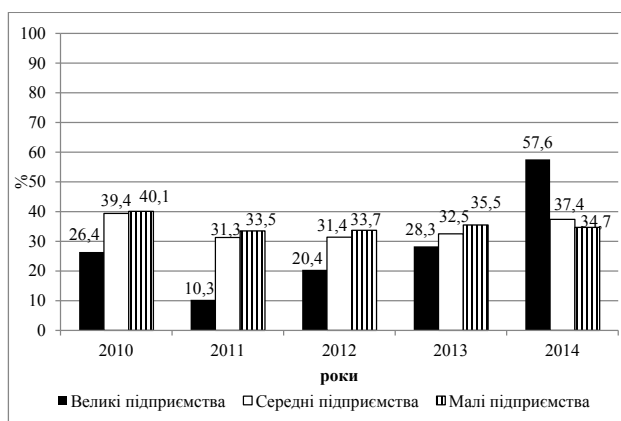


Рис. 5. Динаміка частки збиткових підприємств у розрізі їх розміру в 2010–2014 рр.

Дане явище пояснюється передусім катастрофічними показниками діяльності автомобілебудівної промисловості (рис. 6).

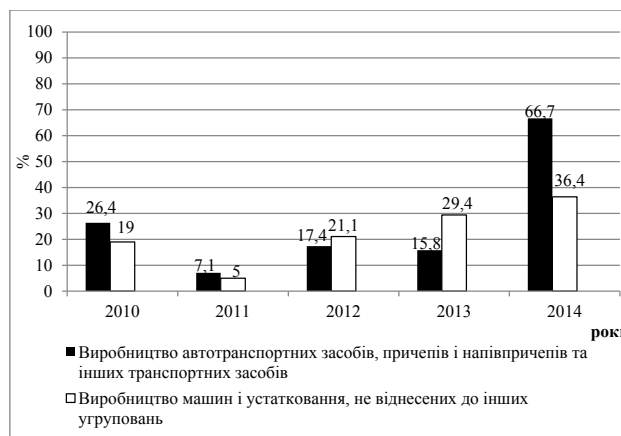


Рис. 6. Динаміка частки збиткових великих підприємств, найбільших за обсягом реалізації промислової продукції підгалузей машинобудування, у 2010–2014 рр. [1]

Так, у 2014 р. флагман української автомобільної промисловості – завод «ЗАЗ» опинився на межі зупинки, практично простоювали заводи «Богдан», БАЗ і ЧАЗ. Як констатує AUTO-Consulting, у 2014 р. сектор виробництва легкових автомобілів фактично перестав функціонувати. Це пояснюється тим, що виробничі потужності більш-менш стабільно використовувались лише на тих підприємствах, що виконували контракти для задоволення військових потреб по постачанню вантажівок та автобусів («Черкаський автобус», КрАЗ) [3].

Відповідною була динаміка рентабельності операційної діяльності машинобудування (рис. 7). Рівень рентабельності (збитковості) всієї діяльності підприємств протягом аналізованого періоду був ще нижчим (2,6% – 2010 р.; 5,2% – 2011 р.; 5,1% – 2012 р.; 1,8% – 2013 р.; -13,3% – 2014 р.) [4–6].

Ознаками сталого розвитку є фінансова стабільність і/або здатність повертатись на траєкторію стабільного зростання після негативних впливів. Як бачимо, за цими критеріями розвиток машинобудівної промисловості України не можна характеризувати як стійкий, адже починаючи з 2014 р. мають місце глибокі кризові явища.

Ступінь зносу основних засобів машинобудівної промисловості, який на сьогоднішній день становить близько 60%,



Рис. 7. Динаміка рентабельності операційної діяльності машинобудування та його основних підгалузей у 2010–2014 рр.

свідчить про неможливість повноцінної конкуренції з європейськими виробниками, в яких цей показник становить 20–25% [1; 7, с. 30]. У 2010 р. ступінь зносу основних засобів машинобудування становив 83,4%, у 2011 р. – 61,5%, у 2012 р. – 63,7% [8–10], у 2013 р. – 55,1%, у 2014 р. – 56,5% (2013, 2014 рр. – експериментальні розрахунки за даними Держкомстату).

Протягом 2010–2014 рр. у розрізі підгалузей машинобудування найбільший ступінь зносу основних засобів був зафіксований на підприємствах, що виробляють машини та устаткування (88,9% у 2010 р.), однак у 2011–2012 рр. та в 2014 р. найбільший ступінь зносу основних засобів був характерним для підприємств, що виробляють транспортні засоби та устаткування, у 2013 р. даний показник був максимальним на підприємствах, що здійснюють виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції (рис. 8).



Рис. 8. Динаміка зносу основних фондів підприємств машинобудування за підгалузям в 2010–2014 рр. [8–10]

Однією з основних передумов сталого розвитку є здійснення інноваційної діяльності. Аналіз статистичних даних із джерел [11–13] продемонстрував, що протягом 2010–2014 рр. частка підприємств, що займалися інноваційною діяльністю серед усіх обстежених ДССУ підприємств машинобудування,

коливалась від 22,17% у 2010 р. до 29,8% у 2013 р. Своєю чергою, частка обстежених підприємств серед усіх підприємств машинобудування варіювалась від 26,12% у 2013 р. до 39,72% у 2010 р.

В абсолютному вираженні протягом аналізованого періоду кількість підприємств серед обстежених підприємств машинобудування, що займалися інноваційною діяльністю, залишалась приблизно на одному рівні, однак у 2013–2014 рр. була зафіксована тенденція до її зменшення (2010 р. – 417 підприємств, 2011 р. – 443, 2012 р. – 426, 2013 р. – 359 підприємств – 2014 р.) [11–13].

Рис. 9 наочно відображає той факт, що серед обстежених ДССУ підприємств машинобудування, найменше інноваційно активних сконцентровано в підгалузі виробництва автотранспортних засобів, причепів, напівпричепів та інших транспортних засобів. Кількість інноваційно активних підприємств в інших галузях приблизно паритетна.



Рис. 9. Розподіл підприємств, що здійснюють інноваційну діяльність, серед підгалузей машинобудування в 2010–2014 рр. [11–13]

Аналізуючи напрями проведення інновацій серед українських підприємств машинобудування, слід указати, що протягом 2010–2014 рр. найбільша кількість підприємств даної галузі впроваджувала інновації, пов'язані з придбанням машин, обладнання та програмного забезпечення, другим за значимістю напрямом здійснення інновацій виявились внутрішні НДР, третім – навчання та підготовка персоналу [11–13]. Досліджені підприємства найменше уваги приділяли зовнішнім НДР та іншим зовнішнім знанням, що свідчить про недостатню зацікавленість у зростанні наукоємності продукції, що не відповідає ознакам сталого розвитку.

За даними Державної служби статистики України [11–13], у структурі фінансування інноваційної діяльності абсолютну перевагу мають власні кошти підприємств, що відображає низький рівень підтримки модернізаційних процесів у машинобудуванні з боку держави, приватних вітчизняних та іноземних інвесторів, ускладнений доступ до кредитних ресурсів.

Надзвичайно важливим із точки зору забезпечення сталого розвитку промисловості є впровадження заходів, орієнтованих на збереження навколишнього середовища (environmentally friendly measures) та оптимізацію споживання ресурсів.

Рис. 10 наочно відображає той факт, що найбільш екологічно свідомими є підприємства, що займаються виробництвом

машин та устаткування. Водночас протягом 2013–2014 рр. підприємства автомобілебудівної промисловості недостатньо уваги приділяли впровадженню ресурсозберігаючих та мало-відходних процесів.

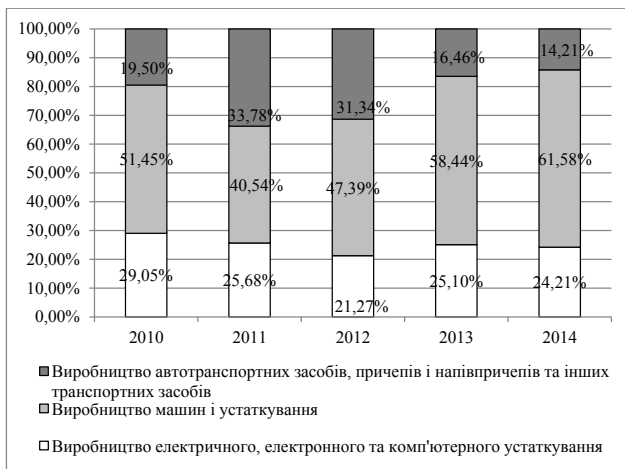


Рис. 10. Розподіл упроваджених ресурсозберігаючих, маловідходних процесів по підгалузям машинобудування в 2010–2014 рр. [11–13]

Технологічне оновлення галузі, що є одним з основних чинників сталого розвитку, визначається обсягом капітальних інвестицій, розподіл яких відображає рис. 11.

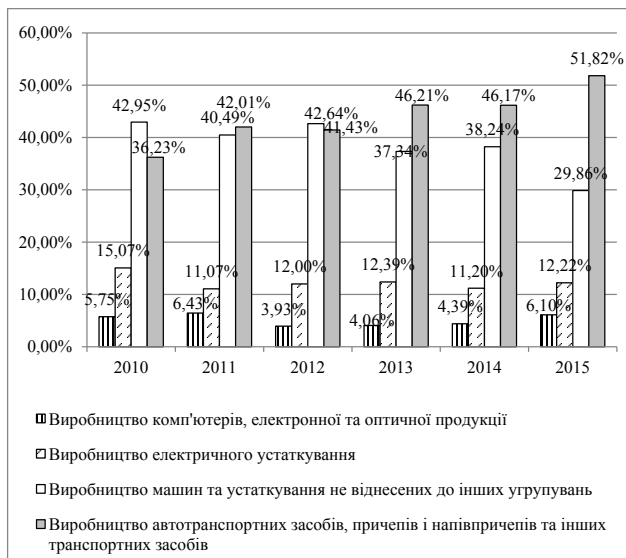


Рис. 11. Динаміка структури розподілу капітальних інвестицій між підгалузям машинобудування в 2010–2015 рр. [1]

Як бачимо, більша частина обсягу капітальних інвестицій спрямовується в такі підгалузі машинобудування, як виробництво машин та устаткування і виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів. При цьому частка першої з вищевказаних підгалузей скоротилась з 42,95% у 2010 р. до 29,86% у 2015 р., а останньої – зросла з 36,23% у 2010 р. до 51,82% у 2015 р.

Питома вага капітальних вкладень у виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції – однієї з найбільш інноваційно орієнтованої підгалузі машинобудування у світовому

масштабі – є найменшою (5,75% у 2010 р., 6,1% у 2015 р.), що свідчить про низький рівень спрямованості українського машинобудування на розвиток передових технологічних укладів.

У цілому обсяг капітальних інвестицій у машинобудування зріс від 3 556 млн. грн. у 2010 р. до 6293,7 млн. грн. у 2015 р. (темп приросту – 76,99%). Однак темп спаду обсягу капітальних інвестицій у 2014 р. порівняно з 2012 р. становив 15,28%. Крім того, необхідно враховувати фактор волатильності валютного курсу, внаслідок впливу якого обсяг капітальних інвестицій у доларовому еквіваленті в 2014 р. зменшився приблизно на 43% порівняно з 2010 р. Найвищого обсягу капітальних інвестицій недостатньо для повноцінної технологічної модернізації галузі, що є однією із загроз її сталого розвитку.

Рис. 12 відображає динаміку основних показників зовнішньоекономічної діяльності у сфері машинобудування протягом 2010–2015 рр.

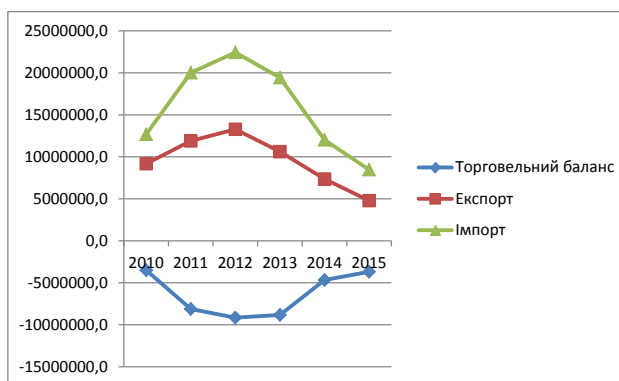


Рис. 12. Динаміка експорту, імпорту та торговельного сальдо продукції машинобудування в 2010–2015 рр. [1]

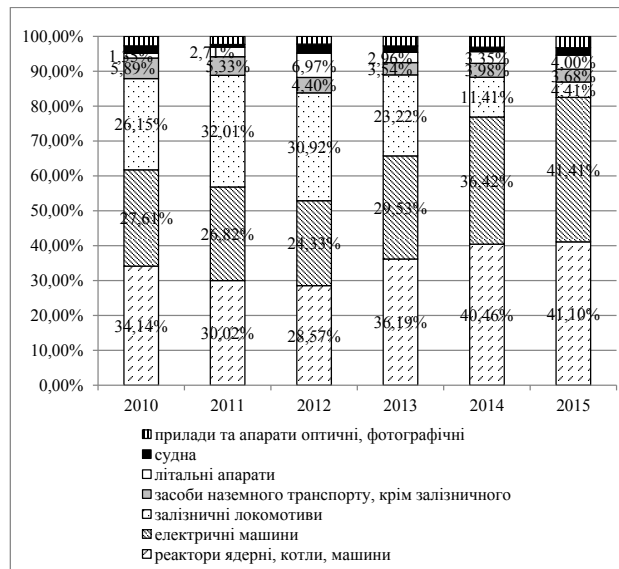


Рис. 13. Динаміка товарної структури експорту продукції машинобудування в 2010–2015 рр. [1]

Очевидно, що скорочення негативного торговельного балансу відбулось за рахунок зменшення абсолютного обсягу як імпорту, так і експорту. У 2015 р. обсяг експорту скоротився на 4 402 711,9 тис. дол. Порівняно з 2010 р. (темп спаду – 47,95%). При цьому до 2012 р. спостерігалось нарощування обсягу експортних операцій (темп приросту – 44,66% порів-

няно з 2010 р.). Протягом 2010–2015 рр. найбільше скоротився експорт залізничних локомотивів (-2 190 064,1 тис. дол.), відповідно, частка даної статті у структурі експорту зменшилась від 26,15% у 2010 р. до 4,41% у 2015 р. (рис. 13).

Географічна структура експорту продукції машинобудування з точки зору економічної безпеки держави та, відповідно, необхідності забезпечення сталого розвитку машинобудування викликає занепокоєння, адже головним її споживачем є РФ, що призвело до того, що протягом 2013–2014 рр. скорочення імпорту української продукції стало одним з інструментів політичного тиску. Таким чином, частка експорту, що здійснювався до країн СНД, скоротилась від 69% у 2012 р. до 55% у 2014 р.

На думку експертів, дане явище, крім причин політичного характеру, має ще об'єктивне економічне обґрунтування: традиційно основою українського експорту в країни СНД були вагони, однак уповільнення економічного розвитку в даних країнах і бажання підтримати вітчизняного виробника призвело до падіння попиту на даний вид продукції, яке спостерігалось ще з 2012 р.

Питома вага експорту в країни ЄС зросла з 19% у 2012 р. до 31% станом на 2014 р. [1; 14]. Однак в абсолютному вираженні даний показник протягом аналізованого періоду залишався приблизно на одному рівні (2,6 млрд. дол. у 2012 р.; 2,2 млрд. – у 2013 р.; 2,3 млрд. – у 2014 р.). Слід зазначити, що експортні поставки України до ЄС мають більш ресурсне спрямування, водночас до країн СНД Україна постачає продукцію машинобудування та товари з більшим вмістом доданої вартості [2, с. 162]. Відповідно, перед українськими виробниками постає проблема диверсифікації ринків збуту та необхідність орієнтації на європейські стандарти якості.

У 2015 р. імпорт скоротився на 4 216 930,7 тис. дол. Порівняно з 2010 р. (темп спаду – 33,23%). Найбільше протягом даного періоду зменшився обсяг імпорту засобів наземного транспорту, крім залізничного (-1 696 710,2 тис. грн.), що і стало найсуттєвішою причиною зміни структури імпорту (рис. 14).

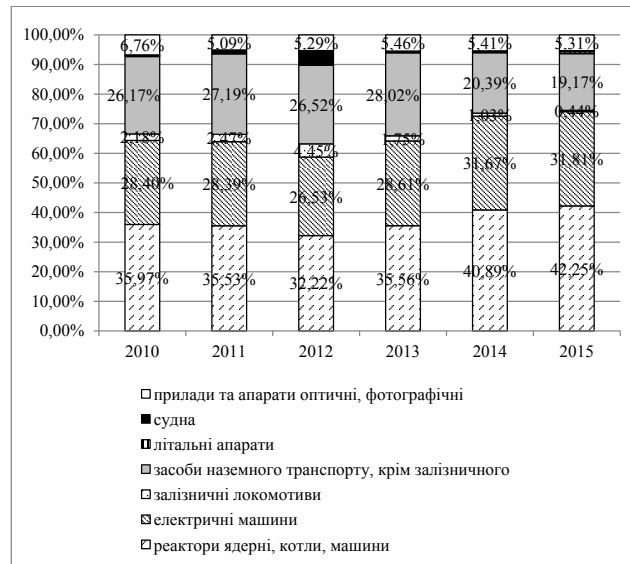


Рис. 14. Динаміка товарної структури імпорту продукції машинобудування в 2010–2015 рр. [1]

Це явище пояснюється девальвацією гривні, зниженням купівельної спроможності населення і втратою частини внутрішнього ринку, яка становила, за даними експертів, близько 20% [15]. За аналізований період відбулось скорочення всіх статей імпорту, які включають не лише споживчі товари, але й продукцію виробничого призначення, що опосередковано відображає погіршення динаміки процесу технологічного оновлення машинобудівної промисловості.

Висновки. На сьогоднішній день стан машинобудівної промисловості України не відповідає ознакам сталого розвитку. Аналіз вищенаведених показників дав змогу сформулювати карту викликів і перспектив машинобудівної промисловості України в контексті сталого розвитку.

Таблиця 1

Карта викликів і перспектив машинобудівної промисловості України крізь призму необхідності забезпечення сталого розвитку галузі

Виклики	Перспективи
1 Фізичне і моральне зношення основних засобів	Підприємствам варто активізувати взаємодію з венчурними інвестиційними фондами, «ангельськими» інвесторами; державі необхідно впроваджувати політику максимального сприяння розвитку інноваційної діяльності за прикладом європейських країн (податкові пільги для інноваційно активних підприємств), імплементувати програми доступу до дешевих кредитних ресурсів
2 Низька частка інноваційно активних підприємств, низький рівень упровадження маловідходних та ресурсозберігаючих процесів	
3 Низький рівень капіталовкладень у високотехнологічні галузі (виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції)	
4 Імпорт переважає над експортом; експортується менш високотехнологічна продукція, ніж імпортується	Проведення політики імпортозаміщення – зростання попиту на продукцію машинобудування на внутрішньому ринку забезпечить новими замовленнями вітчизняних виробників. Упровадження сучасних технологій управління і переорієнтація виробників на європейські стандарти якості та корпоративної соціальної відповідальності (ISO-9000, ISO-14000, ISO-26000, OHSAS-18000, SA-8000, Investors in People та ін.) дасть змогу збільшити обсяг експорту в європейські країни і, зокрема, покращити структуру експорту з точки зору вмісту додаткової вартості
5 Складна політична і економічна ситуація, що призводить до падіння споживчого попиту, зростання вартості імпортованих засобів виробництва, втрати традиційних ринків збуту продукції	Інтенсифікація впровадження ресурсозберігаючих та еко-ефективних технологій
6 Висока вартість енергетичних ресурсів	
7 Слабка взаємодія між виробництвом і науково-дослідницьким сектором	Розвиток кластеризації та окремих елементів інноваційної інфраструктури, державна підтримка науково-дослідної діяльності

Потребує подальших досліджень формування системи індикаторів сталого розвитку на мікрорівні, вдосконалення механізмів, стратегій управління сталим розвитком, формалізація взаємозв'язку між якістю управління прибутком і забезпеченням сталого розвитку підприємств машинобудування.

Література:

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : ukrstat.gov.ua.
2. Шандова Н.В. Методологія та практика управління стійким розвитком промислових підприємств : [монографія] / Н.В. Шандова ; Херсон. нац. техн. ун-т. – Херсон : Вишемирський В.С., 2014. – 422 с.
3. ЗАЗ перебуває на межі зупинки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://vkurse.ua/ua/business/zaz-nakhoditsya-na-grani.html>.
4. Діяльність суб'єктів господарювання за 2010 рік: Статистичний збірник. – К. : Держкомстат України, 2011. – 453 с
5. Діяльність суб'єктів господарювання за 2012 рік: Статистичний збірник. – К.: ДССУ, 2013. – 453 с
6. Діяльність суб'єктів господарювання за 2014 рік: Статистичний збірник. – К.: ДССУ, 2015. – 453 с
7. Кривецький І.О. Аналізування стану та тенденцій розвитку машинобудівних підприємств в Україні / І.О. Кривецький // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2014. – № 794. – С. 29–36.
8. Основні засоби України в 2011 році : статистичний бюлетень. – К. : Державна служба статистики України, 2012. – 210 с.
9. Основні засоби України в 2012 році : статистичний бюлетень. – К. : Державна служба статистики України, 2013. – 202 с.
10. Основні засоби України в 2014 році : статистичний бюлетень. – К. : Державна служба статистики України, 2015. – 212 с.
11. Наукова і інноваційна діяльність в Україні : Статистичний збірник. – К. : Державна служба статистики України, 2011. – 291 с.
12. Наукова і інноваційна діяльність в Україні : Статистичний збірник. – К. : Державна служба статистики України, 2013. – 287 с.
13. Наукова і інноваційна діяльність в Україні : Статистичний збірник. – К. : Державна служба статистики України, 2014. – 314 с.
14. Экспорт продукции машиностроения Украины в 2014 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://liberal.in.ua/statistika/eksport-produktsii-mashinostroeniya-ukraini-v-2014godu.html>.
15. Знижуючи швидкість: українці відмовляються купувати нові легкові автомобілі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.rbc.ua/ukr/analytics/snizhaya-skorost-ukraintsy-otkazyvayutsya-1452532234.html>.

Кузьмина Е.С. Анализ машиностроительной промышленности Украины на предмет соответствия устойчивому развитию

Аннотация. В статье осуществлен анализ экономического состояния машиностроения Украины сквозь призму необходимости обеспечения устойчивого развития. В данном контексте определены ключевые проблемы и направления совершенствования функционирования предприятий данной отрасли.

Ключевые слова: устойчивое развитие, машиностроение, финансовые результаты, экспорт, импорт, основные фонды, инновационная деятельность.

Kuzmina O.S. Analysis of machine building industry of Ukraine in the context of sustainable development

Summary. In the article the analysis of economic state of machine building industry of Ukraine through the lenses of necessity of sustainable development support was conducted. In this context key issues and directions for improvement of functioning of enterprises were determined.

Keywords: sustainable development, machine building industry, financial results, export, import, fixed assets, innovative activity.