

ПЛАНУВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

© Лебедєва О.О., 2008

Розглянуто підходи науковців щодо планування зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств в умовах євроінтеграції. Визначено основні проблеми машинобудівної галузі, які зумовлюють необхідність планування. Запропоновано послідовність етапів, необхідних для здійснення цього процесу в умовах євроінтеграції.

The approaches to the planning foreign economic activity of machinery construction companies till the euro integration course. The main problems of machinery branch which cause necessary of planning was determined. In the article has been proposed consecution of planning stage till the euro integration course.

Постановка проблеми та її зв'язок з актуальними теоретичними та практичними завданнями. Європейська інтеграція – ключовий пріоритет, який акумулює в собі цілий комплекс внутрішньо- та зовнішньополітичних зусиль України з метою наближення до Європейського Союзу (ЄС) та створення необхідних передумов для вступу до Європейського Союзу у майбутньому [1]. Більшість наукових досліджень спрямовані на обґрунтування подальшого розвитку нашої держави після набуття рівноправного членства в ЄС. Проте навіть у довгостроковому періоді (10–15 років) доцільно досліджувати проблеми вступу до Співтовариства та напрями їх вирішення. Це зумовлено складністю формальної процедури набуття навіть асоційованого членства у цій організації, тому європейська інтеграція – лише декларування намірів України, бажання досягти рівня економічного розвитку країн-членів ЄС. Але уже на цьому етапі євроінтеграційні ідеї поступово стають чинниками не тільки зовнішньої, але й внутрішньої політики України, яка реалізується за допомогою державних стратегій та програм, спрямованих на формування напрямків розвитку окремих галузей промисловості, в тому числі машинобудування.

Ефективне функціонування машинобудівної промисловості має велике значення для зміцнення економіки України і становлення її як незалежної високорозвинутої держави. “Економічне диво” ФРН, Японії, Південної Кореї та інших держав починалося з розвитку найсучасніших галузей. Машинобудування є однією з провідних ланок важкої промисловості. Створюючи найбільш активну частину основних виробничих фондів (знаряддя праці), машинобудівна промисловість істотно впливає на темпи і напрями науково-технічного прогресу в різних галузях народного господарства, зростання продуктивності праці, інші економічні показники, які визначають ефективність розвитку суспільного виробництва [2].

В Україні до галузі машинобудування належить 365 промислових підприємств та 57 науково-дослідних організацій (з них 25 перебуває у державній власності) із загальною кількістю працівників понад 233 тис. чол. Обсяг продукції машинобудування перевищує на внутрішньому ринку 10 млрд. грн., на зовнішньому — близько 5 млрд. грн. Це становить лише 15 % від загального обсягу промислової продукції, що значно менше ніж у розвинутих країнах (понад 30 %) [3]. Проте у вітчизняному машинобудуванні у 2005–2007 рр. спостерігається тенденція до збільшення виробництва основних видів його продукції (табл. 1).

Виробництво машинобудівної продукції в Україні у 2005–2007 рр.

Вид продукції	Обсяг виробництва, шт., роки		
	2005	2006	2007
Трактори для сільського та лісового господарства	5535	3703	5282
Екскаватори	584	751	972
Автомобілі легкові	192234	267319	379999
Автобуси	4655	7660	9083

* Дані сформовані на основі Експрес-випуску 16.01.2008 р. № 14 Державного комітету статистики [4].

Щодо функціонування машинобудівної індустрії, питома вага якої є найбільшою в промисловому комплексі України, то є Укази та Послання Президента, де зазначено основні проблеми цієї галузі. Але, незважаючи на пріоритетність для держави цієї промисловості, немає жодної конкретної програми планування діяльності підприємств в умовах євроінтеграційного напрямку України. В більшості нормативно-правових актів, наукових досліджень описується стан промисловості, але відсутні конкретні пропозиції щодо його покращання стосовно того, як доцільно підвищувати (або і формувати) конкурентоспроможність продукції. Держава визнає факт невідповідності вітчизняної промисловості світовим потребам, а вирішення питань подолання цієї невідповідності залишається об'єктом діяльності керівників кожного окремо взятого підприємства. Але для усіх підприємств галузі в контексті загальнодержавної стратегії можна виділити загальні напрямки планування зовнішньоекономічної діяльності та окремі його аспекти. Відповідно до цього проблеми планування зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств в межах загальнодержавних пріоритетів євроінтеграції і зумовлюють актуальність цього дослідження.

Аналіз останніх джерел та публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми.

Опрацювавши багато літературних джерел, можна зробити висновок, що проблеми планування зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств в умовах євроінтеграції достатньо досліджені. В науковій літературі є статті, які розглядають шляхи виходу підприємств машинобудівних комплексів на зовнішній ринок, забезпечують їхні конкурентні переваги та управління стратегічним потенціалом [2–5].

Так, Скудар Г., Панков В. розглядають на прикладі ЗАТ „Новокраматорський машинобудівний завод” (далі – ЗАТ „НКМЗ”) результативність планування і впровадження інвестиційних програм розвитку машинобудівних підприємств [5]. Автори акцентують увагу на тому, що для розвитку підприємства необхідно планувати діяльність, активно використовуючи комплексні форми співпраці з іноземними партнерами, сприяти розвитку науково-виробничої співпраці з вітчизняними підприємствами. У роботі описуються переваги консорціуму, а відповідно і переваги в управлінні таким об'єднанням. У роботі представлено етапи реалізації основної цілі ЗАТ „НКМЗ”: „Стати рівними серед кращих на світовому індустріальному ринку, виготовляти найкраще і краще” [5]. Проте більшість вітчизняних підприємств машинобудівної промисловості не можуть ставити таку мету навіть у довгостроковому періоді. Це пов'язано з тим, що багато із них перебувають у кризовому стані і повинні вирішувати питання виживання. Звичайно, завдяки іноземним інвестиціям ця галузь може стати експортоорієнтованою, тобто прибутковою, але за такого планування є свої нюанси, які необхідно враховувати: майбутні інтереси інвесторів, кадровий потенціал підприємства... Тобто лише великі машинобудівні комплекси можуть брати приклад з такого підходу до планування.

Мальчик М., Філіпшин І. зазначають у своїй роботі, що діяльність підприємств повинна здійснюватися, враховуючи визнання конкуренції ключовою ланкою у функціонуванні усього механізму ринку і ринкової економіки загалом [6]. Принципами, якими повинні керуватися менеджери машинобудівних підприємств, є: активізація інвестиційної та інноваційної діяльності.

Автори акцентують увагу на чинниках, які стримують підвищення конкурентоспроможності машинобудівних підприємств: відсутність чіткої стратегії розвитку підприємства, розробленої на основі сучасної наукової методології; відсутність інноваційної стратегії як головної в загальній стратегії розвитку; відсутність єдиної стратегії і концепції інформатизації підприємства на основі інформаційно-комунікаційних технологій [6]. Із визначенням цих проблем Мальчик М. та Філіпішин І. зосереджують увагу на відсутності стратегічного планування діяльності. Але у цих чинниках криється також неефективне тактичне планування, оскільки уже на цьому етапі євроінтеграційних процесів відсутність інформатизації повинна бути проблемою тактичного планування. Впровадження найновітніших технологій – стратегічна проблема, але, як відомо, до України обладнання надходить в середньому через 10 років після використання у розвинутих країнах: для цих країн воно є морально застарілим, а для наших вітчизняних підприємств – технічною новинкою.

Також Мальчик М. та Філіпішин І. відзначають можливі підходи до планування діяльності щодо отримання конкурентних переваг: підхід, що ґрунтується на споживачах, та підхід, що ґрунтується на конкурентах [6]. Проте останній не є доцільний у використанні на машинобудівних підприємствах України, оскільки підприємства-конкуренти можуть об'єднатися для досягнення спільної мети та отримати економію на масштабах. Щодо першого підходу – орієнтація на споживачів, – то він є прийнятнішим, оскільки необхідно переорієнтуватися на вітчизняні потреби, які мають тенденцію до зростання. Зростання потреб засвідчує збільшення імпорту однотипної продукції до України з тією, яка виробляється в Україні. Переорієнтація на вітчизняного споживача забезпечить підвищення конкурентоспроможності на вітчизняному ринку, а відповідно зросте інтерес інвесторів, тобто збільшиться кількість інвестицій, підприємства зможуть ставити перед собою цілі, які визначають Скудар Г. та Панков В. [5].

Данилюк А. розглядає питання забезпечення машинобудівного комплексу конкурентоспроможним трудовим потенціалом [7]. Автор використовує системний підхід, суть якого полягає не тільки в задоволенні попиту на „традиційних працівників”, необхідних для машинобудівного комплексу, а і в підборі фахівців з інноваційним типом мислення, які вміють самостійно приймати рішення, адаптуватися до змін у виробничій та соціально-економічній сферах. Це доволі актуальний підхід до сучасного планування діяльності підприємств машинобудівної галузі, оскільки їхній розвиток невід'ємно пов'язаний з інноваціями та інвестиціями, а тому і з відповідними трудовими ресурсами. Крім того, у роботі правильно відзначено, що кадрова проблема – стратегічна, оскільки працівників не можна повністю перепрофілювати за професіями відповідно до завдань підприємства у короткостроковому періоді. Це пов'язано з тим, що керівники насамперед вирішуватимуть питання конкурентоспроможності продукції, її асортименту, номенклатури, ресурсомісткості, а вже потім питання щодо інноваційних працівників. Проте розроблена система довгострокового кадрового забезпечення машинобудівного комплексу, яка передбачає 10 етапів, є доволі складною, а тому, якщо підприємство під час планування діяльності буде її використовувати, процес планування може стати плануванням заради планування, тобто не вирішуватимуться інші нагальні проблеми. Відповідно такий підхід планування трудових ресурсів доцільно використовувати тоді, коли підприємство певною мірою закріпить свої позиції на європейських ринках – стане інвестиційно привабливим.

Горбань В.Б. у своїй праці відображає етапи управління стратегічним потенціалом машинобудівного підприємства [8]. Стратегічний потенціал підприємства – сукупність наявних обмежених ресурсів та компетенцій підприємства з досягнення глобальних й стратегічних цілей в майбутньому з урахуванням відповідних умов зовнішнього середовища. Методи формування стратегічного потенціалу підприємства аналізованої галузі автор поділяє на дві групи: створення нових ліній у виробництві та модернізація існуючих. Першу групу методів доцільно використовувати за сприятливих економічних умов, достатньої кількості фінансових ресурсів, високого рівня розвитку інвестиційного комплексу. Друга група методів передбачає оновлення всіх сторін діяльності підприємства за несприятливих економічних умов, низької конкурентоспроможності, необхідності ліквідації окремих недоліків [8]. Тому, враховуючи ці позиції, для

вітчизняних машинобудівних підприємств оптимальним методом є другий, оскільки машинобудівна продукція є недостатньо конкурентоспроможною. Горбань В.Б. наводить приклад управління стратегічним потенціалом: 1) формування інформаційного забезпечення та виявлення структури потенціалу підприємства машинобудівного комплексу; 2) аналіз зовнішнього та внутрішнього середовищ з метою виявлення конкурентних переваг та “слабких” сторін підприємства; 3) формування методики діагностики стратегічного потенціалу: кількісна оцінка його складових, аналіз помилок, похибок та життєвого циклу машинобудівного підприємства та його продукції; 4) виявлення синергічного впливу елементів один на одного та проведення інтегральної оцінки конкурентоспроможності підприємства; 5) формування загальної та локальних стратегій (планування поточної діяльності, стратегічне планування виробничої програми); 6) застосування механізму контролінгу з метою коригування поставлених цілей; 7) моніторинг використання стратегічного потенціалу з метою забезпечення економічної стабільності підприємства [8].

Управління процесом формування стратегічного потенціалу машинобудівного підприємства за Горбань В.Б. в умовах нестабільності та непередбачуваності подій є важливим, адже дає змогу проаналізувати вплив чинників зовнішнього та внутрішнього середовищ і передбачити наявність потенційних загроз, можливостей їх усунення. Проте стратегічне планування може перетворитися лише у нереалізовані цілі, якщо не розробляти тактичних та оперативних планів у конкретному підрозділі, відділі підприємства, якщо не забезпечити поєднання функції планування з іншими функціями менеджменту. Тобто необхідно управляти і поточною діяльністю підприємства.

Отже, проведений аналіз літературних джерел свідчить про те, що на сьогоднішньому етапі євроінтеграційного розвитку машинобудівних підприємств безліч проблем, пов'язаних з формуванням та оцінкою планів діяльності, не лише не вирішені, а, навіть, не обґрунтовані. Саме тому розгляд проблем планування є надзвичайно актуальним і потребує подальшого дослідження.

Цілі статті. Проблемні питання, які не досліджені в опрацьованій науковій літературі, зумовили необхідність розв'язання таких завдань:

- визначення основних, нагальних проблем машинобудівної промисловості як на рівні держави, так і на рівні підприємств;
- визначення стратегічних напрямків діяльності машинобудівних підприємств;
- формування основних етапів планування зовнішньоекономічної діяльності підприємств машинобудівної галузі в умовах євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний розвиток машинобудівного комплексу України розпочався із процесами приватизації, переходом до ринкових умов діяльності. Незважаючи на це, машинобудівні підприємства знаходяться під впливом централізованої системи управління зовнішньоекономічною діяльністю, оскільки не мають можливості самостійно, незалежно від держави, забезпечити її реалізацію. Це пояснюється тим, що для більшості підприємств галузі характерними є державні дотації та субсидії, що робить їх фактично залежними від адміністративної системи. Крім того, на державному рівні доволі часто не обґрунтовано забороняються перспективні іноземні інвестиційні програми для цієї сфери промисловості. Усе це посилює втрату конкурентоспроможності української продукції на світових ринках, оскільки немає доступу до фінансових, технічних та інформаційних ресурсів. Продукція машинобудівної галузі України користується попитом на ринку, але уже сьогодні поступається за своїми характеристиками аналогічній продукції іноземного виробника. Оскільки Україна прагне приєднатися до Європейського Союзу (ЄС), то вона повинна забезпечити відповідний рівень розвитку однієї із своїх пріоритетних галузей промисловості, яка є базою функціонування усіх інших сфер діяльності.

Про попит на продукцію машинобудування України свідчить те, що після приєднання до ЄС з 1 січня 2008 року Румунії та Болгарії, позиції Європейського Союзу як основного торговельного партнера щодо України зміцнились. На торгівлю товарами з ЄС-27 припадає 32,8 % від загального зовнішнього товарообігу України [4] (табл. 2).

Зовнішня торгівля України продукцією машинобудування 2001–2007 рр.

Показники Роки	Машини, устаткування та механізми; електротехнічне устаткування; звукозаписувальна та відтворювальна апаратура, телеапаратура		Засоби наземного, повітряного та водного транспорту	
	вартість, тис. дол. США	питома вага групи в загальному обсязі, у %	вартість, тис. дол. США	питома вага групи в загальному обсязі, у %
2001				
Експорт	1714241,35	10,54	548707,69	3,37
Імпорт	2377878,05	15,07	746131,70	4,73
2002				
Експорт	1758609,21	9,79	689335,43	3,84
Імпорт	2502043,63	14,74	1021519,26	6,02
2003				
Експорт	2326053,66	10,08	984055,52	4,26
Імпорт	3478255,29	15,11	1874262,83	8,14
2004				
Експорт	3030986,36	9,28	2037331,81	6,24
Імпорт	4740678,63	16,35	2493628,08	8,60
2005				
Експорт	2841800,99	8,29	1655874,59	4,83
Імпорт	6342271,65	17,55	3219711,33	8,91
2006				
Експорт	3330484,4	8,7	2081099,3	5,4
Імпорт	7873428,5	17,5	5147086,0	11,4
2007				
Експорт	4976564,2	10,1	3304679,1	6,7
Імпорт	10571703,1	17,4	8216563,3	13,5

За даними табл. 2 питома вага експорту машин та устаткування більша у загальному обсязі експортованих товарів, ніж питома вага транспортних засобів. Проте питома вага експорту менша за імпорт цих товарів в Україні. Це засвідчує той факт, що зростає залежність вітчизняного ринку від аналогічної вітчизняної імпортової продукції. Крім того, імпортовий вплив має тенденцію до зростання (табл. 2). Темпи збільшення обсягу імпорту продукції машинобудування становлять 25 %, а темпи збільшення її експорту – 12 % [9]. Отже, перед підприємствами машинобудівного комплексу постають проблеми підвищення конкурентоспроможності продукції, оскільки вітчизняна продукція не користується популярністю на внутрішньому ринку – споживачі не довіряють національному виробнику, якості його продукції. Іноземні покупці купують українську продукцію, тому що вона є порівняно дешевою, але за якістю кращою, ніж вироблена ними за тією ж ціною. Відповідно після закупівлі української продукції іноземні виробники можуть: 1) удосконалити українську продукцію і експортувати назад в Україну; 2) не вносити жодних змін і експортувати до менш розвинутих країн, вигравши при цьому за рахунок вартості; 3) використати продукцію не за її виробничим призначенням. У будь-якому разі отримують вигоду іноземні країни, а не українські підприємства чи навіть Україна як держава. А тому вітчизняні підприємства повинні підвищувати свій імідж на національному ринку, нарощувати кількість споживачів. Це зумовить покращання якості продукції, а відповідно – зростання попиту. Щодо ціни, то іноземні ціни практично такі самі, як і вітчизняні, тому, вирішивши питання якості, підприємства зможуть маніпулювати ними, а відповідно і подальшим розвитком.

За умов зростання імпорту машинобудівної продукції нагального значення набувають питання поширення доступу українських промислових товарів на ринки ЄС. Наприкінці 2005 року

ЄС і Україна уклали окремий план дій щодо вільного переміщення промислової продукції, який передбачає приєднання України з 2011 р. до Угоди про оцінку відповідності та прийнятності промислової продукції (АСАА). Втілення цієї домовленості дасть змогу безперешкодно постачати вітчизняні промислові вироби до країн-членів ЄС, Європейської економічної зони, а також Середземномор'я без проходження додаткових процедур тестування на відповідність стандартам ЄС [1]. Але реалізація цієї Угоди не забезпечить конкурентоспроможність вітчизняної машинобудівної промисловості, а навпаки, може її зменшити. Але така стратегічна ціль держави може спричинити ліквідацію підприємств галузі, оскільки нові ринки не потребують у великому обсязі неякісної, хоч і дешевшої, продукції. Куплену продукцію країни ЄС можуть використовувати як сировину для своїх цілей, а відповідно розвитку машинобудівного комплексу України не буде.

Неконкурентоспроможна продукція – це одна з проблем машинобудівного комплексу. Згідно з Постановою КМУ № 516 „Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 роки” уряд відзначає багато інших, не менш важливих проблем цієї перспективної галузі [9]:

- існуючі в галузі машинобудування виробничі потужності морально та фізично застаріли (70 % обладнання експлуатується понад 15 років, використовуються ресурсомісткі технології) і не спроможні забезпечити необхідний обсяг виробництва;

- застарілість основних фондів, їх низький технічний рівень, відсутність обладнання, придатного до переналагодження без значних витрат для впровадження ресурсоощадних технологій;

- організаційно-економічний та науково-технічний потенціал підприємств потребує оптимального структурування, формування замкнених макротехнологічних галузеутворювальних комплексів, які б давали можливість ефективно конкурувати на світових ринках;

- істотна невідповідність виробничих потужностей підприємств потребам ринку призводить до їх фінансової неефективності;

- фактичні інвестиції в галузь машинобудування не відповідають потребам;

- конкурентоспроможність більшості видів продукції невисока і переважно досягається за рахунок низької ціни;

- інноваційна активність у галузі недостатня (лише близько 14 % підприємств проводять інноваційну діяльність, хоча працює значна кількість наукових і конструкторських організацій. У 2005 р. впроваджено лише 460 нових технологій, з них маловідходних і ресурсоощадних тільки 210, освоєно виробництво 272 од. нових видів техніки;

- загострення кадрової проблеми (зменшення кількості науковців, зниження рівня їх кваліфікації, середній вік працівників на багатьох машинобудівних підприємствах перевищує 55 років);

- випереджувальні темпи зростання вартості ресурсів;

- недосконалість механізму середньо- та довгострокового кредитування виробників і споживачів продукції та високі ставки кредитування;

- недостатня платоспроможність споживачів продукції;

- недостатня ефективність механізму часткової компенсації вартості складної техніки та фінансового лізингу;

- нерозвиненість інфраструктури ринку (відсутність реального моніторингу, дистрибуторської системи, фірмового технічного обслуговування);

- повільна адаптація підприємств машинобудування до роботи в ринкових умовах.

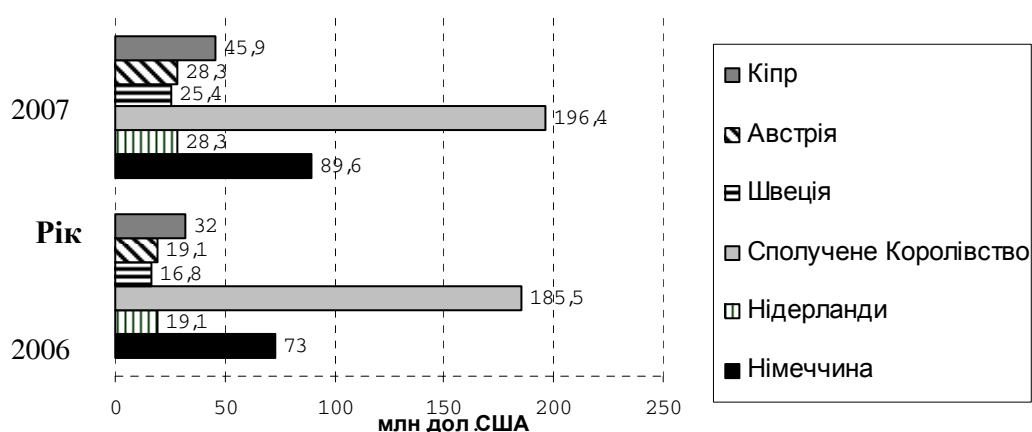
Як зазначено в Постанові КМУ № 516, основною проблемою машинобудівної промисловості є нестача фінансових інвестицій. Проте нестача інвестування спостерігається з боку держави, в той час, як за рахунок іноземних джерел обсяг інвестицій зростає (табл. 3). Загалом обсяг інвестицій у машинобудування у 2007 р. становив 1049,6 млн. дол. США, а з України в машинобудування інших країн (передусім Росії) – 14,6 млн. дол. США.

Прямі іноземні інвестиції в Україну у 2006 – 2007 рр. (млн. дол. США)

Країни - інвестори	Обсяги інвестицій в машинобудування на	
	2006 р.	2007 р.
Кіпр	32,0	45,9
Німеччина	73,0	89,6
Нідерланди	19,1	28,3
Австрія	19,1	28,3
Сполучене Королівство	185,5	196,4
Швеція	16,8	25,4

* Дані сформовані на основі Експрес-випуску 18.02.2008 р. № 36 Державного комітету статистики [4].

За статистикою про обсяг інвестицій можна зробити висновок про те, що наймасштабнішим інвестором є Сполучене Королівство (рисунок).



Обсяги інвестицій у машинобудування України у 2006–2007 рр.

Євроінтеграція відкриває перед підприємствами машинобудівної промисловості великі можливості в розширенні зовнішньоекономічної діяльності. Разом з тим вона несе в собі й істотні загрози, зумовлюючи розмежування країн-членів на “цивілізаційний центр” і “периферійну зону”, поглиблюючи їх диференціацію в соціально-економічному розвитку. Машинобудівними підприємствами України при визначенні того чи іншого вектора зовнішньої політики необхідно оцінити перспективи інших глобальних конкурентів. Плануючи свою діяльність, керівникам підприємств доцільно враховувати геополітичний розвиток світу. Так, для формування оптимальної зовнішньоекономічної політики потрібно досліджувати такий чинник, як спроможність ЄС після ще декількох розширень конкурувати зі США та азійсько-тихоокеанським регіоном.

У Посланні Президента України до Верховної Ради України „Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002–2011 роки” зазначено, що при визначенні стратегії слід враховувати нову геополітичну ситуацію [10]. Потрібно враховувати і глобальну тенденцію переходу до багатополюсного (поліцентричного) світового співтовариства, де основою взаємодії держав та їхніх економік має стати регіональна інтеграція. Водночас пріоритетність інтеграції України в ЄС не повинна вступати у суперечності з іншими стратегічними напрямками зовнішньополітичної та економічної діяльності держави. Тому зберігають своє значення розвиток та поглиблення взаємовигідних зв’язків з Росією. Також велика увага приділятиметься співробітництву зі США. Активно розвиватимуться відносини з країнами СНД, Центральної та Південно-Східної Європи, іншими регіонами світу [10].

Під час планування зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств керівництво повинно вирішувати проблему того, що може запропонувати те чи інше підприємство європейському ринку із своєї продукції. Крім того, доцільно проаналізувати потенційні можливості для задоволення виявленого споживчого попиту шляхом виробництва товарів іншого асортименту, номенклатури та якості за наявного ресурсного та виробничого потенціалу підприємства.

Зовнішньоекономічна діяльність машинобудівних підприємств, як і будь-якого іншого, передбачає співробітництво країн, які відрізняються національною вартістю продукції, станом платіжних балансів, фінансово-бюджетних та грошово-кредитних систем. Зовнішньоекономічна діяльність ґрунтується на економіці окремих держав або світовій економіці загалом. Отже, під час планування такої діяльності машинобудівних підприємств України в умовах євроінтеграційних процесів менеджери інституційного рівня повинні вирішити безліч проблемних питань, які сформувалися уже на цьому етапі розвитку.

Перше і найголовніше – керівництво, враховуючи напрямки інтересів держави, повинно визначитися з контрагентами, що є пріоритетним питанням під час формування стратегії розвитку. При цьому необхідно врахувати багато чинників, які можуть як сприяти співпраці, так і перешкоджати налагодженню зв'язків із потенційними партнерами.

Так, на користь інтеграції в межах пострадянського простору для машинобудівних підприємств України можна виділити такі факти: схожість розвитку економіки та промислового виробництва. Проте існують розбіжності в стратегії розвитку та позиціонування у світовій системі торговельних відносин. Разом з тим машинобудівні підприємства країн Радянського Союзу будувалися в один час, за аналогічними підходами, тому їхнє керівництво може співпрацювати у сфері інноваційних ідей щодо управління ними. Крім того, конкурентоспроможність продукції країн СНД в середньому на такому самому рівні, як і України.

Щодо країн Європи, то конкурування на світовому ринку у машинобудівному секторі за його сучасного технологічного рівня неможливе: не варто розраховувати на масштабний вихід на ринок, тому що він вже увесь поділений між економічно розвинутими країнами, а Україна не може запропонувати світовому ринку конкурентоспроможну продукцію у великій кількості. Саме тому різка переорієнтація на європейський вектор може призвести до втрати місткого ринку СНД.

Слід зауважити, що Україна декларує вступ до ЄС, тому цей факт необхідно враховувати під час формування стратегії співпраці машинобудівних підприємств з партнерами. Разом з тим, обираючи орієнтацію на євроінтеграцію, керівники можуть заручитися як підтримкою держави, так і іноземних інвесторів. Проте, розраховуючи на іноземні інвестиції, необхідно врахувати ризик стосовно інтеграції, який зумовить залежність від зовнішніх чинників та нестабільність розвитку основних торговельних партнерів. Відповідно до цього у довгостроковому періоді очікуватиметься: репатріація прибутку до країн-інвесторів (плата за використання інвестованих коштів); розрахунок з боргами. У зв'язку з цим підприємства не матимуть необхідної кількості фінансових ресурсів у власному розпорядженні.

Тобто суть першого етапу планування зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств полягає у формуванні інформаційного забезпечення щодо потенційних контрагентів та виявлення структури потенціалу підприємства машинобудівного комплексу: виділення загальної системи управління, служби маркетингу, інноваційних змін та складових виробництва продукції машинобудівного комплексу; встановлення місії та цілей організації в умовах євроінтеграції [8]. Також на цьому етапі кожне підприємство повинно здійснити аналіз зовнішнього та внутрішнього середовищ з метою виявлення власних конкурентних переваг та слабких сторін. При цьому необхідно сформулювати методикку діагностики: кількісна оцінка складових стратегічного розвитку, аналіз життєвого циклу машинобудівного підприємства та його продукції.

По-друге, після визначення контрагентів, аналізу усіх чинників зовнішнього та внутрішнього середовищ, необхідно визначитися із шляхами вирішення основних проблем, які існують на кожному машинобудівному підприємстві [9]. Тобто необхідно виявити синергічний вплив чинників один на одного та на підприємство загалом. На основі розрахунку синергічних ефектів доцільно

здійснити прогнозування умов функціонування та результатів виробничо-господарської діяльності, провести необхідні розрахунки [11].

Використовуючи отримані на попередньому етапі розрахунки, керівництво машинобудівного підприємства повинно розробити альтернативні варіанти стратегій розвитку. Серед основних альтернатив можна виділити такі: 1) стратегія інтенсивного розвитку – самостійний розвиток кожного вітчизняного машинобудівного підприємства окремо; 2) стратегія інтеграційного розвитку – об'єднання з іншими підприємствами галузі (суміжних галузей); 3) стратегія диверсифікації. Щодо стратегії диверсифікації, то в другій половині ХХ ст. швидкими темпами розвивається міжнародне виробниче кооперування, завдяки якому формуються технологічно- і економічно-цілісні виробничі ланцюги, окремі ланки яких знаходяться в різних країнах. Країни почали спеціалізуватися на диверсифікації продукції та отримувати вигоду від економії на масштабах [12].

Для українських підприємств використання внутрігалузевої торгівлі є доволі перспективними. Це зумовлено тим, що вітчизняні підприємства зможуть обмінюватися надлишками ресурсів, в яких вони мають перевагу, на ресурси, яких не вистачає для їхнього виробничого процесу. У регіональній структурі України індекс внутрігалузевої структури торгівлі з країнами СНД вищий, ніж з ЄС. Цей індекс розглядається у двох варіантах: вертикальний – обмін товарами, які різні за цінами і фізичними властивостями, та горизонтальний – обмін товарами, які однакові за цінами і фізичними властивостями. Індекс торгівлі з ЄС доволі низький. Подібна ситуація спостерігалася в Чехії в процесі інтеграції до ЄС: у 1990-х роках було вкладено значні інвестиції, реорганізовано багато підприємств, змінено технологію, що в підсумку привело до зростання конкурентоспроможності машинобудівної продукції Чехії на Європейському ринку [12].

Крім того, керівництво повинно проаналізувати можливості інноваційної діяльності. Для більшості підприємств одним з основних напрямів інноваційної діяльності залишається здійснення товарних інновацій [13]. Якщо у 2006 р. виробництво інноваційних видів продукції освоїло майже 60 % підприємств, то нові технологічні процеси, спрямовані на випуск нової продукції, підвищення продуктивності праці, поліпшення якості продукції, зниження витрат на її виготовлення за рахунок раціонального використання сировини та матеріалів впроваджували лише 37 % підприємств. При цьому дослідження трансферу технологій в Україну на основі ліцензійних угод свідчить, що майже усі ліцензійні технології не належали до останніх досягнень у науково-технічній сфері і надходили в Україну в середньому з 10-річним запізненням. Така спрямованість інноваційної діяльності на розвиток продуктивних інновацій за відтворення промислового виробництва на основі середніх і низьких технологій без життєво потрібної модернізації виробничого апарата не сприяє підвищенню продуктивності праці [13].

Тобто суть третього етапу полягає у формуванні на основі альтернативних варіантів однієї оптимальної стратегії загалом для підприємства. Менеджери розробляють стратегічні, а на їх основі тактичні плани щодо оновлення технічних і технологічних ресурсів, а, значить, і щодо підвищення рівня конкурентоспроможності продукції.

Відповідно до перших трьох етапів планування підприємства розробляють програму інноваційно-інвестиційного розвитку, оскільки вона формалізує усі прагнення керівників. У програмі повинні бути зазначені прогностичні показники, яких планується досягти. Ця програма має стати основою окремих стратегічних планів для підрозділів, основою розроблення стратегічних цілей.

Наступним етапом планування зовнішньоекономічної діяльності є оцінювання обраної стратегії на предмет відповідності встановленим критеріям [11]. Якщо стратегія відповідає заданим критеріям, то необхідно розробити цілі, які сприятимуть її реалізації. Цілі машинобудівних підприємств сьогодні на порядок складніші й масштабніші від тих, які вирішувалися в попередні десятиліття. Вони можуть включати (за ступенем важливості):

1) формування декількох проектів інноваційного розвитку для декількох потенційних інвесторів;

2) розроблення програми співпраці з вітчизняними конкурентами, що забезпечить економію на масштабах та створення конкурентоспроможного об'єднання;

- 3) підвищення якості продукції відповідно до міжнародних стандартів;
- 4) підвищення продуктивності праці, підвищення мотивації працівників;
- 5) підвищення корпоративної культури;
- 6) розвиток науково-дослідних робіт на основі співпраці з іноземними і вітчизняними підприємствами тощо.

Також критеріями доцільності обраної стратегії є можливість реалізації технічного та технологічного забезпечення управління діяльністю підприємства відповідно до неї. Такий підхід вибору стратегії забезпечить підвищення конкурентоспроможності підприємства за рахунок оптимізування часових та ресурсних витрат на управління. Для цього доцільно провести дослідження наявних програм управління підприємствами, оцінити їхню вартість та вигоду від їх використання. Для прикладу можна використати програму «АНД Проджект» на базі Microsoft Dynamics AX, яка включає комплексний набір бізнес-функцій, які охоплюють основні елементи управління машинобудівним підприємством. Вона забезпечує розв'язання стратегічних завдань сучасного машинобудівного підприємства: забезпечення ефективного фінансового і матеріального планування; мінімізацію розміру складських запасів і рівня незавершеного виробництва зниження витрат на одиницю готової продукції; забезпечення термінів постачання готової продукції поліпшення фінансових показників діяльності підприємства [14]. Крім того, підприємства повинні використовувати також автоматизовані системи управління виробництвом, які містять: інформаційно-аналітичну систему; автоматизовану систему управління технологічним процесом; систему управління основними виробничими фондами; центр підтримки прийняття рішень.

Незаперечним критерієм оптимальності стратегії є наявність кадрового забезпечення. Тобто вирішення кадрових проблем можна вважати функціональною субстратегією підприємства, яка забезпечує реалізацію базової стратегії. При цьому можна скористатися деякими науковими розробками, запропонованими А. Данилюком, щодо підходу до управління трудовим потенціалом машинобудівного підприємства [14]. Керівництво, по-перше, визначає потребу у кадрах з урахуванням прогнозованої тенденції розвитку, розробляє програму організації перепідготовки перспективних фахівців відповідно до потреб. По-друге, на сьогоднішньому етапі розвитку машинобудівних підприємств менеджери не можуть не звертати увагу на таку проблему, як плінність кадрів. Оскільки, не забезпечивши відповідну мотивацію працівників, керівництво тим самим спричиняє їхнє незадоволення роботою. Працівники шукають більш оплачувану, цікавішу діяльність, а на підприємстві залишаються недостатньо конкурентоспроможні фахівці.

Під час планування зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств необхідно враховувати те, що із часів централізованого планування залишилися добре оснащені великі ремонтно-механічні, інструментальні цехи. Усі вони мають свої особливості функціонування, а отже, і особливості планування діяльності. Їхні потужності здатні виготовляти запасні частини, інструменти як для власних потреб, так і для інших споживачів, наприклад, запасні частини для сільськогосподарських машин, оснащення для суміжних підприємств, а це, своєю чергою, зумовить додаткові надходження коштів на підприємства.

Але під час розроблення планів діяльності окремих підрозділів необхідно користуватися загальними стратегічними планами підприємства. Особливістю планування діяльності підрозділів є те, що застосовується багато нормативів, понять, термінів, яких немає в основному виробництві (вантажобіг, вантажопотік, категорія складності ремонту, міжремонтний цикл) [14]. Саме ці аспекти повинні відображатися у тактичних планах структурних одиниць. Щодо стратегічних планів, то вони мають передбачати обґрунтування виробничої програми підрозділу на квартал, рік; розрахунок потреби в персоналі на цей же період; обґрунтування витрат виробництва в умовах швидкозмінної ринкової кон'юнктури. За умов, коли вимоги до якості продукції постійно зростають, саме підрозділи значною мірою визначатимуть ефективність технічного й виробничого потенціалу. Неповноцінний ремонт устаткування, невисокоякісне оснащення виробництва призводить до зниження споживчих якостей продукції та збільшує витрати виробництва.

Особливу увагу під час планування зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств потрібно приділяти процесам бюджетування. По-перше, це зумовлено тим, що

машинобудування – інвестиційна промисловість; по-друге, машинобудування – прибуткова, навіть у теперішніх умовах, галузь. Тому можуть виникати необґрунтовані як витрати, так і видатки. Крім того, бюджетування допомагає оцінити прибутковість підприємства та його реальний фінансовий стан [15]. Разом з тим підприємства, використовуючи бюджетування, стають більш „прозорими” для інвесторів, що відповідно впливатиме на їхню подальшу діяльність.

Окремим аспектом планування зовнішньоекономічної діяльності машинобудівного підприємства є те, що воно на усіх етапах реалізації повинно бути нероздільним із плануванням діяльності підприємства на внутрішньому ринку та взаємозалежним із іншими функціями менеджменту: організуванням, мотивуванням, контролюванням та регулюванням. Без встановлення взаємозв'язку між функціями та управління ним менеджери не зможуть досягнути визначених цілей.

Отже, за сучасних умов функціонування машинобудівних підприємств не можна вибрати єдину оптимальну стратегію розвитку, тому що існує багато критеріїв вибору, за аналізом яких можна сформувані декілька функціональних субстратегій, які мають вплив на кінцеві результати планування. Тому перед керівництвом підприємства постає питання побудови причинно-наслідкових зв'язків між стратегічними та субстратегічними цілями.

Разом з тим поряд із проблемами планування напрямків розвитку машинобудівного комплексу України (послідовність етапів планування та їх взаємозв'язок) існує істотна проблема, суть якої полягає у тому, щоб спланувати такі реальні програми та способи дій, які б сприяли зменшенню розриву між цілями, бажаннями менеджерів та можливостями машинобудівної галузі.

Висновки. Загально визнаним є факт невідповідності вітчизняної машинобудівної промисловості світовим потребам, зниження конкурентоспроможності продукції. Але, незважаючи на це, машинобудування нарощує обсяги виробництва і є експортоорієнтованою галуззю. Проте темпи збільшення обсягу імпорту продукції машинобудування становлять 25 %, а темпи збільшення її експорту – 12 %, що засвідчує залежність національного ринку від іноземного постачальника.

У сучасному геополітичному та гео економічному векторі Україна орієнтується на євроінтеграцію. Незважаючи на те, що євроінтеграція сьогодні – лише декларація намірів, існують декілька програм розвитку України відповідно до неї. У більшості з них зазначаються проблемні питання пріоритетних сфер діяльності промислового комплексу. Щодо машинобудування, то йому притаманні: низька конкурентоспроможність продукції, фізично і морально застаріле обладнання, порівняно незначне інвестування. Враховуючи це, для усіх машинобудівних об'єктів в контексті загальнодержавної стратегії можна виділити основні напрямки та проблеми планування їхньої зовнішньоекономічної діяльності.

Планування зовнішньоекономічної діяльності вітчизняного машинобудівного комплексу передбачає багато послідовних та взаємозалежних етапів. Проте особливістю планування діяльності машинобудівних підприємств в умовах євроінтеграції є не лише пошук оптимальної стратегії розвитку на умовах вибору альтернативних варіантів, а й розроблення функціональних субстратегій, реалізація яких буде основою для досягнення загальної мети (стратегія кадрового забезпечення, стратегія технічного і технологічного управління підприємством, стратегія розроблення і впровадження бюджетування). Крім того, кінцевим результатом планування має бути відповідність іншим функціям менеджменту, тому що лише обґрунтоване та оптимальне управління діяльністю машинобудівних підприємств може сприяти їхньому виходу із сучасного кризового стану.

1. www.mfa.gov.ua/mfa/ua/2136.htm сайт Міністерства зовнішніх справ України. 2. Розміщення продуктивних сил: Посібник / Л.Л. Тарангул, І.О. Горленко, Г.І. Євтушенко. – К., 2000. – 264 с. 3. Постанова КМУ № 516 від 18 квітня 2006 р. „Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 роки” // www.rada.gov.ua. 4. www.ukrstat.gov.ua сайт Державного комітету статистики України. 5. Скударь Г., Панков В. Пути выхода предприятий машиностроительного комплекса на внешний рынок за счет повышения инновационной

активності и расширения диапазона инвестиционной деятельности // *Економіст*. – 2001. – № 12. – С. 40 – 50. 6. Мальчик М., Філіпішин І. Забезпечення конкурентних переваг машинобудівних підприємств // *Схід*. – 2007. – № 6. – С. 25 – 28. 7. Данилюк А. Управління трудовим потенціалом машинобудівного підприємства // *Схід*. – 2007. – № 2. – С. 54 – 56. 8. Горбань В.Б. Управління стратегічним потенціалом машинобудівного підприємства // <http://intkonf.org>. 9. Постанова КМУ від 18 квітня 2006 р. № 516 „Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 роки” // www.rada.gov.ua. 10. Послання Президента України до Верховної Ради України „Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002–2011 роки” // <http://zakon1.rada.gov.ua>. 11. Кузьмін О.Є., Мельник О.Г. Теоретичні та прикладні засади менеджменту: Навч. посібник. – 2-е вид. доп. і перероб. – Львів: Національний університет “Львівська політехніка”, „Інтелект-захід”, 2003. – 352 с. 12. Саліхова О., Руденко Ю. Внутрігалузева міжнародна торгівля як критерій технологічного рівня // *Економіст*. – 2006. – № 5. – С. 24 – 28. 13. http://www.niss.gov.ua/Monitor/Monitor28_n/02.htm. – Національний інститут стратегічних досліджень. 14. <http://www.microsoft.com/Ukraine/Dynamics/Default.aspx>. 15. Кузьмін О.Є., Мельник О.Г. Бюджетування в системі управління організацією: теоретичні та прикладні засади: Монографія. – К.: Кондор, 2007. – 234 с.

УДК 504.03 (075.8)

Ю.Б. Федунь, М.А. Саницький*

Львівський національний університет імені Івана Франка,

*Національний університет “Львівська політехніка”

ПРОБЛЕМИ СТАЛОГО ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: КРОКИ ДО ВИРІШЕННЯ

© Федунь Ю.Б., Саницький М.А., 2008

На прикладі цементної промисловості, житлово-комунального господарства, парку легкових автомобілів проаналізовано витрати палива та викиди CO₂, намічено шляхи економії палива і скорочення викидів парникових газів в контексті реалізації концепції сталого розвитку України.

On the example of cement industry, housing and communal services, park of passenger cars, the charges of fuel and emissions of CO₂ were analyzed. The ways of economy of fuel and reduction of greenhouse gases' emissions were set in the context of realization of Ukraine sustainable development conception.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. В умовах суспільно-політичних змін, що відбуваються в Україні, перехід до реалізації концепції сталого розвитку, яка була прийнята і затверджена Кабінетом Міністрів ще у 1997 році, має стати однією з важливих складових стратегії розвитку України. Доцільність такого переходу визначається як внутрішніми, так і зовнішніми чинниками, пов'язаними з євроінтеграційними прагненнями України, а це, своєю чергою, вимагає вирішення проблем взаємозв'язку та взаємозалежності між економічним розвитком та екологічною безпекою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблеми сталого розвитку присвячені численні роботи українських вчених, таких як: Борщука Є.М., Грабинського І.М.,