

УДК 658.005.332.4:656.2

Обруч Г. В.

Український державний університет залізничного транспорту

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ РОЗРОБКИ КОНЦЕПЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПРОГРАМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВАГОНБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано сучасні тенденції розвитку вагонобудівних підприємств. Визначено основні передумови необхідності розробки Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України. Сформульовано власне визначення Національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

Ключові слова: вагонобудівні підприємства, конкурентоспроможність, національна програма, передумови створення програми, ефективний розвиток.

Постановка проблеми. Процеси глобалізації та інтеграції, які охопили світову економіку, викликали залежність національної економіки від процесів, що відбуваються на зовнішніх ринках, та впливу світових економічних криз.

Вступ України до СОТ, з одного боку, відкрив нові можливості для інтенсивного економічного зростання, а з іншого – обумовив необхідність переорієнтації вітчизняних підприємств на нові ринки збуту продукції, що, відповідно, вимагає від останніх проведення технічного переоснащення виробництв, запровадження новітніх технологій, підвищення якості продукції відповідно до європейських стандартів.

Активізувався також процес створення зони вільної торгівлі України з Європейським Союзом. З 1 січня 2016 р. розпочалося тимчасове застосування торговельної частини Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, у зв'язку з чим перед вітчизняною економікою постали серйозні завдання: впровадження європейських технічних стандартів, фітосанітарних правил, інших регуляцій, що стосуються безпечності промислової та харчової продукції.

Тобто можливість вільного виходу вітчизняних підприємств на міжнародний ринок, з одного боку, надає перспективу для переходу підприємств на новий рівень розвитку, а з іншого – викликає необхідність захисту національних інтересів на внутрішньому ринку, одним із напрямів забезпечення якого є підвищення конкурентоспроможності вітчизняних виробників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам підвищення конкурентоспроможності підприємств, у тому числі розробці програмних документів її забезпечення, присвячено цілу низку робіт як вітчизняних, так і закордонних учених, серед яких: Р.Я. Баран [1], О.С. Галушко [2], В.В. Дикань [3], В.Л. Дикань [4; 5], О.О. Коковіхіна [6], Кошелупов І.Ф. [7], М. Портер [8], Р.А. Фатхутдинов [9] та ін.

Першим кроком до вирішення завдання підвищення конкурентоспроможності підприємств на державному рівні стала Концепція загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 р., в якій наголошується, що насамперед необхідна державна програма розвитку промисловості, яка об'єднала б у собі збалансовані організаційно-економічні заходи, спрямовані на формування ефективної структури економіки, підвищення рівня інвестиційної та інноваційної діяльності, зростання рівня конкурентоспроможності промислової продукції, захист внутрішнього ринку та нарощування експортного потенціалу країни [10].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак питання розвитку окремих галузей, зокрема вітчизняного машинобудування, необхідно деталізувати в рамках окремих програмних документів. Оскільки підвищення конкурентоспроможності машинобудівних підприємств є одним із напрямів забезпечення їх розвитку, це обумовлює необхідність розробки Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств як перспективної галузі транспортного машинобудування.

Мета статті полягає у розробці Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України, що передбачає визначення основних передумов необхідності її створення, формування мети та стратегічних завдань, аналіз доцільності розробки й впровадження програмного документу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Головна роль у забезпеченні інноваційно-інвестиційного розвитку промисловості країни належить машинобудівній галузі, в якій зосереджено найбільшу кількість інноваційно активних підприємств, що здійснюють виробництво продукції з високим рівнем доданої вартості.

Машинобудівний комплекс є одним із провідних секторів промисловості країни. Його питома вага у виробництві промислової продукції перевищує 20%. У сучасній структурі галузі значну частку займає транспортне машинобудування, яке зараз представлене переважно вагоно- та автомобілебудуванням.

Вагонобудування як один з основних перспективних напрямів розвитку машинобудування знаходиться в українській критично важкій ситуації, що ситуація викликана не стільки внутрішніми передумовами розвитку вагонобудівних підприємств, а насамперед спровокована зовнішніми обставинами. Як відомо, основним споживачем продукції українського вагонобудування була Росія. У зв'язку з погіршенням політичних відносин з РФ та загостренням конфлікту на сході України було припинено експорт вітчизняних вагонів російським залізницям, що стало однією з основних причин критичного становища підприємств вагонобудування.

Другим кроком було перманентне відкликання сертифікатів якості в окремих виробників. Вищою точкою регуляторного втручання став 2013 р., коли Федеральна бюджетна установа «Регістр сертифікації на федеральному залізничному транспорті» відкликала сертифікати в усіх провідних вагонобудівних підприємств України. Хоча сертифікати згодом повернули, але авторитет підприємств було втрачено і російські підприємства

відмовилися від постачання української вагонобудівної продукції [11].

Наступним кроком, що негативно вплинув на роботу вагонобудівних підприємств, стала експансія списаних вантажних вагонів із Росії. Промисловці відзначають, що російським вагонобудівникам удалося пролобіювати жорсткість правил експлуатації вагонів із подовженим терміном служби. Як було зазначено, продовжувати їх використовувати можна, але вже на території України, що відноситься до одного залізничного простору з Росією [12].

Проблеми з'являються одна за одною, а шляхів вирішення й досі не знайдено. Враховуючи необхідність стратегічного вирішення проблем та визначення перспектив подальшого розвитку вагонобудівних підприємств, саме підвищення їх конкурентоспроможності повинно розглядатися як стратегічна мета діяльності підприємств галузі.

Підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, звичайно, є процесом змін, та і як будь-який процес, особливо той, який викликає певні протидії, потребує стратегічного підходу до управління. Оскільки зміни стосуються всіх основних складових частин конкурентоспроможності, то, відповідно, точкою відліку підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є розробка такої національної програми, яка буде враховувати всі аспекти сприяння цьому процесу та протидії процесам загострення кризових явищ у сфері вагонобудування.

У загальному вигляді програма підвищення конкурентоспроможності представляє собою організований комплекс заходів, спрямованих на вирішення завдання з підвищення конкурентоспроможності продукції та/або підприємства, виконання якого обмежено в часі, а також пов'язане зі споживанням конкретних фінансових, матеріальних і трудових ресурсів [7].

О.О. Коковіхіна [6] наголошує, що діяльність як об'єкт управління розглядається у вигляді програми тоді, коли: вона має об'єктивний комплексний характер та для її ефективного реалізації важливе значення має аналіз внутрішньої структури всього комплексу робіт (операцій, процедур і т. д.); досягнення цілей діяльності (зокрема основної – підвищення конкурентоспроможності підприємства чи продукції) пов'язане з послідовно-паралельним виконанням усіх елементів цієї діяльності; особливе значення в процесі виконання комплексу робіт мають обмеження за часом, фінансовими, матеріальними та трудовими ресурсами; тривалість та вартість діяльності прямо залежить від організації виконання всього комплексу робіт.

На нашу думку, Національною програмою підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств слід уважати комплекс цілеспрямованих дій, який передбачає розвиток кожної складової частини конкурентоспроможності – виробничого, ресурсного, експортного, технологічного, кадрового, інноваційного, транспортного, інвестиційного, інформаційного потенціалів із визначенням точного часу виконання та проведенням аналізу можливих варіантів розвитку ситуації, а також урахує національні та світові тенденції розвитку як підприємств вагонобудування, так і залізничної галузі як основного споживача вагонобудівної продукції.

Під час розробки концепції даного програмного документу насамперед доцільно виявити передумови, які викликали дану необхідність. Найчас-

тіше поштовхом до створення виступають негативні тенденції розвитку галузі, тоді концепція програми буде враховувати шляхи виходу з кризового стану. Хоча мають місце й ситуації, коли підприємства стабільно та ефективно функціонують. Тоді концепція програми буде спрямована на підтримку існуючого становища та пошук напрямів перспективного інноваційного розвитку.

На жаль, саме перший сценарій розвитку подій зумовив необхідність розробки Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, тому слід розглянути основні передумови її створення та впровадження, домінуюче значення серед яких належить саме економічним факторам, як на мікро-, так і на макрорівні, і, звичайно, політико-правовому впливу. Вплив інших передумов не був урахований під час розробки програмного документу. Схематична деталізація Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств зображена на рис. 1.

Економічні передумови на мікрорівні обумовлені галузевими та загальноекономічними аспектами розвитку вагонобудівних підприємств. До галузевих передумов відносяться такі:

- падіння обсягів виробництва та реалізації вагонобудівної продукції. Так, «Крюківський вагонобудівний завод» – один із основних виробників вагонобудівної продукції – за підсумками 2014 р. знизив виробництво продукції на 54,7%, тобто скоротив до 2 401 одиниці продукції, за підсумками 2015 р. – на 83%, тобто до 410 одиниць [13];

- зниження експортного потенціалу вітчизняних вагонобудівних підприємств, а враховуючи високу ступінь їх експортозалежності, ця передумова досягла досить катастрофічного впливу;

- пошук можливих шляхів репрофілювання підприємств. Так, холдинг «Азовмаш» намагається компенсувати недоотримане у вагонобудуванні за рахунок роботи на інших ринках, причому не тільки машинобудівних.

«Азовелектросталь», що забезпечує холдинг литтям для вагонів і металургійних агрегатів, у листопаді 2014 р. розпочала випуск сталевих заготовок на експорт. Аргументовано це відсутністю замовлень для вагонобудування та низьким інтересом металургів до модернізації обладнання. Крюківський ВБЗ, своєю чергою, диверсифікується у бік виготовлення контейнерів, ескалаторів для метро та пасажирського транспорту, хоча основним напрямом діяльності підприємства є виготовлення вантажних вагонів [11];

- відсутність необхідної кількості обігових коштів для розвитку виробництва;

- низький рівень якості вагонобудівної продукції, у тому числі таких характеристик, як безпека, швидкість та надійність перевезень і т. д.

До загальноекономічних передумов доцільно віднести такі:

- зростаюче фізичне та моральне старіння основних фондів вітчизняних підприємств, що приводить до невідповідності технічного та технологічного рівня вагонобудівної продукції європейським стандартам та вимогам;

- своєю чергою, попередній фактор призводить до підвищення рівня енергомосткості виробництва, що негативно впливає на вартість готової продукції;

- низький рівень інвестиційно-інноваційного розвитку вітчизняних підприємств;

– відсутність державної підтримки розвитку підприємств як на національному, так і на міжнародному рівнях;
 – нестабільність економічної ситуації в країні і т. д.

Економічні передумови на макрорівні, своєю чергою, обумовлені також загальноекономічними та специфічними аспектами розвитку вагонобудівних підприємств. Серед загальноекономічних передумов необхідно виділити такі:

– нестабільність економічних умов функціонування підприємств;
 – недосконалість системи оподаткування в

державі, що призводить до погіршення економічної ситуації в галузі;

– високий рівень конкуренції як на внутрішньому, так і міжнародному ринках;
 – наявність тривалої та глибокої економічної кризи в країні;
 – знецінення та коливання курсу національної валюти;
 – скорочення купівельної спроможності вітчизняних споживачів;
 – необхідність модернізації протікання трудового процесу на підприємствах;
 – проблема забезпеченості висококваліфікованою

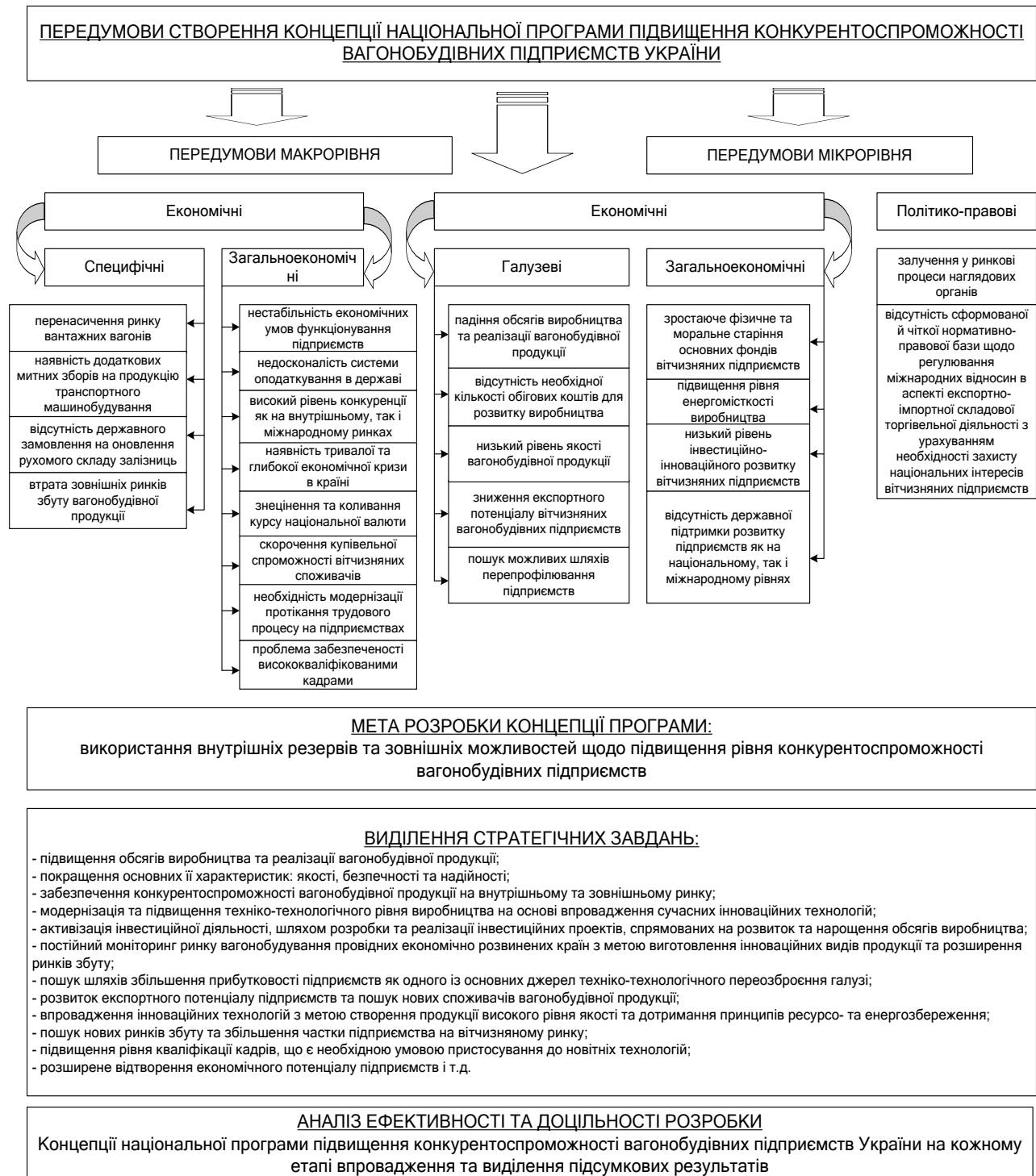


Рис. 1. Схематична деталізація Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

ваними кадрами: спостерігається дефіцит кадрів необхідних кваліфікації та спеціалізації, незважаючи на те що в країні високий рівень безробіття, і т. д.

До специфічних передумов слід віднести такі, як:

- перенасичення ринку вантажних вагонів;
- наявність додаткових митних зборів на проєкцію транспортного машинобудування;
- відсутність державного замовлення на оновлення рухомого складу залізниць;
- утрата зовнішніх ринків збуту вагонобудівної продукції і т. д.

Що стосується політико-правових передумов, то вони насамперед представлені такими напрямками, як залучення у ринкові процеси наглядових органів та відсутність сформованої та чіткої нормативно-правової бази щодо регулювання міжнародних відносин в аспекті експортно-імпоротної складової торгівельної діяльності з урахуванням необхідності захисту національних інтересів вітчизняних підприємств.

Ураховуючи визначені передумови, стратегічною метою розробки Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є використання внутрішніх резервів та зовнішніх можливостей щодо підвищення рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

Виходячи з визначеної мети створення концепції, варто виділити основні завдання, вирішення яких передбачено в процесі впровадження програми на вітчизняних підприємствах. Їх деталізація виглядає таким чином:

- підвищення обсягів виробництва та реалізації вагонобудівної продукції;
- покращання основних її характеристик: якості, безпечності та надійності;
- забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівної продукції на внутрішньому та зовнішньому ринках;
- модернізація та підвищення техніко-техно-

логічного рівня виробництва на основі впровадження сучасних інноваційних технологій;

– активізація інвестиційної діяльності шляхом розробки та реалізації інвестиційних проєктів, спрямованих на розвиток та нарощення обсягів виробництва;

– постійний моніторинг ринку вагонобудування провідних економічно розвинених країн із метою виготовлення інноваційних видів продукції та розширення ринків збуту;

– пошук шляхів збільшення прибутковості підприємств як одного з основних джерел техніко-технологічного переозброєння галузі;

– розвиток експортного потенціалу підприємств та розширення ринків збуту вагонобудівної продукції;

– впровадження інноваційних технологій із метою створення продукції високого рівня якості та дотримання принципів ресурсо- та енергозбереження;

– підвищення рівня кваліфікації кадрів, що є необхідною умовою пристосування до новітніх технологій;

– розширене відтворення економічного потенціалу підприємств і т. д.

Як завершальний етап виступає аналіз ефективності та доцільності розробки Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України на кожному етапі впровадження та виділення підсумкових результатів.

Висновки. Узагальнюючи результати проведеного дослідження, доцільно наголосити на тому, що врахування визначених передумов створення програмного документу обумовлює необхідність його розробки, а подальша практична деталізація та впровадження не викликають сумнівів.

Таким чином, розроблена концепція стане своєрідним шляхом сприяння ефективному розвитку вагонобудівних підприємств, розширенню як внутрішнього споживання вагонобудівної продукції, так і активізації їх експортного потенціалу.

Список використаних джерел:

1. Баран Р.Я. Інструментарій забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на зовнішніх ринках / Р.Я. Баран, М.Й. Романчукевич // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. – 2012. – Вип. 8(2). – С. 116–125.
2. Галушко О.С. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств на базі інноваційного розвитку : [монографія] / За ред. О.С. Галушко. – Донецьк : Національний гірничий університет, 2012. – 212 с.
3. Дикань В.В. Обеспечение конкурентоспособности предприятий машиностроительного комплекса Украины на основе развития интеграционных процесов / В.В. Дикань // Современный научный вестник. – 2012. – № 18. – С. 69–73.
4. Дикань В.Л. Реформирование экономики и обеспечение конкурентоспособности предприятия : [монографія] / В.Л. Дикань. – Харьков : Основа, 1995. – 160 с.
5. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств : [підручник] / В.Л. Дикань [та ін.]. – Харків : УкрДАЗТ, 2011. – 387 с.
6. Коковіхіна О.О. Управління конкурентоспроможністю вагоноремонтних підприємств залізничного транспорту : дис. ... канд. екон. наук : спец 08.00.04 / О.О. Коковіхіна. – Харків : УкрДАЗТ, 2009. – 185 с.
7. Кошелупов І.Ф. Програми підвищення конкурентоспроможності організацій / І.Ф. Кошелупов // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. – Вип. 1(44). – С. 219–225.
8. Портер М. Международная конкуренция: конкурентные преимущества стран / М. Портер. – М. : Междунар. отношения, 1993. – 896 с.
9. Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации : [учебник] / Р.А. Фатхутдинов ; 2-е изд., испр. и доп. – М. : Эксмо, 2005. – 544 с.
10. Концепція загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 липня 2013 р. № 603-р. Із змінами та доповненнями № 1070-р від 25 грудня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/>.
11. Приїхали у безвихідь [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kirovograd.comments.ua/article/2014/12/16/080709.html>.
12. Украина может потерять отечественное вагоностроение // Зеркало недели [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://zn.ua/ECONOMICS/ukraina-mozhet-poteryat-otechestvennoe-vagonostroenie-178247_.html.
13. Крюківський вагонобудівний завод у 2015 р. знизив виробництво вантажних вагонів на 83% // Finance.ua: про гроші [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.finance.ua/ua/news/-/367779/kryukivskiy-vagonobudivnyy-zavod-v-2015-r-znyuzyv-vyrobnystvo-vantazhnyh-vagoniv-na-83>.

Обруч А. В.

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

Резюме

Проанализированы современные тенденции развития вагоностроительных предприятий. Определены основные предпосылки необходимости разработки Концепции национальной программы повышения конкурентоспособности вагоностроительных предприятий Украины. Сформулировано собственное определение Национальной программы повышения конкурентоспособности вагоностроительных предприятий.

Ключевые слова: вагоностроительные предприятия, конкурентоспособность, национальная программа, предпосылки создания программы, эффективное развитие.

Obruch A. V.

Ukrainian State University of Railway Transport

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL BASES OF DEVELOPMENT OF THE CONCEPT OF THE NATIONAL PROGRAM TO IMPROVE COMPETITIVENESS OF CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISES OF UKRAINE

Summary

In the article the author analyzes current trends in the development of car-building enterprises. The basic preconditions of need to develop the Concept of national program to improve the competitiveness of car-building enterprises of Ukraine are determined. Formed own definition of the National program to improve competitiveness of car-building enterprises.

Keywords: carriage-building enterprise, competitiveness, national program, background of the program creation, effective development.

УДК 339.137.2:664(477укр)

Олійник О. М.

Чкан А. С.

Данилова Л. В.

Запорізький національний університет

РОЗВИТОК СТРАТЕГІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Досліджено сутність стратегічного потенціалу, його формування та розвиток для підприємств машинобудування. Проведено діагностику існуючого стратегічного потенціалу ПАТ «Мотор Січ» за допомогою SPACE-аналізу. Обґрунтовано перспективні напрями його розвитку.

Ключові слова: потенціал, стратегічний потенціал, машинобудування, SPACE-аналіз, конкурентні переваги.

Постановка проблеми. Машинобудівне підприємство в умовах ринкової економіки постійно взаємодіє із зовнішнім середовищем, оскільки є відкритою системою. Стратегічний потенціал підприємств машинобудівної галузі переважно формується під впливом факторів та чинників зовнішнього середовища, характеризує можливість досягнення цілей підприємства через використання різних видів ресурсів (матеріальних, фінансових, трудових, інформаційних тощо). З'ясування можливостей більш ефективного застосування конкретних ресурсів, що є досить актуальним у будь-який час, а особливої нагальності набуває в теперішніх умовах невизначеності, реалізується за рахунок комплексного оцінювання наявного стратегічного потенціалу підприємства, розробки заходів щодо його розвитку.

Аналіз та дослідження умов і результатів економічної, фінансової, маркетингової, інвестиційної та інноваційної сфери діяльності підприємства є підґрунтям для визначення його стратегічного

потенціалу, який необхідно досліджувати на засадах системного підходу.

Отже, нині суттєвою є проблема забезпеченості та ефективності використання ресурсів машинобудівного підприємств за умов раціонального використання власного стратегічного потенціалу, який забезпечує йому стійкий розвиток в умовах нестабільності зовнішнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти потенціалу досліджувалися вітчизняними науковцями С.Б. Алексєєвим [1], П.М. Макаренко, Н.В. Андреєнко [2], В.І. Блонською [3], Т.Л. Нідзельською [4], О.О. Ільчуком [5], І.С. Левиком [6]. У своїх дослідженнях одні автори приділяли увагу визначенню сутності потенціалу підприємства в цілому, інші – вивчали стратегічний потенціал, його складові частини та напрями розвитку. У роботах науковців простежується ідея про наявність тісного взаємозв'язку між станом зовнішнього середовища та ефективністю реалізації стратегічного потенціалу компанії.