

Аналіз інтеграційного розвитку підприємств машинобудівної галузі за показниками інвестиційної активності на вітчизняному ринку

Анотація В статті представлено результати досліджень щодо розвитку інтеграційних процесів, проаналізовано інвестиційну активність вітчизняних підприємств машинобудівної галузі на ринку, та обґрунтовано шляхи покращення інвестиційної привабливості досліджуваних підприємств в умовах глобалізаційних процесів.

Ключові слова інтеграція, інвестиційна привабливість, поглинання та злиття, підприємства машинобудування.

Постановка проблеми Зростання кількості підприємств тісно пов'язане з розширенням обсягів операцій на ринку злиттів і поглинань (M&A), особливо у 2010 – початку 2011 р. Саме постійна позитивна динаміка кількості угод M&A може розглядатися як підтвердження необхідності ефективного управління інтеграційними процесами підприємств. За показниками укладання угод M&A навіть кризового періоду можна зробити висновок про актуальність досліджень в сфері інтеграційного розвитку та результативність на сучасному етапі розвитку вітчизняної економіки.

Невирішені частини проблеми Незважаючи на від'ємні тенденції, світовий рівень M&A характеризується значними обсягами ділової активності. Національний ринок знаходиться у більш важкому стані, перш за все, через втрату зацікавленості зарубіжних інвесторів. Так, за 2010 р. укладено лише 3 угоди вартістю понад 800 млн. дол. США. При цьому здебільшого угоди укладалися у фінансовій сфері зі значним падінням їхньої вартості[5].

Органічним наслідком тенденцій зниження обсягів угод з M&A є вступ підприємств у взаємодію в рамках розгалуженої складної підприємницької мережі та утворення нових підприємницьких агломерацій інтегрованого типу.

Аналіз останніх досліджень Машинобудування належить до галузей з досить високим рівнем інвестиційного ризику, значними коливаннями попиту на продукцію, доволі частими технологічними та продуктовими змінами, все це

є негативним з точки зору впливу на можливості інвестиційної діяльності підприємств. Одним з підтверджень істотного ступеня інвестиційного ризику, який притаманний машинобудівним підприємствам, є те, що саме ця галузь економіки належить до тих галузей, які сьогодні найбільше потерпають від світової економічної кризи [2].

Перед вітчизняними підприємствами машинобудування стоїть непросте завдання зміцнення свого виробничого потенціалу шляхом залучення і оптимального використання інвестицій. Комплексний стан інвестування в машинобудування показує, що галузь розвивається нерівномірно: найкращих показників було досягнуто у 2007–2008 рр., після чого стабільний ріст пригальмувався через вплив світової фінансової кризи.

Таблиця 1

Інвестиції в основний капітал, млн. грн.
[розраховано автором на основі 9, 10, 11]

Рік	Освоєно	
	у фактичних цінах	у % до попереднього року
2002	37178	108,9
2003	51011	131,3
2004	75714	128,0
2005	93096	101,9
2006	125254	119,0
2007	188486	129,8
2008	233081	97,4
2009	151777	58,5
2010	150667*	99,4*

* – Без ПДВ.

Інвестиційна діяльність є основним способом впровадження нових технологій на підприємствах на основі науково-технічного прогресу, що сприяє розвитку економіки та забезпечує підвищення її ефективності. Зважаючи на наведені тенденції, можна стверджувати, що інвестиційна діяльність характеризувалася динамічним розвитком до початку економічної кризи. Рівень надходження інвестиційних ресурсів суттєво скоротила фінансова криза, що охопила Україну наприкінці 2008 р. та призвела до подальшого скорочення обсягів інвестицій у 2009 – 2010 роках.

Розмір інвестицій у галузь машинобудування, яка забезпечує

інноваційний розвиток, займає незначну частку – лише 4,4% загального інвестиційного ресурсу в Україні (4391,4 млн. грн.). [9, 10, 11]

Метою статті є аналіз інтеграційного розвитку підприємств за показниками інвестиційної активності на вітчизняному ринку.

Виклад основного матеріалу Про інтеграційну активність свідчать відомості значної кількості великих підприємств із середнім обсягом реалізації 961,082 млн. грн [5].

Згідно проведеної оцінки, подальший розгляд інтеграційних процесів орієнтуватиметься саме на підприємства машинобудування, адже кількість угод М&А у цій галузі у 2010 р. становила 16% від загальної їх кількості, а більшість аналітиків наголошує на майже повному перерозподілі власності підприємств даної галузі (табл. 2).

Таблиця 2

Особливості інтеграційних процесів підприємств машинобудування
[узагальнено автором на основі 5, 9, 10,11,12]

Відмітна ознака	Особливості машинобудівного комплексу	Вплив особливостей машинобудівних підприємств на динаміку інтеграційного розвитку
Структура ринку	Олігополія та значна ринкова концентрація	Об'єднання мережного типу навколо великих виробників, зокрема через владне підпорядкування
Галузева структура	Продукція машинобудування використовується іншими галузями	Інтеграція призводить до виникнення міжгалузевих структур, територіально-технологічних кластерів та індустріальних районів
Проміжне споживання	Висока частка матеріальних витрат й споживання енергії	Наявність значних обсягів проміжного споживання викликає необхідність покращання параметрів взаємодії з постачальниками й споживачами проміжної продукції
Характер продукції	Визначається спеціалізацією виробництва, яка зводиться до предметної, подетальної, технологічної та ремонтних робіт	Залежно від обраної логістичної стратегії можливе поєднання збирального виробництва кінцевих виробів (предметна спеціалізація) для охоплення нових СЗГ (горизонтальна інтеграція) або залучення субконтракторів (вертикальна інтеграція та аутсорсинг) до ланцюга створення вартості. Формування ремонтно-механічних мереж
Профіль виробництва	Розподіл комплексу на індивідуальне, масове, крупносерійне, дрібносерійне виробництво	Інтеграція підприємств забезпечує перетворення логістичних мереж, на крупносерійні чи масові (через кастомізацію продукту), що зумовлює виникнення ефекту масштабу та подолання «подвійної надбавки»
Технологічні процеси	Продукування переважно кінцевого споживання	Можливе залучення підприємств до замкненого технологічного циклу (з таких циклів підприємства було вилучено після здобуття Україною незалежності)

Конструкційна складність виробів	Зумовлює необхідність поєднання в єдиному технологічному процесі різних матеріалів й напівфабрикатів	Виробництво компонентів на різних підприємствах та збирання на кінцевій стадії спричиняє потребу трансформації відносин спеціалізації та кооперації у більш тісні інтеграційні відносини за для стійкості та надійності функціонування й руху логістичних потоків
Розташування ресурсів	Менше за інші галузі (особливо за видобувні) залежить від місць знаходження природних ресурсів	Стимули до інтеграції визначаються впливом середовища господарювання й потребами та умовами стратегічних зон господарювання. Метою вертикальної інтеграції є оптимізація параметрів на виході логістичного ланцюга створення вартості
Транспорт й шляхи сполучення	Спеціалізація часто призводить до територіальної віддаленості взаємодіючих підприємств	Інтеграція й кооперація учасників допоміжних процесів. Створення у складі ІСБ власної транспортної мережі. Прикладом є плани залучення до складу ІСБ «Систем Кепітал Менеджмент» власних автоперевізників
Технологічність	Продуктування високотехнологічної продукції	Утворення метокорпорацій на підґрунті використання бренд-капіталу.
Наукомісткість й інноваційність	Виробництво продукції вимагає широкого використання результатів наукових розробок	Виробництво складної продукції географічно концентрується в інноваційно-технологічних кластерах. Можлива інтеграція з залученням носіїв інноваційних рішень (інноваційне співробітництво) для синергії наукового потенціалу
Інфраструктура	Висока концентрація при зношеності фондів й низькій інвестиційно-інноваційній активності	Введення до складу ІСБ об'єктів соціальної сфери задля обслуговування технологічних й логістичних процесів. Податкові аспекти (зменшення податкового навантаження) стимулювання інноваційної діяльності
Відмітна ознака	Особливості машинобудівного комплексу	Вплив особливостей машинобудівних підприємств на динаміку інтеграційного розвитку
Металомісткість	Споживання значної кількості чорних й кольорових металів	Розташування певного виду машинобудівних виробництв безпосередньо біля металургійного джерела сировини або інтеграція логістичних перевізників. Інтеграція через використання 3PL-, 4PL-провайдерів
Трудомісткість	Значні витрати праці й робочого часу	Орієнтація на соціальну інтеграцію
Вторинне використання	Наявна можливість використання відходів металу	Інтеграційно-коопераційні зв'язки з допоміжними виробництвами. Аутсорсинг (дезінтеграційна стратегія) виробництв з вторинної обробки матеріалів
Довгий цикл конструкторської підготовки	Витратність й значна тривалість розробки нових технологій та інноваційних виробів при жорсткій конкурентній боротьбі	Складність залучення інвесторів для фінансування довгострокових проектів викликає необхідність утворення промислово-фінансових груп. Варіантом додаткового залучення коштів може стати проведення первинного розміщення акцій IPO (як варіант інтеграції)
Споживчий фактор	Справляє більш суттєвий впливу на розміщення виробництва, ніж сировинний	Виробництво продукції переважно тривалого споживання вимагає створення дієвої сервісної та дистриб'юторської мережі. Інтеграція до ринку через створення торгових домів чи розвиток франчайзингової мережі

Як зазначалося вище, кризові явища стали причиною погіршення стану господарюючих суб'єктів як промисловості взагалі, так і машинобудівної галузі зокрема. Протягом 2005-2010 рр. знизилися обсяги виробництва та реалізації продукції, відповідно скоротилися фінансові результати підприємств досліджуваної галузі. Показники рентабельності машинобудування України представлено в табл. 3.

Таблиця 3.

Показники рентабельності машинобудування України
[розраховано автором на основі 9, 10, 11]

Показник	Роки					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Рентабельність машинобудування, %	3,4	2,6	4,3	3,8	3,5	6
Рентабельність промисловості, %	5,5	5,8	5,8	4,9	3,2	8

У 2010 р. значення рентабельності машинобудування значно покращилося не лише відносно 2009 р., а й порівняно з усім аналізованим періодом.

За підсумками 2010 р., 63,6% підприємств машинобудування є прибутковими, у 2009 р. їх частка складала близько 59%. Така позитивна динаміка прибутковості є наслідком виходу машинобудівної галузі з кризи, нарощування обсягів виробництва та реалізації [11].

Необхідність поступального розвитку машинобудування зумовлена його функцією забезпечення засобами праці усіх інших галузей промисловості, що в свою чергу вимагає здійснення моніторингу та оцінки перспектив розвитку машинобудівних підприємств. В умовах світової кризи саме машинобудування має стати осередком розробки та впровадження здобутків науково-технічного прогресу. Створюючи найактивнішу частину основних виробничих фондів, машинобудування істотно впливає на темпи й напрями зростання національного господарства.

Тенденції розвитку підприємств машинобудівної галузі свідчать про наявність певних загроз економічній та технічній безпеці України, оскільки машинобудування є структуроутворюючою основою національної економіки.

Зростання світових економічних викликів та загроз потребує створення конкурентоспроможного машинобудівного комплексу, що забезпечуватиме основні сектори економіки високотехнологічною продукцією. Реалізація поставлених завдань безпосередньо пов'язана з досягненням високого рівня внутрішньої збалансованості машинобудівних підприємств, що можливо за рахунок ефективного розвитку їх фінансового потенціалу відповідно до потреб ринку та інтеграційного розвитку. Особливої актуальності набувають питання дослідження фінансового потенціалу сталого розвитку машинобудівних підприємств, аналізу та оцінювання його складових, визначення напрямів структурної гармонізації потенціалу в забезпеченні сталого розвитку підприємств, їх економічної незалежності та уникнення депресивності [1, 6].

Фактично економіка України продовжує інвестуватись переважно за рахунок реінвестування доходів підприємств. Висновок невтішний: домінування частки власних коштів підприємств у фінансуванні їх інвестицій в основний капітал фактично означає закритий характер економічного відтворення [4].

Можливість фінансування інвестиційної діяльності за рахунок власних фінансових коштів дає можливість підприємству отримати більшу суму прибутку, яку знову можна вкласти в проект і таким чином нарощувати грошову масу, прискорювати її оборот, скорочувати цикли оборотів та підвищувати їхню ефективність. Внаслідок цього кінцева мета діяльності підприємства у вигляді отримання прибутку перетворюється на початковий пункт нового фінансового потоку. Таким чином, на підприємствах, що фінансуються за рахунок прибутку, відносна величина коштів стрімко зростає й значно перевищує їх абсолютну суму, тобто грошову масу, яка насправді існує і знаходиться в обороті. Це означає, що і в якісному, і в кількісному вимірах найефективнішими є власні джерела фінансування.

Однак ключовим недоліком є нестабільність податкового законодавства при обмежених обсягах власних коштів підприємств [4].

Хоча прибуток підприємств є важливим і найменш ризикованим засобом поповнення інвестицій, сьогодні він як джерело покриття інвестиційних потреб

в Україні, практично не використовується. Прибуток є джерелом фінансування інвестицій лише на окремих, високорентабельних підприємствах. За нинішніх умов неефективної податкової системи, масової збитковості виробництва і масових неплатежів прибуток як джерело покриття інвестиційних потреб в країні є надзвичайно низьким, що підтверджується рентабельністю операційної діяльності машинобудівних підприємств, яка, для прикладу, у 2008 р. становила 2,9%, у 2009р. – 4,7%, а у 2010р. вже – 5,5%. [9, 10, 11].

Однак не слід забувати, що прибуток може бути джерелом інвестицій лише для підприємств, які мають стабільний розвиток, однак такий механізм є неможливим для підприємств, що одержали збитки.

На даному етапі інвестиційна ситуація в Україні характеризується двома аспектами. З одного боку, спостерігаються позитивні тенденції – обсяг інвестицій поступово зростає. Однак не можна не згадати того факту, що Україна все ще знаходиться в переліку країн, які мають найнижчу інвестиційну привабливість.

Ситуація з міжнародними інвестиціями прямо співвідноситься з внутрішньою економічною ситуацією. Україна все ще експортує товари з низькою вартістю, 70% яких припадає на країни колишнього СРСР. Цей факт свідчить про те, що ще не відбулось внутрішньої трансформації економіки України. Для цього вкрай необхідні іноземні інвестиції, які принесуть нові технології і дозволять виробляти товари, конкурентоспроможні на світовому ринку [7].

Показник залучення іноземних інвестицій виступає рушійною силою створення сприятливих умов для інвестування та ефективного функціонування закордонного капіталу в країні. У 2010 р. в економіку України іноземними інвесторами вкладено 5986,0 млн. дол. США прямих інвестицій: із країн ЄС надійшло 4605,8 млн. дол. (76,9% загального обсягу), із країн СНД – 849,2 млн. дол. (14,2%), з інших країн світу – 531,0 млн. дол. (8,9%). У той же час капітал нерезидентів зменшився на 809,7 млн. дол [7, 8, 9, 10, 11]. Розвиток економіки України у майбутньому визначатиметься рівнем інвестиційних можливостей та інвестиційною привабливістю її галузей. Це обумовлено тим, що залучення іноземного капіталу запобігає монополізації економіки, сприяє утворенню

ефективної структури виробництва, реалізації ринкових відносин та розвитку конкурентних переваг між суб'єктами господарської діяльності.

Висновки Проведений в розрізі видів економічної діяльності моніторинг та оцінка ефективності управління господарськими процесами підприємств свідчить про недосконалість структур господарювання для підприємств машинобудівної галузі України. Спонукальним мотивом для формулювання та впровадження організаційних змін для них є прагнення до максимізації цінності економічного суб'єкту.

Інтегровані структури бізнесу виступають конкурентоспроможною формою господарювання, інструментом формування ринкових відносин в економіці України. Саме тому при дослідженні сучасного стану інвестиційної діяльності машинобудівних підприємств, їхньої конкурентоспроможності на міжнародному рівні виникла необхідність вивчення кола основних інвесторів машинобудування нашої країни та їх частки у загальному розмірі інвестування промисловості. Найбільшими інвесторами українського машинобудування на початок 2011 р. були Кіпр – 308,6 млн. дол. США, Німеччина – 111,4 млн. дол. США, Росія – 78,1 млн. дол. США, Австрія – 42,0 млн. дол. США, Франція – 34,9 млн. дол. США, Сполучене королівство – 147,6 млн. дол. США, Швеція – 33,1 млн. дол. США та США – 59,6 млн. дол. США [5]. Інвестування іноземних держав в машинобудування здійснювалось переважно у досить малих розмірах, але разом з українськими інвесторами вдалося досягнути певного результату.

Індекси інвестування в машинобудування показують, за винятком кризового 2009 року, постійне стабільне зростання. Індекси виготовлення промислової продукції сягають піку у 2010 р. – 136,1% до попереднього року, подібного результату було досягнуто лише у 2003 р. з приростом у 135,8%. Такий стрімкий зріст продукції машинобудування все ж не досягає докризових показників, оскільки результат у 136,1% зростання було досягнуто на фоні провального 2009 року, коли індекс промислової продукції складав лише 55,1%. Особливо значного результату було досягнуто у підгалузі виробництва транспортних засобів та устаткування у розмірі 161,9%, що є різким зростанням, зважаючи на найбільший спад (42,1%) у 2009 році [9,10,11].

Оцінку ефективності управління розвитком підприємств машинобудівної галузі України варто здійснювати на основі визначення рівня їхньої інвестиційної привабливості за допомогою розрахунку показників господарювання підприємств у передкризовий і кризовий період, що надає можливість прогнозувати тенденції їх розвитку відповідно до інтеграційних тенденцій на ринку.

Література

1. Астапова Г. В. Корпоративное управление и корпоративные финансы в условиях трансформационной экономики : [моногр.] / Г. В. Астапова ; НАН Украины. Ин-т экономики пром-ти; ДонУЭП. — Донецк : Издательство Сталкер, 2008. — 183 с.
2. Астапова Г. В. Приватизація і її вплив на формування корпоративного сектору в Україні [Текст] / Г. В. Астапова // Вісник Технологічного університету Поділля. Економічні науки. — 2007. — № 5. — Ч. 2, Т. 2. — С. 207—212.
3. Дем'яненко П. В. Роль акціонерної форми господарювання в розвитку ринкових відносин [Текст] / П. В. Дем'яненко // Теорії мікро- та макроекономіки. — 2006. — Вип. 3. — С. 74—79.
4. Довгань Л. Є. Корпоративне управління: інституціональні аспекти : [моногр.] / Л. Є. Довгань, І. П. Малик ; Нац. техн. ун-т України "Київ. політехн. ін-т". — К. : Політехніка, 2006. — 338 с.
5. Методика визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 р. за N 317/6605 // <http://zakon.rada.gov.ua>
6. Кунц Г. Управление: системный и ситуационный анализ управленческих функций. В 2 т. (Пер. с англ.). Т. 1. / Г. Кунц, С. О'Доннел. — М. : Прогресс, 1997. — 493 с.
7. Павлов В. І. Фінансові аспекти корпоративного управління [Текст] / В. І. Павлов, О. А. Мишко // Наук. пр. нац. ун-ту харч. технологій. — 2007. — № 21. — С. 81—83.
8. Стадник В. В. Економічна та соціальна ефективність створення науково-технологічних парків / В. В. Стадник, М. А. Йохна, Т. В. Михальчик // Вісник Технологічного університету Поділля. — 2007. — № 1.
9. Статистичний щорічник України за 2007 рік / Державний комітет статистики України ; [за ред. О. Г. Осауленка]. — К. : Консультант, 2008. — 592 с.
10. Статистичний щорічник України за 2008 рік / Державний комітет

статистики України ; [за ред. О. Г. Осауленка]. — К. : Консультант, 2009. — 576 с.

11. Статистичний щорічник України за 2009 рік / Державний комітет статистики України ; [за ред. О. Г. Осауленка]. — К. : Консультант, 2010. — 551 с.

12. Стратегії розвитку України: теорія і практика / за ред. О. С. Власюка. — К. : НІСД, 2006. — 864 с.

13. Тараш Л. И. Модель стоимостной оценки эффективности управления акционерной собственностью [Текст] / Л. И. Тараш // Економіка пром-сті. — 2006. — № 1. — С. 125—136.