

УПРАВЛЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ КАК ОСНОВА ВЫЖИВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Морозова И.К., аспирант Экономический факультет Донецкий национальный университет¹

Переживаемый отечественными предприятиями кризис связан в большей мере с их неготовностью к конкуренции с иностранными компаниями из развитых стран на открытых рынках. Результаты различных диагностик финансово-экономического состояния говорят о том, что одной из причин неплатежеспособности является низкий уровень конкурентоспособности продукции предприятий. Эта особенность, а также высокий уровень инфляции приводит к снижению объемов производства, и далее – к недозагрузке производственных мощностей и повышению доли постоянных затрат в структуре себестоимости продукции. Но так как формирование цены товара вынуждено учитывать мировые рыночные цены, то это приводит к убыткам. Поэтому низкая конкурентоспособность предприятия может привести в итоге к банкротству.

Проблема конкурентоспособности детально разрабатывается многими отечественными и зарубежными учеными, например, Азовым Г.Л., Голубковым В.Е., Герчиковой И.Н., Демидовой П.С., Долинской М.И., Завьяловым В.С., Литвиненко А.И., Портером М., Пуяниной Л.М., Татяняченко М.А., Тихоновым Р.М., Уотерменом Р., Фейгенбаумом А., Харрингтоном Е., Юдановым А.Ю. и другими.

И, тем не менее, на сегодняшний день в украинской практике существует некоторая недооценка вопросов, связанных с управлением конкурентоспособностью предприятия. Многие методы оценки конкурентоспособности предприятия и его продукции демонстрируют непригодность для целей управления, поскольку не учитывают все факторы конкурентоспособности [1, 3]. Для того чтобы повысить уровень конкурентоспособности, получить более высокие результаты, чем достигнутые, предприятию необходимо оценить свой нынешний уровень и, как следствие, факторы, влияющие на конкурентоспособность продукции и фирмы в целом. Конкурентные позиции в будущем находятся в зависимости от ряда факторов, которые в отчетности не отражаются, а именно: обсуждаемые контракты, стратегические планы, действия конкурентов, которые известны предприятию. Все они могут влиять на будущую прибыль прямо или косвенно. Такие факторы могут быть оценены путем проведения опросов менеджеров предприятия, его собственников или бизнес-партнеров [3]. Следует также отметить, что, на первый взгляд, очевидно влияние уровня конкурентоспособности продукции и в целом предприятия на стабильность его работы, однако, в исследовании этого понятия недостаточно изучен механизм этого влияния. Поэтому в данной статье делается попытка осмыслить механизм влияния конкурентоспособности продукции и предприятия на устойчивость работы предприятия. Недостаточная изученность вопросов оценки уровня конкурентоспособности продукта, ее хозяйственной значимости, а также управления ее уровнем обосновывают цель и содержательную часть статьи.

Итак, цель статьи заключается в исследовании отдельных вопросов, связанных с механизмом управления конкурентоспособностью продукции и предприятия в целом.

Машиностроительная отрасль является одной из основных в промышленном производстве, качество ее работы влияет на остальные сферы хозяйственной деятельности, отражает уровень научно-технического состояния и технологического развития страны. На долю машиностроения в развитых странах мира приходится, как правило, 25-35% ВВП и такой же процент занятых в этой сфере экономики. Для развивающихся стран этот показатель составляет 15-20%, для остальных неразвитых стран – обычно меньше 10% [2]. В развитых странах основными тенденциями развития отрасли можно назвать: углубление специализации, расширение сфер использования, качественное повышение потребительских свойств продукции, увеличение ее номенклатуры, совершенствование существующих моделей, повышение качества продукции, а также ее конкурентоспособности на мировых рынках. Для развитых стран также характерна большая доля машиностроительной продукции в общем экспорте. Именно этот показатель для Германии, Японии, США, Швеции составляет более 65% [3]. Лидерами в производстве продукции тяжелого машиностроения являются США, Германия, Япония, Англия, Швейцария, Швеция. На долю развивающихся стран: Бразилии, Тайваня, Индии приходится лишь 10% продукции.

Одной из наиболее динамично развивающихся отраслей машиностроительной промышленности в мире является электроника. Годовой объем реализуемой продукции этой отрасли превышает 1 трлн. долл. Структура электронной индустрии такова: 50% отводится производству ПК и электронных машин, 30% занимает производство электронных компонентов (дисков, микросхем, процессоров), 20% приходится на производство бытовой техники. Мировая электроника развивается быстрыми темпами по пути повышения надежности, качества, долговечности конечного продукта [2, 7]. Лидерами в данной области являются Япония и США.

Транспортное машиностроение также не стоит на месте, в частности совершенствуются конструкции, используются новые материалы, ведется работа по снижению уровня токсичности выхлопных выбросов, повышению экономичности двигателей и пр. Крупнейшими компаниями по производству автомобилей являются «Дженерал Моторс» (9 млн. автомобилей в год), «Форд», выпускающий примерно 7 млн. машин в год, «Тойота» (5 млн. автомобилей в год), «Фольксваген» (около 4,5 млн. автомобилей в год), «Ниссан» (3 млн. автомобилей в год), «Фиат» (около 3 млн. автомобилей в год). На передовые позиции в данной отрасли в последнее время стали выходить развивающиеся страны: Южная Корея, Китай, Бразилия, Индия, Турция. В авиакосмической отрасли традиционно лидируют США (75% авиапродукции) и Россия, на вторых позициях находятся Англия и Франция [2].

Можно выделить 4 машиностроительных региона по производству машин и оборудования. Лидирует регион Северной Америки (более 30%), здесь больше всего производят компьютеры, ракетно-космическую технику и самолеты. Также примерно 30% приходится на Западную, Центральную и Восточную Европу. Еще один регион – Восточная и Юго-Восточная Азия, на долю которой приходится примерно 25% машиностроительной продукции в мире [2]. Здесь преимущественно производят автомобили, суда, бытовую электронику, а в Японии преобладают наукоемкие производства. Еще один регион включает Россию и бывшие республики СНГ, где присутствует полная номенклатура производства продукции машиностроения. В частности, здесь развит военно-промышленный комплекс, а также несложные производства по выпуску металлоемких станков, сельскохозяйственной техники, оборудования для энергетики. Отстает регион по производству бытовой электроники, а также ракетно-космической и авиационной техники.

В целом в мире наблюдается тенденция перемещения производства сельскохозяйственных машин, несложного оборудования в развивающиеся страны. Происходит также бурный рост автомобилестроения, а вот в судостроении и выпуске подвижного состава для железных дорог наблюдается сокращение [8].

Рассмотрим подробней внутривидовые особенности машиностроительного производства в Украине, которая относится к четвертому региону. Исторически особенно активно развивалось тяжелое машиностроение (в том числе производство оборудования для металлургии и угольной промышленности), которое преимущественно размещено в Приднепровье и Донбассе, т.к. здесь расположен основной рынок сбыта продукции. Производство оборудования для добычи газа и нефти сосредоточено в Прикарпатье. Подъемно-транспортные машины производят в ряде городов (Днепропетровск, Никополь, Одесса, Харьков, Славянск и др.). Основными проблемами машиностроительного производства в Украине являются изношенные основные фонды и оборудование, устаревшая номенклатура продукции, недофинансирование, сбыт и другие. В табл. 1 представлены показатели объемов реализованной продукции машиностроения по годам.

Как видно из таблицы, машиностроительное производство характеризуется нестабильностью и неоднородностью, на что негативно повлияли кризисы 2008 и 2010 г. Однако, некоторые специалисты утверждают, что 2012 г. стал переломным для машиностроения Украины. Темпы роста отрасли стали равны уровню 2008 г. в силу интенсификации производства и увеличению

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

производства продукции. Эксперты утверждают, что предприятия машиностроительной отрасли смогут использовать эту ситуацию в свою пользу и попытаться привлечь дополнительные инвестиции [5, 8]. Данные Министерства экономики свидетельствуют о том, что на 28% больше уровня 2011 г. составили темпы роста предприятий (увеличение производства продукции) машиностроения Украины с января по ноябрь 2012 г. Благодаря этому Украина смогла войти в пятерку лидеров по темпам роста машиностроительной промышленности вместе с такими странами как Германия, Япония, Франция, США, Южная Корея. Это произошло благодаря увеличению экспортных поставок в страны СНГ, в частности в РФ. За 11 месяцев этого года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года объем поставок в Российскую Федерацию возрос на 49,7% и составил 10.315 млрд. долларов. В страны СНГ общий объем экспорта равен 2,5 млрд. долларов.

Таблица 1.

Объемы реализованной продукции машиностроительной промышленности в Украине в 2006-2011 гг. (млн. грн.) [5]

Показатели	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Машиностроительная продукция	21523,1	24492,2	53569,3	35133,1	59668,1	48932,4
Производство машин и оборудования	10222,6	10292,2	16988,5	13070,7	20762,3	20456,7
Производство электрического и электронного оборудования	5647,9	6189,7	16437,2	8352,2	13530,5	10233,5
Производство транспортного оборудования	5652,6	8010,3	20143,6	13710,2	25375,3	18242,2

Частные предприятия демонстрировали стабильный рост благодаря конъюнктуре рынка. Темпы роста (выручка от реализации) частных предприятий составили 42% в этом году, и только лишь 11,8% у государственных предприятий. К примеру, выручка Новокраматорского машиностроительного завода (НКМЗ) увеличилась на 30%, предприятия «Энергетического стандарта» увеличили этот показатель на 40%, предприятия Украинской промышленной энергетической компании на 50%. Среди государственных предприятий темпы роста были значительно высокими разве что у Южного машиностроительного завода [5]. Успеха частным компаниям, по словам их представителей (менеджеров), удалось добиться благодаря тому, что внедрялись новые системы управления персоналом и технологическими процессами, улучшению взаимодействия различных служб на предприятиях, малой механизации. Улучшилась система сбыта. Однако глобальные проблемы машиностроительной отрасли остаются нерешенными. Несмотря на мировой рост цен на энергоресурсы и металлопрокат, по мнению самих машиностроителей [5], главным препятствием развития отрасли являются ограничения законодательного порядка. Действующими до сих пор являются положения, которые были актуальны еще в то время, когда машиностроительная промышленность была сосредоточена на выпуске преимущественно военной продукции. Это касается, например, получения лицензий на производство определенных видов продукции. Еще одна проблема заключается в трудностях, связанных с возмещением НДС. Машиностроительная отрасль является капиталоемкой, поэтому требует большого объема оборотных средств. Заключаемые контракты, как правило, выполняются в течение полугода, или даже 9-11 месяцев. Полученного аванса от заключенного контакта предприятия не хватает, т.к. 20% от аванса сразу же изымается государством в виде НДС. Когда товар уже отправлен, НДС не возмещают [9]. Поэтому машиностроительные предприятия испытывают финансовые трудности.

Главным условием развития отрасли остается инвестирование. Т.к. машиностроение Украины ориентировано на экспорт, то наличие инвестиций считается вполне нормальным. Так, подобная практика давно установилась в Японии и Германии. Экспорт продукции украинского машиностроения идет в основном в страны СНГ, Китай, Латинскую Америку, на Ближний Восток. Однако более перспективными рынками сбыта в мире считаются США и Европа. У предприятий украинского машиностроения было бы гораздо больше выгоды, если бы продукция реализовывалась именно в этих регионах большими объемами [5, 9]. Кардинальным решением здесь может стать масштабное технологическое перевооружение. В нынешнем году в силу роста возможна определенная аккумуляция средств для этого в отрасли. А привлечение инвестиций, по мнению большинства экспертов и менеджеров предприятий, возможно при условии приватизации предприятий. Потенциальными покупателями могут стать «Энергетический стандарт», а также «Силовые машины», Siemens, «Трансмашхолдинг» [2].

Итак, перечислим специфичные признаки ныне сложившейся ситуации в машиностроении:

- машиностроительная продукция является конечным продуктом производственного назначения для остальных отраслей промышленности, поэтому изменения в таких факторах как потребительские предпочтения или мода не являются главными в оценке конкурентоспособности продукции;
- продукция машиностроения является товаром, для производства которого необходимы инвестиции, и товаром длительного пользования, поэтому для потребителя этого товара затраты на него высоки;
- на предприятиях различных отраслей коллектив специалистов решает вопросы о приобретении продуктов производственного назначения (машиностроительной продукции). В частности, оцениваются нормативные параметры, такие как безопасность, экологичность, производительность, надежность, ремонтпригодность и другие технические параметры для данного вида продукции;
- все отрасли машиностроения можно назвать специфическим барометром для общеэкономической конъюнктуры, т.к. первыми именно они реагируют на подъемы и спады показателей работы экономики в целом. Реакцией на экономический подъем должно стать увеличение количества предложений техники на рынок, которая необходима потребителям;
- для производителей машиностроительной продукции, как и для остальных производителей продуктов производственного назначения в конце 1980-х гг., сохранялись отношения по централизованному распределению товаров, ресурсов, а не отношения купли-продажи. Следствием этого является то, что на предприятиях машиностроения, которые принадлежат государству, очень низок потенциал развития маркетинга. Прогрессивные системы сбыта зачастую внедряются только на предприятиях частных, где есть достаточный уровень инвестирования;
- машиностроительная продукция в большинстве своем наукоемка, а это значит, чтобы разработать новые виды продукции, необходимы крупные затраты средств и значительные затраты времени, а также научная база и опытно-конструкторский потенциал;
- производство машиностроительной продукции характеризуется производственным циклом значительно большим по времени, поэтому существует острая необходимость долгосрочного кредитования.

Итак, можно сказать, что отечественным предприятиям машиностроения очень сложно преодолеть сильное отставание от лидеров. Некоторым предприятиям грозит процедура банкротства. Многие предприятия отечественного машиностроения входят в список социально значимых [10]. Это значит, что им необходима тщательная оценка конкурентоспособности по всем факторам перед тем, как принять стратегические решения на уровне предприятия. Такая оценка нужна для того, чтобы обосновать любое управленческое решение относительно целесообразности разработки комплекса мер по повышению уровня конкурентоспособности.

В случае, если предприятие находится на грани банкротства, то у него появляется необходимость менять свои ориентиры или цели в деятельности. В критических условиях становится очень сложно вести работу по повышению конкурентоспособности предприятия и его продукции, ведь стратегические цели отходят на второй план, а на первый выходят тактические задачи. При этом выйти из тяжелого

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

финансового положения можно благодаря созданию конкурентоспособного производства, которое может приспособиться к условиям рынка и может предложить потребителям более качественную продукцию. Поэтому конкурентоспособность является условием выживания предприятий в современных условиях.

Опыт последних лет показал, что не все отечественные предприятия готовы к конкуренции. Очень важно выпускать именно технически конкурентоспособную продукцию, однако даже это не гарантирует того, что ее можно будет выгодно реализовать (проблема эффективного маркетинга, о которой говорилось выше).

Многие отечественные предприятия конкуренцию понимают как стремление к схожести с конкурентами. Однако, в этом и минус: подражая другим, предприятие может лишиться своего уникального преимущества. Иногда ошибкой предприятия является то, что оно не только не использует свое конкурентное преимущество, но и не делает ничего для того, чтобы его сохранить. Вопросы, связанные с повышением конкурентоспособности продукции и предприятия в целом, часто недооцениваются в нашей стране [5, 10].

Когда проводится оценка конкурентоспособности продукции, очень часто количественно анализируются только часть критериев конкурентоспособности, а именно цена и технические характеристики. Чаще всего так оценивается продукция, которая экспортируется. Однако такая методика не может дать адекватной оценки конкурентоспособности в цепи создания потребительской ценности. Причиной этого является привычка предприятий работать на так называемом «рынке продавца», поэтому в основе оценки лежит качество конечного продукта. Такой подход не соответствует всем требованиям современного этапа развития рынка.

В практике [3-5] очень часто понятие конкурентоспособности заменяется понятием финансового состояния предприятия или платежеспособности. Это, конечно же, не верно, т.к., конкурируя между собой, предприятия находятся в зависимости от ряда факторов, которые финансовая отчетность не учитывает, однако на конкурентный статус предприятия эти факторы влияют. Сюда, например, можно отнести стратегические планы или действия конкурентов. Оценка таких факторов можно провести путем экспертных опросов владельцев, менеджеров, бизнес-партнеров. Финансовый потенциал является только лишь одним из факторов конкурентоспособности предприятия. Однако в случае ограниченности финансовых ресурсов он может сыграть ограничивающую роль. Так, предприятие может обладать высоким уровнем развития технологии, высококвалифицированными трудовыми ресурсами и иметь при этом низкий уровень финансового потенциала, который может быть следствием неверно разработанной стратегии ведения конкурентной борьбы или каких-либо неправильных управленческих решений.

Обоснование оценки и управления уровня конкурентоспособности заключается в следующем:

- снижение конкурентоспособности предприятия и его продукции в итоге может привести к банкротству, поэтому уровень конкурентоспособности должен являться главным критерием оценки состоятельности украинских машиностроительных предприятий. Показатели конкурентоспособности могут быть также индикатором предкризисного состояния на предприятии;
- бизнес-планы по финансовому оздоровлению предприятия должны включать финансовый анализ, а также количественную оценку конкурентоспособности выпускаемой продукции и предприятия в целом;
- ценовая политика должна быть обоснованной исходя из проведенной оценки конкурентоспособности предприятия. Главным критерием конкурентоспособности продукта должна стать степень его привлекательности для потребителей;
- риски по реализации инвестиционных проектов зависят от конкурентоспособности инвестиционного продукта и конкурентоспособности предприятия, которое осуществляет этот проект. Главным фактором в инвестиционных проектах сейчас является экономическая эффективность. А вот вопросам оценки конкурентоспособности инвестиционного продукта уделяется недостаточно внимания. Снижение уровня конкурентоспособности снижает показатели его эффективности.

Конкурентоспособность жизнедеятельности предприятий является крайне важной для их существования, вот почему так важно управлять ее уровнем.

Научные труды по этим вопросам [1, 2] содержат достаточно материала, однако, не все методы управления конкурентоспособностью проработаны тщательно. Существуют некоторые проблемы управления конкурентоспособностью, а именно:

- определение измерителей конкурентоспособности;
- оценка уровня конкурентоспособности продукции предприятия, а также продукции предприятий-конкурентов;
- определение уровня конкурентоспособности, который необходим;
- доведение всех характеристик продукции до нужного уровня, контроль и регулирование этого уровня;
- прогнозирование уровня конкурентоспособности с учетом социальных, политических изменений, тенденций развития рынков, темпы научно-технического прогресса.

Чтобы выбрать стратегии управления конкурентоспособностью продукции, предприятие должно подумать о целях, ради которых это стоит делать. Они могут быть следующими:

- 1) достижение максимальной прибыли при минимальном запасе конкурентоспособности. Такое характерно для товаров с коротким жизненным циклом или же для фаз зрелого периода и затухания жизненного цикла продукции. Т.к. машиностроительная отрасль в большинстве производит продукты с длинным жизненным циклом, то такая цель для предприятий не очень актуальна;
- 2) получение минимальной прибыли при большом запасе конкурентоспособности. Эта цель характерна для товаров с длительной перспективой, а также стадии зарождения и роста жизненного цикла продукта.

В каждом конкретном случае для каждого предприятия рекомендации по развитию должны быть индивидуальными. Лучше, если каждое предприятие будет разрабатывать для себя систему управления конкурентоспособностью с учетом специфических характеристик своей работы и особенностей.

Чтобы разработать систему управления конкурентоспособностью продукции предприятия нужно учитывать все факторы конкурентоспособности, их взаимосвязи и взаимодействия между собой. Интегральное понимание уровня конкурентоспособности предприятия как совокупности различных факторов требует широкого подхода к проблеме управления конкурентоспособностью.

Одним из главных элементов анализа несоответствия различных показателей конкурентоспособности является ее оценка. Используя результаты этой оценки, можно влиять на уровень факторов развития предприятия. Информация о том, что нужно скорректировать, должна поступать из отдела маркетинга на предприятии, который должен отслеживать динамику рыночной доли предприятия, а также уровень конкурентоспособности изделий в сравнении с товарами конкурентов по различным факторам конкурентоспособности.

Задачи обеспечения конкурентоспособности касается процесс определения рациональных показателей конкурентоспособности выпускаемой продукции и ее поддержки на должном уровне, а кроме того, установление требований для производства, рекламы, сбыта, послепродажного обслуживания продукции, т.е. управление конкурентным потенциалом предприятия.

В качестве инструмента управления уровнем конкурентоспособности продукции на всех стадиях жизненного цикла продукта выступают различные факторы конкурентоспособности. Объектами для управления конкурентоспособностью могут выступать все составляющие внутреннего потенциала предприятия. Сюда относятся: производственный, технико-технологический, кадровый потенциал, потенциал организации производства, сырье и материалы, а также потенциал развития сфер маркетинга и менеджмента, инновационный и информационный потенциал, инвестиционный потенциал, включающий наличие и величину внутренних источников инвестирования, возможность привлечения внешних финансовых ресурсов.

Итак, можно сказать, что проблема управления конкурентоспособностью машиностроительных предприятий и их продукции актуальна для украинских предприятий по следующим причинам:

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

- низкий уровень конкурентоспособности продукции представляет собой фактор риска для предприятий;
- выход из тяжелого финансового положения для государственных машиностроительных предприятий возможен только в случае создания конкурентоспособного производства;
- необходимо, чтобы все вопросы оценки конкурентоспособности продукции и предприятия в целом учитывались в бизнес-планах, инвестиционных проектах, планах финансового оздоровления. На данный момент эти вопросы недоучитываются;
- ценовая политика предприятий должна базироваться на оценке конкурентоспособности выпускаемых продуктов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Адаманова З. О. Инновационные стратегии экономического развития в условиях глобализации / Киевский национальный экономический ун-т. – Симф.: Крымучпедгиз, 2005. – 504 с.
2. Александрова Е.Н. Инновационный фактор конкурентного позиционирования национальной экономики в системе мирохозяйственных связей: выводы международных сопоставлений / Александрова Е.Н., Шевченко К.И. // Нац. интересы: приоритеты и безопасность. – 2011. – № 2. – С. 14-20.
3. Андреева Л. Взгляд на системную конкурентоспособность как доминанту устойчивого развития экономики / Андреева Л., Миргородская Е. // Экономист. – 2004. – № 1. – С. 81-88.
4. Бабак А. В., Биконя С. Ф., Болховитінова О. Ю., Волощенко Л. Ю., Голикова Т. В. Конкурентоспроможність національної економіки / Інститут економіки та прогнозування НАН України / Б.С. Кваснюк (ред.). – К.: Фенікс, 2005. – 495 с.
5. Бородіна О. М., Бурлай Т. В., Горшкова Н. І., Гончар Н. Ю., Дубровський В. І. Конкурентоспроможність економіки України: стан і перспективи підвищення: монографія / Інститут економіки та прогнозування НАН України / І.В. Крючкова (ред.). – К.: Основа, 2011. – 488 с.
6. Державний комітет статистики України. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Енергетична стратегія України до 2030 р. // [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>
8. Кондратенко О. В. Продуктовий аспект управління конкурентоспроможністю машинобудівних підприємств / О.В. Кондратенко // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 9. – С. 121-125.
9. Макогон Ю. В. Маркетингова політика в системі управління конкурентоспроможністю промислової продукції: монографія / Ю.В. Макогон, М.В. Корж. – Краматорськ: ДДМА, 2009. – 243 с.
10. Панков В. А., Макогон Ю. В., Пашко Е. А., Бабенко А. В. Механізм управління фінансовими потоками промислового підприємства в умовах глобалізації / Донецький національний ун-т; Інститут економіки промисловості НАН України / Юрій Владимирович Макогон (науч. ред.). – Донецьк, 2005. – 188 с.

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрены вопросы, связанные с обоснованием необходимости управления конкурентоспособностью машиностроительного предприятия и путей повышения ее эффективности. Рассмотрено развитие машиностроительной отрасли Украины на современном этапе. Дано обоснование оценки уровня конкурентоспособности для более эффективного развития предприятий машиностроения.

Ключевые слова: управление, конкурентоспособность, машиностроительная отрасль, развитые страны, тенденция, реализованная продукция, финансовые ресурсы, оценка.

РЕЗЮМЕ

У статті розглянуті питання, пов'язані з обґрунтуванням необхідності управління конкурентоспроможністю машинобудівного підприємства та шляхів підвищення її ефективності. Розглянуто розвиток машинобудівної галузі України на сучасному етапі. Дано обґрунтування оцінки рівня конкурентоспроможності для більш ефективного розвитку підприємств машинобудування.

Ключові слова: управління, конкурентоспроможність, машинобудівна галузь, розвинуті країни, тенденція, реалізована продукція, фінансові ресурси, оцінка.

SUMMARY

The paper considers the questions related to the rationale of the engineering enterprise competitiveness' management and ways to improve its effectiveness. The article describes current development of the engineering industry in Ukraine. The grounding of the competitiveness' assessment for more effective development of engineering enterprises is given.

Keywords: management, competitiveness, engineering industry, developed countries, the trend of products, sold production, financial resources, assessment.

СТРУКТУРОУТВОРЮЮЧІ ПРОЦЕСИ НА СВІТОВОМУ ФОНДОВОМУ РИНКУ ПІД ВПЛИВОМ ГЛОБАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Музиченко Г.Г., Доцент кафедри Міжнародна економіка, ДонНУ¹

Світова економічна криза стала закономірним підсумком першого етапу глобалізації, що визначає її перехід до якісно нового етапу. Очевидно, що глобальна економічна система стала реальністю, та її закони й форми розвитку вимагають серйозного вивчення. Головним системотвірним фактором розвитку світової фінансової системи в умовах глобальної економічної кризи є стрімке зростання ринку цінних паперів, що приводить до збільшення розмірів фінансових потоків між країнами, посилення конкуренції, швидкого впровадження інформаційних технологій, розвитку інфраструктури фондового ринку та появи нових видів та модифікацій цінних паперів.

Особливу увагу дослідники звертають на кризові процеси на світовому ринку цінних паперів в умовах глобалізації, однак на результативність їх аналізу впливають методологічні проблеми. Формування світового фондового ринку пов'язано з науково-технічною революцією, породжуваними нею новими гігантськими капіталістичними проектами, а також з необхідністю пошуку для їх реалізації потужних джерел фінансових коштів. Розповсюдженням підходом до пояснення причин глобальної економічної кризи, зокрема кризи світового ринку цінних паперів став технологічний детермінізм, що проявляється в різноманітні концепції запропонованих такими вченими як: С. Глазєв, В. Дементєв, Д. Норт, В. Полтерович, К. Перес, М. Хірука та інші. Дослідженням розвитку світового та національного ринку цінних паперів в умовах фінансової кризи також займаються вітчизняні вчені: В. Геєць, М. Мозговий, Ю. Макогон, Т. Орехова, О. Рогач та інші.

Метою написання наукової статті є дослідження структуроутворюючих процесів, які передували сучасній глобальній кризі та її наслідки для подальшого розвитку світового ринку цінних паперів.

Сучасні тенденції на світовому ринку цінних паперів пов'язані не тільки з глобалізацією, а й зі циклічними коливаннями світової економіки. Глобалізація синхронна за часом, але не тотожна формуванню постіндустріальної економіки, оскільки вона є іншим аспектом соціально-економічних процесів у сучасному світі.

Світова економіка перебуває в процесі відновлення. Після різкого, великомасштабного й синхронного глобального спаду