

УДК 330.341: 338.24: 65

МАЗУРЕНОК ОКСАНА,

*кандидат економічних наук, асистент кафедри бухгалтерського обліку та аудиту,
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя*

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В АСПЕКТАХ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ

У статті розглянуто питання розвитку машинобудівної галузі України впродовж останніх років. Проаналізована структура сектора машинобудування. Виділено основні негативні тенденції в розвитку окресленої галузі та запропоновано напрямки державної політики для підтримки та ефективного функціонування цього сегмента в складних економічних умовах. Розроблено стратегію державної політики, направлену на розвиток машинобудування в країні.

Ключові слова: машинобудування; розвиток; підприємство; напрям; галузь; структура; ключові чинники.

Постановка проблеми. На сьогодні галузь машинобудування посідає чи не останнє місце серед інших галузей промисловості за ростом виробництва та надходженнями до Державного бюджету країни. З кожним роком відбувається стрімкий спад обсягів виробництва продукції машинобудування. Ця галузь потребує застосування чітких та ефективних стратегій для нормально функціонування на вітчизняному ринку. Важливим залишається дослідження основних напрямків державної політики в секторі машинобудування.

Аналіз останніх досліджень. Проведений аналіз досліджених джерел [1-9] показав, що машинобудування в Україні впродовж останніх років розвивається досить нестабільно. Механізми та напрямки ефективного розвитку машинобудівної галузі обґрунтовуються в працях багатьох українських учених: Б. М. Андрушківа, В. М. Гончарова, І. З. Должанського, Л. М. Мельник, О. Б. Погайдак та інших. Проте, незважаючи на значну кількість проведених досліджень, питання ефективного функціонування та шляхів державної політики щодо підтримки сектора машинобудування залишається недостатньо вивченим.

Метою статті є висвітлення ключових тенденцій розвитку машинобудівної галузі України, виокремлення причин нестабільності в її розвитку та основних завдань державної політики у сфері підтримки сектора машинобудування.

Виклад основного матеріалу. Складне соціально-економічне становище в державі за останні роки позначилося на всіх секторах розвитку економіки держави, не стала винятком і машинобудівна галузь України. Попри велике навантаження на вказану галузь, машинобудівне виробництво все ж таки залишається одним із джерел одержання прибутків підприємств, оплати праці найманих працівників, а також ланкою для податкових і валютних надходжень держави. Слід відмітити, що істотним для розвитку національної економіки залишається стан, тенденції та перспективи машинобудівної галузі, її ефективність зростання та розвитку. Характеризуючи динаміку машинобудівної галузі (рис. 1), необхідно виділити як один із основних елементів нестійкість темпів (щорічні коливання в значному діапазоні) та міжгалузеву диспропорцію зростання.

Зокрема, можна побачити що впродовж 2013-2016 років практично зовсім занепадає автомобілебудування, проте розвивається галузь машинобудування в секторі сільського господарства (зростає виробництво косарок, сівалок, борін, розпушувачів, культиваторів та тракторів для сільського та лісового господарства).

За результатами опитування, проведеного фахівцями державної служби статистики, 1548 промислових підприємств в Україні, основними чинниками, що стримують виробництво, є недостатній попит на продукцію, фінансові обмеження, нестача сировини, матеріалів та устаткування (рис. 2) [8].

Машинобудування в Україні - це складний процес взаємодії десятків галузей, виробництв та державної політики в цілому. Сектор машинобудування складається з багатьох окремих структурних елементів, які об'єднують в одне ціле за наявності спільних технологій, сировини, матеріалів та кінцевого призначення готової продукції. Усі вони поділені на великі, середні та малі. Великі, у свою чергу, діляться на певні види: сільськогосподарське, енергетичне, транспортне машинобудування та інші. Так, зокрема, транспортне машинобудування складається з автомобіле-, судно-, вагоно-, тепловозо-, літакобудування. Наприклад, автомобілебудування охоплює виробництво легкових і вантажних автомобілів, автобусів, трамваїв, тролейбусів тощо.

Розміщення певних галузей машинобудування в Україні залежить від ряду чинників. Виокремимо ключові із них:

- характер виробництва та географічне розміщення;
- наявність відповідної сировини, матеріалів, енергії;
- трудомісткість виробництва;
- кваліфіковані кадри;
- транспортне сполучення;
- забезпеченість необхідним устаткуванням.

Оцінювання стійкості підприємства служить для вивчення його "корисності" в розрізі регіону чи країни загалом. Для цього необхідно брати за основу такий набір індикаторів, які б дали змогу не лише оцінити рівень досягнення сталого розвитку окремого підприємства, а й порівняти його з іншими підприємствами в межах однієї галузі [7, с. 12].

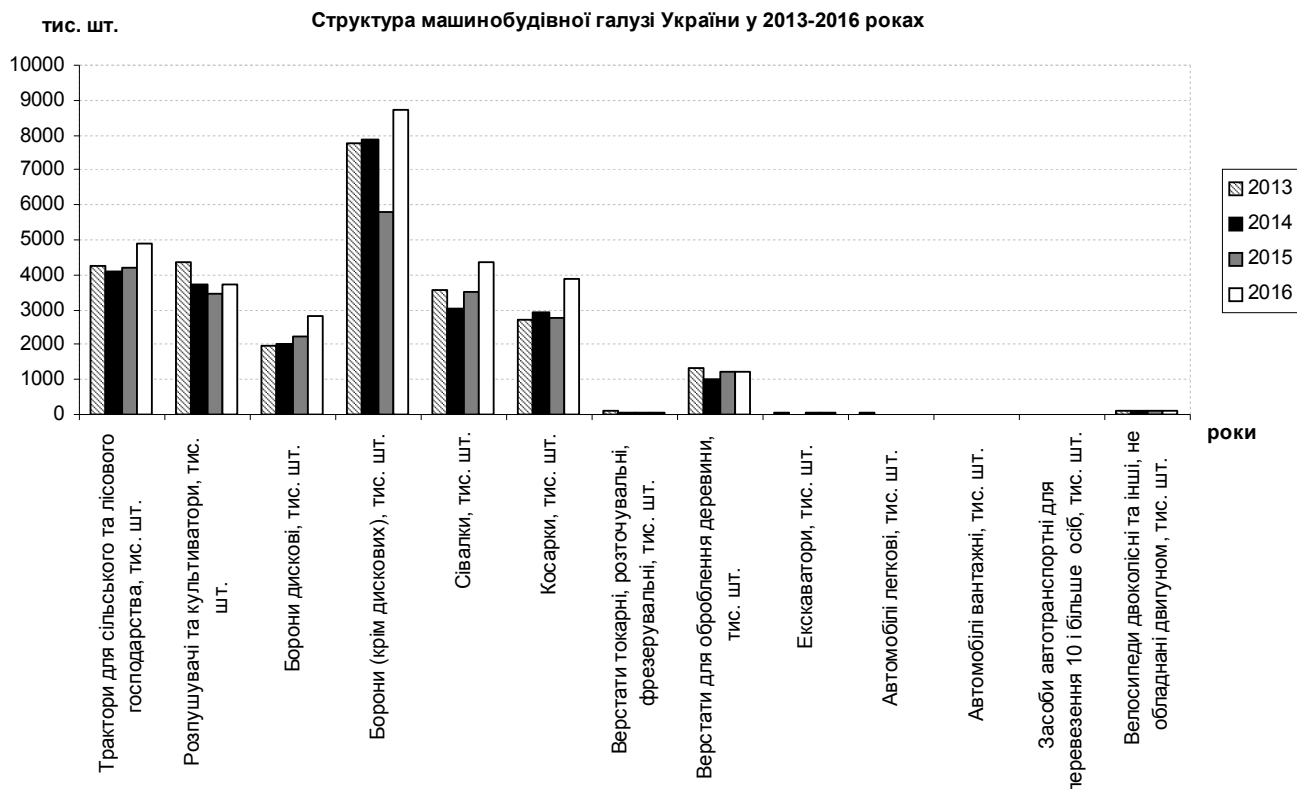


Рис. 1. Структура машинобудівної галузі України у 2013-2016 роках.

* Розроблено автором на основі [3-6].

Фактори, що стримують виробництво

(дані сезонно скориговані)

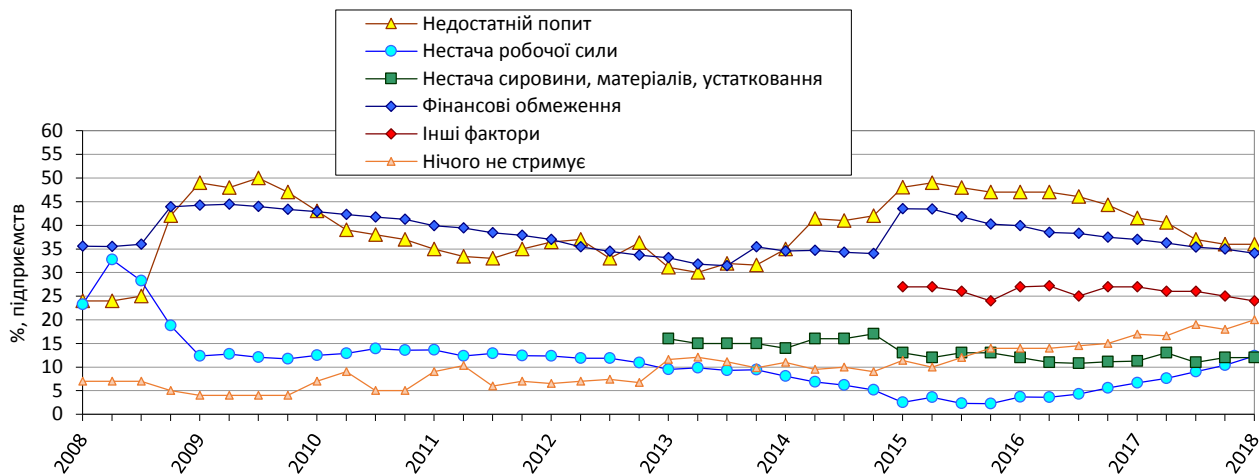


Рис. 2. Фактори, що стримують виробництво [8].

Починаючи із 2014 року, надзвичайно важливе значення для нашої країни має транспортне машинобудування. Підприємства випускають автомобілі, тепловози, тролейбуси, трамваї, вагони, судна, літаки. Складником є підприємства чорної металургії, які випускають різноманітний прокат для цієї галузі. Слід відмітити той факт, що значна кількість транспортних засобів випускається підприємствами транспортного машинобудування, які входять до військово-промислового комплексу нашої країни.

Транспортне машинобудування поділяється на такі сегменти:

- автомобільне машинобудування;
- залізничне машинобудування;

- суднобудування;
- авіакосмічне машинобудування.

Незважаючи на ряд перешкод, машинобудування в Україні все ж таки намагається розробляти інноваційні продукти та запроваджувати передові світові технології. Прикладом цього може слугувати, збудований на замовлення Саудівської Аравії Ан-132Д, який навесні 2017 р. здійснив перший політ. Наразі українські фахівці працюють над проектом багатоцільового транспортного літака Ан-188, що є модифікацією Ан-70. У свою чергу "Мотор Січ" планує розпочати випуск українського пасажирського гелікоптера МСБ-2.

Розміщення основних центрів кожного із сегментів машинобудування подамо у вигляді таблиці 1.

Таблиця 1. - Основні центри машинобудування в Україні

Сегмент машинобудування	Підприємство	Спрямування
автомобільне	Львівське підприємство «Електротранс»	Випуск сучасних трамваїв тролейбусів, багатофункціональних автомобілів
	ЗАЗ (м. Запоріжжя)	Легкові автомобілі
	«Львівський автомобільний завод» (ЛАЗ)	Комфортабельні міські автобуси й тролейбуси
	Дніпродзержинський автомобільний завод (м. Кам'янськ)	Міські автобуси ЛАЗ
	Луцький автомобільний завод	Виробництво вантажно-пасажирських автомобілів
	Черкаський автобусний завод	Виробляє автобуси і збирає вантажні автомобілі із зарубіжних комплектуючих
	«Богдан» (м. Черкаси)	Автобуси малого класу з використанням японських дизельних двигунів
	«АвтоКрАЗ» (м. Кременчук)	Вантажні автомобілі
	«УкрАвто» (м. Київ)	Легкові автомобілі
«Еталон» (м. Чернігів)	Автобуси	
залізничне	Дарницький вагоноремонтний завод (м. Київ)	Виготовлення нових вагонів, переоснащення старих
	«Дніпровагонмаш» (м. Кам'янськ)	Проектування й виготовлення вантажних вагонів різного типу
	«Азовмаш» (м. Маріуполь)	Проектування й виготовлення вантажних вагонів різного типу
	Підприємство «НБК "Електровозобудування"» (м. Дніпро)	Виробництво промислових електровозів для гірничодобувної та вугільної промисловості
	Крюківський вагонобудівний завод (м. Кременчук)	Швидкісні електропоїзди та вагони для метро
суднобудування	Чорноморський суднобудівний завод, суднобудівний завод «Океан», Суднобудівний завод ім. 61 комунара (м. Миколаїв)	Випуск суден та комплектуючих до них
	Херсонський суднобудівний завод	Деталі для суден
	м. Одеса та м. Маріуполь	Судноремонтні заводи
авіакосмічне	«Антонов» (м. Київ)	літак Ан-124 «Руслан», АН-225 «Мрія», АН-178, 52-місний турбовинтовий літак Ан-140, новий пасажирський турбореактивний літак Ан-148
	«Мотор Січ» (м. Запоріжжя)	Виробництво, ремонт та обслуговування двигунів для літаків і гелікоптерів
	«Південний машинобудівний завод ім. О. М. Макарова» (м. Дніпро)	Виробництво ракетно-космічної техніки (космічні апарати «Січ»)
	Харківський авіаційний завод	Розробка новітніх технологій

* Сформовано автором на основі [9].

До точного машинобудування належать електроніка, електротехніка й приладобудування. Цей сегмент відрізняється низькою матеріаломісткістю та досить високою наукоємністю. Основними представниками цього сегмента машинобудування є "Запоріжтрансформатор" (силові трансформатори загального призначення), Харківський електромеханічний завод (обладнання для енергетичної, металургійної, добувної, хімічної та машинобудівної промисловості), підприємство "Іскра" (м. Львів) (лампи розжарювання, рефлекторні лампи), "Укрелектроапарат" (м. Хмельницький) (трансформатори різного призначення), Тернопільський радіозавод "Оріон" (засоби для радіозв'язку), ПАТ "Запоріжтрансформатор" (продукція для теплових, атомних і гідроелектростанцій), "Хартрон" (продукція для виведення на навколосезонну орбіту космічних апаратів і забезпечення їх успішного функціонування), "Селмі" (електронні мікроскопи) [9].

Серед найвідоміших науково-дослідних підприємств, які впроваджують власні наукові розробки, є "Хартрон" (м. Харків), "Квазар" (м. Київ), "Компанія "Дніпро"" (м. Херсон), "Сатурн" (м. Київ) [9].

Підприємства, що виготовляють машини й устатку-

вання для металургії, гірничодобувної, хімічної промисловості, паливно-енергетичного комплексу, відносять до важкого машинобудування. Вони розміщені на Донбасі та в Придніпров'ї. До найбільших центрів і підприємств належать Маріуполь ("Азовмаш"), Краматорськ (Новокраматорський машинобудівний завод), Київ (до 2014 року Донецьк) (НБК "Гірничі машини"), Суми (НВО імені Фрунзе), Харків ("Електроважмаш", "Турбоатом"), Київ ("Більшовик"), Дніпро ("Дніпроважмаш"). На цих підприємствах виробляють екскаватори, навантажувачі, ковші, виливниці, конвертори, самохідні трамбувальні, бурові, тунелепрохідні, ливарні, дорожні машини, елеватори, агрегати для подрібнення та сортування руд. Провідними підприємствами вітчизняного приладобудування є виробничі об'єднання "Імпульс" у Северодонецьку та "Електронмаш" у Києві.

Сільськогосподарське машинобудування України забезпечує фермерські господарства лише деякою необхідною технікою. Найбільшими підприємствами на сьогодні є Харківський тракторний завод, підприємство "Ельворті" у Кропивницькому [9].

Географія поставок підприємств машинобудування на сьогодні охоплює близько півсотні країн Європи,

Америку, Азії та Африки (Китай, Аргентина, Угорщина, Польща, Німеччина, Індія, Іран, Китай, Казахстан, Болгарія, США, Чехія, Угорщина, Ізраїль, Нідерланди, КНДР, Куба, Південний Судан та ін.)

Основними перешкодами для ефективного розвитку машинобудування в Україні на сьогодні є:

- заморожування програм модернізації машинобудівної галузі в країні;
- випуск неконкурентоспроможної продукції, яка здебільшого орієнтована на внутрішнього споживача;
- вихід держави на світовий ринок, що дало вітчизняному споживачеві доступ до високоякісної продукції зарубіжних фірм за значно меншою собівартістю;
- недостатнє державне фінансування заводів, унаслідок чого більшість опинилися на межі банкрутства;
- недосконале технічне переозброєння підприємств;
- зменшення зайнятості та доходів працівників у машинобудівній галузі;
- слабкий інноваційний розвиток виробництва;
- згортання інвестиційної діяльності машинобудівних підприємств;
- конфлікт на Донбасі.

Проаналізувавши дані державної статистики, можна стверджувати: частково або повністю вивезено на територію Росії обладнання й фактично зруйновано Стаханівський вагонобудівний завод (єдине підприємство в Україні, яке виробляло транспортні системи, спеціально розроблені для перевезення залізницею надпотужних силових трансформаторів та відпрацьованого ядерного палива з АЕС); ВАТ "Ясинуватський машинобудівний завод" (виробника унікальної шахтної прохідницької техніки для більш ніж 30 країн світу, з її устаткуванням будувалися метрополітени у Празі й Санкт-Петербурзі); Державну акціонерну холдингову компанію "Топаз" (розробка й серійне виробництво складних радіотехнічних систем і комплексів спеціального призначення); Лутугинський науково-виробничий валяковий комбінат (робочі чавунні валки для прокатних станів гарячої прокатки, валки для млинів усіх типів, валки для гумотехнічної, паперової та інших галузей промисловості, які поставлялися в Пакистан, Індію, Угорщину, Болгарію, Македонію, Єгипет); Луганський патронний завод; Луганський завод електронного машинобудування (розробляв і виготовляв обладнання для вирощування монокристалів сапфіру, кремнію, твердих і надтвердих монокристалів для електроніки); завод "Юність" Краснодон-Луганськ (радіотехніка та радіоелектроніка, вироби для ракетобудівної й аерокосмічної галузей, автореле, регулятори напруги, малогабаритні трансформатори, які продавалися переважно російським оборонним і космічним підприємствам).

Разом із тим, глобальним питанням державних підприємств залишається розв'язання проблем кардинального підвищення техніко-технологічного рівня, темпів оновлення виробничих потужностей машинобудівних підприємств, оптимізації машинобудівного виробництва, істотного поліпшення показників ресурсо- та наукоємності, продуктивності капіталу і праці, динаміки інвестицій [1].

Вищенаведене свідчить про те, що галузь машинобудування перебуває на сьогодні у стані занепаду, тому що промислова політика впродовж десяти останніх років виявилася неефективною. З урахуванням внутрішніх реалій та тенденцій розвитку світової економіки актуальним залишається створення нових механізмів та шляхів реалізації державної політики, які б урахували ключові проблеми машинобудівної галузі держави та одночасно були пристосованими до стрімкого розвитку міжнародних галузей промисловості.

Тому державна політика у сфері машинобудування має бути спрямована на:

- модернізацію виробництва;
- економічну глобалізацію виробництва;
- реструктуризацію підприємств машинобудування;
- розвиток наукоємних спеціалізованих виробництв та формування на їх основі сучасних конкурентоспроможних машинобудівних структур у секторі високотехнологічних виробництв;
- збереження оптимальних обсягів виробництва;
- диверсифікацію машинобудівних підприємств;
- освоєння інноваційних технологій;
- упровадження нових механізмів координації діяльності сектора машинобудування;
- залучення інвестицій у цю галузь;
- запровадження певних дотацій для машинобудівної галузі та пільгових умов кредитування.

Стратегія державної політики для підтримки розвитку машинобудування повинна базуватися на:

- створенні механізмів здешевлення кредитів для іноземних підприємств, що купують вітчизняну продукцію;
- забезпеченні продовольчої бази для інших галузей промисловості;
- частковій компенсації виробництва техніки для аграрного сектора за рахунок коштів державного бюджету;
- пільговому кредитуванню для наукових інститутів, підприємств чи малого бізнесу, які спрямовані на розвиток інновацій для створення якісної техніки;
- зростанні обсягів виробництва продукції для оборонного сектора;
- іноземній співпраці для впровадження новітніх технологій виробництва, покращенні надійності та продуктивності техніки.

Також потрібно зазначити, що, враховуючи потенціал наявних сировини, матеріалів та географічне розміщення машинобудівних підприємств, держава основну увагу має приділити в першу чергу автомобілебудуванню. Необхідно орієнтуватись на випуск автомобілів більш економічних, екологічних, надійних, тобто зі зменшенням споживання палива й викидів шкідливих речовин, підвищенням комфортабельності та безпеки, поліпшенням ходових якостей деталей. Намагатися випускати автомобілі-гібриди, які працюватимуть як на рідкому паливі, так і з використанням електроенергії.

Ураховуючи значний інтелектуальний потенціал держави та наявність висококваліфікованих спеціалістів, намагатися переорієнтувати залізничне машинобудування на виробництво швидкісних потягів, потужних електровозів і тепловозів, що матимуть можливість перевозити значну кількість пасажирів та вантажів.

Спробувати налагодити кооперування в секторі суднобудування з іноземними державами. Це дасть змогу виготовляти не лише деталі чи корпуси суден, а й оснащувати їх технологічно складним обладнанням.

Стратегічні цілі, пріоритетні напрями, завдання та об'єкти нової машинобудівної політики держави мають формуватися на основі ідентифікації національних конкурентних переваг та науково обґрунтованого економічного позиціонування машинобудівної промисловості України у світовій економіці [2].

Висновок

Подальший розвиток машинобудівної галузі залежить від чітко сформульованої державної політики, яка має бути направлена на розвиток економічного потенціалу всіх секторів машинобудування. Для цього необхідно чітко дотримуватися державної стратегії, яка

має бути націлена передусім на стимулювання виробництва та капіталовкладень у машинобудівну галузь країни. Ефективність розвитку цієї галузі повинна орієнтуватись на підвищення ступеня локалізації виробництва та модернізації підприємств. Необхідним є відновлення попиту на продукцію в першу чергу вітчизняних покупців та довіри до неї. Це стане можливим лише після відповідного структурного оновлення галузі, яке базуватиметься на зростанні надходжень фінансових ресурсів як від держави, так і від закордонних інвесторів. Розвиток наукоємних та високотехнологічних підприємств машинобудування, оновлення технологічного парку виробництва приведе до зменшення поточних витрат виробництва продукції та зростання обсягів реалізації продукції.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про розвиток автомобільної промисловості України: Закон України від 06.07.2005 р. № 2740-15. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1624-15> (дата звернення: 13.01.2018).
2. Постанова Верховної Ради України "Про прийняття за основу проекту Закону України про внесення змін до Закону України "Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для АПК" від 07.10.2011 року, № 3907-VI. URL:

<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/3907-17> (дата звернення: 13.01.2018).

3. Статистичний щорічник України за 2013 рік / Державна служба статистики України. Київ: Державна служба статистики України, 2014. 533 с.
4. Статистичний щорічник України за 2014 рік / Державна служба статистики України. Київ: Державна служба статистики України, 2015. 585 с.
5. Статистичний щорічник України за 2015 рік / Державна служба статистики України. Київ: Державна служба статистики України, 2016. 575 с.
6. Статистичний щорічник України за 2016 рік / Державна служба статистики України. Київ: Державна служба статистики України, 2017. 611 с.
7. Андрушків Б. М., Мельник Л. М., Погайдак О. Б. Інноваційні засоби формування концепції оцінювання сталого розвитку у системі: підприємство - галузь - регіон - держава (євроінтеграційні аспекти). *Український журнал прикладної економіки*. 2016. Том 1. № 2. С. 6-17.
8. Очікування промислових підприємств щодо перспектив розвитку їх ділової активності. Офіційний сайт Державного комітету статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/fin/rp/prom/prom_u/arj_prom_2018.htm (дата звернення: 01.02.2018).
9. Машинобудування в Україні. URL: <https://mozok.click/175-mashinobuduvannya-v-ukrayin.html> (дата звернення: 11.01.2018).

Мазуренок Оксана,

кандидат економічних наук, асистент кафедри бухгалтерського учета и аудита, Тернопольський національний технічний університет імені Івана Пулюя

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ В АСПЕКТАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ

В статье рассмотрены вопросы развития машиностроительной отрасли Украины в течение последних лет. Проанализирована структура сектора машиностроения. Выделены основные негативные тенденции в развитии данной отрасли и предложены направления государственной политики для поддержки и эффективного функционирования данного сегмента в сложных экономических условиях. Разработана стратегия государственной политики, направленная на развитие машиностроения в стране.

Ключевые слова: машиностроение; развитие; предприятие; направление; отрасль; структура; ключевые факторы.

Mazurenok Oksana,

Candidate of Economic Sciences, Assistant Professor, Department of Accounting and Auditing, Ternopil National technical University named of Ivan Puluj

PROGRESS OF MACHINE-BUILDING INDUSTRY OF UKRAINE TRENDS ARE IN THE ASPECTS OF PUBLIC POLICY

The development of the machine-building industry is in a state of economic decline. There is a rapid decline in production volumes of machine building. The article outlines the location of certain branches of machine building in Ukraine, depending on a number of factors. The division of transport machine building into certain segments is carried out. Is formed the table with representation of the main centers of machine building in Ukraine. The author presents the main obstacles for the effective development of machine building in Ukraine. Formed a strategy of state policy. It should be aimed at: modernization of production; economic globalization of production; restructuring of mechanical engineering enterprises; development of high-tech specialized productions; diversification of machine-building enterprises; development of innovative technologies; introduction of new mechanisms for coordinating the activities of the mechanical engineering sector; attraction of investments in this branch. It is noted that taking into account the potential of available raw materials, materials and geographic location of the machine-building industry, the focus should be on car manufacturing in the first place. Taking into account the considerable intellectual potential of the state and the presence of highly skilled specialists, efforts to reorient railroad engineering for the production of high-speed trains, powerful electric locomotives and diesel locomotives. It is necessary to establish cooperation in the shipbuilding sector with foreign states. This will enable you to produce not only parts or hulls for ships, but also equip them with technologically advanced equipment.

Further development of the machine-building industry depends on a well-structured state policy which should be

aimed at developing the economic potential of all sectors of mechanical engineering. The effectiveness of the development of this industry should be aimed at increasing the degree of localization of production and modernization of enterprises in general. It is necessary to restore demand and trust in products primarily to domestic buyers.

Key words: machine building; development; enterprise; direction; branch; structure; key factors.

REFERENCES

1. Law of Ukraine "Development of automobile industry of Ukraine", July 6, 2005, No. 2740-IV. Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1624-15>.
2. Resolution of the Verhovna Rada of Ukraine "Adoption of the Draft Law of Ukraine on amendments to the Law of Ukraine "Stimulating the development of domestic machine building for agroindustrial complex", October 7, 2011, No. 3907-VI. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/3907-17>
3. Statistical Yearbook of Ukraine for 2013 (2014). *State Statistics Service of Ukraine*. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine, 533 p. (ukr).
4. Statistical Yearbook of Ukraine for 2014 (2015). *State Statistics Service of Ukraine*. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine, 585 p. (ukr).
5. Statistical Yearbook of Ukraine for 2015 (2016). *State Statistics Service of Ukraine*. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine, 575 p. (ukr).
6. Statistical Yearbook of Ukraine for 2016 (2017). *State Statistics Service of Ukraine*. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine, 611 p. (ukr).
7. Andrushkiv, B.M. & Melnyk, L.M. & Pogaydak, O.B. (2016). Innovative means of forming a concept for the assessment of sustainable development in the system: enterprise - branch - region - state (euro integration aspects). *Ukrainian Journal of Applied Economics*. Volume 1. No. 2: 6-17.
8. Expectations of industrial enterprises regarding the prospects of their business activity (2018). *Official site of the State Statistics Committee of Ukraine*. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/fin/rp/prom/prom_u/arj_prom_2018.htm
9. Machine building in Ukraine. Available at: <https://mozok.click/175-mashinobuduvannya-v-ukrayin.html>.

© Мазуренок Оксана

Надійшла до редакції 24.01.2018

УДК 339.13: 69.313.71 (479)

МУСТАФАЕВА ГЮЛЬШАН,

кандидат экономических наук, доцент,

Азербайджанский государственный экономический университет, UNEC, г. Баку, Азербайджан

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ И КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К БЕНЧМАРКИНГУ НА ПРИМЕРЕ СТРОИТЕЛЬНОГО СЕКТОРА АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

В статье исследованы возможности бенчмаркинга для строительной отрасли Азербайджана. Показано различие между бенчмаркингом и исследованием конкурентоспособности. Проанализирована динамика государственных инвестиций в строительную сферу и макроэкономических показателей строительных предприятий Азербайджана с 2009 по 2016 год. Проведен бенчмаркинг строительной компании Великобритании (эталон) и строительного предприятия Азербайджана, на основании чего сформулирован перечень недостатков этого строительного предприятия и строительной отрасли страны в целом и разработаны рекомендации по их устранению.

Ключевые слова: бенчмаркинг; строительная отрасль Азербайджана; конкурентный бенчмаркинг; стратегический бенчмаркинг.

Постановка и состояние изучения проблемы. Закрепление рыночных отношений в макроэкономике требует максимально эффективного использования имеющихся экономических ресурсов и более сконцентрированного внимания и навыков предпринимателя в поддержании конкурентоспособности. Очевидно, что

правильная и эффективная организация осуществима при использовании испытанной практики, в частности, бенчмаркинга.

Бенчмаркинг (эталонное тестирование) - процесс определения, понимания и адаптации имеющихся примеров эффективного функционирования компании с