

УДК 339.92

Москаленко К.І.

аспірант

Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна

## МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

## METHODICAL APPROACH TO THE EVALUATION OF FOREIGN ECONOMIC POTENTIAL OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES

### АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто проблемні питання щодо переходу підприємств машинобудування до зовнішньоекономічних відносин. Запропоновано методичний підхід до оцінки зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства, який базується на таксонометричному методі і дозволяє провести рейтингову оцінку зовнішньоекономічного потенціалу підприємств різних підгалузей машинобудування на різних стадіях операційного циклу.

**Ключові слова:** потенціал, підхід, машинобудування, підприємство, комплекс, оцінка.

### АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены проблемные вопросы по переходу предприятий машиностроения к внешнеэкономическим отношениям. Предложен методический подход к оценке внешнеэкономического потенциала машиностроительного предприятия, основанный на таксонометрическом методе и позволяет провести рейтинговую оценку внешнеэкономического потенциала предприятий различных подотраслей машиностроения на разных стадиях операционного цикла.

**Ключевые слова:** потенциал, подход, машиностроение, предприятие, комплекс, оценка.

### ANNOTATION

The article deals with the problems concerning the transition of the machine-building enterprises to foreign economic relations. The author suggests a methodical approach to evaluating foreign economic potential of the machine-building enterprise based on taxonomic method and allows for a rating of the foreign economic potential of enterprises of different sub-industries of machine-building at various stages of the operational cycle.

**Keywords:** potential, approach, machine-building, enterprise, complex, assessment.

**Постановка проблеми.** Одним із найактуальніших завдань сучасного розвитку національного господарства України є створення умов ефективного і динамічного переходу до активних зовнішньоекономічних відносин. Машинобудування є фундаментом економічного потенціалу країни, від рівня ефективності діяльності його підприємств залежить стан соціально-економічного розвитку національного господарства. Але сьогодні підприємства вітчизняного машинобудування перебувають не у кращому стані, невисокою є ефективність їх діяльності взагалі і зовнішньоекономічних відносин зокрема. Це зумовлює необхідність пошуку способів та засобів, які можуть сприяти переходу вітчизняних машинобудівних підприємств у кращий стан, розвитку їх зовнішньоекономічних відносин [1, с. 54].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам формування ефективної зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств та використанню потенціалу ЗЕД присвятили роботи такі вітчизняні та зарубіжні вчені-економісти, як Ю.В. Макогон [2], Е.Ф. Прокушев [3], А.П. Рум'янцев [4], В.П. Черевань [5] та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Аналіз літературних джерел показав, що відсутнє чітке відокремлення понять «зовнішньоекономічний потенціал», «зовнішньоторговельний потенціал» та «експортний потенціал». Зокрема, часто ототожнюється поняття зовнішньоекономічного, зовнішньоторговельного і експортного потенціалу як здатності національної економіки виробляти продукцію, конкурентоспроможну на світових ринках, та експортувати її в достатніх обсягах за світовими цінами [6, с. 154]. Але поняття зовнішньоекономічного потенціалу є значно ширшим, оскільки воно відображає здатність національної економіки ефективно здійснювати зовнішньоекономічну діяльність, яка включає, крім участі в міжнародній торгівлі товарами та послугами, участь у міжнародному русі капіталу, робочої сили, технологій, у міжнародних валютно-фінансових відносинах тощо. А зовнішньоторговельний потенціал відображає здатність національної економіки на підставі ефективного використання наявних ресурсів та факторів брати участь у світовій торгівлі з метою досягнення стійкого економічного зростання, примноження добробуту населення та підвищення національної конкурентоспроможності. Не можна зводити розуміння зовнішньоторговельного потенціалу до змісту експортного потенціалу, оскільки останній охоплює лише одну експортну складову і являє собою спроможність національної економіки виробляти та реалізовувати конкурентоспроможні на зовнішніх ринках товари та послуги [7, с. 10].

**Мета статті** полягає у розробці та впровадженні методичного підходу до оцінки зовнішньоекономічного потенціалу підприємств машинобудівного комплексу національного господарства.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У сучасних умовах зовнішньоекономічна діяль-

ність характеризується особливою динамічністю та складністю умов проведення, що зумовлено різними ризиками, високим рівнем конкуренції на міжнародних ринках та підвищеними вимогами іноземних споживачів до якості пропонованої продукції. Рівень конкурентоспроможності продукції машинобудування на зарубіжних ринках формується на усіх стадіях операційного циклу машинобудівного підприємства, значною мірою визначається здатністю до використання виробничих, науково-технічних, інноваційних, технологічних, фінансових, маркетингових можливостей.

У сутнісному плані зовнішньоекономічний потенціал являє собою комплексне, багатоконпонентне утворення, який пронизує всі стадії операційного циклу машинобудівного підприємства. Стосовно виокремлення стадій операційного циклу пропонуємо обрати класифікацію запропоновану І.О. Казачковим, О.Е. Даньченко [8, с. 139], які у складі операційного циклу виділяють наступні стадії: стадію створення виробничих запасів, стадію виробництва та стадію реалізації готової продукції.

Отже, стосовно макрорівня, можна констатувати, що зовнішньоекономічний потенціал підприємства можна розглядати як здатність машинобудівного підприємства до здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

Пропонуємо методичний підхід до оцінки зовнішньоекономічного потенціалу машино-

будівного підприємства, який базується на таксонометричному методі та дозволяє провести рейтингову оцінку зовнішньоекономічного потенціалу підприємств різних підгалузей машинобудування на різних стадіях операційного циклу (рис. 1).

Методологічним підґрунтям процесу вимірювання зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства повинна стати, на наш погляд, технологія рейтингового оцінювання, доцільність застосування якої підтверджується недостатньою відкритістю інформації та труднощами, пов'язаними з наявністю великої кількості не завжди погоджених між собою критеріїв, що виникають у процесі прийняття управлінських рішень.

Аналіз сучасної літератури показав, що існують різні методики визначення рейтингової оцінки, найбільш поширені з яких: система CAMELS, методика В.С. Кромонава, рейтингова методика О.Б. Ширінської, рейтингова система А.Д. Шеремета і Р.С. Сайфуліна, методика декомпозиційного аналізу прибутковості власного капіталу (модель Дюпона), методика полікритеріального рейтингування промислових підприємств [9, с. 29]. У зв'язку з комплексністю та багатовимірністю поняття зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства важливого значення набуває полікритеріальний підхід до рейтингового оцінювання за його величиною.

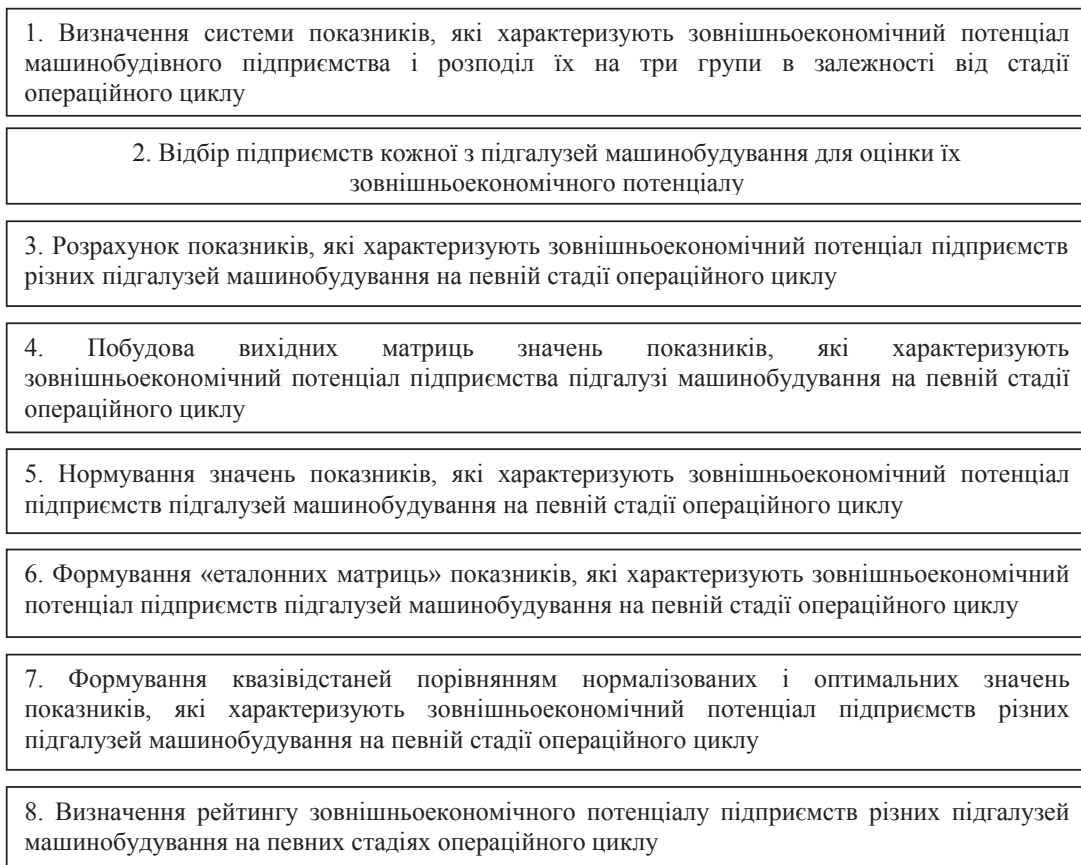


Рис. 1. Етапи оцінки зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства

Полікритеріальне рейтингування дозволяє не лише сформувати узагальнюючий рейтинговий показник, що комплексно відображає величину зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства та його конкурентну позицію у рейтингу, а й надає можливість відстежувати сили та напрями поелементного впливу кожного із зазначених показників на підсумкове значення рейтингу з метою прийняття оптимальних управлінських рішень.

На основі дослідження дискусійних положень у сфері інструментального забезпечення рейтингування найбільш доцільним для здійснення рейтингової оцінки зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства вважаємо використання таксонометричного підходу.

Сутність цього методу полягає у формуванні рейтингової оцінки зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства на основі відхилення показників, що його характеризують, від значень «еталонного» підприємства. Так, на основі квазівідстаней визначається сучасна позиція зовнішньоекономічного потенціалу кожного машинобудівного підприємства з розглянутої вибірки, що дає можливість встановити напрями розвитку зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства. Таким чином, на основі формалізації основних етапів таксонометричного методу нами запропоновано методичний підхід до рейтингового оцінювання зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства:

1. Визначення системи показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал машинобудівного підприємства і розподіл їх на три групи в залежності від стадії операційного циклу: ресурсозабезпечення, виробництво і реалізація продукції машинобудівного підприємства.

Як зазначалося, вимірювання зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства передбачає його оцінку на трьох стадіях операційного циклу: ресурсозабезпечення, виробництво і реалізація продукції машинобудівного підприємства. Слід зазначити, що на сьогодні не існує уніфікованої системи показників щодо оцінки зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства. Кожне підприємство самостійно здійснює вибір показників з огляду на особливості зовнішньоекономічної діяльності та інші фактори. Такий підхід, по-перше, не забезпечує комплексного і системного результату оцінки, по-друге, відсутня можливість здійснення порівнянь зовнішньоекономічного потенціалу на різних підприємствах усіх підгалузей машинобудування. Проведене дослідження діяльності підприємств різної підгалузевої приналежності машинобудування дозволило визначити систему оціночних показників, за якими доцільно здійснювати оцінку зовнішньоекономічного потенціалу машинобудівного підприємства.

1) показники, що характеризують ресурсозабезпечення машинобудівного підприємства:

- коефіцієнт придатності основних засобів ( $K_{п, од.}$ ) використовується в аналізі для характеристики стану основних засобів, розкриває частку вартості основних засобів, яка ще не списана на витрати в попередніх періодах, в первісній (відновлювальній) вартості;

- коефіцієнт забезпеченості поточної діяльності власними оборотними коштами ( $KЗ_{пдвок, од.}$ ) – показує, яка частина оборотних активів фінансується за рахунок власних коштів організації;

- коефіцієнт фінансової незалежності капіталізованих джерел ( $K_{фнкд, од.}$ ) – показує частку власного капіталу в загальній сумі довгострокових джерел фінансування, яка повинна бути достатньо висока. Вказується нижня межа цього показника – 0,6 (або 60%). Адже в підприємстві з високою часткою власного капіталу кредитори вкладають свої кошти більш охоче, оскільки таке підприємство характеризується істотною фінансовою незалежністю;

- частка нематеріальних активів у необоротних активах підприємства ( $Ч_{нма, од.}$ );

- питома вага імпортованих ресурсів ( $ПВ_{іп, од.}$ ) у сукупності придбаних ресурсів машинобудівним підприємством.

2) показники, що характеризують виробництво продукції машинобудівного підприємства:

- частка активної частини основних засобів ( $K_{ачоз, од.}$ ) показує, яку частину основних засобів становлять активи, які безпосередньо беруть участь у виробничо-технологічному процесі;

- показник фондівдачі (ФВ, од.) показує, скільки гривень виручки від продажу товарів, продукції, робіт і послуг припадає на одну гривню, вкладену в основні засоби. Він є основним оціночним показником;

- узагальненим показником ефективності використання матеріальних ресурсів є матеріаловіддача продукції ( $МВ_{п, од.}$ ), яка характеризує вихід будівельної продукції на 1 грн. матеріальних витрат, тобто кількість будівельної продукції, виготовленої з кожної гривні спожитих матеріальних ресурсів;

- продуктивність праці, ( $П_{п, грн.}$ );

- показник тривалості операційного циклу (ОЦ, дні) відображає величину виробничого процесу підприємства.

3) показники, що характеризують реалізацію продукції машинобудівного підприємства:

- коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості ( $K_{одз, од.}$ ) показує швидкість обороту дебіторської заборгованості;

- показник тривалості фінансового циклу (ФЦ, дні) відображає сумісний вплив оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей на ефективність циркуляції грошових коштів;

- чиста рентабельність реалізованої продукції ( $ЧР_{рп, од.}$ ) показує, яку частину в кожній

гривні виручки від реалізації продукції складає чистий прибуток;

– питома вага експортованої продукції (ПВ<sub>ЕП</sub>, од.) у сукупності готової продукції машинобудівного підприємства;

– для характеристики ефективності інвестицій та ділової активності організацій в обліково-аналітичній практиці, крім темпових показників, використовують коефіцієнт стійкості економічного зростання (К<sub>СЕЗ</sub>, од.).

2. Вважаємо недоцільним порівнювати підприємства різних підгалузей машинобудування між собою, тому необхідно здійснити відбір підприємств кожної з підгалузей машинобудування: «Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції», «Виробництво електричного устаткування», «Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань», «Виробництво авто-

транспортних засобів, причепів і напівпричепів» та «Виробництво інших транспортних засобів». У таблиці 1 наведено перелік підприємств підгалузей машинобудування, чий зовнішньоекономічний потенціал досліджується в роботі, та перелік країн, до яких експортують та з яких імпортують продукцію дані підприємства. Для аналізу були обрані підприємства – національні лідери кожної з підгалузей машинобудування, які активно здійснюють зовнішньоекономічну діяльність.

3. Розрахунок показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал 25 вищезазначених підприємств різних підгалузей машинобудування.

4. Побудова вихідних матриць Р (1) значень показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал машинобудівного підприємства на певній стадії операційного циклу.

Таблиця 1

### Географічна структура експорту та імпорту продукції машинобудівних підприємств

№ з/п	Назва підприємства	Країни, до яких експортує продукцію підприємство	Країни, з яких імпортує продукцію підприємство
С26 – Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції			
1	ПАТ «Концерн-Електрон»	Білорусь, Німеччина, Росія	Німеччина, Чехія, Туреччина
2	ПАТ «Харківський електротехнічний завод «Трансв'язок»	Болгарія, Білорусь, Грузія, Латвія, Литва, Росія	Білорусь, Росія
3	ПАТ «Ямпільський приладобудівний завод»	Росія	Росія
4	ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання «ЕТАЛ»	Білорусь, Грузія, Італія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Росія, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан	
Франція, Німеччина, Росія, Швеція			
5	ПАТ «Бориславський завод «РЕМА»	Білорусь, Казахстан, Росія	Росія
С27 – Виробництво електричного устаткування			
6	ПАТ «МОТОР СІЧ»	Алжир, Ангола, Азербайджан, Бангладеш, Болгарія, Білорусь, Канада, Шрі-Ланка, Китай, Колумбія, Куба, Німеччина, Гана, Угорщина, Індія, Іран, Ізраїль, Казахстан, Південна Корея, Латвія, Пакистан, Перу, Польща, Румунія, Росія, Словаччина, Іспанія, Судан, Сирія, Таїланд, ОАЕ, Туреччина, Сполучені Штати Америки, Узбекистан, Венесуела, В'єтнам, Сінгапур, Бразилія	Росія, Німеччина
7	ПАТ «Запоріжтрансформатор»	Ангола, Азербайджан, Аргентина, Болгарія, Білорусь, Китай, Грузія, Іран, Казахстан, Киргизстан, Латвія, Молдова, Румунія, Росія, В'єтнам, Швеція, Таджикистан, ОАЕ, Туркменістан, Єгипет, Узбекистан, Венесуела	Австрія, Бельгія, Віргінські о-ви (Бр.), Болгарія, Білорусь, Канада, Китай, Тайвань, Хорватія, Чехія, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Італія, Японія, Південна Корея, Литва, Польща, Росія, Іспанія, Швеція, Швейцарія, Туреччина, Великобританія, Сполучені Штати
8	ПАТ «Електромашина»	Боснія і Герцеговина, Болгарія, Білорусь, Чехія, Естонія, Грузія, Німеччина, Іран, Казахстан, Киргизстан, Латвія, Молдова, Росія, Сербія, В'єтнам, Македонія, Узбекистан	Австрія, Болгарія, Франція, Німеччина, Польща, Росія
9	ПАТ «Харківський електротехнічний завод «УКРЕЛЕКТРОМАШ»	Білорусь, Казахстан, Молдова, Румунія, Росія	Росія, Німеччина
10	ПАТ «ЕЛЕКТРОЗАВОД»	Білорусь, Росія	Німеччина, Чехія, Туреччина



$$P = \begin{bmatrix} P_{11} & \dots & P_{1i} & \dots & P_{1n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ P_{s1} & \dots & P_{si} & \dots & P_{sn} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ P_{b1} & \dots & P_{bi} & \dots & P_{bn} \end{bmatrix} \quad (1)$$

Для матриці  $P$ -показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал підприємства певної підгалузі машинобудування на певній стадії операційного циклу,  $i$ -й вектор-стовпець елементів — список значень однорідного  $i$ -го показника (число показників  $n$ ) для кожного з  $b$ -підприємств певної підгалузі машинобудування, а  $s$ -й вектор-рядок елементів — список різномірних значень показників для  $s$ -го підприємства ( $i = 1, n; s = 1, b$ ).

5. Нормування значень показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал підприємств різних підгалузей машинобудування, та побудова матриці  $P'$ .

Для того щоб порівнювати чисельні значення показників між собою, необхідно привести їх до безрозмірного вигляду. Це пропонується здійснити шляхом нормування значень показників. Для чисельного значення, з яким буде порівнюватися кожний показник, зручно взяти норму вектору-стовпця (норму кожного критерію) по досліджуваним машинобудівним підприємствам (2):

$$P'_{s,i} = \frac{P_{s,i}}{\sqrt{\sum_{s=1}^b P_{s,i}^2}}, \quad (2)$$

де  $P_{s,i}$  — чисельне значення  $i$ -го показника ( $i = 1, n$ ) по  $s$ -му підприємству ( $s = 1, b$ );

Продовження таблиці 1

С28 – Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань			
11	ПАТ «ЗАВОД «ФРЕГАТ»»	Німеччина, Греція, Росія, В'єтнам	Польща, Росія, Китай
12	ПАТ «ХАРКІВХОЛОД-МАШ»	Білорусь, Росія	Фінляндія
13	ПАТ «ТУРБОАТОМ»	Афганістан, Азербайджан, Вірменія, Китай, Чехія, Фінляндія, Грузія, Угорщина, Індія, Італія, Казахстан, Литва, Мексика, Молдова, Росія	Чехія
14	ПАТ «Харківський машинобудівний завод «СВІТЛО ШАХТАРЯ»	Болгарія, Білорусь, Кіпр, Росія, Словенія, Туреччина	Австрія, Білорусь, Німеччина, Молдова, Польща, Росія
15	ПАТ «Харківський підшипниковий завод»	Азербайджан, Болгарія, Білорусь, Китай, Франція, Німеччина, Казахстан, Латвія, Молдова, Польща, Росія, Сербія, Словенія, Єгипет	Польща, Румунія, Росія
С29 – Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів			
16	ПАТ «Українська автомобільна корпорація»	Росія, Казахстан, Білорусь, Азербайджан, Узбекистан, Молдова, Сирія, Єгипет, Алжир, Гана, Кувейт, Камерун	Бельгія
17	ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод»	Росія, Казахстан, Білорусь, Азербайджан, Узбекистан, Молдова	Польща, Росія, Китай
18	ПАТ «Автомобільна Компанія «Богдан Моторс»	Росія, Білорусь, Узбекистан, Молдова	Бельгія, Болгарія, Білорусь, Китай, Чехія, Естонія, Німеччина, Угорщина, Італія, Японія, Південна Корея, Польща, Румунія, Росія, Сербія, Словаччина, Словенія, Іспанія, Туреччина
19	ПАТ «Бориспільський автозавод»	Молдова, Росія	Німеччина
20	ПрАТ «Чернігівський автозавод»	Білорусь	Німеччина
С30 – Виробництво інших транспортних засобів			
21	ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	Білорусь, Естонія, Франція, Німеччина, Іран, Казахстан, Латвія, Литва, Молдова, Нідерланди, Норвегія, Польща, Росія, Словаччина, Швеція	Литва
22	ПАТ «ФЕД»	Китай, Польща, Росія, ОАЕ	Німеччина
23	ПАТ «Дніпровагон-маш»	Росія, Білорусь, Китай	Польща, Росія, Китай
24	ДП «Антонов»	Чилі, Китай, Німеччина, Росія, Великобританія, Сполучені Штати	Швейцарія
25	Харківське державне авіаційне виробниче підприємство	Іран, Росія, Єгипет, Казахстан, Туркменістан, Лаос	Білорусь, Франція, Німеччина, Ізраїль, Росія

$n$  – кількість показників, що розглядаються;  
 $b$  – кількість підприємств, що досліджуються.

6. Формування «еталонних матриць» показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал підприємств різних підгалузей машинобудування, з якими будуть порівнюватися всі інші показники. Визначаються оптимальні значення нормалізованих  $i$ -х показників за всіма машинобудівними підприємствами певної підгалузі машинобудування на певній стадії операційного циклу. Вибираються відповідно максимальні або мінімальні значення залежно від напрямку впливу на величину зовнішньоекономічного потенціалу. Обрані оптимальні значення формують матрицю-рядок (3):

$$pet_i = \begin{bmatrix} \max_s \{p'_{s,1}\} & \dots & \max_s \{p'_{s,i}\} & \dots & \max_s \{p'_{s,n}\} \\ \min_s \{p'_{s,1}\} & \dots & \min_s \{p'_{s,i}\} & \dots & \min_s \{p'_{s,n}\} \end{bmatrix}, \quad (3)$$

де  $\begin{bmatrix} \max_s \{p'_{s,i}\} \\ \min_s \{p'_{s,i}\} \end{bmatrix}$  – визначення максимального або

мінімального нормалізованого значення  $i$ -го показника залежно від напрямку впливу на результативну ознаку ( $s=1, b; i=1, n$ ).

7. Формування квазівідстаней  $D_s$  шляхом порівняння нормалізованих значень показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал підприємств різних підгалузей машинобудування, і оптимальних значень нормалізованих  $i$ -тих показників (табл. 2) за (4):

$$D_s = \sqrt{\sum_{s=1}^b (p'_{s,i} - pet_i)^2} \quad (4)$$

8. Рейтинги зовнішньоекономічного потенціалу підприємств різних підгалузей машинобудування визначаються на основі (5) – чим значення відстані  $D_s$  менше, тим вище рейтинг зовнішньоекономічного потенціалу. Однак для зручності подальшого аналізу рейтингів зовнішньоекономічного потенціалу, а також для більш адекватної деталізації отриманих даних у графічній формі пропонується використовувати співвідношення, що характеризує сумарне рейтингове число  $R_s$  для кожного з підприємств різних підгалузей машинобудування (5):

$$R_s = 1 - \frac{D_s}{\sqrt{\sum_{s=1}^b D_s^2}} \quad (5)$$

У цьому випадку чим значення сумарного рейтингового числа  $R_s$  вище, тим вище рейтинг зовнішньоекономічного потенціалу певного підприємства різних підгалузей машинобудування.

У рейтингу зовнішньоекономічного потенціалу підприємств підгалузі машинобудування «Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції» у 2010 р. лідирувало ПАТ «Концерн-Електрон», у 2011 р. – ПАТ «Бориславський завод «РЕМА»». Протягом 2012–2014 рр. за цим показником перше місце займало ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання «ЕТАЛ». Необхідно зазначити, що, у 2010 р. машинобудівним підприємством підгалузі «Виробництво комп'ютерів, електронної та

оптичної продукції» з найменшим рейтингом зовнішньоекономічного потенціалу було ПАТ «Харківський електротехнічний завод «Трансв'язок», протягом 2011–2014 рр. відставало ПАТ «Концерн-Електрон».

Таблиця 2

**Квазівідстані ( $D_s$ ) значень показників, які характеризують зовнішньоекономічний потенціал 25 підприємств підгалузей машинобудування у 2010–2014 рр.**

Підприємство	2010	2011	2012	2013	2014
<b>C26 – Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції</b>					
ПАТ «Концерн-Електрон»	1,66	2,79	3,74	3,31	3,08
ПАТ «Харківський електротехнічний завод «Трансв'язок»	2,76	2,16	2,25	2,39	2,62
ПАТ «Ямпільський приладобудівний завод»	2,29	2,56	2,20	2,03	2,31
ПрАТ «Науково-виробниче об'єднання «ЕТАЛ»	2,27	2,05	1,96	1,81	1,41
ПАТ «Бориславський завод «РЕМА»	2,32	2,05	2,06	1,95	2,10
<b>C27 – Виробництво електричного устаткування</b>					
ПАТ «МОТОР СІЧ»	2,45	2,79	3,74	3,31	3,08
ПАТ «Запоріжтрансформатор»	2,63	2,16	2,25	2,39	2,62
ПАТ «Електромашина»	2,43	2,56	2,20	2,03	2,31
ПАТ «Харківський електротехнічний завод «УКРЕЛЕКТРОМАШ»	2,68	2,05	1,96	1,81	1,41
ПАТ «ЕЛЕКТРОЗАВОД»	1,95	2,05	2,06	1,95	2,10
<b>C28 – Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань</b>					
ПАТ «ЗАВОД «ФРЕГАТ»	2,15	2,79	3,74	3,31	3,08
ПАТ «ХАРКІВХОЛОДМАШ»	2,20	2,16	2,25	2,39	2,62
ПАТ «ТУРБОАТОМ»	2,02	2,56	2,20	2,03	2,31
ПАТ «Харківський машинобудівний завод «СВІТЛО ШАХТАРЯ»	2,03	2,05	1,96	1,81	1,41
ПАТ «Харківський підшипниковий завод»	1,71	2,05	2,06	1,95	2,10
<b>C29 – Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів</b>					
ПАТ «Українська автомобільна корпорація»	2,22	2,79	3,74	3,31	3,08
ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод»	2,73	2,16	2,25	2,39	2,62
ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс»	2,35	2,56	2,20	2,03	2,31

ПАТ «Бориспільський автозавод»	2,27	2,05	1,96	1,81	1,41
ПрАТ «Чернігівський автозавод»	2,67	2,05	2,06	1,95	2,10
СЗО – Виробництво інших транспортних засобів					
ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	2,13	2,79	3,74	3,31	3,08
ПАТ «ФЕД»	1,81	2,16	2,25	2,39	2,62
ПАТ «Дніпровагонмаш»	2,08	2,56	2,20	2,03	2,31
ДП «Антонов»	2,20	2,05	1,96	1,81	1,41
Харківське державне авіаційне виробниче підприємство	2,29	2,05	2,06	1,95	2,10

У рейтингу зовнішньоекономічного потенціалу підприємств підгалузі машинобудування «Виробництво електричного устаткування» протягом 2010–2011 рр. лідирувало ПАТ «ЕЛЕКТРОЗАВОД», у 2012–2014 рр. – ПАТ «Харківський електротехнічний завод «УКРЕЛЕКТРОМАШ». Необхідно зазначити, що у 2010 р. машинобудівним підприємством підгалузі «Виробництво електричного устаткування» з найменшим рейтингом зовнішньоекономічного потенціалу було ПАТ «Харківський електротехнічний завод «УКРЕЛЕКТРОМАШ», протягом 2011–2014 рр. відставало ПАТ «МОТОР СІЧ».

У рейтингу зовнішньоекономічного потенціалу підприємств підгалузі машинобудування «Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань» протягом 2010–2011 рр. лідирувало ПАТ «Харківський підшипниковий завод», у 2012–2014 рр. – ПАТ «Харківський машинобудівний завод «СВІТЛО ШАХТАРЯ». Необхідно зазначити, що у 2010 р. машинобудівним підприємством підгалузі «Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань» з найменшим рейтингом зовнішньоекономічного потенціалу було ПАТ «ХАРКІВХОЛОДМАШ», протягом 2011–2014 рр. відставало ПАТ «ЗАВОД «ФРЕГАТ».

У рейтингу зовнішньоекономічного потенціалу підприємств підгалузі машинобудування «Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів» у 2010 р. лідирувало ПАТ «Українська автомобільна корпорація», у 2011 р. – ПрАТ «Чернігівський автозавод», протягом 2012–2014 рр. – ПАТ «Бориспільський автозавод». Необхідно зазначити, що у 2010 р. машинобудівним підприємством підгалузі «Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів» з найменшим рейтингом зовнішньоекономічного потенціалу було ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод», протягом 2011–2014 рр. відставало ПАТ «Українська автомобільна корпорація».

У рейтингу зовнішньоекономічного потенціалу підприємств підгалузі машинобудування «Виробництво інших транспортних засобів» у 2010 р. лідирувало ПАТ «ФЕД», протягом 2011–2014 рр. – ДП «Антонов». Необхідно зазначити, що у 2010 р. машинобудівним підприємством підгалузі «Виробництво інших транспортних засобів» з найменшим рейтингом зовнішньоекономічного потенціалу було «Харківське державне авіаційне виробниче підприємство», протягом 2011–2014 рр. відставало ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод».

**Висновки.** Використання запропонованого методичного підходу дає можливість для машинобудівних підприємств визначити величину їх зовнішньоекономічного потенціалу та їх конкурентну позицію у рейтингу порівняно з іншими підприємствами підгалузі. Окрім того, надає можливість відстежувати сили та напрямки поелементного впливу кожного із показників на підсумкове значення рейтингу з метою прийняття оптимальних управлінських рішень.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Матвєєва В.Ю. Зовнішньоторговельний потенціал національної економіки: теорія, методологія, управління / В.Ю. Матвєєва // Вісник ДонНУЕТ. Серія «Економічні науки». – Донецьк: ДонНУЕТ, 2010. – № 3 (47). – С. 52–63.
2. Макогон Ю.В. Внешнеэкономическая деятельность: организация, управление, прогнозирование: [учебник] / Ю.В. Макогон. – Донецк: Альфа-Прес, 2004. – 344 с.
3. Прокушев Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность. Инкотермс-2000: [учеб. пособ.] / Е.Ф. Прокушев. – М.: Дашков и К, 2003. – 307 с.
4. Румянцев А.П., Румянцева Н.С. Зовнішньоекономічна діяльність: [навч. посіб.] / А.П. Румянцев, Н.С. Румянцева. – К.: ЦНЛ, 2004. – 377 с.
5. Міжнародна економічна діяльність: [навч. посіб.] / [В.П. Черевань, А.П. Рум'янцев, Л.Ф. Романенко]. – К.: Слово, 2003. – 280 с.
6. Національна економіка: [навч. посіб.] / В.В. Білоцерківець [та ін.]; за ред. В.М. Тарасевича. – К.: Центр учб. літ-ри, 2009. – 280 с.
7. Пирець Н.М. Експортний потенціал України в контексті розвитку світового господарства: автореф. дис. ... к. е. н.: спец. 08.05.01 «Світове господарство і міжнародні економічні відносини» / Н.М. Пирець. – Донецьк, 2005. – 20 с.
8. Казачков І.О. Напрямки удосконалення процесу управління оборотними коштами підприємства / І.О. Казачков, О.Е. Даньченко // Економічний вісник Запорізької державної академії. – Запоріжжя: Запорізька державна інженерна академія, 2014. – Вип. 7. – С. 136–143.
9. Балабаниць А.В. Оцінка результативності маркетингового управління інноваційною активністю підприємств / А.В. Балабаниць, О.В. Воеводзинська // Економічний аналіз: зб. наук. праць; Тернопільський національний економічний університет. – 2014. – Т. 16. – № 2. – С. 25–33.