

УДК 658

О.Б. Бойко

ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІЗУВАННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОДУКЦІЇ УКРАЇНСЬКОГО МАШИНОБУДУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

У статті проаналізовано стан та перспективи розвитку вітчизняної машинобудівної галузі, склад експорту продукції машинобудування, розглянуто варіанти диверсифікації ринку машинобудування та їхній вплив на перспективи розвитку галузі. Висвітлено питання активізації інноваційної діяльності машинобудівних підприємств як одного із реальних шляхів виходу промисловості країни із ситуації, в якій опинилася вітчизняне машинобудування. Запропоновано заходи щодо подолання деструктивних факторів економічної ситуації та підвищення інноваційної активності підприємств машинобудівної галузі.

The article deals with analyzing the condition and perspectives of the domestic machine-building industry, the composition of exports of engineering products and reviewed the options of market diversification of machinery building and its impact on the perspectives of the industry development. It has been identified the key issues that hinder effective development of domestic machine-building industry and creation of a multiplier effect for other sectors of the Ukrainian industry. It has been discussed the questions of intensifying the innovation activity of engineering companies as one of the real ways out of the situation the country's industry, which the domestic machinery building is currently facing. It was offered some measures to overcome the destructive factors of the economic situation and the increase of innovation in the enterprises of machine-building industry. It has been identified the directions of the state support of industrial enterprises, including high technology machine-building engineering. In this article, a special attention was paid to the defense industry enterprises, which can serve as a basis for the growth in other sub-sectors of machine-building field and industry.

Ключові слова: інноваційна діяльність, інвестиції, інноваційна активність машинобудівних підприємств, тенденції розвитку, потенціал, обсяги реалізації.

Key words: innovative activity, investment, innovation activity of engineering companies, development trends, potential, sales volumes.

Сьогодні Україна перебуває у надзвичайно складній економічній і політичній ситуації з одного боку, а з іншого — у вигідній для розбудови економіки держави у європейському контексті. Адже є величезне бажання народу жити і працювати по-новому, спостерігається велика зацікавленість міжнародних інституцій до економіки нашої країни, що дозволяє сподіватися на приплив інвестицій в українську промисловість. У структурі промисловості України найбільшу питому вагу займає машинобудівна галузь, яка формує 12–14 % загальної вартості реалізованої продукції. Розвиток машинобудування, його експортного потенціалу є необхідною передумовою формування конкурентоспроможності країни у сучасному світі. 2013–2014 роки внесли чимало коректив у суспільне та економічне життя нашої країни. Недостатня іннова-

ційна діяльність, низьке залучення інвестицій, особливості самої галузі машинобудування зумовили потребу ще раз переглянути сучасний стан машинобудівної галузі.

Питанням оцінки стану та особливостей функціонування підприємств машинобудівної галузі приділяли значну увагу багато українських учених, серед яких Амоша О., Геєць В., Данилишин Б. [2], Дзюба М. [5], Карачина Н. [6], Петришин Н. [8], Чумаченко М., Чухно А. Проте зміни в українському суспільстві, що призвели до зміни кон'юнктури ринку, викликають потребу у постійному моніторингу стану вітчизняного машинобудування, визначенні перспектив його розвитку та управління ними, що й зумовили вибір теми дослідження.

Метою цієї статті є дослідження стану експорту продукції українського машинобудівної галузі та виявлення тенденцій та перспективних напрямів розвитку машинобудівної галузі України як базової галузі економіки України, виходячи із реалій сучасності.

Сектор машинобудування є одним із найбільших секторів української переробної промисловості. За даними Державного управління статистики України у 2013 році загальний обсяг випуску продукції сектору склав 19,4 млрд дол. США. А зайнятість у секторі машинобудування склала 585 тис. осіб, що становило 5,5 % від загальної чисельності робочої сили [4]. І хоча обсяги реалізованої продукції машинобудування коливаються, на показники ефективності машинобудування це практично не впливає. Інноваційна активність галузі також має тенденції до зниження.

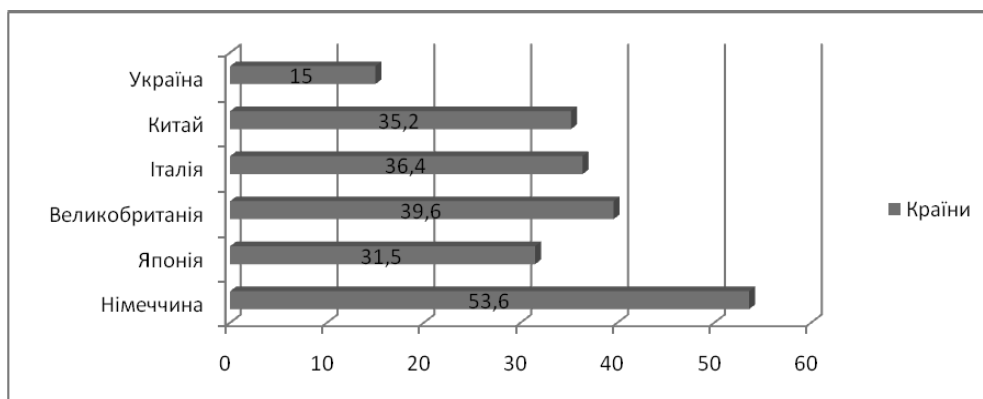


Рис. 1. Частка машинобудівних виробництв від загального випуску промислової продукції (авторська розробка на основі джерела [8])

У промисловості економічно розвинутих країн на машинобудування припадає приблизно 35–50 % вартості виробленої промислової продукції (рис. 1). Недостатній розвиток машинобудування в країнах навіть із високими показниками розвитку інших промислових виробництв вважається структурним недоліком.

2014 рік став надзвичайно складним для всього українського суспільства. Однак саме у цьому році відбувся перерозподіл товарообороту вітчизняної продукції. Якщо у 2013 році найбільшим торговим партнером України була група країн СНД (36 %), за ними йшли країни ЄС (31 %) та Азії (23 %), то у 2014 році спостерігається тенденція, що саме країни Євросоюзу можуть стати головним торговим партнером України.

Станом на грудень 2014 року країни ЄС займали лідируючі позиції як у структурі експорту, так і в структурі імпорту (рис. 2–3), на другому місці – країни СНД, потім частка країн Азії.

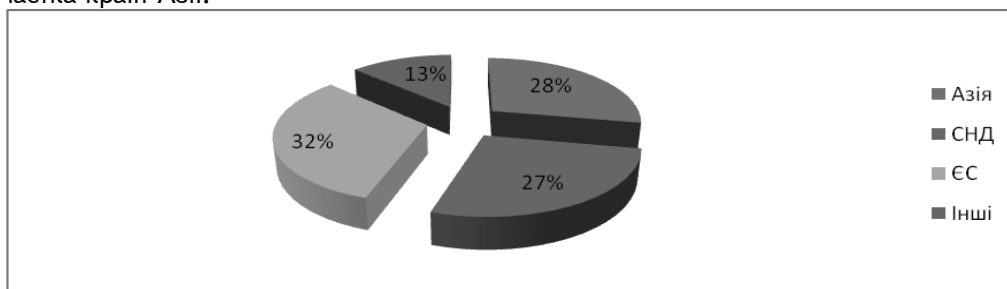


Рис. 2. Структура експорту України станом на грудень 2014 р. %
(авторська розробка за даними Державної митної служби [3])

Експорт товарів з України у 2014 році порівняно з груднем 2013 року знизився на 14 % (рис. 2).

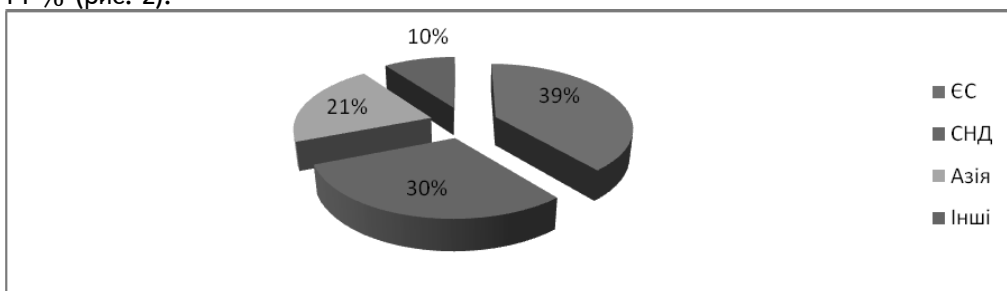


Рис. 3. Структура імпорту України станом на грудень 2014 р., %
(авторська розробка за даними Державної митної служби [3])

Якщо розглядати динаміку експорту, то слід зауважити, що експорт у 2014 році зменшився лише порівняно з 2009–2010 роками, коли весь світ охопила економічна криза. У ці роки відбувся і найбільший спад об'ємів торгівлі (на рівні 41 %). Об'єми торгівлі впали й у 2014 році, які можна пояснити об'єктивними причинами: бойовими діями на сході України та диверсифікацією ринку, пов'язаною із підписанням Україною угоди про асоціацію з ЄС та реакцією на неї Росії.

Слід зауважити, що на фоні зменшення обсягів торгівлі у 2014 році відбувається зростання українського експорту майже у всі країни Євросоюзу на 2 % (за винятком Франції та Угорщини). Це, насамперед, Нідерланди (+7 %), Італія (+5 %), Польща (+4 %), Німеччина (+1 %).

Надзвичайно важкими були 2013–2014 роки і для українського машинобудування. Складна політична ситуація всередині країни, рецесії в країнах, що були основними покупцями продукції українського машинобудування, старі підходи до управління машинобудівними підприємствами, брак коштів, розміщення значної частини виробничих потужностей машинобудування на територіях, де проходять військові дії, призвели до суттєвого падіння експорту продукції машинобудування. Оскільки 2014 рік

не є показовим для українського машинобудування, як і української економіки загалом, доречніше аналізувати стан машинобудівної галузі за 2013 рік (рис. 4).

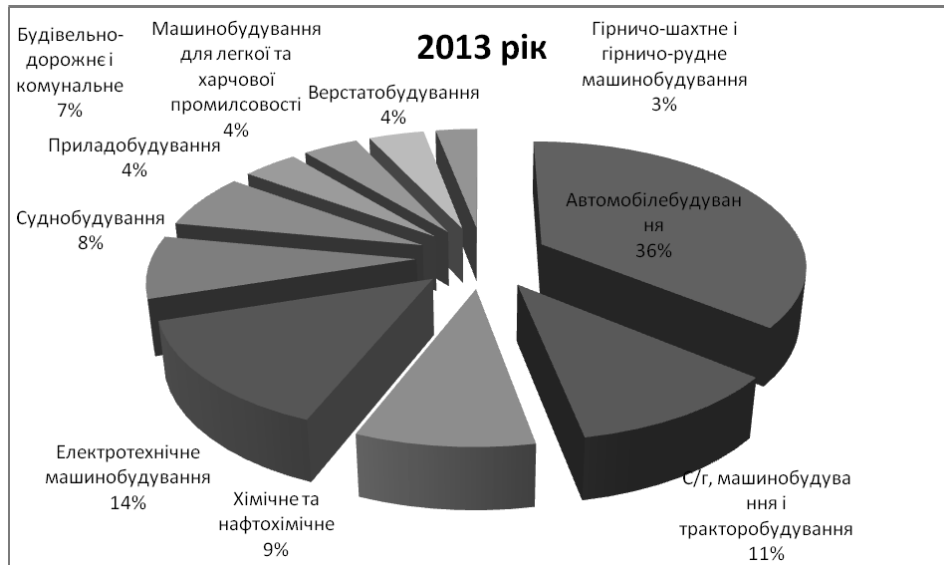


Рис. 4. Товарна структура продукції машинобудівної галузі України, млрд дол. США, 2013 р. (авторська розробка за даними Державний комітет статистики України [4])

Дані рис. 4 свідчать про достатньо високий обсяг і різноманітну продукцію машинобудівної галузі, окремі підгалузі якої мають завершені цикли виробництва. Враховуючи те, що внутрішній ринок не в змозі спожити таку величезну кількість продукції машинобудування, яка вивільнилася внаслідок призупинення торгівельних відносин із Росією, для повної компенсації можливих втрат експорт продукції машинобудування до ЄС та інших країн має бути приблизно подвоєний [10]. Це має стати досить амбітною метою для машинобудівників та уряду України.

Аналізуючи список країн-покупців машинобудівної продукції у 2013 році, можна зробити висновок, що вони практично не змінилися, і долучилися нові (наприклад Куба). Головними покупцями продукції машинобудування у 2013 році залишалися країни-члени СНД – Росія, Казахстан і Білорусія. І хоча у зазначені країни експорт машинобудівної продукції знизився, втішає те, що суттєво збільшився ріст експорту в такі країни Євросоюзу, як Польща (на 31.6 %) та Чехія (на 41.7 %). Чималий товарообіг продукції машинобудування в Україні з Китаєм (зріс у 2,32 рази за один рік), Індією та Туркменістаном. Хоча ряд таких країн, як Узбекистан, Велика Британія та США покинули першу десятку покупців [4]. Така ж тенденція спостерігається і у 2014 році.

Тому є підстави стверджувати, що українське машинобудування має працювати, шукати шляхи диверсифікації експорту продукції машинобудування, що є дуже бажаним для цього важливого сектору економіки. Дані рис. 1 та рис. 2 свідчать власне про таку тенденцію у 2014 році. Це зменшить залежність від одного ринку й застережить економіку від ризиків та шоків, які супроводжували всі сектори економіки протягом двох складних років.

Таблиця 1

Найбільші покупці продукції машинобудування України 2012–2013 рр., млрд дол. США
(розраховано автором за даними Державний комітет статистики України [4])

Країна	2012 р.	2013 р.	+/- , %
Російська Федерація	6909,8	5491,0	-20,5
Казахстан	1123,6	676,9	-39,8
Угорщина	684,2	533,3	-22,1
Німеччина	560,4	445,3	-20,5
Польща	271,1	356,7	31,6
Білорусія	533,2	311,1	-41,7
Китай	86,6	287,9	232,5
Іран	252,3	170,8	-32,3
Індія	186,1	150,8	-19,0
Туркменістан	132,7	134,9	1,7
Чехія	92,5	131,1	41,7

У 2013 році експорт продукції машинобудування з України знизився на 20,3 % порівняно з 2012 роком — з 13,3 до 10,6 млрд дол. США.

Аналізуючи складові українського експорту машинобудівного сектору у 2013 році, варто чітко виділити продукцію галузі. Насамперед, це турбіни та силові установки (1,252 млрд дол. США), основна доля експорту яких припадала на Росію (766 млн дол. США), Китай (157 млн дол. США), Іран, ОАЕ та Індію. Експорт насосів було реалізовано на суму 530 млн дол. США, з яких 60 % припало на Росію, 1 % — на Іран. Більш ніж на 100 млн дол. США було у 2013 році експортовано холодильного, нагрівального та підйомно-транспортного обладнання, в кожному окремому випадку доля Росії складала більше 50 %. Серед інших покупців даної продукції були Білорусія, Казахстан, Європа та азіатські країни.

Експорт обладнання для харчової та металургійної промисловості, а також для машинобудування здійснюється переважно до Росії, загальна сума від якого складає 500 млн дол. США. Серед експорту даної галузі слід виділити експорт підшипників та їх частин, сумарна сума від експорту складає 250 млн дол. США. З них у Німеччину відправляють підшипників на суму 70 млн дол. США, у Росію — 100 млн дол. США.

Серед підгалузі електрообладнання (загальна сума від експорту — 3,1 млрд дол. США) найбільший експорт припадає на Росію і складає 1,1 млрд дол. США. Це електро-двигуни, трансформатори, акумулятори, радіолокаційна апаратура. Другу позицію займає Угорщина (500 млн дол. США), яка купує, насамперед, автомобільний кабель (230 млн дол. США). На третій та четвертій позиціях — Польща та Німеччина (відповідно 270 та 220 млн дол. США), які також переважно купують автомобільний кабель. Німеччина, окрім кабелю, закуповує комутуючу апаратуру (вимикачі, перемикачі).

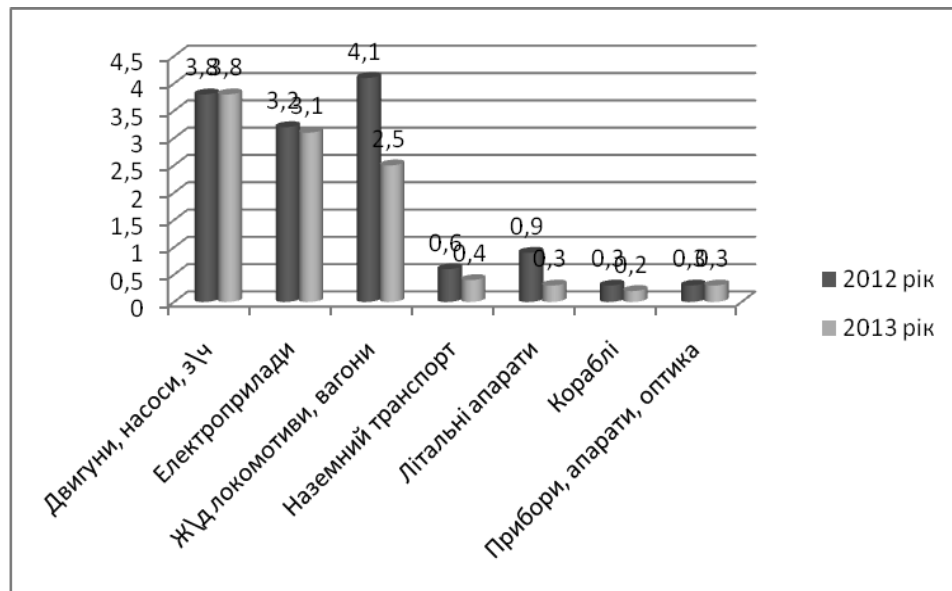


Рис. 5. Експорт продукції машинобудування України 2012–2013 рр., млрд дол. США (авторська розробка за даними Державний комітет статистики України [4])

У 2013 році автомобільний кабель закупляли здебільшого країни Євросоюзу на загальну суму 1,08 млрд дол. США, що склало 10 % від загального обсягу машинобудівного експорту України. У 2012 році сума від експорту кабелю складала 942 млн дол. США. За рік поставки зросли на 14,2 %. Варто зазначити, що ці поставки забезпечують два невеликі заводи у Львівській та Тернопільській областях, які побудували іноземні інвестори [7].

Якщо аналізувати залізничне машинобудування, то у цій галузі спад експорту дуже помітний. Експорт локомотивів та вагонів здійснювався переважно у Росію і впав у 2013 році на 34 % порівняно з 2012 роком, склавши при цьому 1,743 млрд дол. США. Відбулося падіння експорту і в інші країни: експорт до Казахстану впав більше, ніж у 2 рази і склав 326,4 млн дол. США, до Білорусії – зменшився у 3,7 рази і склав 75 млн дол. США, до Естонії та Латвії зменшився у 4 і 2,5 рази відповідно. Проте зріс експорт вагонів та локомотивів до Литви. Більше ніж у 2 рази зріс експорт до Туркменістану та Азербайджану (до 82 млн дол. США).

Серед продукції літакобудування найбільшу кількість літаків замовила Куба (72 млн дол. США). Слід зазначити, що для українських машинобудівників це нова країна для експорту, бо у 2012 році поставок не здійснювалося. Такою ж країною стала для українського літакобудування і Південна Корея, замовивши продукцію літакобудування у Харкові. США закупили літаків в українських виробників на суму 62 млн дол. США [7], знизивши закупівлі у 2 рази. У 4 рази (до 45 млн дол. США) зменшила закупівлю літаків і Росія.

Продукцію українського суднобудування відкрили у 2013 році для себе такі країни як Китай (53 млн дол. США), частково Туреччина, збільшивши експорт продукції суднобудування у 2,3 рази (з 6 до 14 млн дол. США) [7]. Стабільним залиша-

ється експорт суднобудівельної продукції до Норвегії (29 млн дол. США), Панами (16 млн дол. США). Падіння експорту у 2 рази у цій галузі спостерігалось лише до Росії, яке у 2013 році склало лише 48 млн дол. США.

Експорт приборів та апаратів зазнав падіння в 2 рази до Казахстану (11 млн дол. США), зате Китай продемонстрував ріст експорту у 2 рази до 12,2 млн дол. США, Німеччина на 9 % (до 10 млн дол. США). Стабільним експорт цієї продукції залишився до Росії — 139 млн дол. США.

Якщо говорити про експорт машинобудування до Росії загалом, то в критичному для України 2014 році збереглися тенденції 2013 року. За 9 місяців експорт залізничних локомотивів і вагонів в Україну впав у 3 рази, продукції наземного транспорту на третину, а продукції суднобудування — майже у 5 разів [8]. Практично не змінився лише експорт турбін, насосів та запчастин.

Аналізуючи експорт машинобудівної продукції можна стверджувати, що зменшення обсягів експорту до країн-членів СНД у 2013 році — це не політичне, а економічне питання. Рецесія, яка характерна для всіх пострадянських країн, виявила дефекти українського машинобудівного комплексу — головна увага приділялася продажу давно освоєного продукту [9]. У результаті загальний об'єм експорту продукції машинобудування залишався невисоким, і тому завжди поступався експорту продуктів харчування та металургії, хоча в розвинених країнах світу експорт продукції машинобудування завжди складає левову частку всього експорту [7].

Шлях порятунку для українського машинобудування лежить виключно через інноваційний шлях розвитку та доступні інвестиції. Приклад двох невеликих підприємств, побудованих іноземними інвесторами для випуску автомобільного кабелю, вирішує багато питань. Перш за все забезпечує роботою населення в регіонах, де відсутнє велике промислове виробництво. По-друге, експорт продукції цих двох заводів складає 10 % загального експорту продукції машинобудування, яка змушена динамічно розвивати обсяги експорту і тим самим показувати магістральний шлях розвитку українського машинобудування за рахунок інвестицій провідних світових виробників. Держава має створювати привабливі умови для інвестицій і законодавчо гарантувати ці умови. Загалом структура інноваційно-активних підприємств машинобудівної галузі у 2012–2013 роках зростала надто повільно (рис. 6), що суттєво вплинуло на зовнішньоекономічну діяльність країни.

Економічний потенціал українського машинобудування з його багаторічною історією і значними технологічними «ноу-хау» сьогодні використовується далеко не повною мірою. Аналітики Німецької консультативної групи, що працюють в Україні на запрошення Інституту економічних досліджень, виявили ще одну причину низької конкурентоздатності української машинобудівної продукції. Відповідно до їх досліджень, низька продуктивність праці спричинена значним дефіцитом капіталовкладень, недоступністю кредитів та високими відсотковими ставками, а також небажанням власників машинобудівних підприємств здійснювати модернізацію власних підприємств та бажанням наживи. Так, наприклад, компанія «Мотор Січ», виробник двигунів для літаків та гелікоптерів, досі використовує ручне полірування лопаток компресорів, тоді як у ЄС цей процес було автоматизовано десятиріччя тому [9]. Або ж, коли компанія «Луганськтепловоз» працювала на повну потужність, кількість її персоналу була 40 тисяч осіб. Це означає, що низькі витрати на оплату праці є поганим стимулом

для власників підприємств не залучати інновації на виробництві. Це може трапитися лише у тій ситуації, коли витрати на робочу силу почнуть зростати.

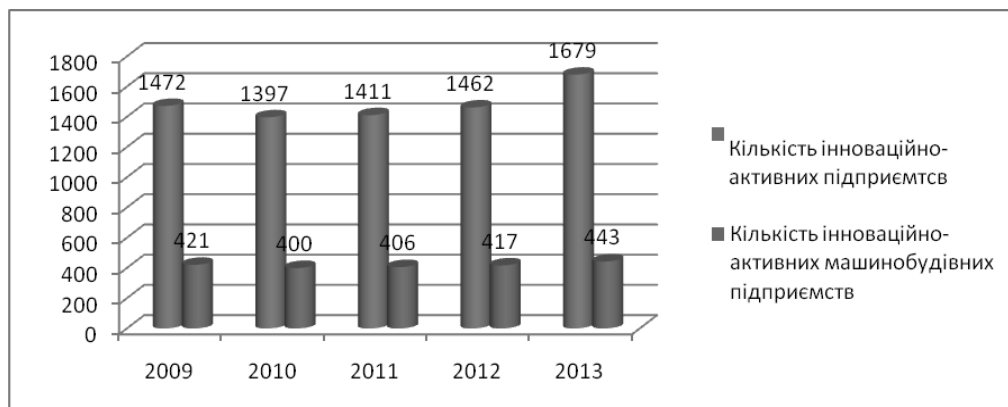


Рис. 6. Інноваційно-активні підприємства промисловості України та машинобудування за 2009–2013 роки (авторська розробка за даними Державний комітет статистики України [4])

Модернізація вітчизняної машинобудівної промисловості істотно гальмується низькими темпами залучення кредитних коштів. Машинобудування належить до галузей, технологічне переозброєння яких вимагає значних обсягів інвестиційних ресурсів, що зумовлено високою вартістю машин та обладнання (насамперед, високотехнологічного) та значною фондоемністю машинобудівних виробництв. Проте частка кредитних коштів у структурі капітальних інвестицій у машинобудуванні у 2010–2013 роках залишалася вкрай низькою – 1–7 % (максимальний показник – 7,3 % у 2012 р., у 2013 р. – 4,7 %) [8].

Ключовими індикаторами науково-технічного рівня машинобудівної промисловості є показники розвитку інноваційної діяльності у галузі. Попри значно нижчу інноваційну активність у вітчизняному машинобудуванні порівняно з розвиненими країнами світу показники його інноваційного розвитку є найкращими серед усіх галузей української промисловості. Частка інноваційно-активних підприємств у галузі у 2012 р. становила 24,7 %. Водночас загрозу для нарощування інноваційного потенціалу у машинобудуванні становить скорочення загального обсягу наукових та науково-технічних робіт, виконаних власними силами наукових організацій галузі, з 3,2 млрд грн у 2011 р. до 1,8 млрд грн у 2012 р. [8].

Важливим джерелом залучення інвестицій у машинобудування є прямі іноземні інвестиції. За обсягами накопичених прямих іноземних інвестицій машинобудування посідає друге місце у світі серед видів промислової діяльності (на першому місці – видобувна промисловість). Проте в Україні обсяг накопичених прямих іноземних інвестицій у машинобудування залишається вкрай незначним, і на початок 2014 р. він зріс лише на 0,3 % порівняно з початком 2010 р. (рис. 7). У накопичених обсягах прямих іноземних інвестицій станом на кінець 2013 р. найбільшими є частки Кіпру (24 %), Кореї (13,6 %) та Німеччини (10,1 %) [8].

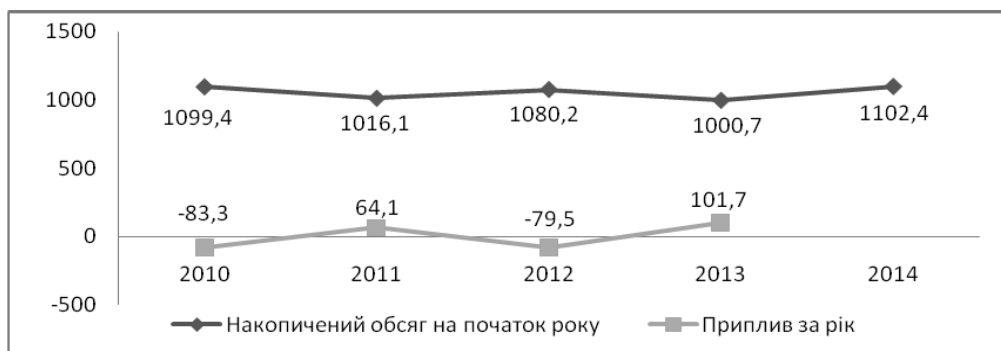


Рис. 7. Динаміка прямих іноземних інвестицій у машинобудівну промисловість (авторська розробка на основі інформації, наданої Державним комітетом статистики України [4])

Зважаючи на несприятливий інвестиційний клімат та умови ведення бізнесу в Україні [5], іноземні компанії надають перевагу імпорту в Україну готової машинобудівної продукції завдяки розвитку дистриб'юторських мереж. Приклади перенесення іноземними компаніями виробництва в Україну є нечисленними. Так, в автомобільному сегменті найбільшим в Україні виробником автотранспортних засобів є ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод». Завдяки залученню корейських інвестицій налагоджено повний цикл виробництва автомобілів «Lanos», «Sens», «Chance», «Forza», «Vida», автобусів «A07» та «A10», а також вантажних автомобілів на базі шасі «ТАТА». ПрАТ «Єврокар» завдяки залученню польських інвестицій вдалося налагодити виробництво в Україні всього модельного ряду марки «Skoda».

Отже, серед ключових проблем, які перешкоджають ефективному розвитку вітчизняного машинобудування та створенню мультиплікативного ефекту для інших галузей української промисловості варто виокремити такі:

- зниження інноваційної активності через відсутність фінансових механізмів та інструментів, що створюють зацікавленість в інноваціях;
- недостатність обігових коштів, незадовільний рівень кредитування підприємств;
- обмеженість внутрішнього попиту на вітчизняну продукцію машинобудування;
- відсутність дієвої державної підтримки;
- тіньові механізми господарювання;
- підвищення зношеності основних фондів;
- скорочення кількості працівників та відсутність моральної та матеріальної мотивації.

Всі ці причини призвели до погіршення показників ефективності функціонування машинобудівних підприємств, зниження показників їхнього фінансового стану господарювання.

Тому для ефективної діяльності машинобудівної галузі управлінській ланці підприємств потрібно своєчасно та конструктивно реагувати на зміни, що загрожують його успішному функціонуванню, прагнути так налаштувати свій внутрішній економічний механізм, щоб і в умовах суспільних та економічних ризиків діяльність підприємства була ефективною. Адже саме від роботи внутрішнього механізму підприємства залежатимуть показники всієї роботи підприємства загалом, і машинобудівної галузі зокрема. Оскільки машинобудівні підприємства є наукомісткими, то без максимальної підтримки

держави, стабільного їхнього функціонування годі чекати. Особливу увагу варто звернути на підприємства оборонної галузі, яка може стати базою для зростання інших підгалузей машинобудування та промисловості. Синергія ефективних макроекономічних механізмів господарювання на рівні держави та внутрішньогосподарських механізмів на рівні підприємства, подолання корупції в державі і політична воля керівників держави до проведення ефективних реформ дасть можливість повернути довіру інвесторів, допомоги яких дуже бракує українським машинобудівним підприємствам.

1. *Барташевська Ю.М.* Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // *Європейський вектор економічного розвитку*. — 2010. — № 1. — С. 19–25; 2. *Данилишин Б.* Машинобудування відновлює свої позиції // *Урядовий кур'єр*. — 2009. — № 194 — С. 4.; 3. Державна митна служба України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://arc.customs.gov.ua/dmsu/control/uk/index>; 4. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>; 5. *Дзюба М.І.* Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках [Електронний ресурс] / М.І. Дзюба. — Режим доступу: <http://mev-hnv.at.ua/Load>; 6. *Карачина Н.П.* Машинобудування України: сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку за умов економічної кризи [Електронний ресурс] / Н.П. Карачина. — Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/2881/1/11.pdf>; 7. Машинобудування України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua>; 8. *Петришин Н.Я.* Система стратегічних показників діяльності машинобудівних підприємств / Н.Я. Петришин // *Регіональна економіка*. — 2008. — № 4. — С. 173–184; 9. *Старченко Г.В.* Системний аналіз стану, тенденцій розвитку управління якістю організаційних проектів підприємств національної економіки / Г.В. Старченко, Л.С. Ладонько // *Серія 1. Економіка: зб. наук. пр.* — Чернівці: ЧДІЕУ, 2011. — № 1 (9). — С. 130–138; 10. *Юдін М.А.* Українське машинобудування: основні тенденції та пріоритетні напрямки розвитку / М.А. Юдін // *Бізнесінформ*. — 2012. — № 2.

УДК 65.012.4..65.016.7..621(477)