

УДК 334.716

Равлик Н. В.

*аспірант,**Тернопільський національний технічний університет*

ОЦІНКА РЕАЛЬНОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ НА ЗОВНІШНІХ ТА ВНУТРІШНІХ РИНКАХ

У статті досліджено сучасний стан машинобудівних підприємств України. Показано, що в переважній більшості українські машинобудівні підприємства мають низьку конкурентоспроможність як на внутрішніх, так і зовнішніх ринках. Розглянуто основні пріоритетні види продукції машинобудування. Запропоновано рекомендації щодо покращення стану машинобудування та виходу на зовнішні ринки.

Ключові слова: машинобудування, конкурентоспроможність, промисловість, галузева структура.

Постановка проблеми. Промислове виробництво формує собою єдину систему взаємопов'язаних комплексів, галузей та сфер, кожна із яких перебуває у тісній залежності від іншої. Відповідно до цього, діяльність в одній сфері здатна сприяти покращенню економічного становища в іншій. Серед галузей промисловості із найбільш позитивним впливом на інші підгалузі, особливо виділяється машинобудування. Виробництво машин, окрім власної привабливості та значимості, формує основу для ефективної господарської діяльності інших секторів економіки, за рахунок забезпечення їх машинами, обладнанням, інструментами, одним словом, активною частиною основних засобів. В контексті цього відмітимо, що ефективність та конкурентоспроможність промисловості залежить від її фондоозброєності, яка характеризується не лише кількісними показниками (ступінь забезпеченості основними засобами), але й якісними – відповідність технічних параметрів продукції вимогам часу та технологічним укладам економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізом розвитку та стану машинобудівної галузі займається велика кількість вітчизняних вчених: Захаркіна Л. С., Колісник М. К., Данилишин Б. М., Телетов О. С., Провозін М. В., Панченко В. П. та інші. Однак, зважаючи на постійну динаміку та зміни у машинобудуванні, та постійне

виникнення нових проблем, залишаються невирішеними питання сучасного стану машинобудівних підприємств України та факторів, що призвели до нього.

Формування цілей статті. Для подальшого інтенсивного розвитку всієї промисловості необхідно забезпечити достатньо високий рівень діяльності машинобудівної галузі. Отже, першою чергою, важливо зробити аналіз стану підприємств машинобудування, а вже тоді визначити можливі шляхи покращання ситуації. Оскільки при прийнятті рішень передусім необхідно визначити майбутній стан.

Виклад основного матеріалу. За словами Л. С. Захаркіної: «трансформація економічної системи України в контексті євроінтеграційних прагнень, вступу до СОТ, вимагає підвищення рівня конкурентоспроможності всіх її галузей, як на процесному, так і на продуктовому рівнях. У цьому контексті особливо важливим є розвиток інноваційної складової машинобудівної галузі, яка є базовою для забезпечення засобами виробництва промисловості в цілому» [1, с. 98].

Традиційно підприємства машинобудівного комплексу забезпечують технічне переозброєння господарства, задовольняють споживчий попит населення на різноманітні апарати та прилади побутового призначення, створюють основу економічного та оборонного потенціалу країни. Машинобудування постачає всім галузям економіки машини, обладнання та інструменти, займається виробництвом різноманітних технічних, побутових приладів, предметів споживання тощо.

У розвинутих країнах машинобудування належить до найважливіших галузей промисловості та є пріоритетною, бо має вплив на ефективність та продуктивність всіх сфер економічної діяльності країни. Постійний розвиток машинобудівного комплексу забезпечує рентабельність та конкурентоздатність товарів та послуг на ринку, зростання матеріального та інтелектуального рівня населення, що сприяє підвищенню рівня розвитку економіки окремих регіонів та, зокрема, держави [2, с. 163]. Як наслідок, в розвинутих країнах виробляється близько 80% машинобудівної продукції. Серед абсолютних лідерів у машинобудівному виробництві США, Китай, Японія, Німеччина (табл. 1).

Лідирують також Франція, Великобританія, Італія, Канада, Корея. Ці країни здатні самостійно виробляти практично усі види машин, обладнання і металовиробів. Деякі країни Східної і Західної Європи, Бразилія, Індія, Сінгапур випускають лише окремі види машинобудівної продукції, хоч і на досить високому рівні. У цій групі до початку 90-х років минулого століття фактично перебула і Україна. Станом на 1990 рік

машинобудування було провідною галуззю її економіки. Кількість працівників, зайнятих у галузі, становила близько 28% від загальної кількості працюючих у країні. В 1990 році частка продукції машинобудування становила 32% ВВП. Однак на сьогодні зменшення масштабів вітчизняного машинобудування йде паралельно з його науково-технічною деградацією.

Таблиця 1

Провідні галузі машинобудування у світі

| Регіон світу | Провідні галузі машинобудування | Країни-лідери | Відсоток у світовому машинобудуванні |
|---------------------------------|---|--|--------------------------------------|
| Північна Америка | Автомобілебудування, радіоелектроніка, аерокосмічна, електротехнічна промисловість | США, Канада | 25 |
| Західна Європа | Виробництво оптики, радіоелектроніки, електроніки, автомобілебудування, верстатобудування | Німеччина, Великобританія, Франція, Італія | 30 |
| Південно-Східна і Східна Азія | Транспортне машинобудування, електроніка, робототехніка, суднобудування | Японія, Китай, Корея | 25 |
| Країни пострадянського простору | Сільськогосподарське, важке, транспортне автомобілебудування | Росія, Україна | 10 |
| Інші країни | Не набули достатнього розвитку | Бразилія, Індія | 10 |

Джерело: сформовано автором на основі [4]

Наукові дослідження та дослідно-конструкторські роботи у вітчизняному машинобудуванні фактично не ведуться. Щорічно на НДДКР у галузі машинобудування в США витрачається в середньому 2-2,5% від ВВП, в країнах Євросоюзу – 3% ВВП, а в Україні – менше 0,1% ВВП. Промисловий пріоритет змістився від випуску складних станків і агрегатів до виробництва продукції нижчих рівнів [4, с. 78].

В загальному, за даними Конференції торгівлі і розвитку при ООН (United Nation Conference on Trade and Development – UNCTAD) обсяг світової торгівлі машинобудівною продукцією постійно зростає (табл.2). Це стосується усіх груп товарів, які в межах статистики UNCTAD подаються за системою міжнародної торгової класифікації (System of International Trade Classification – SITC). Так, в межах

релевантної інформації, з 1995 року ріст обсягів міжнародної торгівлі продукцією машинобудування становив 313%. Найбільше зростання стосувалося телекомунікаційних та звукозаписувальних пристроїв (375%), електрообладнання та апаратури (341%), енергогенеруючих машин та обладнання (335%) та «іншого промислового устаткування і запчастин» (331%). У порівнянні із 2011 роком зростання місткості ринку машинобудівної продукції було незначним. Найвагомим було збільшення обсягів міжнародної торгівлі електрообладнанням, апаратурою і технікою. За трьома групами товарів відбулося скорочення: спецтехніка, металообробне обладнання, інше транспортне обладнання.

Таблиця 2

Обсяг товарообігу машинобудівної промисловості світу, млрд. дол. США

| Товари машинобудування за класифікацією SITC | 1995 | 2000 | 2011 | 2012 | 2013 | 2013 р. до 1995 р., % | 2013 р. до 2011 р., % |
|---|------|------|------|------|------|-----------------------|-----------------------|
| Енергогенеруючі машини та обладнання | 119 | 159 | 390 | 393 | 399 | 335,0 | 102,3 |
| Спеціалізована техніка | 163 | 172 | 450 | 432 | 424 | 260,0 | 94,2 |
| Металообробне обладнання | 40 | 43 | 91 | 93 | 88 | 221,0 | 96,7 |
| Інше промислове устаткування і запчастини | 201 | 222 | 633 | 638 | 666 | 331,0 | 105,2 |
| Офісна техніка та машини для автоматичного оброблення даних | 248 | 378 | 593 | 598 | 630 | 254,0 | 106,2 |
| Телекомунікаційні та звукозаписувальні пристрої | 189 | 298 | 686 | 697 | 709 | 375,0 | 103,4 |
| Електрообладнання, апаратура і техніка | 431 | 637 | 1355 | 1366 | 1468 | 341,0 | 108,3 |
| Дорожні транспортні засоби | 434 | 553 | 1256 | 1276 | 1321 | 304,0 | 105,2 |
| Інше транспортне обладнання | 112 | 149 | 366 | 362 | 361 | 322,0 | 98,6 |
| Машинобудування, всього | 1938 | 2613 | 5821 | 5854 | 6066 | 313,0 | 104,2 |

Джерело: сформовано автором на основі даних United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD)[5].

З точки зору динаміки, відмітимо трансформацію географічної структури виробництва продукції машинобудування у світі (рис. 1). Так, у порівнянні із 1995 роком, відбулася зміна країни-лідера на ринку машинобудування. Ним став Китай із часткою ринку, рівною 17,0%. Ріст його частки ринку у порівнянні із 1995 роком склав 15,4%, що стало результатом вдалих економічних реформ та ефективної зовнішньоторговельної політики країни. Наслідком цього стало суттєве зменшення частки ринку машинобудівної продукції провідних країн середини 1990-х років. Так, найбільшим було зниження частки Японії – з 16,1% до 6,8% (з першого на четверте місце). Суттєвим було також зменшення частки США – з 14,5% до 8,8% (з другого на третє місце). Найменшим серед країн цієї групи було скорочення частки ринку Німеччини – з 12,4% до 11,3%, в результаті чого вони зайняли другу за обсягом частку ринку машинобудівної продукції після Китаю.

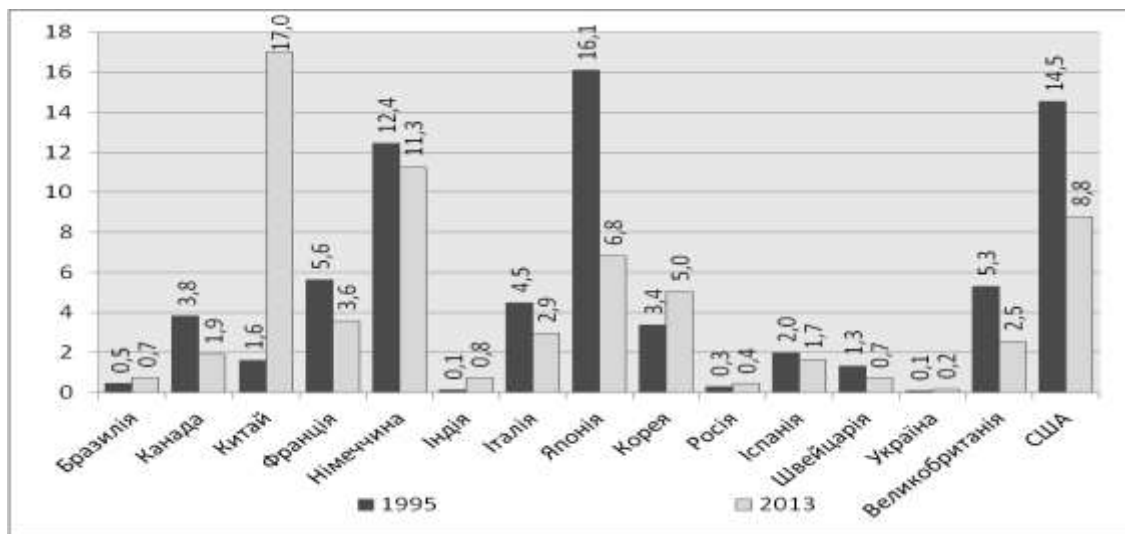


Рис. 1. Динаміка частки країн світу в експорті машинобудівної продукції, %

Джерело: сформовано автором на основі даних United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD)[5].

В умовах лібералізації та глобалізації економіки, що супроводжувалися масштабними трансформаціями організаційно-економічного механізму господарювання в Україні, машинобудування виявилось однією із галузей, які дуже сильно постраждали в процесі реформ. І, хоча, в окремих галузях нам вдалося зберегти виробничий потенціал, проте розірвання господарських зв'язків із іншими країнами – колишніми республіками СРСР, відсутність дієвої державної програми розвитку

машинобудування, слабкість регулятивних норм в питаннях захисту вітчизняних виробників від необґрунтованого імпорту машинобудівної продукції тощо обумовили значну втрату виробничого та наукового потенціалу галузі.

Як наслідок, на сьогодні у загальній структурі вітчизняного експорту машинобудування сягає лише 13-19%, а торговельний баланс є від'ємним практично по усіх групах товарів галузі (табл. 3).

Названі аспекти становища машинобудівної галузі промисловості України слугують вагомим доказом негативних тенденцій, що відбуваються. В сучасних умовах господарювання підприємства машинобудування змушені функціонувати в умовах жорсткої конкуренції з боку іноземних виробників і за умов відсутності розвинутих ринків збуту. В контексті цього, О. Телетов і М. Провозін стверджують, що у зв'язку із технологічною відсталістю галузі продукція українських виробників машинобудівної продукції в цілому, за виключенням окремих видів продукції, неконкурентоспроможна як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку [4, с. 78].

Таблиця 3

Питома вага продукції машинобудування у зовнішній торгівлі України, %

| Показник | 1995 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2013 р. до 1995 р., +- | 2013 р. до 2010 р., +- |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------------------------------|------------------------------|
| Питома вага експорту | 14,1 | 13,1 | 17,3 | 16,9 | 18,8 | 16,2 | 2,1 | -1,1 |
| Питома вага імпорту | 17,0 | 26,4 | 19,5 | 23,0 | 25,2 | 23,9 | 6,9 | 4,4 |

Джерело: сформовано автором на основі даних United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD)[5].

Результати дослідження конкурентоспроможності продукції машинобудування України за індексами відносних порівняльних переваг RCA (Relative Comparative Advantage Index), відносної експортної конкурентоспроможності RXA (Relative Export Advantage Index), відносної залежності від імпорту RMP (Relative Import Penetration Index) і відносних торговельних переваг RTA (Relative Trade Advantage Index) подані в таблиці 4.

Таблиця 4

Динаміка індексів конкурентоспроможності машинобудування України на зовнішньому ринку

| Індекси конкурентоспроможності | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2013 р. до 1995 р., +/- | 2013 р. до 2010 р., +/- |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------------|-------------------------|
| Індекс відносної експортної конкурентоспроможності – RХА | 0,374 | 0,301 | 0,349 | 0,513 | 0,532 | 0,592 | 0,503 | 0,129 | -0,011 |
| індекс відносних порівняльних переваг – RСА | -0,619 | -0,448 | -1,541 | -0,621 | -1,231 | -1,359 | -1,420 | -0,801 | -0,799 |
| індекс відносної залежності від імпорту – RMP | 0,461 | 0,434 | 0,706 | 0,568 | 0,709 | 0,771 | 0,721 | 0,260 | 0,154 |
| індекс відносних торговельних переваг – RТА | -0,088 | -0,134 | -0,357 | -0,054 | -0,177 | -0,179 | -0,219 | -0,131 | -0,164 |

Джерело: розраховано автором на основі даних United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD)[5].

Як бачимо, індекс відносної експортної конкурентоспроможності знаходиться в межах інтервалу [0; +1], що свідчить про відсутність конкурентних переваг галузі на зовнішніх ринках. Це підтверджується також від'ємними результатами індексу відносних порівняльних переваг. І хоча, негативні тенденції дещо зм'якшуються допустимим значенням індексу відносної залежності від імпорту, який не перевищує одиниці. Проте, на нашу думку, це в більшій мірі є наслідком протекціоністського захисту внутрішнього ринку, ніж реальною відсутністю такої залежності. Найбільш точним індикатором наявності конкурентних переваг країни чи галузі у торгівлі певною групою товарів є індекс відносних торговельних переваг, який у нашому випадку є від'ємним. В контексті наведеного, відмітимо негативну тенденцію усіх індексів, що слугує доказом того, що становище машинобудівної галузі поступово погіршується. Що вимагає вжиття комплексу заходів, спрямованих на її інноваційне оновлення.

В розрізі товарних груп машинобудівної продукції, за даними UNCTAD, відмітимо конкурентоспроможність України за виробництвом енергогенеруючих машин та обладнання та “іншого транспортного обладнання”. Про це, за даними 2013 року, свідчать показники відносної експортної конкурентоспроможності (1,246 та 2,430 відповідно), відносних порівняльних переваг (0,521 та 7,998 відповідно), відносних торговельних переваг (0,405 та 2,072 відповідно). Відмітимо також, що названі групи

товарів характеризуються позитивною динамікою показників конкурентоспроможності. Натомість по усіх інших, а також по машинобудуванню в цілому, спостерігається стійка негативна тенденція зниження конкурентоспроможності.

За роки незалежності темпи розвитку машинобудівного комплексу сповільнювалися за причини морального та фізичного зносу основних та оборотних засобів. Це призвело до того, що низька якість та собівартість виготовленої продукції робить товар на ринку не конкурентоздатним. Тому дослідження тенденцій розвитку, виявлення проблем та визначення перспектив для машинобудівного комплексу є досить актуальним, бо Україна з великим потенціалом природних та інтелектуальних ресурсів має займати перші місця серед країн-лідерів у сфері машинобудування. Галузева структура машинобудування України, незважаючи на проблеми перехідного періоду та системну структурну кризу, залишається достатньо різноманітною. Найбільш розвинуті його ланки – важке машинобудування, верстатобудування, приладобудування, радіотехнічне, транспортне, сільськогосподарське, та електротехнічне виробництво [3, с. 145].

Розміщення названих підгалузей за регіонами України та їх місце в структурі ВВП та експорту (табл. 5) характеризує ступінь диверсифікації виробництва машинобудування і формує передумови для виходу із кризової ситуації за умови прийняття ефективних заходів реформування галузі.

Таблиця 5

Пріоритетні види продукції машинобудування в Україні

| Регіон України | Пріоритетні види продукції машинобудування в Україні | Відсоток ВВП | Відсоток експорту |
|-------------------------|--|--------------|-------------------|
| Західний регіон | Верстатобудування, приладобудування, транспортне, радіотехнічне, машинобудування для харчової і нафтохімічної промисловості | 1,5 | 1,4 |
| Центральний регіон | Приладобудування, верста будування, хімічне, будівниче і дорожнє машинобудування, машинобудування для харчової промисловості | 3,3 | 3,5 |
| Північно-східний регіон | Хімічна, нафтохімічна, важка і аерокосмічна промисловість | 1,9 | 2,4 |
| Донбас і Придніпров'я | Металургійне, транспортне, гірничо-шахтне машинобудування, важкі верстати і преси, аерокосмічна промисловість | 2,7 | 3,0 |
| Причорноморський регіон | Суднобудування, верстатобудування, транспортне, будівниче, дорожнє, сільськогосподарське машинобудування, | 1,6 | 1,7 |

| | | | |
|---------|--|---|-------|
| | приладобудування | | |
| Україна | Важке, машинобудування, приладобудування | сільськогосподарське верстатобудування, | 11 12 |

Джерело: сформовано автором на основі [4]

В контексті наведеного, відмітимо, що західний регіон України вносить найменший вклад у загальне виробництво продукції машинобудування України. В той же час, зважаючи на застарілість основних засобів машинобудівних підприємств і потребу в їх загальному оновленні, цілеспрямовані заходи, спрямовані на найменш громіздкий сегмент галузі, розташований саме в західній Україні, дозволять отримати найшвидший ефект в умовах за діяння найменших ресурсів.

Питома вага машинобудування в створенні продукції промисловості в Україні та областях західної України подана на рисунку 2.

Як бачимо, в цілому по Україні питома вага машинобудування не перевищує 11%. В тих же межах перебуває машинобудування в більшості областей західного регіону України (Івано-Франківській, Львівській, Рівненській, Тернопільській і, значною мірою, Чернівецькій). Вагомішу роль машинобудування відіграє у Волинській (більше 14%) і Закарпатській (більше 45%) областях.

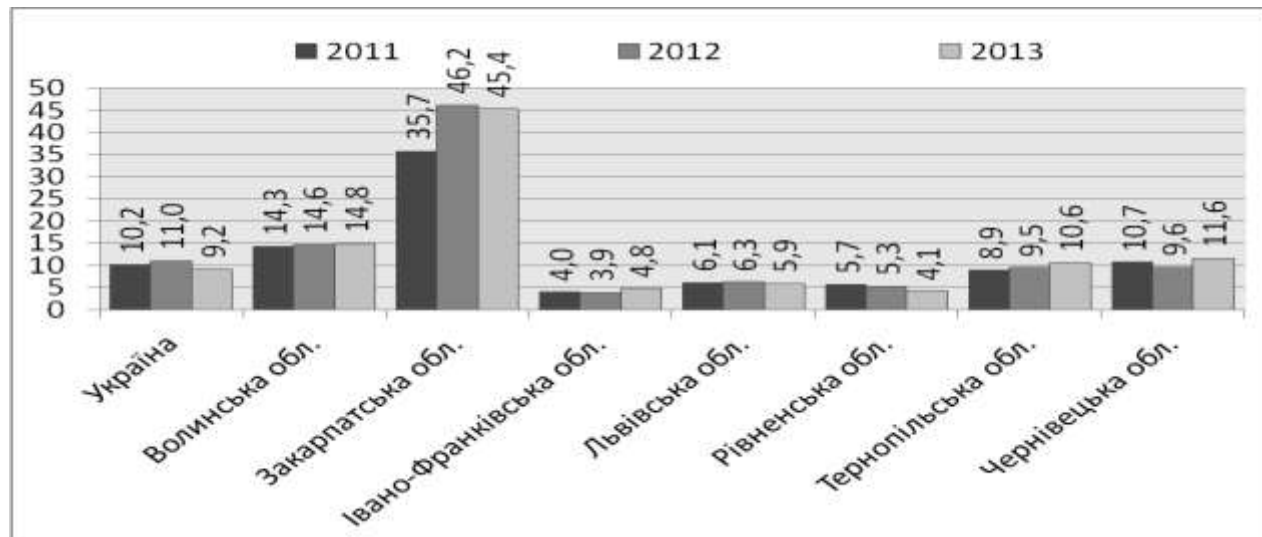


Рис. 2. Питома вага машинобудування в створенні продукції промисловості України та її західних регіонів

Джерело: Сформовано автором за даними Державної служби статистики України [6].

Зростання частки машинобудування в створенні продукції промисловості, яке спостерігається в ряді областей західного регіону є досить слабким і не здатним суттєво змінити ситуацію в галузі. В значній мірі це обумовлено також тим, що в розвинених

країнах частка машинобудування в структурі промислового виробництва становить 30-50%.

Основними рекомендаціями щодо покращення даної ситуації, яка склалась, машинобудівні підприємства повинні бути спрямовані на збільшення надходження фінансових ресурсів та зменшення поточних витрат та на зростання обсягів реалізації продукції. Увагу слід приділити розвитку наукоємних та високотехнологічних виробництв. Результатом цього може стати зниження матеріалоємності продукції, що приведе до покращення якості та виходу виробництва на новий рівень, та дозволить зайняти нові ніші на світовому ринку. Адже, для успішного розвитку машинобудування в Україні необхідно підтримувати конкурентоспроможність продукції на світовому ринку. Для цього необхідно забезпечити високу якість продукції, її надійність довговічність та відповідність екологічним вимогам, що потребує великих інвестиційних вливань у наукове забезпечення та оновлення технологічного парку виробництва.

Висновки. Таким чином, машинобудівна промисловість України є важливою галуззю економіки, від стану якої залежить забезпечення підприємств інших секторів значною частиною основних засобів. Внаслідок структурних трансформацій, що наклалися на загальносвітові тенденції лібералізації та глобалізації світової економіки, машинобудування України суттєво погіршило показники своєї діяльності, що, в найбільшій мірі, виразилося у падінні показників конкурентоспроможності на світових ринках. Не зважаючи на негативні тенденції, досліджувана галузь залишається досить комплексною і багатогранною із більш-менш пропорційним розміщенням виробничих потужностей в межах України. В контексті цього, суттєвий науковий інтерес складає машинобудівна промисловість західного регіону України, яка характеризується значною диверсифікованістю і, зважаючи на найменші в масштабах країни потужності, може в найменші строки і з найменшими витратами, ресурсами, бути реформованою на інноваційній основі.

Список використаної літератури

1. Захаркіна Л. С. Інноваційна діяльність машинобудівних підприємств / Л. С. Захаркіна // Міжнародна стратегія економічного розвитку регіону: тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (Суми, 6-7 травня 2010 року) / Редкол.: О. В. Прокопенко та ін. – Суми: СумДУ, 2010. – С. 98-99.

2. Колісник М. К. Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції // М. К. Колісник К. Е. Сміх // Регіон. економіка. – 2008. – № 4. – С. 163-173. – Бібліогр.: 11 назв. – укр.
3. Данилишин Б. М. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи: [Монографія] / Під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б. М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ "Вид-во "Аспект-Поліграф", 2007. – 308 с.
4. Телетов О. С. Провозін М. В. Впровадження інновацій в організацію міського транспорту // Тези доповідей н-т конференції викладачів, співробітників, аспірантів і студентів у Зб. "Економічні проблеми сталого розвитку". Суми, Вид-во СумДУ, 2009. – С. 78-79.
5. United Nations Conference on Trade and Development/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://unctadstat.unctad.org>
6. Економічна статистика // Державна служба статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

РАВЛИК Н. В. ОЦЕНКА РЕАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ НА ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ РЫНКАХ

В статье исследовано современное состояние машиностроительных предприятий Украины. Показано, что в подавляющем большинстве украинские машиностроительные предприятия имеют низкую конкурентоспособность как на внутренних, так и внешних рынках. Рассмотрены основные приоритетные виды продукции машиностроения. Предложены рекомендации по улучшению состояния машиностроения и выхода на внешние рынки.

Ключевые слова: машиностроение, конкурентоспособность, промышленность, отраслевая структура.

RAVLYK N. V. EVALUATION OF REAL ENGINEERING INDUSTRY OF UKRAINE FOR EXTERNAL AND INTERNAL MARKET

This article explores the current state of the machine-building enterprises of Ukraine. It is shown that the vast majority of Ukrainian machine-building enterprises with low

competitiveness both in domestic and foreign markets. The main priority types of machinery. The recommendations for the improvement of engineering and access to foreign markets.

Keywords: engineering, competitive, industry, industrial structure.