

Гурочкіна В.В., Менчинська О.М.

ІНТЕГРАЦІЙНІ ВИРОБНИЧІ ЛАНЦЮГИ ТА МІСЦЕ УКРАЇНСЬКОГО МАШИНОБУДУВАННЯ В МІЖНАРОДНИХ РЕЙТИНГАХ

У статті досліджено теоретичну сутність інтегрованих виробничо-технологічних ланцюгів, їх форми виробництва в українському машинобудуванні. Розглянуто показники обсягів випуску та види світового та українського автомобілебудування, місце України у міжнародних рейтингах автомобільної промисловості. Досліджено ресурсну спроможність у виробничо-технологічних ланцюгах автомобілебудування та покриття імпорту національною продукцією у проміжному споживанні.

***Ключові слова:** інтеграція, додана вартість, виробничий ланцюг, локалізація виробництва, імпортозалежність, машинобудування, автомобілебудування.*

Гурочкина В.В., Менчинская Е.Н.

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ЦЕПИ И МЕСТО УКРАИНСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОМ РЕЙТИНГЕ

В статье исследовано теоретическую сущность интегрированных производственно-технологических цепей, их формы производства в украинском машиностроении. Рассмотрены показатели объемов выпуска и виды мирового и украинского автомобилестроения, место Украины в международных рейтингах автомобильной промышленности. Исследована ресурсная способность в производственно-технологических цепях автомобилестроения и покрытия импорта национальной продукцией в промежуточном потреблении.

***Ключевые слова:** интеграция, добавленная стоимость, производственная цепочка, локализация производства, импортозависимость, машиностроения, автомобилестроения.*

Hurochkina V.V., Menchinskaya E.N.

INTEGRATION PRODUCTION CHAINS AND PLACE OF UKRAINIAN MECHANICAL ENGINEERING IN INTERNATIONAL RATING

The article investigates the theoretical essence of integrated production and technological chains, their forms of production in Ukrainian engineering. The indicators of production volumes and types of world and Ukrainian automotive industry, the place of Ukraine in the international automotive industry ratings are considered. The resource capacity in the production and technological chains of the automotive industry and the coverage of imports with national products in intermediate consumption is investigated.

Keywords: integration, value added, production chain, localization of production, import dependence, engineering, automotive.

Постанова проблеми. Новий тип економіки формується на основі інтелектуального, інституційного, професійного потенціалів суспільства. Інноваційна економіка залежить від здатності економік країн світу витримати жорстку організаційну та технологічну конкуренцію, яка базується на інноваціях. Процеси становлення нової економіки та поглиблення структурної взаємозалежності країн світової економіки невід’ємно пов’язані з міжнародною фрагментацією виробництва. Рушійною силою міжнародної фрагментації виробництва є регіоналізація, яка є результатом взаємодії виробничих зв’язків у економічний простір, що супроводжується формуванням союзів, блоків, стратегічних альянсів, кластерів на певній території. Однією з важливих тенденцій розвитку нової економіки та її регіоналізації є формування інноваційної моделі співробітництва між бізнес-партнерами та домінування в сучасному виробництві складної системи виробничих зв’язків. Кожна одиниця системи виробничих зв’язків спеціалізується на певному етапі інтегрованого виробничо-технологічного ланцюга або міжнародної виробничої мережі, саме це і актуалізує обрану тему наукової статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні аспекти функціонування виробничих систем та оцінювання ефективності досліджували такі зарубіжні вчені як: А.Н. Асаул, Р. Бамбер, Р. Е. Болдвін, М. Портер, П. Хармон, А. Цалгадіду К. Фернандез-Старк. Значна увага приділялась питанням кластеризації та становленню інноваційної моделі співробітництва та інтегрованим виробничо-технологічним ланцюгам вітчизняними науковцями: В.М. Геєц, М. П. Войнаренко, Л.А. Богатчик, О.М. Полінкевич, В.П. Семиноженко, В.В. Гурочкіна, І.Й. Гладій, І. Я. Зварич.

Мета статті. Дослідити процеси інтеграції виробничо-технологічного ланцюга на підприємствах промисловості та визначити місце України у міжнародних рейтингах. Для реалізації поставленої мети перед авторами поставлені наступні завдання: визначити теоретичну сутність ланцюга доданої вартості та бізнес-процесів; оцінити обсяги споживання імпорту та національних ресурсів у випуску продукції промисловості; визначити місце українського машинобудування у міжнародній виробничій мережі.

Виклад основного матеріалу. Глобальні виробничі бізнес-процеси у світовій та вітчизняній економіці відіграють вирішальну роль при формуванні ланцюгів доданої вартості. В Україні набуває особливого значення інтеграція виробничих ланцюгів, що характеризується кооперуванням виробництва, міжгалузевими та внутрішньогалузевими зв'язками. Враховуючи інтелектуальний потенціал нашої країни, особливістю розвитку вітчизняної промисловості є домінування інтеграційних бізнес-процесів в автомобілебудуванні та впровадження процесних інновацій при випуску транспортних засобів. Інтеграційні бізнес-процеси формують ланцюги доданої вартості із здійсненням крупновузлового та дрібновузлового технологічного метода виробництва. Результатом такої імплементації міжнародної фрагментації виробництва є зниження собівартості продукції, створення системи економічного захисту та гнучкості реагування на зміни ринкової кон'юнктури, оптимізація зайнятості населення, інтенсифікація використання чинників виробництва, контроль над вмістом імпорту в експорті країн та

ступенева відмінність фрагментації виробництва за регіональним аспектом та ін.

Інтеграційні виробничо-технологічні ланцюги поступово розширюються з виробничої сфери до системних процесів у маркетингу, науково-технічній діяльності, фінансовому забезпеченні, збутовому процесі та сервісній діяльності. Позитивною характеристикою вищезазначеного є набуття безцінного досвіду в системному управлінні бізнес-процесами та реалізації процесних інновацій на підприємствах машинобудування.

Проблемам аналізу ефективності функціонування виробничих систем та утворення в них виробничо-технологічних ланцюгів із подальшим формуванням союзів, об'єднань, кластерів приділено увагу в працях провідних зарубіжних та вітчизняних науковців.

Вперше поняття ланцюга (вартості, цінності) представив Porter (1985) у своїй книзі «Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance». Автор відомого бестселера визначив, що модель ланцюга вартості базується на цінності, за яку споживач готовий заплатити запитувану ціну. Крім того він зазначив, що «основа конкурентних переваг формується шляхом налаштування різних видів діяльності з різною ефективністю» [13].

Безперечно, наявність промислових ланцюгів в країнах, що розвиваються, має вагомий вплив на функціонування економічної системи в цілому та кожного суб'єкта підприємницької діяльності зокрема. Так, зарубіжні науковці Tiit Elenurm and Ruth Alas (2008) у статті «Impact of joining the European Union on competitive advantage according to the position of the company in the value chain» опікуються роллю конкурентних переваг, які набуваються при різних сценаріях розвитку ланцюга доданої вартості підприємства в процесі інтернаціоналізації та їх адаптації до змін, пов'язаних з членством в ЄС. Автори розглядають наукову проблематику на прикладі Естонії. У роботі деталізовано вплив інтеграційних бізнес-

процесів у ланцюгах доданої вартості ЄС на естонські підприємства, тих що відіграють важливу роль всередині ринку Естонії та за його межами, у порівнянні з тими підприємствами, що мають слабші позиції [14].

Наукові дослідження у напрямку визначення рівня вагомості та доцільності створення ланцюга доданої вартості на міжнародному ринку поступово набирає популярності, так як дана система інтегрованих бізнес-процесів є основою розвитку екологічної економіки. Так, Anja C. Fasse, Ulrike Grote and Etti Winter (2011) охарактеризували розуміння того, що таке ланцюг доданої вартості, що він включає, і як застосовувати його при змінних обставинах із врахуванням часового лагу. Науковці довели, що просторовий діапазон значень ланцюгів розширюються під впливом процесу інтернаціоналізації і глобалізації. Крім того, відбувається посилення впливу інтеграційних бізнес-процесів на навколишнє середовище, тому вимагає впровадження додаткових методів оцінювання екологічних витрат і вигод. Наостаннє, автори пропонують використовувати методи екологічної оцінки функціонування ланцюга соціально-економічної цінності, таких як аналіз стійкості або витрат і аналіз ефективності програм сертифікації. Такий комплексний підхід до оцінювання дає можливість якісно аналізувати та знайти відповіді на проблемні питання формування екологічної економіки [12].

У царині української науки проведено ґрунтовне дослідження М. Войнаренка та Л. Богатчик (2014) [2] наукові дослідження бізнес-процесів кластеризації на основі інноваційної моделі співробітництва, їх становленню та використанню при цьому кластерного інструментарію із застосування економіко-математичних моделей, що мають на меті розробку субрегіональних стратегій підвищення конкурентоспроможності економіки регіонів. Історичні віхи вирішення проблем реформування економіки України і її регіонів на засадах кластерних технологій приділена значна увага у працях вітчизняного вченого М. Войнаренка (2000), автор визначив, що «кластери – це територіально-галузеві добровільні

об'єднання підприємств, які тісно співпрацюють з науковими установами та органами місцевої влади, з метою підвищення конкурентоспроможності власної продукції та економічного зростання регіону» [3].

Поступове заміщення глобальними виробничими системами транснаціональні корпорації на світовому ринку характеризує стійка конкурентна перевага промислової організації із посиленням лібералізації політики, швидкого освоєння комунікацій, технологій та поглинання інформації. На сучасному етапі розвитку міжнародних виробничих систем (мереж) та інтеграційні виробничо-технологічні ланцюги невід'ємно пов'язані із терміном ланцюг накопичення вартості (value chain), так як здебільшого застосовується при визначенні комплексу дій, що здійснюються завдяки великій кількості операцій та динамічних конфігурацій.

Взаємоповага, лідерство, сумісна культура і співпраця, відповідальність перед зобов'язаннями та ефективність бізнес-операцій – це комплекс характеристик суб'єктів господарювання в інтеграційних виробничо-технологічних ланцюга створення вартості. Така сьогодні філософія бізнесу при формуванні стратегій розвитку та оптимізаційними процесами. Стратегічною метою оптимізації бізнес-процесів із постачальниками товарів та послуг, партнерами по збуту є усунення виникнення втрат часу у технологічному процесі та відходів виробництва. Передумовою формування інтегрованого виробничо-технологічного ланцюга є глибоке переосмислення діяльності як сукупності ділових операцій та бізнес-процесів шляхом зміни структур корпорації в сучасному бізнесі.

Інтеграційний виробничо-технологічний ланцюг охоплює процеси від самого початку, видобутку сировини до виходу на ринок продукції та його сервісного обслуговування. Впорядкування та координування інтеграційних процесів зумовлене наявними можливостями взаємовигоди учасників, що і є основою розвитку нової економіки. Слід зазначити, що за видами економічної

діяльності найбільша частка інтеграційних виробничо-технологічних ланцюгів в Україні припадає на галузі машинобудування, агропромисловий комплекс, харчову промисловість та ІТ-технології.

Особливої уваги заслуговує галузь машинобудування та її підгалузь автомобілебудування, так як найбільша частка українського виробництва транспортних засобів випускається методом складання окремих агрегатів, вузлів і деталей, для однієї складальної одиниці техніки. Така форма виробництва характеризує виробничі інтеграційні процеси або виробничо-технологічні ланцюги. Форми складання поділяються за видами на крупновузлове (Semi knock down, SKD), дрібновузлове (Medium knock down, MKD) та мікротовузлове (Completely knock down, CKD). В Україні випуск транспортних засобів здійснюється крупновузловим (SKD) та дрібновузловим (MKD) технологічним способом виробництва.

Інтегрований виробничо-технологічний ланцюг має вертикальні послідовні дії у процесі постачання, споживання і обслуговування. Він має на меті оптимізацію процесів та охоплює переробну, виробничу, маркетингову, науково-технічну, фінансову, збутову, сервісну діяльність та ІТ-забезпечення. В результаті на виході є економічно вигідні умови для виробництва продукції, управління процесами, регулювання термінів виконання та поставок, реалізація ефективного використання виробничих потужностей та оцінювання кінцевих результатів.

Для реалізації впровадження інтегрованих ланцюгів необхідною інституціональною зміною в сучасних умовах є впровадження механізмів регулювання міжгалузевих відносин як центральної складової системи економічних відносин. В Україні існує тенденція розбалансування міжгалузевих економічних відносин і наростає диспаритет внаслідок безсистемних трансформацій у вітчизняному машинобудуванні.

Як наслідок, підприємства все більше інтегруються в ланцюги шляхом реструктуризації, та переходять з ієрархічної - з акцентом на управління, до горизонтальної організації, побудованої навколо бізнес-процесів, командної

роботи бізнес-груп та розширення можливостей потенціалу структурних підрозділів.

За даними Світової асоціації виробників автотранспортних засобів світовий обсяг виробництва автотранспортних засобів у 2017 році склав 97,30 млн.од., у тому числі легкових автомобілів 73,45 млн.од. та комерційних транспортних засобів 23,84 млн.од. Обсяги виробництва легкових автомобілів та комерційних транспортних засобів у 2013-2017 році мають наступну характеристику: першим у рейтингу за 2017 рік є Китай 29,01 млн. од., за ним такі країни США 11,18 млн. од., Японія 9,69 млн од., Німеччина 5,64 млн од., Індія 4,78 млн од., Південна Корея 4,11 млн од, Мексика 4,06 млн од, Іспанія 2,84 млн од, Бразилія 2,69 млн од, Франція 2,22 млн од. Серед 40 країн світу за цим рейтингом Україна займає останню позицію за обсягом виробництва легкового та комерційного транспорту 9,54 тис од. [5]. Динаміка показників обсягів виробництва автотранспортних засобів у світі за 2013-2017 рр. зображена на рис 1.

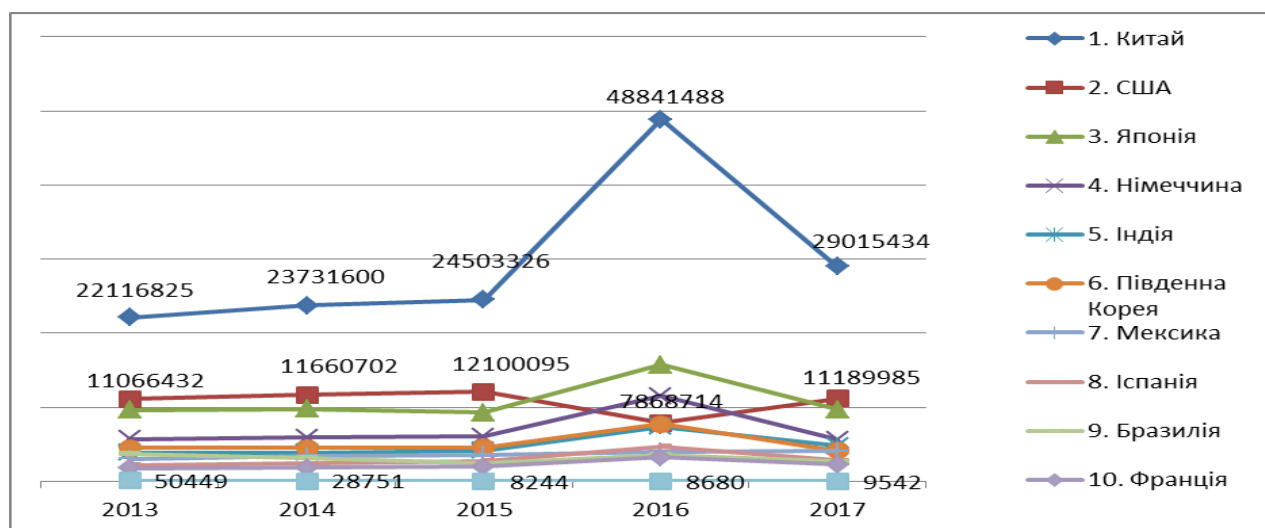


Рис. 1. Динаміка обсягів виробництва автотранспортних засобів у світі за 2013-2017 рр.

Джерело: сформовано авторами за даними [5].

Динаміка обсягів виробництва автомобілів в Україні за видами у продовж останніх п'ять років характеризується зменшенням привабливості українського автомобілебудування. У 2017 році відбулось стрімке зменшення обсягів

виробництва у порівнянні із 2014 р. коли показник складав 45758 тис од.(легкових автомобілів) та 4691 тис. од. (комерційних), а у 2017 році стало 7296 тис.од.(легкових автомобілів) та 2246 (комерційних). Тобто обсяг зменшився на 40,9 тис.од. та найбільша частина припадає на саме на легкові автомобілі.

На рис. 2. зображено обсяги виробництва автомобілів в Україні за видами за останні п'ять років.

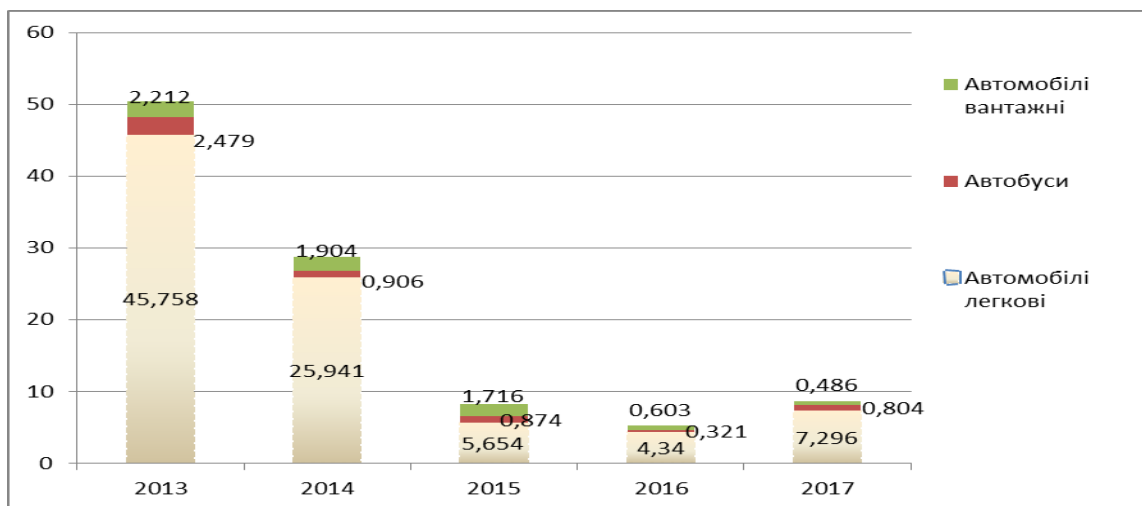


Рис. 2. Обсяги виробництва автомобілів в Україні за видами.

Побудовано авторами за даними [1]

Джерело: сформовано авторами за даними [5].

У 2016 році легкових автомобілів випущено 4,34 тис. од., автобусів 0,874 тис. од., а вантажівок 0,603 тис.од. у порівнянні із 2013 роком та попередніми роками, це найменші показники (відбулось скорочення у 10 раз). Тут вже автомобілебудування стикнулось із вкрай важкою задачею – військові дії на Сході України, при якій відбулась потреба військової техніки та транспорту. Лише у 2017 році спостерігаємо збільшення показників обсягу виробництва на 63,11 % у порівнянні із минулорічним.

Спостерігається зниження попиту на українські автомобілі та зменшення привабливості через витіснення їх імпортними авто. Така тенденція спостерігається майже за всіма видами економічної діяльності країни.

Розглядаючи тенденції структури українського автомобілебудування, слід зазначити, що відбувається посилення споживчого попиту на виробництво

автобусів та збільшення експортного потенціалу даного виду виробництва. Структура обсягів виробництва автомобілів в Україні за видами визначена у табл. 1.

Таблиця 1

Структура обсягів виробництва автомобілів в Україні за видами

Види автомобілів	2013	2014	2015	2016	2017	Відхилення 2017-2013, %
Автомобілі легкові, %	90,7	90,23	68,58	82,45	84,98	-5,72
Відхилення по роках,%		-0,47	-21,65	13,87	2,53	
Автобуси, %	4,91	3,15	10,6	6,1	9,36	4,45
Відхилення по роках,%		-1,76	7,45	-4,5	3,26	
Автомобілі вантажні, %	4,38	6,62	20,82	11,46	5,66	1,28
Відхилення по роках,%		2,24	14,2	-9,36	-5,8	
Всього	100	100	100	100	100	

Джерело: побудовано авторами за даними [1].

За даними таблиці спостерігається збільшення показників обсягу виробництва автобусів у 2017 році на 4,45% у порівнянні із 2013 роком.

Автомобілебудівні підприємства у пошуках іноземних інвестицій одні із перших в Україні почали формувати об'єднання та стратегічні альянси. Стратегічними партнерами автомобілебудівних підприємств стали західні компанії. Найбільша кількість спільних стратегічних проектів в Україні належить ПАТ «Запорізькому автомобілебудівному заводу». Підприємство є партнером DaimlerChrysler (Німеччина, США), Волзького автомобільного заводу (Росія) та GM «Opel» (Німеччина). Ексклюзивним виробником автомобілів марки ВАЗ в Україні став альянс корпорацій «Богдан» та «УкрАвто».

Найбільші стратегічні партнерства в машинобудуванні України та їх модельний ряд згруповано за даними офіційних сайтів українських автомобілебудівних компаній у табл. 2 [6-10].

Таблиця 2

Найбільші стратегічні партнерства в машинобудуванні України та їх модельний ряд*

Український учасник	Закордонний учасник	Економічні характеристики	Технологічний вид складання	Визначені моделі на виробництво
ПРАТ «Сврок ар»	Skoda, Audi, Seat	Чистий дохід 2550000 тис.грн., та 6145 од. автомобілів	Крупновузлове (SKD) і дрібноузлове (MKD)	Skoda Octavia, Octavia RS, 4x4, Fabia, Superb, Superb B8: Limo та Combi, Superb B8 4x4, Rapid, Space-back, Scout, Roomster, Yeti, Seat
	Volkswagen Group			Volkswagen Passat та Bora VW Golf та Polo
ПАТ АК «Богдан Моторс»	Kia Motors Corporation Hyundai	Чистий дохід 425893 тис.грн 3биток 1703,5 млн грн.	Крупновузлове (SKD) і дрібноузлове (MKD)	KIA SantaFe, Matrix, Accent, Tucson, Sonata, Elantra
	BA3			Богдан-2110 (Лада 2110) та інші
ТОВ «КРАСЗ» АИС	SsangYong Motor Company	Чистий дохід 1050000 тис.грн.	Крупновузлове (SKD)	SsangYong (Rexton, Kyron, Action, Korando)
	Zhejiang Geely Holding Group Co			Gelly
Корпорація «УкрАВТО» & ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод»	GM «Opel»	Чистий дохід 2500000 тис.грн	Крупновузлове (SKD) і дрібноузлове (MKD)	Opel Astra
	DaimlerChrysler			Mercedes
	Daewoo			Daewoo Lanos, Daewoo Sens
	Chery			Chery Acteco
	Ford			Forza
	Chevrolet			Vida
	Волзький автомобільний завод			BA3 093, 2109, 21099 Lada
	Kia Motors Corporation			KIA, KIA Sportage
ТОВ «Автомобільний завод «Віпос»	Audi AG	Завод закритий (стадія банкрутства)	Крупновузлове (SKD)	Audi
Закордонний учасник, що побудував виробничі потужності на українській території				
ТОВ «СЕ Борднетце-Україна» (з іноземними інвестиціями)	Sumitomo Electric Bordnetze	У 2015 році 459,7 млн грн.	-	Комплектуючі для Volkswagen Group
	Кромберг енд Шуберт Україна	Інвестиції 10 млн. євро.	-	Виробництво електропроводки для автомобілів Volkswagen, Mercedes і BMW
	Концерн Leoni	Інвестиції 65 млн. євро.	-	Кабельна продукція для автовиробників та GM «Opel»

Джерело: сформовано авторами за даними [6-10].

У сфері промислового виробництва спостерігається тенденція розвитку бізнес-процесів випереджаючого типу організаційної інфраструктури. Поступово зростає технологічна складність і багатоланковість промислового

виробництва, що призводить до перерозподілу основних і допоміжних складових бізнес-процесів на користь останніх, водночас, зростає вагомість підпроцесів створення доданої вартості в загальній сукупності реалізованих бізнес-підпроцесів (яка визначається через тривалість циклу, відносні втрати і інші коефіцієнти цінності складових процесу).

Загальною тенденцією в Україні є посилення залежності від імпорту, що набуває загрозливих масштабів. Така тенденція провокує перетікання капіталу із сфери виробництва у невиробничу сферу (послуг та торгівлю). Імпортна залежність у великих обсягах, безперечно, заважає розвитку промисловості. Сьогодні українська технологічна структура промисловості знаходиться лише на початковій стадії розвитку.

Сьогодні інтеграційні бізнес-процеси українського виробництва, які є продовженням світових виробничих ланцюгів, характеризуються посиленням рівня залежності вітчизняного машинобудування від імпортової сировини, матеріалів та комплектуючих, що є логічним.

Як зазначалось раніше «для розвитку української економіки, направленої на поліпшення міжнародної виробничої спеціалізації, необхідне послідовне скорочення частки експорту первинних ресурсів та енергоносіїв, з метою збільшення обсягів їх внутрішнього ефективного споживання з подальшим нарощуванням експорту продукції з високою часткою доданої вартості, наприклад продукції машинобудування. В результаті попит на існуючий виробничо-технологічний потенціал підвищиться, що дозволить створити перспективну технологічну структуру промисловості на основі освоєння нових технологій та інновацій» [4, с. 38].

Тому на сьогодні важливим питанням залишається адаптація зарубіжного досвіду та технологічних інновацій у вітчизняних реаліях.

Далі доцільно визначити ступінь покриття імпортової сировини національною продукцією вітчизняного виробництва у промисловому виробництві України за проміжним споживання. Результати розрахунків згруповано у таблиці 3.

Таблиця 3

Ступінь покриття імпорту продукції вітчизняною складовою за проміжним споживанням у промисловому виробництві України у 2015 та 2016 рр.*

Вид економічної діяльності (галузь)	Використання імпорту (проміжне споживання)		Використання продукції вітчизняного виробництва (проміжне споживання)		Ступінь покриття імпорту	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Промисловість	566084	665533	503608	647354	0,89	0,97
<i>Добувна промисловість</i>	159491	118737	120283	172733	0,75	1,45
Добування кам'яного та бурого вугілля	41273	43423	23463	37779	0,57	0,87
Добування сирової нафти та природного газу	105739	64230	52572	75436	0,50	1,17
Добування металевих руд, інших корисних копалин та розроблення кар'єрів; надання допоміжних послуг у сфері добувної промисловості та розроблення кар'єрів	12479	11084	44248	59518	3,55	5,37
<i>Переробна промисловість</i>	406593	546796	383325	474621	0,94	0,87
Виробництво харчових продуктів; напоїв та тютюнових виробів	14027	19026	81168	64604	5,79	3,40
Текстильне виробництво, виробництво одягу, шкіри та інших матеріалів	5465	5954	1686	3845	0,31	0,65
Виробництво деревини, паперу; поліграфічна діяльність та тиражування	24984	31064	37347	49165	1,49	1,58
Виробництво продуктів нафтоперероблення	9609	8398	28611	31178	2,98	3,71
Виробництво хімічних речовин і хімічної продукції	67646	82074	17270	25026	0,26	0,30
Виробництво основних фармацевтичних продуктів і фармацевтичних препаратів	113437	135079	33190	27062	0,29	0,20
Виробництво гумових і пластмасових виробів	19781	23079	10441	15330	0,53	0,66
Металургійне виробництво	26994	35302	30294	39442	1,12	1,12
Виробництво готових металевих виробів, крім машин і устаткування	12517	17546	39486	55995	3,15	3,19
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	29116	37663	69930	105095	2,40	2,79
Виробництво електричного устаткування	28115	34850	20546	28593	0,73	0,82
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	12170	25548	1158	3353	0,10	0,13
Виробництво інших транспортних засобів	7238	7874	3739	4511	0,52	0,57
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря	29916	63917	3620	12720	0,12	0,20
Водопостачання; каналізація, поводження з відходами	15229	27895	4847	5345	0,32	0,19

*розраховано авторами за даними [11]

У промисловості України ступінь покриття імпорту продукції вітчизняною складовою за проміжним споживанням у 2016 році має значення 0,97, що характеризує перевищення використання імпортової сировини та комплектуючих та продукції при виробництві товарів. У розрізі видів промисловості, слід зазначити, що це є результатом імпортозалежного показника переробної промисловості (0,87).

По добувній промисловості за 2015 та 2016 рр. поступово показник залежності зменшується (від 0,75 до 1,15), і тенденція характеризується спрямуванням на зменшення частки імпорту у виробництві продукції. Проте, не зважаючи на покращення показника імпортозалежності вітчизняного виробництва, все одно загальний обсяг ввозу імпортової продукції домінує над експортом вітчизняної продукції.

В розрізі видів економічної діяльності слід зазначити, що виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів у 2016 році теж має більшу частку імпортової сировини, комплектуючих та матеріалів, показник склав 0,13, а станом на кінець 2015 року показник був 0,10, що характеризує більшу частку імпорту у виробництві промислової продукції підгалузі (за проміжним споживанням). Така тенденція збільшення залежності є результатом поглиблення у реалізації бізнес-процесів під час впровадження в автомобілебудуванні інтеграційних виробничих ланцюгів. Така негативна динаміка автомобілебудування може бути наслідком не ефективного державного регулювання рівня локалізації виробництва. Тому вкрай важливим є проведення відповідних заходів, зокрема прийняття постанов Кабінету міністрів щодо підвищення ступеню локалізації та надання податкових пільг підприємствам, що її виконують в повній мірі. У зв'язку з цим нами пропонується в наступних наукових працях продовжити дослідження рівня локалізації та індексу імпортозаміщення підприємств машинобудування, зокрема тих що виготовляють сільськогосподарську техніку та легковий автотранспорт для оцінки впливу державного регулювання діяльності підприємств машинобудування.

Висновки. Отже, інтегровані виробничі ланцюг мають вертикальні послідовні дії у процесі постачання, споживання і обслуговування. Сприяють оптимізації процесів та охоплюють переробну, виробничу, маркетингову, науково-технічну, фінансову, збутову, сервісну діяльність та ІТ-забезпечення. При цьому збільшується частка імпортової сировини у виробництві продукції (за проміжним споживанням).

З метою реалізації впровадження інтегрованих ланцюгів необхідною інституціональною зміною в сучасних умовах має стати впровадження механізмів регулювання міжгалузевих відносин як центральної складової системи економічних відносин. Здійснення контролю за рівнем локалізації та індексу імпортозаміщення підприємств промисловості.

Список джерел:

1. Випуск автомобілів в Україні URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Войнаренко М. Використання кластерного інструментарію при розробці субрегіональних стратегій підвищення конкурентоспроможності економіки регіонів / М. Войнаренко, Л. Богатчик // Актуальні проблеми економіки. – 2014. – № 8(158). – С. 171–182.
3. Войнаренко М. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / Михайло Войнаренко // Економіст. – 2000. – № 1. – С. 29–33.
4. Гурочкіна В.В. Підвищення ролі іноземних інвестицій у поліпшенні міжнародної виробничої спеціалізації України / В.В. Гурочкіна // Економіст. – 2010. – №11. – С. 36 – 42.
5. Офіційний сайт «Світової асоціації виробників автотранспортних засобів» URL: <http://www.oica.net/>
6. Офіційний сайт Групи компаній AIC URL: <https://ais.ua/about.html>
7. Офіційний сайт Єврокар. URL: <http://www.skoda-auto.ua/>
8. Офіційний сайт компанії АвтоЗз URL: <http://www.avtozaz.com/ua/>
9. Офіційний сайт Корпорації Богдан. URL: <http://bogdan.ua/news>
10. Офіційний сайт Корпорації УкраАвто URL: <http://www.ukravto.ua/ua/>
11. Таблиця витрати-випуск (в цінах споживачів) міжгалузевого балансу України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
12. Anja C. Fasse, Ulrike Grote and Etti Winter (2011). Recent developments in applying environmental value chain analysis. Environmental Economics, 2(3)
13. Porter M. E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. New York: Free Press, 1985. 557 pp.
14. Tiit Elenurm and Ruth Alas (2008). Impact of joining the European Union on competitive advantage according to the position of the company in the value chain. Problems and Perspectives in Management, 6(4)
- 15.

Гурочкіна Вікторія Вікторівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки підприємства Університету державної фіскальної служби України, м. Ірпінь, Україна. **ORCID: 0000-0001-8869-0189**

Менчинська Олена Миколаївна – аспірантка, Хмельницький національний університет, м. Хмельницький, Україна. **ORCID: 0000-0002-1549-4870**