

УДК 338.4

Н. Шведа

N. Shveda

**ТЕНДЕНЦІЇ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ  
МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ****TRENDS OF MODERN DEVELOPMENT  
OF MACHINE-BUILDING INDUSTRY OF UKRAINE**

*Машинобудування є матеріальною основою технічного розвитку всієї економіки країни. Від рівня розвитку машинобудування значною мірою залежать: продуктивність суспільної праці, технічний прогрес, матеріальний добробут народу і обороноздатність країни. Головне завдання машинобудування – забезпечення всіх секторів економіки високоефективними машинами та устаткуванням. У статті проаналізовано сучасний стан машинобудування, оцінено його рівень з точки зору кількості впроваджених інновацій, витрат на них, кількості поданих заявок і патентів на винаходи та корисні моделі, а також досліджено дії уряду для покращення існуючої ситуації в машинобудуванні. На основі цього визначено майбутні тенденції розвитку галузі.*

**Ключові слова:** машинобудування, інновації, інноваційні витрати, тенденції розвитку машинобудування.

*Машиностроение является материальной основой технического развития всей экономики страны. От уровня развития машиностроения в значительной степени зависят: производительность общественного труда, технический прогресс, материальное благосостояние народа и обороноспособность страны. Главная задача машиностроения – обеспечение всех секторов экономики высокоэффективными машинами и оборудованием. В статье проанализировано современное состояние машиностроения, оценено его уровень с точки зрения количества внедренных инноваций, затрат на них, количества поданных заявок и патентов на изобретения и полезные модели, а также исследованы действия правительства для улучшения существующей ситуации в машиностроении. Исходя из этого, определены будущие тенденции развития отрасли.*

**Ключевые слова:** машиностроение, инновации, инновационные расходы, тенденции развития машиностроения.

*Machine-building industry is material basis of scientific and technological development of state economy. Labour productivity, scientific and technological progress, material well-being of people and the country's defence depend on the level of machine-building development of the country. The main task of machine-building industry is to provide all sectors of the economy with highly-efficient machines and equipment. In the article current state of machine-building industry is analyzed, its level from the point of view of the number of embedded innovations, innovation expenditures, the number of applications filed and patents on invention and utility models is evaluated. Also the government activities concerning improving of current situation in machine-building industry are investigated. Future trends of the development of machine-building industry in Ukraine based on the findings are determined.*

**Keywords:** machine-building industry, innovation, innovation expenditures, trends of development of machine-building industry.

**Постановка проблеми.** Машинобудівна галузь була однією з найбільш розвинутих в Україні і досить різномірною. Фактично, в Україні вироблялися машини і обладнання різного призначення – від побутових машин до складних комплексів у літако- та ракетобудуванні. Проте трансформаційні процеси в українській економіці, які розпочалися в 1990-х роках, та розрив зв'язків між колишніми радянськими республіками призвели до занепаду машинобудівної галузі. Більшість керівників не змогли адаптувати свої підприємства до ринкових умов, вистояти в жорсткій конкурентній боротьбі з іноземними виробниками, впровадити сучасні новітні технології і змушені були покинути ринок. Ті, що залишилися, роблять спроби йти в ногу з часом, проте не завжди успішно, про що свідчать послаблення позицій на зовнішніх ринках, збільшення кількості імпорту, зменшення кількості нововведень та погіршення фінансових результатів.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Аналізом розвитку та стану машинобудівної галузі займається велика кількість вітчизняних вчених: Я. В. Кудря, Т. О. Жуковська, М. Б. Ковальчук, Р. М. Скриньковський, Н. Б. Кирич, Н. А. Єфименко, Н. Карачина, В. Зазарченко, О. В. Мелень, А. Золотарьов, М. С. Островська, О. Хмелевський, М. І. Дзюба, І. О. Макаренко, І. В. Луциків, І. В. Котовська та інші. Однак, зважаючи на постійну динаміку та зміни у машинобудуванні, постійне виникнення нових проблем, залишаються невирішеними питання оцінювання як сучасного стану машинобудівних підприємств України, так і їх інноваційної діяльності.

**Метою статті** є дослідження стану, проблем та перспектив розвитку машинобудівної галузі України з урахуванням вимог сучасного ринку та дій уряду для відродження галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сучасне машинобудування об'єднує більше 70 галузей, підгалузей та виробництв, зокрема такі галузі, як енергетична, верстатобудівна, транспортна, сільськогосподарського машинобудування, виробництва інструментів та приладів. У свою чергу, кожна з цих галузей включає в себе підгалузі або галузі. Наприклад, у транспортне машинобудування входять автомобільна, вагонобудівна, літакобудівна, суднобудівна галузі. Для індустріально розвинених держав питома вага машинобудування у промисловій структурі становить від 30 до 50 % [7]. Тільки такий рівень розвитку забезпечує технічне переоснащення всієї промисловості кожні 7–10 років [3]. В Україні протягом 2008 – 2012 рр. він коливався у межах 9,8–13,7 %, зокрема в 2012 р. становив 12,6 %, а в 2013 р. зменшився до 9,8 % [5], тобто є в 2,5–3 рази нижчим, що свідчить про значне відставання вітчизняної промисловості за технічним рівнем від розвинених країн.

Структура машинобудівної галузі України характеризується переважанням металомістких галузей і недостатнім розвитком наукомістких. Зокрема, на 1 т готової продукції вона витрачає 1,3–1,5 т металу, а в цілому машинобудівний комплекс споживає третину прокату, 40 % чавунного і понад 65 % сталевого литва, які випускає металургійна промисловість України [6].

З метою визначення стану машинобудівної галузі та шляхів її подальшого розвитку необхідно дослідити основні економічні показники комплексу, обсяги та структуру джерел фінансування інвестиційного й інноваційного розвитку. Сучасний машинобудівний комплекс України об'єднує в собі 11073 підприємства, з яких 136 – великих, 1750 – середніх і 9187 – малих з виробництва машин, устаткування, приладів, апаратури, транспортних засобів. Тут сконцентровано понад 21,8 % вартості основних засобів і 15,6 % оборотних активів промисловості, у галузі працює понад 20 % кількості працівників вітчизняної промисловості [5; 11]. Машинобудівні підприємства виготовляють нині близько 3,5 тис. найменувань машин та обладнання, в т.ч. близько 2 тис. модернізованих та понад 500 нових моделей машин і обладнання для АПК. Технічні засоби, що виготовляються або можуть виготовлятися, дозволяють механізувати до 85 % робіт у сільському господарстві [2].

Динаміку основних показників розвитку машинобудування України у 2008 – 2013 рр. подано в табл. 1.

Таблиця 1

**Динаміка основних показників розвитку машинобудування України за 2008–2013 рр.**

Показники	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік	2013 рік
Обсяг реалізації товарної продукції, млрд. грн.	121,8	85,8	116,3	133,5	124,2	109,0
Темп зростання, %	100,3	55,1	136,1	117,2	94,0	86,2
Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування, млн. грн.	704,6	1921,1	7176,0	14637,6	13322,8	5827,8
Рентабельність операційної діяльності, %	2,9	4,7	6,6	9,3	9,9	6,6
Чистий прибуток (збиток), млн. грн.	-1089,5	37,3	4235,5	10639,6	9268,8	-8413,1
Частка підприємств, які одержали чистий збиток, %	38,0	40,9	39,6	34,4	34,8	51,9
Обсяг інвестицій в основний капітал, млн. грн.	6189	3564	4400	5888	6327	5784,2
Кількість найманих працівників, тис. осіб	687	579	578	499,4	520,8	456,4

**Примітка:** складено автором на основі даних Держкомстату України [5].

Отже, у 2008 – 2013 рр. вітчизняне машинобудування розвивалося нестабільними темпами: в 2009 р. відбулося значне падіння, потім протягом наступних двох років – зростання, а потім у 2012 р. – знову незначний спад, який у 2013 р. посилюється.

Також протягом 2008 – 2012 рр. покращується фінансовий результат від операційної діяльності до оподаткування і, найголовніше, перетворюється з негативного на позитивний, проте в 2013 р. спостерігається як погіршення фінансових результатів, так і поява чистого збитку галузі. Ще однією позитивною тенденцією в машинобудуванні є те, що в 2008 – 2011 рр. зменшується частка збиткових підприємств галузі, хоча протягом 2012 – 2013 рр. і вона нівелюється.

Протягом 2008 – 2013 рр. відбувається оновлення основних фондів машинобудівних підприємств, про що свідчить зростання величини інвестицій в основний капітал, хоча в 2013 р. їх сума трохи зменшується. Проте розмір капіталовкладень є недостатнім, щоб забезпечити повноцінне оновлення основних фондів та їх відповідність світовим аналогам.

Якщо розглядати обсяги продукції машинобудування в натуральному вираженні, то протягом 2008 – 2013 рр. також спостерігалися нестабільні тенденції (табл. 2). В 2009 р. порівняно з 2008 р. відбулося значне скорочення обсягів випущеної продукції машинобудування, в 2010 – 2011 рр. – зростання (крім виробництва окремих товарів), хоча по багатьох видах продукції рівня 2008 р. досягнуто не було, і в 2012 р. спостерігався знову спад, який, крім окремих товарів, посилюється і в 2013 р.

Таблиця 2

**Виробництво окремих видів продукції вітчизняного машинобудування у 2008-2012 роках**

Вид продукції	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік	2013 рік
Трактори для сільського господарства, тис. шт.	6,3	1,4	5,2	6,4	5,3	4,3
Сівалки, тис. шт.	9,9	2,5	3,8	4,9	2,7	3,6
Пральні машинки, тис. шт.	230	164	167	312	297	225
Телевізори, тис. шт.	558	238	69,3	63,7	391	315
Автомобілі легкові, тис. шт.	402	65,7	75,3	97,5	69,7	45,8
Автомобілі вантажні, тис. шт.	11,8	2,5	4,9	3,2	2,9	2,0
Автобуси, тис. шт.	10,2	1,5	2,7	3,7	3,6	2,6
Тролейбуси, шт.	154	24	74	224	149	...
Комбайни зернозбиральні, шт.	309	56	97	399	59	68
Вагони вантажні несамохідні, тис. шт.	30,2	12,7	39,6	52,7	47,8	25,3
Екскаватори, шт.	921	143	114	116	78	48

\* – дані вилучено з метою забезпечення виконання Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності інформації.

**Примітка:** складено автором на основі даних Держкомстату України [5].

Незважаючи на те, що вітчизняне машинобудування забезпечує лише близько 67 % місткості внутрішнього ринку, майже половина вітчизняної машинобудівної продукції є експортоорієнтованою [10, 12]. В 2012 р. експорт становив 53 % від обсягів реалізації. В 2013 р. експорт України становив 10,6 млрд. дол. США і скоротився на понад 20 % порівняно з 2012 р. Основними складовими українського експорту товарів машинобудівної галузі є продукція важкого та залізничного машинобудування, сукупна частка яких становить понад 80 % у структурі галузевого експорту. У 2013 р. порівняно з 2012 р. загальний експорт цих товарних груп знизився на 15,2 % за рахунок падіння експорту залізничних локомотивів (на 40 %) і електричних машин (на 3 %), тоді як експорт реакторів ядерних, котлів, машин зріс на 1,2 %. Суттєво знизився експорт літальних апаратів (на 66,1 % порівняно з 2012 р.), суден (на 44,6 %) і засобів наземного транспорту (на 35,8 %) [12].

Протягом досліджуваного періоду продукція машинобудування експортувалася до 74 країн світу. Експорт до країн СНД становив 90,8 % від загального обсягу поставок за кордон. Найбільшою країною-імпортером українських товарів машинобудування є Російська Федерація – її частка в експорті українських товарів у 2012 р. становила 52 %, у 2013 р. – 51,7 %. У 2013 р. експорт української машинобудівної продукції до РФ скоротився на 20,5 %, падіння зафіксоване в усіх товарних групах. При цьому експорт важкого та залізничного машинобудування (на яке у 2012 – 2013 рр. припадало 87,8–92,4 % загального експорту ТМП до РФ відповідно) знизився у 2013 р. на 16,5 %. Це відбулося, насамперед, за рахунок скорочення експорту залізничних локомотивів на 33,9 % [2; 12].

Продукція українського машинобудування експортується і в країни ЄС, проте понад 70 % становить продукція з невисоким рівнем доданої вартості та незначним рівнем технологічності. Частка машин, устаткування, приладів в експорті до країн ЄС становить лише 10 %. Конкурентоспроможність більшості видів продукції досягається в основному за рахунок низької ціни. Основна причина такої ситуації – технологічна відсталість української продукції.

Велику кількість продукції машинобудівної промисловості українські підприємства імпортують з-за кордону, при чому має місце щорічне зростання його обсягів, окрім 2013 р.: імпорт продукції машинобудування у вартісному виразі зріс у 2010 р. проти 2009 р. на 39,9 %, у 2011 р. проти 2010 р. – на 57,8 %, у 2012 р. проти 2011 р. – на 12,1 %, у 2013 р. скоротився проти 2012 р. – на 13,3 % [5]. Причому ця продукція в багатьох випадках є вживаною. Особливо це стосується транспортного устаткування. Так, на початку 2000-х років Україна щорічно імпортувала понад 200 тис. вживаних легкових автомобілів. Після запровадження законодавчих обмежень ця кількість зменшилася до 7 тис. у 2005 р. За оцінками фахівців, тепер в Україну щороку завозять близько 300 тис. нових і вже використовуваних автомобілів, половина яких – це машини, дешевші за 4 тис. дол. [11; 13].

Якщо проаналізувати інноваційну діяльність українського машинобудування, то воно є одним із лідерів у промисловості України. У 2012 р. частка інноваційно-активних підприємств у галузі становила 24,7 % від загальної кількості підприємств галузі (табл. 3), що більше, ніж у середньому по промисловості (17,4 %). Крім того, кількість інноваційно-активних підприємств протягом 2008 – 2012 рр. постійно зростала.

Таблиця 3

**Динаміка показників інноваційної діяльності машинобудівних підприємств України в 2008–2012 роках**

Показники	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік
Кількість інноваційно-активних підприємств, од. / % до загальної кількості підприємств галузі	400 21,2	406 21,1	417 22,2	443 24,5	426 24,7
Кількість підприємств, що впроваджували інновації, од. / % до загальної кількості підприємств галузі	354 18,8	358 18,6	373 19,8	389 21,5	366 21,2
Кількість підприємств, що реалізовували інноваційну продукцію, од. / % до загальної кількості підприємств галузі	327 17,3	323 16,8	331 17,6	351 19,4	317 18,3
Обсяги реалізованої інноваційної продукції, млн. грн. / % до загального обсягу реалізованої продукції галузі	17811,0 16,8	9738,3 13,0	10780,4 10,5	11280,3 8,2	13105,2 10,0
Обсяги реалізованої за межі України інноваційної продукції, млн. грн. / % до загального обсягу реалізованої інноваційної продукції галузі	8169,7 45,9	6464,1 66,4	8054,2 74,7	8434,3 74,8	10001,9 76,3

**Примітка:** складено автором на основі даних Держкомстату України [5].

Машинобудування є однією з найпотужніших баз для впровадження інновацій: частка підприємств, що впроваджували інновації, у загальній кількості підприємств галузі зросла з 18,8 % у 2008 р. до 21,2 % у 2012 р. При цьому частка підприємств, що впроваджували нові технологічні процеси, зросла з 8,2 % у 2008 р. до 9,7 % у 2012 р. (або зі 155 до 175 підприємств); частка підприємств, що освоювали виробництво інноваційних видів продукції, протягом досліджуваного періоду зросла з 14,1 % у 2008 р. до 15,0 % у 2012 р. (кількість підприємств зменшилася з 267 до 259 одиниць) і становила у середньому 13,2 % від загальної кількості підприємств галузі.

Машинобудування випереджає інші види економічної діяльності промисловості за показником частки підприємств, що реалізовували інноваційну продукцію: у загальній кількості підприємств промисловості частка таких підприємств становила у середньому за 2008 – 2012 рр. 17,9 % (у середньому по промисловості за аналогічний період – 9,5 %).

Обсяги реалізованої інноваційної продукції машинобудування зменшились у 2008 – 2012 рр. на 26,4 % (з 17 811,0 до 13 105,2 млн. грн.). Це відбулося за рахунок зменшення обсягів реалізації інно-

ваційної продукції при виробництві транспортного устаткування на 58,3 % (з 10,8 до 4,5 млрд. грн.), електричного та електронного устаткування – на 12,5 % (з 3,2 до 2,8 млрд. грн.), водночас обсяги реалізації інноваційної продукції при виробництві машин та устаткування зросли на 52,6 % (з 3,8 до 5,8 млрд. грн.).

Протягом 2008 – 2012 рр. зменшилася кількість машинобудівних підприємств, які впроваджували маркетингові та організаційні інновації (табл. 4).

Таблиця 4

**Кількість машинобудівних підприємств, що впроваджували маркетингові та організаційні інновації, одиниць**

Показники	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік
Кількість підприємств, що впроваджували маркетингові інновації	87	85	85	64	47
Кількість підприємств, що впроваджували організаційні інновації	95	94	70	69	58

**Примітка:** складено автором на основі даних Держкомстату України [5].

У 2012 р. частка машинобудування у загальному обсязі фінансування інноваційної діяльності у промисловості становила 26,8 %. Цей показник серед усіх видів економічної діяльності у промисловості є найбільшим.

Фінансування інноваційної діяльності підприємствами машинобудівної промисловості здійснюється переважно власними коштами підприємств, частка яких у середньому за аналізований період становила 81,3 % (табл. 5).

Таблиця 5

**Розподіл загального обсягу фінансування інноваційної діяльності у машинобудівній промисловості (млн. грн.)**

Показники	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік
Всього	3000,5	2006,0	2541,6	2731,7	3079,1
у т.ч.:					
власних коштів	2301,3	1618,0	2334,7	2376,5	2183,5
державного бюджету	120,2	80,6	14,8	86,4	47,4
місцевих бюджетів	5,9	-	0,0	-	0,1
позабюджетних фондів	-	-	-	-	0,0
вітчизняних інвесторів	168,6	22,9	14,5	6,8	62,8
іноземних інвесторів	60,7	102,2	63,8	13,9	384,3
кредитів	324,4	27,5	10,2	31,6	214,4
інших джерел	19,3	154,9	103,6	216,5	186,6

**Примітка:** складено автором на основі даних Держкомстату України [5].

Частка кредитів у загальному обсязі фінансування інноваційної діяльності у 2008 р. становила 10,8 %, у 2009 – 2011 рр. зменшилася до 1,4, 0,4 та 1,2 % відповідно, а в 2012 р. зросла до 7 %. Переважна більшість кредитів, наданих підприємствам машинобудівної промисловості в 2012 р., є коротко- та середньостроковими (відповідно 47,6 % (4977 млн. грн.) і 39,4 % (4121 млн. грн.) у структурі кредитів, наданих банками підприємствам машинобудування) [1], що свідчить про спрямування кредитів на вкладення в поточну діяльність, а не на інвестування. Фінансування ж інноваційних заходів здійснюється в основному за рахунок довгострокових кредитів, частка яких становить 13,0 % (1364 млн. грн.) у структурі кредитів, наданих банками підприємствам машинобудування. Крім того, кредити надавалися підприємствам як у національній валюті (5133 млн. грн., або 49,1 %), так і в іноземній (5330 млн. грн., або 50,9 %).

На низькому рівні залишається фінансування інноваційної діяльності у машинобудуванні коштами Державного бюджету, з якого найбільший обсяг за аналізований період було виділено у розмірі 120,2 млн. грн. у 2008 р.

Частка коштів з місцевих бюджетів у загальній структурі фінансування інноваційної діяльності у машинобудуванні у 2008 р. становила 0,2 %, а у 2009 р. та 2011 р. фінансування з цього джерела не здійснювалося взагалі.

Світовий досвід свідчить, що частка держави у фінансуванні інноваційних та науково-технічних робіт в економіці є вагомою і поступається лише приватному сектору. Так, наприклад, у 2010 р. частка держави в обсязі фінансування науково-дослідних робіт в економіці у Франції становила 39,7 %, Великій Британії – 32,1 %, Чехії – 39,9 % [10]. У Польщі та Литві цей показник становив відповідно 60,9 і 47,5 % і перевищував частку фінансування таких робіт приватним сектором.

У розвинених країнах світу значні обсяги державного фінансування (зокрема, у формі грантів або субсидій) спрямовуються на підтримку інноваційної та науково-технічної діяльності саме у машинобудівній промисловості. Наприклад, корпорація «Boeing» протягом 1989 – 2006 рр. отримала від уряду США близько 5,3 млрд. дол. США у вигляді субсидій та грантів, «Airbus» одержала 18 млрд. дол. США субсидій від Європейського Союзу [10].

Важливим показником інноваційної діяльності у промисловості є надходження заявок на видачу охоронних документів і використання об'єктів промислової власності та раціоналізаторських пропозицій. У 2008 р. кількість заявок та патентів на винаходи в машинобудуванні була найбільшою за досліджуваний період (відповідно 1329 і 1057 од.), проте до 2012 р. скоротилася на 30,2 і 24,2 % відповідно (табл. 6).

Якщо аналізувати кількість поданих заявок на корисні моделі в машинобудуванні протягом 2008 – 2012 рр., то найбільшу кількість заявок було подано в 2011 р., а найменшу – в 2012 р. Водночас, кількість виданих патентів на корисні моделі протягом 2008 – 2011 рр. зростала, а в 2012 р. спостерігався спад на 5,4 % порівняно з 2011 р.

Таблиця 6

**Кількість заявок і патентів на винаходи та корисні моделі  
в машинобудуванні протягом 2008–2012 рр., одиниць**

	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік
Заявки на винаходи					
національні заявники	814	672	681	810	500
іноземні заявники	515	423	398	429	428
Патенти на винаходи					
національні заявники	790	739	646	493	456
іноземні заявники	267	332	404	430	345
Заявки на корисні моделі	2468	2532	2822	2850	2117
Патенти на корисні моделі	2499	2287	2576	2858	2703

**Примітка:** складено автором на основі даних Державної служби інтелектуальної власності України [4].

Обсяги витрат на інноваційну діяльність у машинобудівній промисловості у 2008 – 2012 рр. у середньому становили 2,7 млрд. грн. на рік (табл. 6), або 25,5 % від загального обсягу витрат на інноваційну діяльність у промисловості, що є найвищим показником серед інших видів промислової діяльності (15,9 % – у металургії, 14,5 % – у хімічній та нафтохімічній промисловості, 10,5 % – у харчовій промисловості).

Таблиця 6

**Обсяги витрат на інноваційну діяльність  
у машинобудівній галузі України, млн. грн.**

Показники	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік
Внутрішні НДР	408,0	472,4	632,9	656,9	627,2
Зовнішні НДР	133,9	102,7	58,5	96,8	129,2
Придбання машин, обладнання та ПЗ	1264,1	815,9	1008,0	1248,6	1243,5
Інші зовнішні знання	38,8	16,2	34,2	42,2	26,4
Інші	1155,7	598,8	808,0	687,1	1052,7
Всього	3000,5	2006,0	2541,6	2731,6	3079,1

**Примітка:** складено автором на основі даних Держкомстату України [5].

Загалом, загальні обсяги витрат на інноваційну діяльність у вітчизняному машинобудуванні значно поступаються не тільки таким витратам інших економічно розвинених країн, а й витратам окремих світових виробників машинобудівної продукції. Наприклад, у 2010 р. витрати компанії Shlumberger (виробника нафтогазового обладнання) на інноваційну діяльність становили 6,1 млрд. грн., Caterpillar (гірничне обладнання та будівельна техніка) – 10,8 млрд. грн., Cummins (енергетичне обладнання) – 2,8 млрд. грн., Mitsubishi Heavy Industries – 8,3 млрд. грн. [10].

Частка витрат на здійснення зовнішніх та внутрішніх науково-дослідних робіт підприємствами машинобудівної промисловості України у загальному обсязі витрат на інноваційну діяльність у галузі у 2012 р. становила 24,6 % і була найвищою серед інших видів промислової діяльності.

Варто зауважити, що також без істотних змін залишилась система управління підприємствами машинобудування: керівники підприємств почали вести справи в ринкових умовах, але методи, які вони використовують у процесі управління, залишилися без істотних змін. Хоча до апарату управління залучається все більше молодих кадрів, у котрих сформоване європейське мислення, реалізувати його без досвіду роботи майже неможливо. Тобто, машинобудування, як і вся українська економіка, потребує поєднання управлінського досвіду минулого з найновітнішими надбаннями в сфері менеджменту та науково-дослідних досягнень.

В умовах, які характеризуються відсутністю стимулів до інвестування та розширення виробництва, підвищення якості продукції та зниження витрат, запровадження інновацій, ситуація для розвитку машинобудування залишається несприятливою. Особливе занепокоєння викликають тенденції деіндустріалізації та дезінтеграції підприємств зі складними технологічними циклами, а також втрата актуальності інноваційних впроваджень, порівняно з іноземними виробниками, що перешкоджає зростанню конкурентоспроможності продукції машинобудівної промисловості не тільки на зовнішньому, але й на внутрішньому ринку.

На думку експертів, розвиток машинобудування стримується недостатнім рівнем технічної конкурентоспроможності вітчизняної продукції порівняно з імпортованими аналогами, низькими обсягами кредитування та посиленням конкуренції на ринку РФ – основного споживача вітчизняної продукції машинобудування [6–13]. Для виправлення існуючої ситуації українським урядом розробляються різноманітні програми (наприклад, Державна програма активізації розвитку економіки на 2013 – 2014 рр. [2]), в яких важливе місце належить саме машинобудуванню. Вищезазначена програма передбачає зростання індексу машинобудівної продукції на 9 % у 2014 р., подальший розвиток сільськогосподарського машинобудування, літакобудування, космічної промисловості, автомобілебудування, суднобудування та інших, що дозволить збільшити обсяги закупівлі вітчизняної техніки як приватними споживачами, так і державою, досягнути високого рівня імпортозаміщення та розвинути галузь протягом 2013 – 2014 рр.

Отже, можна вважати, що перспективи розвитку машинобудування безпосередньо пов'язані зі стратегією економічного розвитку країни. Проте, як видно з попередніх досліджень, в галузі недостатньо уваги приділяється саме інноваційній діяльності, про що свідчить невелика частина інноваційно-активних підприємств. Крім того, впроваджені інновації майже не є радикальними для галузі. Підвищити рівень інноваційної активності вітчизняних машинобудівних підприємств можна за допомогою впровадження бенчмаркінгу в практику ведення бізнесу. Бенчмаркінг дозволить, вивчаючи досвід інших організацій, визначати подальші напрямки вдосконалень технології, продукції, методів управління і вже на основі таких знань впроваджувати нові й удосконалювати існуючі техпроцеси, конструкції машин і обладнання, методи організації та ведення господарської діяльності, не чекаючи на підтримку з боку держави та іноземних інвесторів.

Українське машинобудування при впровадженні бенчмаркінгу як основної управлінської технології зможе, чітко знаючи, в якому напрямку здійснювати майбутній розвиток, перейти до системи постійного покращення і за декілька років вийти на зовсім інший рівень у світовій економіці. При впровадженні бенчмаркінгу, в першу чергу, в керівників і персоналу зміниться ставлення до власної праці: не виготовляти ту продукцію, яка є звичною і відомою, а шукати постійні способи її вдосконалення і зміни для підвищення рівня конкурентоспроможності. Лише в цьому випадку можна говорити про перетворення українського машинобудування на одного із світових лідерів.

Не менш важливим чинником подальшого розвитку машинобудування є переорієнтація діяльності на створення сучасного технологічного оснащення для всіх галузей машинобудівного комплексу з метою зниження енерго-, ресурсо- та працеемності виробництва і підвищення конкурентоспроможності його продукції. Необхідним є застосування в різних галузях машинобудування су-

часних джерел висококонцентрованої енергії, використання систем штучного інтелекту, створення автоматизованих та роботизованих комплексів на стадії складання машинобудівної продукції масового призначення.

Узагальнюючи все вищенаведене, можна стверджувати, що на сучасному етапі розвитку машинобудівного комплексу України для підвищення його конкурентоспроможності необхідне вирішення таких завдань:

- повне забезпечення національної економіки прогресивним обладнанням;
- запровадження прогресивних управлінських технологій, зокрема бенчмаркінгу;
- значне підвищення технічного рівня, якості й конкурентоспроможності продукції на зовнішньому ринку і досягнення у цій сфері передових науково-технічних позицій у світі;
- швидкий перехід на виробництво нових поколінь машин та механізмів, спроможних забезпечити багаторазове зростання продуктивності праці та впровадження прогресивних технологій, у першу чергу – енерго- та ресурсозберігаючих;
- скорочення виробничих потужностей відповідно до потенційних обсягів реалізації, що забезпечить відсутність простоїв та зниження ціни готової продукції;
- впровадження нововведень на підприємствах машинобудівної галузі;
- створення нових підприємств із завершеним виробничим циклом та перебудова існуючих підприємств на підприємства завершеного циклу;
- скорочення частки підприємств важкого машинобудування на користь машинобудування побутової продукції.

**Висновки.** Дослідження тенденцій розвитку машинобудівних підприємств у контексті сучасних соціально-економічних трансформацій засвідчили їх невідповідність пріоритетам розвитку національної економіки. У машинобудівному комплексі спостерігається зменшення обсягів діяльності, порівняно невисокий рівень рентабельності машинобудування, хоча останнім часом він зростає, та нестача коштів для фінансування інноваційного та соціального-економічного розвитку. Таким чином, основою подальшого розвитку машинобудівної галузі України є подолання кризових явищ, стабілізація і стійкий розвиток галузі, який можливий шляхом її структурної перебудови та посилення підтримки з боку держави.

#### Список використаної літератури

1. Бюлетень Національного банку України [Електронний ресурс]. – 2012. – № 12. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/>
2. Державна програма активізації розвитку економіки на 2013 – 2014 роки, затверджена Постановою КМУ № 187 від 27.03.2012 р. із внесеними змінами [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-%D0%BF#n208>
3. Державна програма розвитку машинобудування на 2006 – 2011 роки, затверджена Постановою КМУ № 516 від 18 квітня 2006 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.stroyrec.com.ua](http://www.stroyrec.com.ua)
4. Державна служба інтелектуальної власності України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sips.gov.ua/>
5. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
6. Єфименко Н. А. Регіональні особливості розміщення продуктивних сил машинобудування як виду економічної діяльності та їх відтворювальні аспекти / Н. А. Єфименко // Регіональна економіка України. – 2007. – № 2. – С. 71–76.
7. Ковальчук М. Б. Розвиток експортного потенціалу машинобудівних підприємств: проблеми законодавчого забезпечення та підвищення конкурентоспроможності / М. Б. Ковальчук // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. – 2008. – № 6 (74). – С. 83–92.
8. Мелень О. В. Інноваційний розвиток та конкурентоспроможність машинобудівних підприємств [Електронний ресурс] / О. В. Мелень // Вісник НТУ «ХПІ». – 2013. – № 20 (993). – С. 18–21. – Режим доступу : <http://trep.khpi.edu.ua/article/view/14551>
9. Островська М. С. Вплив інновацій на конкурентоспроможність машинобудування та економічну безпеку держави / М. С. Островська [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sworld.com.ua/simpoz2/78.pdf>
10. Пріоритети та важелі державної політики підтримки інноваційного розвитку машинобудівної промисловості України : аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1273/>



11. Собкевич О. В. Пріоритети політики імпортозаміщення у стратегії модернізації промисловості України [Електронний ресурс] / О. В. Собкевич, А. І. Сухоруков, А. В. Шевченко та ін. ; за ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 71 с. – Режим доступу : [www.niss.gov.ua/articles/1012/](http://www.niss.gov.ua/articles/1012/)
12. Щодо державної політики підтримки експорту товарів машинобудівної промисловості України : аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1506/>
13. Щодо реалізації потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення : аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1110/>

#### References

1. Bulletin of National bank of Ukraine, 12 (2012) [Internet]. Available from: <http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/>
2. State program of economy development activization for 2013–2014, approved by CMU decree № 187 from 27.03.2012 [Internet]. Available from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-%D0%BF#n208>
3. State program of machine-building development for 2006–2011, approved by CMU decree № 516 from 18.04.2006 [Internet]. Available from: [www.stroyrec.com.ua](http://www.stroyrec.com.ua)
4. State service of intellectual property of Ukraine [Internet]. Available from: <http://sips.gov.ua/>
5. State statistics committee of Ukraine [Internet]. Available from: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
6. Yefymenko, N. A. (2007) Regional features of the distribution of engineering productive forces as a kind of economic activity and their reproductive aspects. *Rehional'na ekonomika Ukrainy*, (2), pp. 71–76.
7. Koval'chuk, M. B. (2008) The development of export potential of machine-building enterprises: problems of legislative support and the increase of competitiveness. *Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy*, 6 (74), pp. 83–92.
8. Melen', O. V. (2013) Innovative development and competitiveness of engineering companies [Internet]. *Visnyk NTU «KhPI»*, 20 (993), pp. 18–21. Available from: <http://tpep.khpi.edu.ua/article/view/14551>
9. Ostrovs'ka, M. S. The impact of innovation on engineering competitiveness and economic security [Internet]. Available from: <http://www.sworld.com.ua/simpoz2/78.pdf>
10. Priorities and leverages of public policy for the support of innovation development of engineering industry in Ukraine: analytical note [Internet]. Available from: <http://www.niss.gov.ua/articles/1273/>
11. Sobkevych, O. V., Sukhorukov, A. I. and Shevchenko, A. V. (2012) Priorities of import substitution policy in the strategy of industrial upgrading of Ukraine [Internet]. In: Ya. A. Zhalilo (Ed.). Kyiv: NISD, 71 p. Available from: [www.niss.gov.ua/articles/1012/](http://www.niss.gov.ua/articles/1012/)
12. About state policy for the support of goods export in machine-building industry of Ukraine: analytical note [Internet]. Available from: <http://www.niss.gov.ua/articles/1506/>
13. About the realization of machine-building industry potential in import substitution strategy: analytical note [Internet]. Available from: <http://www.niss.gov.ua/articles/1110/>

Стаття надійшла до редакції 08.09.2014.

Рецензенти: Н. Б. Кирич, д.е.н, професор Тернопільського національного технічного університету ім. Івана Пулія; В. І. Гринчуцький, д.е.н, професор Тернопільського національного економічного університету.