

Клімова О. І.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів, обліку та аудиту
Донецького державного університету управління (м. Маріуполь)*

Klimova O. I.

*Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor of Finance, Accounting and Auditing Department
Donetsk State University of Management (Mariupol)*

РОЗВИТОК РИНКУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ ПРОДУКЦІЇ ЯК МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЧНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ГАЛУЗІ

DEVELOPMENT OF THE MARKET OF COMPETITIVE PRODUCTS AS A MECHANISM FOR IMPLEMENTATION OF STRATEGIC TRANSFORMATION OF THE INDUSTRY

Анотація. У статті досліджено сутність стратегічної трансформації машинобудівної галузі. Подано авторське визначення поняття «механізм реалізації стратегічної трансформації галузі». Визначено, що механізми реалізації стратегічної трансформації мають бути розроблені на стадії формування стратегії розвитку галузі з урахуванням розширення машинобудівних підприємств на декілька технологічних рівнів залежно від конкурентоспроможності продукції, яка випускається. Проаналізовано проблемні питання, що стримують розвиток ринку продукції машинобудівної галузі. Обґрунтовано, що розвиток ринку товарів машинобудування є одним із основних механізмів реалізації стратегічної трансформації машинобудівної галузі.

Ключові слова: ринок, конкурентоспроможність, продукція, галузь, машинобудування, механізм, стратегічна трансформація.

Вступ та постановка проблеми. Проблема конкурентоспроможності продукції в Україні є основною проблемою національної економічної безпеки, оскільки за даними Всесвітнього економічного форуму Україна за цим показником посідає 106-те місце серед розвинених країн світу [1]. Тому технічне переозброєння виробництва, підвищення його продуктивності для випуску конкурентоспроможної на міжнародному ринку продукції є важливим завданням української економіки.

Проблема низького рівня конкурентоспроможності продукції, що випускається, існує незважаючи на те, що низка видів вітчизняного обладнання за своїми параметрами не лише не поступається, але й часто перевершує науково-технічний рівень зарубіжних країн [2]. Відносна конкурентоспроможність продукції вітчизняної промисловості на внутрішньому ринку обумовлена переважно високою вартістю західних моделей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти функціонування машинобудівної галузі та підприємств машинобудування розглядалися в роботах Ю. Барташевської [2], О. Чукурної [3], І. Шевченко [4], О. Кузьміної [5], О. Якименка [6], А. Стельмашука [7] та ін. Проблеми підвищення конкурентоспроможності продукції у вітчизняній та зарубіжній літературі достатньо висвітлені у працях А. Сміта, І. Кірунера, Дж. Мура, Ф. Хайєка, Й. Шумпетера, Ф. Котлера, М. Портера, Р. Фатхудинова, Г. Азосва, В. Диканя, Т. Маслової, Л. Піддубної, Е. Сапронова, Г. Скудара, В. Холода, Л. Шевченко, М. Гельвановського, А. Юданова, Л. Гладкої, В. Васильєвої, К. Шинкаренка та ін. Більшість із них розглядають конкурентоспроможність підприємства, галузі або промисловості [8]. Водночас поза полем дослідження залишається проблема розвитку ринку конкурентоспроможної продукції як механізму реалізації стратегічної трансформації галузі, зокрема машинобудівної.

Метою статті є дослідження сучасного стану ринку конкурентоспроможної продукції машинобудівної галузі та розробка можливих напрямів його розвитку для реалізації стратегічної трансформації галузі.

Результати дослідження. Доцільність реалізації стратегічної трансформації вітчизняного машинобудування пов'язана з необхідністю використання виробничо-технічного та інтелектуального потенціалу на машинобудівних підприємствах, який може бути ефективно задіяний за незначних, порівняно з глобальним реформуванням, інвестицій.

На нашу думку, під стратегічною трансформацією варто розуміти систему цілеспрямованих рішень, заходів і дій з повним використанням економічного потенціалу у виробничо-господарських системі та його нарощуванням на нових ринкових принципах і підходах, що веде до якісно нового стану бізнесу та його об'єктів і характеризується високою ефективністю й конкурентоспроможністю.

Стратегічну трансформацію галузі необхідно здійснювати з урахуванням стану та динаміки факторів, які визначають рівень її розвитку:

- факторних властивостей, тобто конкретних факторів (рівень розвитку технічної та технологічної бази, наявність кваліфікованої робочої сили тощо), які необхідні для успішної конкуренції у даній галузі;
- стану внутрішнього і зовнішнього ринків попиту на продукцію або послуги, що пропонуються підприємствами галузі;
- рівня розвитку коопераційних зв'язків у галузі;
- конкурентного середовища, яка дає змогу управляти конкурентоспроможністю продукції в умовах вільного суперництва.

Ці фактори, кожен окремо та всі разом як система, створюють середовище, в якому функціонують підприємства галузі. Щоб отримати та втримати конкурентне виробни-

цтво у наукоємній машинобудівній галузі, потрібно мати перевагу за всіма цими складниками.

Під механізмом реалізації стратегічної трансформації галузі пропонується розуміти комплекс послідовних взаємопов'язаних управлінських дій, заходів і проектів, що охоплюють увесь цикл реалізованої стратегії розвитку і спираються на законодавчі та нормативні акти, систему методів, моделей і методик, фінансово-економічні, організаційні та технічні засоби щодо досягнення кінцевого результату. При цьому механізми реалізації стратегічної трансформації мають бути розроблені ще на стадії формування стратегії розвитку галузі.

Механізми стратегічної трансформації галузі треба розробляти з урахуванням об'єктивно сформованого розшарування машинобудівних підприємств на кілька технологічних рівнів залежно від конкурентоспроможності продукції, що випускається. Таких рівнів можна виділити принаймні чотири:

1) виробництва, що найбільш наближені до п'ятого технологічного укладу (авіакосмічна промисловість, наукоємне електромашинобудування, атомне машинобудування, ракетобудування, промисловість телекомунікацій та засобів зв'язку, оптичне приладобудування та ін.);

2) виробництва четвертого технологічного укладу, які мають потенціал, у тому числі й експортний (традиційні підгалузі машинобудування – енергетичне та електротехнічне верстатобудування, приладобудування, хімічне та нафтохімічне машинобудування);

3) сформовані виробництва четвертого технологічного укладу (імпортозаміщуючі), де можливі лише окремі раціоналізації (покращення якості та зовнішнього вигляду, упаковки, способів просування на ринки та ін.), які орієнтовані на кон'юнктуру ринку та не вимагають великих капітальних вкладень і державного втручання (тракторне й сільськогосподарське, будівельно-дорожнє машинобудування, машинобудування для легкої та харчової промисловості, торгівлі й громадського харчування);

4) виробництва третього технологічного укладу, що минає, які випускають поки що затребувану на ринку продукцію.

У сучасних умовах «нової економіки» особливо важливими та пріоритетними є галузі і виробництва перших двох рівнів – від швидкості формування та розвитку нових наукоємних і високотехнологічних виробництв залежатиме швидкість розширення і розповсюдження нових технологічних укладів на інші сфери економіки. За науковим і технологічним потенціалом до них можна віднести верстатобудування, точне і наукоємне машинобудування, виробництва оборонного комплексу. Ці підгалузі відрізняє й більш висока рентабельність виробництва: найбільшу

рентабельність показує точне і наукоємне машинобудування: в 2015 році вона становила 6,3% [9, с. 258], що в 2 рази вище, ніж у середньому рентабельність у машинобудівному комплексі. Рентабельним є також і виробництво транспортного машинобудування (5,5% в 2015 році) [9, с. 258] (табл. 1).

Для економічної безпеки країни велике значення мають автомобілебудування, сільськогосподарське машинобудування, енергетичне машинобудування, машинобудування для легкої та текстильної промисловості.

Тому для підвищення конкурентоспроможності цих підгалузей та машинобудівної галузі в цілому необхідно розвивати їх пріоритетні напрями з урахуванням потреб внутрішнього та зовнішнього ринків машинобудівної продукції.

У 2015 році було реалізовано машинобудівної продукції на 113 730,2 млн грн., при цьому експорт машин та устаткування становив 4778,7 млн дол. США, а імпорт – 8480,8 млн дол. США [10, с. 403].

Дослідження показали, що найбільш перспективними секторами ринку для машинобудування є такі.

Автомобільний ринок. У 2014 році ця підгалузь машинобудівної галузі була найбільш збитковою. Так, у 2014 році флагман української автомобільної промисловості – завод «ЗАЗ» – опинився на межі зупинки, практично простоювали заводи «Богдан», «БАЗ» і «ЧАЗ». Як констатує AUTO-Consulting, у 2014 році сектор виробництва легкових автомобілів фактично припинив функціонувати. Це пояснюється тим, що виробничі потужності більш-менш стабільно використовувались лише на тих підприємствах, що виконували контракти для задоволення військових потреб із постачання вантажівок та автобусів («Черкаський автобус», КрАЗ) [11].

Однак у період 2014–2016 років Уряд України ухвалив Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року [12], реалізація якої має забезпечити покриття внутрішнього попиту автомобілями вітчизняного виробництва на 70 відсотків, збільшення до 2020 року випуску легкових автомобілів до 734,4 тисяч одиниць і нарощування експортного потенціалу до 220,3 тисяч автомобілів [4].

Проблемними питаннями для розвитку автомобільної галузі є:

- підвищення якості техніки, що випускається;
- перехід на екологічні стандарти Євро-5 (січень 2016 року) та розробка нових технічних регламентів;
- технічне переозброєння спеціалізованих виробництв автомобільних компонентів;
- інтеграція у світогосподарські зв'язки;

Таблиця 1

Економічний стан підгалузей машинобудування у 2015 р. [9, с. 223–258; 10, с. 270]

№ з/п	Підгалузі машинобудування	Частка у випуску промислової продукції, %	Вартість виробленої продукції, млн грн.	Рентабельність операційної діяльності, %
1.	Машинобудування, всього, в т. ч.:	9,3	172 819,8	3,4
1.1	Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	0,7	12 184,7	6,3
1.2	Виробництво електричного устаткування	1,6	30 031,2	-1,5
1.3	Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	3,4	63 842,3	3,2
1.4	Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	3,6	66 761,6	5,5

– подальше митно-тарифне регулювання мита на обладнання та автокомпоненти, які не виробляються в Україні.

Ринок вітчизняного енергетичного машинобудування можна вважати глобальним ринком, адже майже 70% продукції цього профілю йде на експорт [9]. 24 липня 2013 року Кабінетом міністрів України була розроблена та затверджена «Енергетична стратегія України на період до 2030 року» [13].

Пріоритетними науково-технічними напрямками в енергетичному машинобудуванні є:

– розробка та освоєння виробництва високоефективних парогазових енергетичних установок потужністю понад 200 мегават, що дозволить підвищити ККД теплових електростанцій з 25-30% до 50-55%;

– створення котлів для спалювання погіршеного твердого палива у киплячому шарі за технологією фірми Babcock & Wilcox (США) та створення котлів зі способом спалювання палива у топках із низькотемпературним вихором, яке дасть змогу зменшити питоме витрачання палива й знизити нижче допустимих ГДК;

– розвиток науково-технічного та промислового потенціалу атомного машинобудування на основі виробництва обладнання для атомних станцій нового покоління.

Оновлення та поставка нового електроенергетичного обладнання, як показують результати дослідження, забезпечать зростання внутрішнього ринку.

З метою розширення ринку транспортного машинобудування для оновлення парку обладнання необхідно створення високошвидкісних поїздів зі швидкістю руху 250–280 км/год., автоматизація руху та колійної інфраструктури, технічне переозброєння на підприємствах локомотиво- і вагонобудування.

Пріоритетні науково-технічні напрями тракторного та сільськогосподарського машинобудування визначаються на основі потреб сільського господарства у техніці для нарощування виробництв найважливіших видів продукції та сировини на базі високоефективних агротехнічних технологій:

– створення нових енергонасичених моделей сільськогосподарських тракторів, зернозбиральних і кормозбиральних комбайнів і посівних машин, обладнання для кормовиробництва і тваринництва;

– створення нових машин для диференційованого внесення мінеральних і органічних добрив;

– створення нових конкурентних компонентів (дизель 6-циліндровий рядний, гідророзподільники секційні) і т. д.

До 2017 року в Україні планується збільшити виробництво вітчизняних високопродуктивних комбайнів до 2,5 тисяч, а тракторів – до 12,8 тисяч. Збільшення обсягів виробництва планується реалізувати шляхом втілення п'яти інвестиційних проектів у галузі сільгоспмашинобудування за участю вітчизняних і провідних світових виробників [6].

Підраховано, що для нормального відтворення технічних засобів аграрним підприємствам необхідно щорічно купувати їх не менше 8–10% від наявних, а списувати – не більше 6–8%. Загалом для оновлення машинно-тракторного парку аграрних підприємств на рівні технологічної потреби необхідно щорічно купувати машини та обладнання на суму понад 15 млрд грн. Із них на оновлення парку тракторів – 3,0–3,5 млрд грн., зернозбиральних комбайнів – 3,5–4,0, бурякозбиральних машин 0,35–0,4, кормозбиральних – 1,0, машин для тваринництва – 1,0, техніки загального призначення – 2–3 млрд грн. Крім цього, для підтримання машинно-тракторного парку в працездатному

стані потрібно 2,0–2,5 млрд грн. на закупівлю запасних частин і ремонтних матеріалів [7]. Загалом перспективи ринку оцінюються в розмірі 9–10 млрд грн.

Основними напрямками розвитку ринку верстатобудування є:

– обладнання для надпрецизійної обробки деталей;

– обладнання для надшвидкісної обробки деталей із різних матеріалів у системі 5 координат;

– обладнання для обробки важкооброблюваних матеріалів на основі використання променевих, електрофізико-хімічних методів;

– модернізація наявного парку обладнання;

– комплексне вирішення технологічних проблем щодо випуску конкретного продукту.

Важливість цього ринку визначається ще й тим, що 80% парку металообробного обладнання, а це близько 2 млн верстатів – вітчизняного виробництва.

Мінагрополітики працює над створенням вітчизняних виробництв сучасної сільгосптехніки із залученням іноземних інвестицій. Так, розроблено міжгалузеву програму інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу та розвитку сільгоспмашинобудування з Латвією, підписано Меморандум щодо співробітництва між галузевими асоціаціями України та Німеччини – «Укragромаш» та «VDMA Agricultural Machinery», визначено напрями спільної діяльності у сфері виробництва сільськогосподарської техніки з Білоруссю. Зазначені особливості розвитку підприємств сільськогосподарського машинобудування треба враховувати під час здійснення стратегічного аналізу, розробки стратегій та їх реалізації [6].

Вищезазначені галузі машинобудування динамічно розвиваються за рахунок орієнтації на внутрішній ринок. Таким чином, в Україні є можливості, які можна використовувати для розвитку інших підгалузей машинобудування. Для виявлення таких можливостей необхідно здійснювати дослідження структури попиту на їх продукцію на внутрішньому та зовнішньому ринках і впроваджувати програму поступової модернізації основних фондів із метою виробництва конкурентоспроможної продукції, орієнтованої на задоволення попиту. Крім того, виникає необхідність у дослідженні структури ціни та калькуляції сировини і матеріалів, необхідних для випуску продукції машинобудування, з метою пошуку таких ресурсів, які сприятимуть скороченню енергоємності та ресурсоємності виробництва [3].

Результати дослідження розвитку ринку машинобудівної продукції на основі стратегічної трансформації як окремо взятих підгалузей, так і машинобудівної галузі загалом показали, що необхідним є створення інфраструктури підтримки експорту, оскільки на цьому ринку конкурують не лише окремі виробники, але держави, які за ними стоять. У відповідності з розпорядженням Кабінету міністрів України від 01 серпня 2013 р. № 586-р була прийнята «Концепція створення системи державної підтримки експорту України» [14], однак через затримку розробки механізму її реалізації для підприємств вона тільки починає надавати допомогу в розвитку експортоорієнтованих виробництв.

Таким чином, результатом стратегічної трансформації машинобудівної галузі треба вважати принципову зміну стратегічної конкурентної позиції галузі машинобудування України на світовому ринку. Основним критерієм досягнення цього результату є динамічне та стійке зростання обсягу продажів продукції вітчизняного машинобудування на світовому ринку. Загальним цільовим індикатором продажів є наявні та прогнозовані обсяги і темпи зростання реалізації продукції машинобудівної галузі.

Під продукцією тут розуміються не тільки готові верстати та машини, агрегати й комплектуючі, що поставляються вітчизняними машинобудівними підприємствами у межах міжнародних машинобудівних проектів, але й також конструкторська та технологічна документація, послуги з ремонту, модернізації та післяпродажного обслуговування раніше поставленої машинобудівної продукції, запасні частини до неї.

Ефект від досягнення зазначеного результату варто розглядати на декількох рівнях:

1) на макrorівні:

- підвищення обороноздатності країни, здатності більш ефективно реагувати на сучасні загрози її безпеки;
- збільшення вкладу машинобудівної галузі у зростання ВВП за рахунок випереджаючого зростання виробництва й продажу продукції галузі щодо динаміки зростання економіки країни;

- розширення високотехнологічного експорту, послаблення залежності економічного зростання від кон'юнктури сировинних ринків;

2) у мікрорівні:

- формування у машинобудівній галузі ефективних ринково орієнтованих бізнес-структур нового покоління;
- підвищення інноваційної активності підприємств;
- полегшення доступу підприємств галузі до фінансових ринків, розширення використання ринку цінних паперів;

3) у соціально-економічній сфері:

- збереження робочих місць, запобігання відтоку талановитої частини науково-технічних кадрів до інших галузей;

- підвищення попиту на кваліфіковані науково-технічні кадри, покращення їх вікової структури;

- підвищення продуктивності праці;

4) у бюджетній сфері:

- забезпечення додаткових податкових надходжень;
- збільшення експортної виручки (доходи від продажів).

Висновки. Стратегія трансформації машинобудівної галузі визначається концепцією державної промислової політики, у підготовці якої необхідно враховувати якісні зміни в сучасній економіці, які характеризуються загостренням конкуренції, підвищенням значущості інновацій та високопродуктивних технологій, розвитком ринкових відносин і глобалізації суспільства.

Стратегічну трансформацію в машинобудівній галузі варто розуміти як систему цілеспрямованих рішень, заходів і дій у межах економічного потенціалу конкретної виробничо-господарської системи та його нарощування на нових ринкових принципах і підходах, що веде до якісно нового стану бізнесу та його об'єктів, які характеризуються високою ефективністю та конкурентоспроможністю.

Розвиток ринку товарів машинобудування є одним із основних механізмів реалізації стратегічної трансформації в машинобудівній галузі.

Функції держави щодо реалізації стратегічної трансформації машинобудівної галузі полягають у створенні сприятливих умов для розвитку ринку конкурентоспроможної продукції галузі за рахунок формування ефективної державної промислової політики, яка відповідає змінам сучасної економіки, включаючи інвестиційну, інноваційну, кадрову, законодавчу та інфраструктурну підтримку.

Економічним результатом стратегічної трансформації машинобудівної галузі є принципова зміна стратегічної конкурентної позиції машинобудування України на світовому ринку, критерієм оцінки якого є динамічне та стійке зростання обсягу продажів продукції.

Список використаних джерел:

1. Позняк С.В. Забезпечення конкурентних переваг вітчизняних підприємств на міжнародному ринку: [Електронний ресурс] / С.В. Позняк // Ефективна економіка. – 2015. – № 11. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4615>
2. Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – № 1 (8). – С. 19–25.
3. Чукурна О.П. Напрямки розвитку машинобудівної галузі в контексті неоіндустріалізації / О.П. Чукурна // Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». – 2014. – № 11. – С. 177–185.
4. Шевченко І.Ю. Проблеми державно-приватного партнерства у галузі автомобілебудування / І.Ю. Шевченко // Економіко-правові аспекти державно-приватного партнерства в умовах децентралізації економіки України: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. молодих учених і студентів, 01–28 лютого 2017 р.: тези доповіді. – Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ojs.kname.edu.ua/index.php/area/article/view/1498>
5. Кузьміна О.С. Аналіз машинобудівної промисловості України на предмет відповідності сталому розвитку / О.С. Кузьміна // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент. – 2016. – Вип. 17. – С. 87–92.
6. Якименко О.С. Особливості стратегічного управління розвитком підприємств сільськогосподарського машинобудування / О.С. Якименко // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – № 9 (147). – С. 138–144.
7. Стельмашук А.М. Аналіз і оцінка потенціалу розвитку машинно-тракторного парку як основи сталості і конкурентоспроможності аграрних підприємств / А.М. Стельмашук // Інноваційна економіка. – 2014. – № 5 (54). – С. 204–211.
8. Гладка Л.І. Конкурентоспроможність української продукції на прикладі машинобудівного комплексу та шляхи її підвищення / Л.І. Гладка, В.Р. Васильєва, К.Е. Шинкаренко // Молодий вчений. – 2016. – № 7 (34). – С. 26–30.
9. Діяльність суб'єктів господарювання – 2015: статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2016. – 455 с.
10. Статистичний щорічник України за 2015 рік / за ред. І.М. Жук. – К.: Державна служба статистики України, 2016. – 575 с.
11. Кузьміна О.С. Аналіз машинобудівної промисловості України на предмет відповідності сталому розвитку / О.С. Кузьміна // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент. – 2016. – Вип. 17. – С. 87–92.
12. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р.: Розпорядження Кабінету міністрів України від 15 січня 2014 р. № 25-р: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/25-2014>
13. Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету міністрів України від 24 липня 2013 р. № 1071-р: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1071-2013>
14. Про схвалення Концепції створення системи державної підтримки експорту України: Розпорядження Кабінету міністрів України від 01 серпня 2013 р. № 586-р: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/586-2013>

Аннотация. В статье исследована сущность стратегической трансформации машиностроительной отрасли. Дано авторское определение понятия «механизм реализации стратегической трансформации отрасли». Определено, что механизмы реализации стратегической трансформации должны быть разработаны на стадии формирования стратегии развития отрасли с учетом расслоения машиностроительных предприятий на несколько технологических уровней в зависимости от конкурентоспособности выпускаемой продукции. Проанализированы проблемные вопросы, сдерживающие развитие рынка продукции машиностроительной отрасли. Обосновано, что развитие рынка товаров машиностроения является одним из основных механизмов реализации стратегической трансформации машиностроительной отрасли.

Ключевые слова: рынок, конкурентоспособность, продукция, отрасль, машиностроение, механизм, стратегическая трансформация.

Summary. The paper examines the essence of strategic transformation of the engineering industry. The author's definition of the mechanism for implementation of the strategic transformation of the industry given. Determined that the mechanisms for the implementation of strategic transformation should be developed at the formation stage of the development strategy of the industry, given the separation of machine-building enterprises on several technological levels depending on the competitiveness of products. Analyzed the problematic issues hampering the development of the market of mechanical engineering products. Substantiated that the development of the market of mechanical engineering products is one of the main mechanisms for the implementation of strategic transformation of the engineering industry.

Key words: market, competition, products, industry, engineering, mechanism, strategic transformation.

УДК 339.976.2, 339.976.4, 339.9.012.23

Кобилянська А. В.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту*

Міжнародного гуманітарного університету

Kobylianska A. V.

*Ph.D., Associate Professor,
Associate Professor at Department of Management,
International Humanitarian University*

СУЧАСНИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ ГЛОБАЛЬНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ВРЯДУВАННЯ

MODERN INSTRUMENTS OF GLOBAL ECONOMIC GOVERNANCE

Анотація. Поточне дослідження присвячене вивченню та систематизації сучасного інструментарію глобального економічного врядування. У статті розглядаються інструменти глобального економічного врядування відповідно до його сфер (регулювання фінансів, торгівлі, конкуренції тощо) та напряму здійснення впливу (орієнтовані на врядування глобальної економіки загалом, на врядування в межах регіональних та міжрегіональних відносин та на врядування економічної ситуації окремої країни).

Ключові слова: глобальне економічне врядування, глобальна економіка, міжнародні економічні відносини, регіональні об'єднання, інструменти.

Вступ та постановка проблеми. Сучасне управління світогосподарськими процесами та глобальною економікою (як на рівні держави, так і на рівні об'єднання держав) вимагає чіткого розуміння наявного інструментарію здійснення такого впливу.

Глобальне економічне врядування та його інструментарій створюють нероздільну єдність. Підмножина можливих інструментів та методів їх використання (в комбінації або окремо) формують множину можливих шляхів реалізації глобального економічного врядування. Таким чином, вивчення останнього неможливе без вивчення та систематизації наявного інструментарію реалізації такого врядування. Відповідно, тема дослідження має наукове та практичне значення. Адже вирішення питання щодо того, які заходи можуть використовуватись та використовуються для здійснення глобального економічного впливу, дає змогу, по-перше, якісно окреслити предметну сферу

досліджень, присвячених вивченню глобальної економіки, світогосподарських зв'язків, ефективності реалізації економічних впливів, розробленню їх теоретичних основ, а по-друге, надає глобальним, локальним та локальним регуляторам вичерпний перелік наявних засобів управління задля подальшої роботи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Незважаючи на те, що терміни «інструмент», «інструментарій» тощо використовують повсякчасно як вітчизняні, так і закордонні дослідники, єдиного дослідження, присвяченого їх систематизації, нині не існує.

Найчастіше термін «інструмент» в макроекономічних дослідженнях використовується в контексті фінансової або монетарної політики чи регулювання зовнішньої торгівлі та інших форм МЕНБ [1, с. 234; 2].

Втім, одночасне вживання термінів «інструмент» та «глобальне економічне врядування» зустрічається ще