

Герасимчук В. Г.
доктор економічних наук, професор,
професор кафедри міжнародної економіки
Національного технічного університету України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»
Липисієнко А. П.
бакалавр кафедри міжнародної економіки
Національного технічного університету України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

Gerasymchuk V. G.
doctor of economic Sciences,
Professor, Professor, Department of international Economics
National technical University of Ukraine
"Kyiv Polytechnic Institute named after Igor Sikorsky"
Lipisienko A. P.
bachelor of international Economics,
National technical University of Ukraine
"Kyiv Polytechnic Institute named after Igor Sikorsky"

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Анотація. У статті проведений аналіз машинобудівного комплексу України. Здійснено аналіз обсягу реалізації продукції машинобудування. Досліджено динаміку інвестицій та визначено ключові країни-інвестори у вітчизняну машинобудівну галузь. Сформульовано проблеми, які стримують розвиток галузі. Виявлено перспективи розвитку машинобудівного ринку України.

Ключові слова: машинобудування, експорт, імпорт, інвестиції, проблеми.

Вступ та постановка проблеми. Від рівня розвитку машинобудівного комплексу залежить розвиток інших галузей промисловості України. Основою технічного переозброєння економіки країни є машинобудування. Нині вітчизняне машинобудування значно відстає від розвитку інших країн світу. Серед основних причин відставання: зношеність та застарілість обладнання, низька рентабельність, слабка інноваційна активність, брак фінансування та інвестицій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Серед науковців, що досліджували стан та проблеми машинобудівного комплексу, а також перспективи його розвитку, варто виділити: О. Гавриша, В. Гейця, В. Герасимчука, Г. Скударя, Ю. Великого, Т. Рипика, Н. Гаховича, М. Завгородню, Д. Захарова, Д. Нечепуренко, О. Чупира, Ю. Короткого, В. Супрун та ін. Проте, спираючись на постійну динаміку та зміни у сфері машинобудування, на виникнення нових проблем та нестабільність економічної ситуації в країні, багато питань залишаються невирішеними.

Метою статті є визначення стану машинобудівного комплексу України, умов його функціонування та перспектив розвитку.

Результати дослідження. Комплекс машинобудування України вміщує понад 20 спеціалізованих галузей. Сьогодні він об'єднує близько 11 тис. підприємств і є важливим сектором промисловості України. Частка цього комплексу в українському ВВП в кінці 2016 року становила 8% [1].

Територіально підприємства машинобудівної галузі розміщені в усіх областях України. Проте на загальному фоні особливо вирізняються 8 найбільших міст, які зайняті у машинобудуванні: Дніпропетровськ, Харків, Запоріжжя, Київ, Львів, Одеса, Луганськ та Донецьк.

Продукцію, яка виготовляється підприємствами машинобудівної галузі, залежно від того, на який ринок вона

орієнтована, умовно можна поділити на такі групи: важке машинобудування, тракторне та сільськогосподарське машинобудування, залізничне машинобудування, автомобілебудівна промисловість, електротехніка, приладобудування, верстатобудування.

За підсумками 2017 р. реалізація машинобудівної продукції зросла на 17% до 5,06 млрд. дол. щодо рівня 2016 р. (4,34 млрд. дол.). Найбільші обсяги реалізації спостерігалися в 2010 р. (11,89 млрд. дол.) та в 2011 р. (13,27 млрд. дол.). Понад 23% виробленої в Україні продукції експортується в Російську Федерацію, що містить приховану загрозу. Однак загалом поточні позиції України на міжнародних ринках, на жаль, поки що незначні (рис. 1).

Експорт машин, обладнання та механізмів у 2017 р. збільшився на 18% порівняно з 2016 р., досягнувши рівня 4276,99 млн. дол., тоді як імпорт збільшився на 26%. Імпорт транспортних засобів і обладнання збільшився у 2017 р. порівняно з 2016 р. на 35%, тоді як експорт, навпаки, впав на 72% за аналогічний період, досягнувши позначки 151,57 млн. дол. Експорт електричного, електронного та оптичного обладнання зріс на 4% у 2017 р. порівняно з 2016 р., імпорт зріс на 34%, становивши 782,84 млн. дол. на рік.

Галузь важкого машинобудування в Україні представлена заводами, що виробляють машини й обладнання для вугільної, нафтогазової, металургійної, гірничодобувної та хімічної промисловості. Потенціал вітчизняних підприємств важкого машинобудування базується на потужностях підприємств колишнього СРСР, пріоритетом діяльності яких була вузька спеціалізація виробництва традиційних видів продукції. Проведення глибокої і комплексної заміни обладнання та удосконалення виробничих потужностей виведе важке машинобудування на новий рівень розвитку і поліпшить ситуацію в цій галузі.



Рис. 1. Експорт та імпорт продукції машинобудування, 2004–2017 рр.

Джерело: складено за [1]

Високі ризики неплатоспроможності більшості компаній галузі викликані зростанням рівня кредитного навантаження на підприємства в результаті нестабільної ситуації в країні, а також тривалим періодом окупності обладнання.

Основний експорт літальних апаратів спрямований в Казахстан, Німеччину, Пакистан. До 2014 р. значним ринком збуту залишалася Російська Федерація – 372,660 млн. дол. на рік, проте за останні 3 роки торгові відносини з країною значно послабилися.

Поставки суден Україна здійснює в країни, які мають вихід до моря. Так, у 2017 р. головними ринками збуту для України стали Австралія, Мальта, Панама, Багамські острови, Беліз та Туреччина. Найбільші обсяги поставок у 2017 р. були до Австралії та Маршаллових островів, експорт до цих країн становив 50,861 млн. дол. та 48,361 млн. дол. відповідно.

У галузі важкого машинобудування України безумовним лідером є ВАТ «Азовмаш» (Маріуполь, Донецька обл.). На розвиток галузі вплинули негативні тенденції в металургійній галузі, що скоротили обсяг реалізації продукції. Також причиною негативної тенденції є зростання цін на

продукцію в зв'язку зі збільшенням цін на сировину і паливо.

Серед усіх галузей машинобудування найнижчі темпи розвитку притаманні сільськогосподарському машинобудуванню, яке зазвичай по праву займає позиції дотаційної галузі економіки. Особливістю сільськогосподарського машинобудування в Україні є низька конкурентоспроможність на ринку, викликана виробництвом низькоякісної продукції, а також пряма залежність попиту на сільгосптехніку від розвитку сільського господарства.

Негативним фактором для вітчизняних машинобудівних підприємств є проникнення імпоротної продукції на внутрішній ринок України. Імпортерами тракторів в Україну є США – 162,33 млн. дол., Німеччина – 107,04 млн. дол., Білорусь – 74,62 млн. дол., Франція – 72,66 млн. дол., Нідерланди – 69,94 млн. дол. на рік.

Завод «Червона зірка» – одне з провідних підприємств-виробників посівної техніки на пострадянському просторі. Займана підприємством частка ринку в країнах СНД становить приблизно 45%. Підтримка вітчизняного виробника з боку держави збільшить рівень виробництва в цій галузі.

Автомобільна промисловість України спрямована на виробництво всіх видів продукції: вантажних, легкових автомобілів, військових вантажівок тощо. Стримуючими фактором розвитку є технологічно низький асортимент продукції, що робить її неконкурентоспроможною перед імпортними аналогами, у виробництві яких використовуються передові технології (табл. 1).

ВАТ «Запорізький автомобільний завод» – єдине в Україні підприємство, що володіє повним циклом виробництва легкових автомобілів. Основні поставки заводу здійснюються за кордон в країни СНД, а також в Молдову, Єгипет, Сирію, Корею.

Відбулася переорієнтація вітчизняного машинобудування з виробництва власної продукції на складання імпортних автомобілів. Головними імпортерами легкових автомобілів

Таблиця 1

Виробництво автомобілів в Україні, шт.

Виробник	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6
ВАТ «ЗАЗ» (Запорізький автомобілебудівний завод)	20301	13127	3937	526	1674
ПАТ «АВТОКРАЗ» (Кременчуцький автомобільний завод)	930	1388	1401	480	-
Корпорація «Богдан»	6737	2185	60	78	110
Корпорація «Еталон»: ПАТ «БАЗ» (Бориспільський автозавод)	827	110	3	-	-
Корпорація «Еталон»: ПрАТ «Чернігівський автозавод»	281	201	299	3	178
ТОВ «ВО «КРАЗ» (Кременчуцький автоскладальний завод)	9049	7514	-	-	-
ПрАТ «ЄВРОКАР»	11494	3649	2030	3937	6145
ПАТ «Завод «Часівоярські автобуси»	316	169	174	37	90
ВАТ «Черкаський автобус»	547	408	388	203	389

Джерело: складено за [2]

в Україну є Німеччина, Японія, Франція, Чехія та Корея. Найбільшим попитом серед українців користувалися автомобілі компаній TOYOTA, RENAULT, VOLKSWAGEN, SKODA, KIA. Загалом у 2017 р. продаж цих марок порівняно з 2016 р. зріс у середньому на 27% (табл. 2).

Основними постачальниками вантажних автомобілів в Україну є Франція, Італія, Німеччина та США. Найбільш затребуваними були автомобілі марки RENAULT, FIAT, GAZ, VOLKSWAGEN, MERCEDES-BENZ, FORD. Продаж вантажних автомобілів у 2017 р. порівняно з 2016 р. зріс у середньому на 30%.

Таблиця 2

Продажі нових легкових автомобілів в Україні за марками, шт.

№ з/п	Марка	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7
1.	TOYOTA	15436	10296	4903	7668	9698
2.	RENAULT	11307	5256	4215	6389	8671
3.	VOLKSWAGEN	12851	5419	2299	5001	6525
4.	SKODA	12285	5219	2172	4145	5675
5.	KIA	13224	3770	2014	3982	5320
6.	FORD	10721	4506	2608	3612	3524
7.	NISSAN	11327	4753	2659	3444	4324
8.	HYUNDAI	18001	5511	2556	3396	4356
9.	BMW	2006	1267	1807	3073	2832
10.	ZAZ	17709	7908	2868	2758	1708

Джерело: складено за [2]

Основними постачальниками вантажних автомобілів в Україну є Франція, Італія, Німеччина та США. Найбільш затребуваними були автомобілі марок RENAULT, FIAT, GAZ, VOLKSWAGEN, MERCEDES-BENZ, FORD. Продаж вантажних автомобілів у 2017 р. порівняно з 2016 р. зріс у середньому на 30%.

Найбільшим попитом на вітчизняному авторинку автобусів користуються марки українських виробників: ATAMAN (ВАТ «Черкаський автобус»), RUTA (ПАТ «Завод «Часівоярські автобуси»), BOGDAN (Корпорація «Богдан»), ETALON (Корпорація «Еталон»). Продаж російського PAZ у 2017 р. впав на 47% порівняно з минулим роком. Продаж вітчизняних автобусів зріс. Так, реалізація марок ATAMAN зросла на 41%, RUTA – на 15%, ETALON – на 85%.

Близько 18 підприємств функціонує у сфері вагонобудування. Підприємства вагонобудівної галузі мають намір об'єднатися в асоціацію вагонобудівників України. Найбільшими серед них є:

ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ВАТ «Стаханівський вагонозавод», ВАТ «Дніпровагонмаш», ВАТ «Азовзагальмаш». Із зазначених заводів більшість виробляють вантажні вагони. Експорт залізничних локомотивів у 2017 р. порівняно з 2016 р. упав на 7,6%. Загалом спостерігається негативна тенденція. Так, за останні 5 років експорт скоротився на 94%.

Наукові галузі України – електротехніка, приладобудування, верстатобудування – включають у себе найбільш широкий спектр підприємств, що обслуговують всі галузі економіки, включаючи військово-промисловий сектор.

Джерело: складено за [1]

Високий рівень зношеності обладнання, відсутність передових технологій і нових розробок, а також низьке забезпечення кваліфікованими кадрами – все це призвело до занепаду розвитку наукомістких галузей в Україні. Вітчизняні підприємства не отримують достатнього фінансування для розроблення нових технологій.

Курс на заміщення вітчизняного виробника взяли імпортерні компанії, які оснащені значною кількістю високотехнологічних розробок і технологій. Таким чином, велика частина продукції галузі імпортується з країн Східної Азії – Китаю, Кореї, Таїланду, а також із країн ЄС і США. Імпорт електричних машин і устаткування за останні 3 роки зріс на 53%, досягнувши у 2017 р. рівня 4124,79 млн. дол. на рік.

Головними постачальниками електричних машин і устаткування в Україну є Китай, Німеччина, Російська Федерація, Чехія. Імпорт з Росії у 2017 р. упав на 97% порівняно з 2014 р., що свідчить про негативну динаміку торгівлі з цією країною.

Імпорт приладів та апаратів оптичних, фотографічних зріс на 34% у 2017 р. порівняно з минулим роком, досягнувши позначки 782,85 млн. дол. на рік. Головними імпортерами приладів та апаратів оптичних, фотографічних в Україну є Японія, США, Німеччина та Китай. Імпорт з Японії у 2017 р. збільшився на 22% порівняно з 2016 р., становивши 4,363 млн. дол. на рік.

Машинобудування гостро потребує припливу інвестицій. Брак інвестицій у машинобудівну галузь пояснюється високим зносом основних фондів і збільшенням податкового навантаження на підприємства з боку держави. Найбільший обсяг інвестицій в машинобудівну галузь України спостерігався в 2014 р. – 1167,8 млн. дол. Проте спостерігається негативна тенденція: так, за останні 3 роки обсяг інвестицій зменшився на 34%, сягнувши 771,0 млн. дол. у 2017 р. (рис.2).

Серед основних країн, що інвестують у галузь, лідируючі позиції займає Кіпр. Однак такого роду інвестиції можна назвати реінвестуванням в економіку країни, оскільки основний приплив капіталу в Україну здійснюють українські компанії, зареєстровані в цій офшорній зоні (табл. 3).

Передбачається, що потоки інвестиційного капіталу можуть збільшити кількість інноваційних розробок підприємств.

Сьогоднішній брак інвестицій і доступних кредитів не дає підприємствам змоги провести масштабну модернізацію, перейти на нові технології виробництва та менеджменту, налагодити випуск нової продукції. За таких умов українським виробникам важко переорієнтуватися на нові ринки збуту.

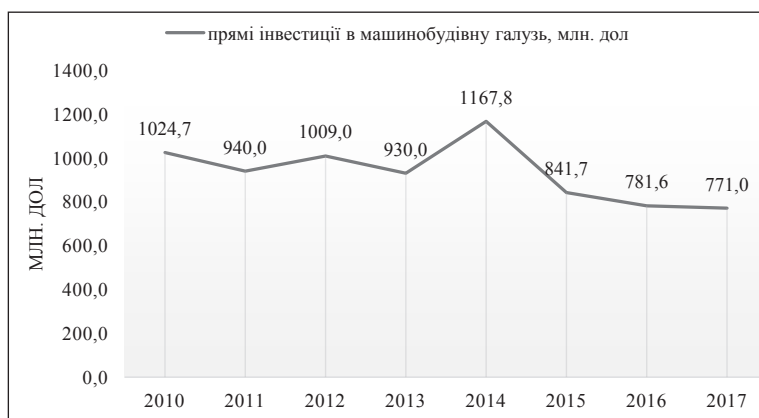


Рис. 2. Прямі інвестиції в машинобудівну галузь України, 2010–2017 рр.

Прямі інвестиції зарубіжних країн в машинобудівну галузь України, 2017 р.

Країна	Обсяг прямих інвестицій станом на			
	01.01.2017 р.		31.12.2017 р.	
	млн. дол.	частка, %	млн. дол.	частка, %
1	2	3	4	5
Австрія	27,409	3,5	19,419	2,5
Велика Британія	24,956	3,2	25,520	3,3
Естонія	30,170	3,9	30,907	4,0
Нідерланди	55,869	7,2	64,403	8,3
Німеччина	101,981	13,2	127,527	16,5
Польща	43,815	5,7	47,027	6,0
Угорщина	16,440	2,1	17,161	2,2
Франція	28,794	3,7	32,457	4,2
Швеція	38,766	5,0	40,897	5,3
Кіпр	108,510	14,1	109,895	14,2
США	62,007	8,0	62,749	8,1

Джерело: складено [1]

За результатами проведеного дослідження можна виділити низку проблем машинобудівного комплексу України, таких як:

- нестабільність політичної та економічної ситуації в країні;
- значний фізичний та моральний знос матеріально-технічного забезпечення підприємств;
- низька рентабельність та висока частка збиткових підприємств;
- недостатня увага до використання у виробництві ресурсозберігаючих та маловідходних технологій;
- брак інвестицій та фінансування;
- витрачання фінансових ресурсів не на власні розробки, а на купівлю вже готового обладнання машин та програмного забезпечення;
- невідповідність вітчизняної продукції світовим стандартам – екологічні характеристики та низька якість продукції;
- високі ставки оподаткування та систематична зміна законодавства України;
- низька платоспроможність населення, що впливає на слабкий попит внутрішнього ринку;
- високі ставки кредиту як для виробників, так і для споживачів машинобудівної продукції;
- зниження інвестиційної привабливості через високі ризики вкладень.

Задля підвищення ефективності діяльності машинобудівного комплексу та вирішення вищезазначених проблем важливим є проведення таких заходів:

- використання новітнього обладнання та технологій для проектування нової продукції, тобто прискорити інноваційних розвиток;
- створювати стратегічні альянси підприємств, що будуть виробляти високоєфективну продукцію із застосуванням сучасних енерго- та ресурсозберігаючих технологій;
- шляхом налагодження зв'язків із закордонними компаніями та активізації зовнішньоекономічної діяльності українських машинобудівних компаній розвивати експортний потенціал галузі;
- поліпшити матеріально-технічне забезпечення підприємств, провести переоснащення машинобудівного комплексу;

– провести реконструкцію більшої частини машинобудівних підприємств та закриття тих, що є збитковими та нерентабельними.

Найбільш важливими завданнями для керівництва українських машинобудівних підприємств в умовах мінливості зовнішнього середовища є впровадження сучасних методів управління, зміна наявної стратегії розвитку, реалізація політики диверсифікації сфер діяльності, розширення номенклатури та асортименту продукції.

Комплекс машинобудування має розвиватися за рахунок участі у проектах, які націлені на виробництво складних комплектуючих для іноземного та вітчизняного обладнання та розвитку окремих виробництв для випуску сучасного конкурентоспроможного обладнання. Здійснення вищезгаданих завдань є важливою передумовою не лише розвитку, але й виживання українського машинобудування в перспективі.

Висновки. Вирішення першочергових заходів підприємствами машинобудування дасть можливість підвищити не лише результативність діяльності галузі загалом, але й рівень вітчизняної економіки.

Для виходу з кризи керівництву підприємств необхідно розробляти економічну політику з урахуванням вимог і запитів споживачів стосовно техніко-економічних параметрів, якості, дизайну та новизни продукції. Для зростання обсягів продукції машинобудівної галузі України важливо використовувати ефективний стратегічний маркетинг для прогнозування майбутніх параметрів функціонування і розвитку економічної системи – організації виробництва і збуту продукції.

Ефективне функціонування підприємств машинобудування в сучасних умовах господарювання можливе за умови здатності підприємства вчасно відреагувати на руйнівні зміни, перелаштувати свій внутрішній механізм відповідно до нестійких умов господарювання, адже саме від внутрішньої діяльності залежать результативні показники роботи підприємства. Без реструктуризації фінансової та організаційної, професійного управління та продуманої стратегії розвитку стабілізація та зростання обсягів виробництва продукції машинобудівного комплексу неможливі.

Список використаних джерел:

1. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. УкрАвтопром. Асоціація автовиробників України. URL: <http://ukrautoprom.com.ua>.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ

Аннотация. В статье проведен анализ машиностроительного комплекса Украины. Осуществлен анализ объема реализации продукции машиностроения. Исследована динамика инвестиций и определены ключевые страны-инвесторы в отечественную машиностроительную отрасль. Сформулированы проблемы, которые сдерживают развитие отрасли. Выявлены перспективы развития машиностроительного рынка Украины.

Ключевые слова: машиностроение, экспорт, импорт, инвестиции, проблемы.

TENDENCIES OF DEVELOPMENT OF MACHINE-BUILDING COMPLEX OF UKRAINE

Summary. In the article the analysis of machine-building complex of Ukraine. The analysis of the volume of sales of engineering products. Investigated the dynamics of investments and identified the key countries-investors in the domestic engineering industry. Formulated the problems that hinder the development of the industry. As prospects of development of machine-building market of Ukraine.

Key words: mechanical engineering, export, import, investment, problems.

УДК 657

Чуніхіна Т. С.

кандидат економічних наук,

доцент кафедри обліку та оподаткування

Державного університету інфраструктури та технологій

Горлушко А. М.

магістр

Державного університету інфраструктури та технологій

Chunhina T. S.

PhD in Economics,

Associate Professor of the Department of Accounting and Taxation

State University of Infrastructure and Technology

Gorlushko A. M.

master's degree

State University of Infrastructure and Technology

ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ТА ТЕРМІНУ КОРИСНОГО ВИКОРИСТАННЯ В МЕЖАХ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ

Анотація. У статті дослідженні взаємозв'язки амортизаційної політики зі стратегією розвитку діяльності підприємства. Розглянуто одне з головних проблемних питань проведення амортизаційної політики – визначення очікуваного терміну корисного використання основних засобів. Запропоновано рекомендації щодо вдосконалення організації та методики визначення строку експлуатації основних засобів.

Ключові слова: основні засоби, амортизація, знос, амортизаційна політика підприємства, очікуваний термін корисного використання, стратегія діяльності підприємства.

Постановка проблеми. Вирішення проблемних аспектів проведення амортизаційної політики за сучасних умов розвитку підприємництва є важливими питанням. На практиці гнучка амортизаційна політика підприємств і держави є одним з основних факторів відновлення економічного зростання за умов інвестиційної кризи, зменшення виробництва та інфляції. Однак сьогодні підприємства України не приділяють належної уваги ролі системи амортизації у вирішенні проблем відтворювального характеру. Тож ця тема є актуальною та необхідною для розгляду.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження питань щодо удосконалення обліку амортизації основних засобів зробили видатні вітчизняні вчені: М.Т. Білуха, Ф.Ф. Бутинець, С.Ф. Голов, Н.Г. Виговська, В.М. Жук, М.Я. Дем'яненко, Г.Г. Кірейцев, В.Г. Лінник, В.Б. Моссаковський, В.В. Сопко, М.Ф. Огійчук, Ю.І. Осадчий, П.Т. Саблук, Л.К. Сук та інші вчені; зарубіжні науковці: В.Ф. Палій, Я.В. Соколов, Е.С. Хендріксен. Проте досі залишаються недостатньо дослідженими проблеми обліку амортизації основними засобами, а саме порядок визначення найбільш точного строку експлуатації.