

УДК 658

**Барташевська Ю.М.***кандидат економічних наук,**доцент кафедри економічної кібернетики та сучасних інформаційних технологій  
Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля*

## АНАЛІЗ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано сучасний стан інноваційного розвитку машинобудування України. Розглянуті проблеми розвитку галузі на сучасному етапі, зокрема фінансування та впровадження інновацій. Визначено тенденції інноваційного розвитку машинобудування у сучасних умовах.

**Ключові слова:** машинобудування, обсяги виробництва, інновації, збиткові підприємства, перспективи.

### **Барташевская Ю.Н. АНАЛИЗ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ**

В статье проанализировано современное состояние машиностроения Украины. Рассмотрены проблемы развития отрасли на современном этапе, а именно финансирование и внедрение инноваций. Определены тенденции инновационного развития машиностроения в современных условиях.

**Ключевые слова:** машиностроение, объемы производства, инновации, убыточные предприятия, перспективы.

### **Bartashevs'ka Yu.M. ANALYSIS OF INNOVATION DEVELOPMENT OF MACHINE-BUILDING IN UKRAINE**

The current condition of the innovation development of Ukraine's machine-building has been analyzed in the article. Also there have been considered the main issues of the branch development at the current stage, in particular financing and innovation implementation. The latest trends of machine-building innovation development under the present conditions have been defined.

**Keywords:** machine-building, production volumes, innovation, loss-making enterprises, the prospects.

**Постановка проблеми.** В сучасних умовах господарювання машинобудівна галузь відіграє вирішальну роль у створенні матеріально-технічної бази господарства та є основою економіки будь-якої держави. Випускаючи засоби виробництва для різних галузей національної економіки, машинобудування забезпечує комплексну автоматизацію виробництва, тим самим виконуючи важливу роль у прискоренні науково-технічного прогресу.

Машинобудування виступає основою економічного потенціалу країни, від рівня ефективності діяльності підприємств якого залежить стан її соціально-економічного розвитку. Проте сучасний стан машинобудівної галузі є важким. Це пов'язано з використанням застарілих традиційних технологій виробництва, значними втратами виробничого та кадрового потенціалу, більше ніж двократним скороченням частки продукції машинобудування у промисловому виробництві, зниженням активності в інноваційно-інвестиційній діяльності тощо. Для оновлення виробничих технологій, розробки нової конкурентоспроможної продукції потрібне впровадження інновацій. У зв'язку з цим аналіз сучасного стану та визначення перспектив інноваційного розвитку машинобудування України є досить актуальним.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Аналізом основних тенденцій розвитку машинобудування України, інноваційно-інвестиційного розвитку займалися такі науковці, як: Данилишин Б.М., Ємельянов В.М. [2], Клименко Л.П., Тарасова Н.В. [2], Чупир О.М. [4] та інші. У літературі розглядається великий спектр проблем, пов'язаних з машинобудуванням, однак, зважаючи на постійну динаміку та зміни у галузі, залишаються недостатньо висвітленими питання сучасного стану та перспектив інноваційного розвитку.

**Постановка задачі.** Метою статті є аналіз сучасного стану та перспектив інноваційного розвитку машинобудування України.

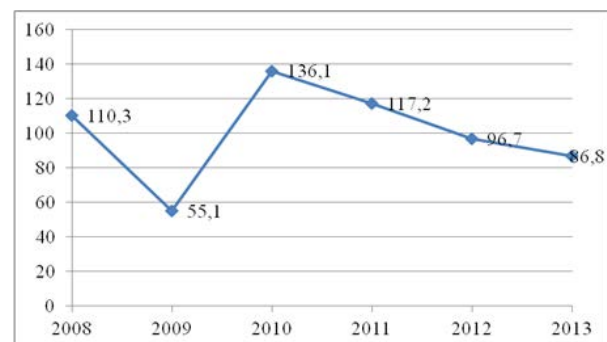
**Виклад основного матеріалу дослідження.** Машинобудування – одна з галузей сучасної економіки, стан та темпи розвитку якої визначають перспективи та виробничий потенціал усіх галузей національної економіки, здійснюють значний вплив на формуван-

ня основних макроекономічних показників. Саме тому машинобудування виконує функції, які не притаманні жодній іншій галузі, а саме:

- інноваційно-технологічне оновлення виробництва;
- створення матеріально-технологічної бази для забезпечення обороноздатності країни;
- забезпечення відновлювального процесу в економіці;
- задоволення кінцевого попиту населення на товари та послуги;
- участь машинобудування у міжнародному розподілі праці [1, с. 143].

Машинобудівна галузь складається з підгалузей з виробництва машин і устаткування (механічного устаткування, машин і устаткування загального призначення, для сільського та лісового господарства, верстатів, інших машин та устаткування спеціально призначення, побутових приладів); електричного, електронного та оптичного устаткування; транспортного устаткування (автомобілів, причепів, напівпричепів, мотоциклів, літаючих апаратів, включаючи космічні, будування та ремонт суден) [2, с. 197].

Відзначимо, що на даному етапі машинобудівна галузь України переживає не найкращі часи, про що свідчать дані щодо виробництва продукції за останні роки (рис. 1).



**Рис. 1.** Динаміка зміни обсягів виробництва продукції машинобудування 2008-2013 рр., %

Згідно з даними рис. 1, найбільш вдалими для машинобудування є 2008 та 2010-2011 рр., а найгіршим – 2009 р., коли обсяги виробництва продукції зменшилися відповідно до попереднього року майже вдвічі. Тенденціями, що призвели до зменшення обсягів виробництва можна вважати: зниження попиту на внутрішньому ринку, відсутність обігових коштів для розвитку виробництва, зниження світової інвестиційної діяльності, скорочення зовнішнього попиту на вітчизняну машинобудівну продукцію, а також втрати окремих зовнішніх ринків збуту.

Підставами для зростання виробництва у 2008 та 2010 рр., на думку фахівців [2, с. 195], були:

- дешева, порівняно з низкою країн, високваліфікована робоча сила;
- достатнє співвідношення ціни та якості товарів;
- науково-технічні розробки, здійснені у попередні роки;
- вигравш експортерів від ревальвації євро у 2006-2008 рр.;
- недостатня жорсткість законодавства щодо природоохоронних заходів, що зменшило витрати на них тощо.

Однак світова фінансова криза та її наслідки негативним чином позначилася на промисловому виробництві, зокрема машинобудівній галузі, і починаючи з 2011 р. галузь демонструє стійке падіння обсягів виробництва. Ця негативна тенденція зберігається і у поточному році.

Зниження обсягів господарських операцій підприємств проявляється в зростанні боргів, нестачі грошових засобів, зростанні простроченої кредиторської заборгованості, зростанні кількості збиткових підприємств (табл. 1).

Як видно з наведених даних (табл. 1), питома вага збиткових підприємств машинобудування є досить вагомою і складає більше третини від загальної кількості підприємств галузі. Найбільш збитковими є підприємства з виробництва транспортних засобів та устаткування, найменш збитковими – з виробництва електричного, електронного та оптичного устаткування.

Зазначимо, що, згідно з даними табл. 1, найбільш успішною діяльністю підприємств машинобудівного комплексу була у 2008 та 2011 рр., коли кількість збиткових підприємств становила 36,1% і 33,4% відповідно, тоді як у попередніх роках частка збиткових підприємств складала 37-39%. Відповідно до статистичних даних [3], така негативна тенденція збереглася і у 2013 р., а питома вага збиткових підприємств по деяким напрямкам діяльності машинобудівної галузі перевищила 47%. Також слід зазначити, що ситуація у промисловості є гіршою, а частка неприбуткових підприємств перевищує 40-45%.

Як уже було зазначено вище, значну роль у збільшенні збиткових підприємств у машинобудуванні України відіграли дебіторська та кредиторська заборгованість. Так, у 2009 році порівняно з 2008 роком відбулося збільшення дебіторської заборгованості на 14593 млн. грн. та кредиторської на 22658,2 млн. грн. [4]. Зменшенню прибутковості підприємств машинобудівної галузі України сприяло і зменшення обсягу виробництва продукції.

2010 рік вважається періодом подолання кризових явищ, відновлення виробничих потужностей та нарощування обсягів виробництва (рис. 1). Про інноваційний розвиток галузі свідчить і зростання кількості інноваційно-активних підприємств (табл. 2) протягом 2008 та 2010 рр., коли їх кількість поступово збільшувалась. У 2009 р. ситуація дещо погіршилася, але у 2010 р. почали відбуватися позитивні зрушення в даній ситуації, хоча з боку держави належна інноваційна підтримка була відсутня.

Про відсутність державної допомоги у підтримці інноваційного розвитку підприємств свідчить кількість коштів, що виділяє держава – 1-2% від загального обсягу коштів. Основна частина коштів, що йде на впровадження інновацій – власні кошти підприємств (53-73%) [3]. Основною статтею інновацій сучасних машинобудівних підприємств є придбання нових машин, обладнання та програмного забезпечення – приблизно 70% від загальної кількості коштів, спрямованих на інноваційний розвиток підприємств.

Таблиця 1

Частка збиткових підприємств машинобудування за роками, % \*

Галузь (підгалузь) / Роки	2008	2009	2010	2011	2012
Машинобудування	36,1	39,3	37,6	33,4	33
у тому числі:					
виробництво машин та устаткування	37,1	41,5	38,2	36,2	28,6
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	33,9	36,1	35,2	30	30
виробництво транспортних засобів та устаткування	40,9	43,1	45,6	33,7	34,3

\*Складено за даними Державної служби статистики України [3]

Таблиця 2

Кількість підприємств машинобудування, що займаються інноваційною діяльністю, % \*

Галузь (підгалузь) / Роки	2008	2009	2010	2011	2012
Машинобудування	21,2	21,1	22,2	24,5	24,7
у тому числі:					
виробництво машин та устаткування	17,8	18,4	19	21,5	21,5
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	25,3	23,8	24,1	26,2	26
виробництво транспортних засобів та устаткування	23,8	24,3	28,7	30,7	31,5

\*Складено за даними Державної служби статистики України [3]

На проведення та стимулювання науково-дослідних робіт виділяється близько 10% коштів [3].

Така недосконалість інноваційної політики в машинобудуванні гальмує процес створення конкурентоспроможної продукції, і як наслідок – неспроможність забезпечити інші галузі економіки високоефективною власною продукцією, зайняти певну нішу світового машинобудування. Щоб змінити ситуацію на краще потрібні великі кошти, більша частина яких повинна бути інвестиціями.

Зауважимо, що в Україні все ж є певний науково-технічний потенціал, який розвивається у: окремих галузях оборонної промисловості (радіолокація, системи ПРО тощо), при певному сприянні держави; енергетичному атомному машинобудуванні (Україні належить понад 12% світового ринку); авіаційному та енергетичному турбінобудуванні (43% світового експорту); ракетній, авіаційній та космічній техніці (стабільно позитивне торговельне сальдо і участь у міжнародних проектах) [5, с. 565].

Зауважимо, що сучасному машинобудівному комплексу України доводиться функціонувати в нестабільних політичних та економічних умовах і для виходу з цього кризового становища необхідно застосовувати ефективні механізми господарювання. Слід акцентувати свою увагу на діях, спрямованих на поліпшення структури ресурсного потенціалу машинобудівних підприємств. В першу чергу це стосується його інноваційної складової, що може надати значну допомогу в підвищенні конкурентоспроможності підприємств і їх продукції, інвестиційній привабливості.

На жаль, проведені нами дослідження показують, що кількість машинобудівних підприємств, які займаються інноваційною діяльністю постійно скорочується; частка реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі – лише 3,5-4% (у 2000 р. кількість таких підприємств становила 6,8%); обсяг імпорту високотехнологічної продукції перевищує в рази розміри власного виробництва; наукоємність промислового виробництва знаходиться на рівні 0,3%.

Для виходу з цього становища необхідне державне стимулювання процесу технічного та технологічного оновлення виробничих фондів; державне фінансування та матеріальне забезпечення фундаментальних

досліджень; прогнозування тенденцій науково-технічного та інноваційного розвитку; розвиток пріоритетних галузей машинобудування. Держава повинна концентрувати ресурси для реалізації пріоритетних напрямів науки і техніки, впроваджувати наукові досягнення в усі сфери суспільного життя, а також створити ринок наукової та науково-технічної продукції.

**Висновки.** Машинобудівна галузь – галузь національної економіки, яка найбільше постраждала внаслідок світової фінансової кризи, проте має достатній природний та інтелектуальний потенціал. Сучасне машинобудування володіє достатнім потенціалом для забезпечення високотехнологічної модернізації національної економіки та її належний науково-технічний розвиток. Основною проблемою на шляху до інноваційного розвитку є брак коштів, недостатньо ефективного їх використання, відсутність ефективних механізмів господарювання у сучасних невизначених умовах тощо. Також необхідно брати до уваги той момент, що саме держава повинна надати максимальну можливу підтримку задля стабільного функціонування насамперед тих підприємств галузі, що знаходяться сьогодні в скрутному становищі на межі ліквідації, оскільки саме ця галузь є потужним виробником промисловості України.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Кузык Б.Н., Яковец Ю.В. Интегральный макропрогноз инновационной технологической и структурной динамики экономики России на период до 2030 года / Б.Н. Кузык, Ю.В. Яковец. – М. : Институт экономических стратегий, 2006. – 432 с.
2. Тарасова Н.В. Промисловість України: тенденції, проблеми, перспективи : монографія / Н. В. Тарасова, Л. П. Клименко, В. М. Смельянов та ін. – Миколаїв : Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2011. – 320 с.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Чупир О.М. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України: сучасний стан і перспективи / О.М. Чупир // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 99-103.
5. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / За ред. В.І. Полохала. Матеріали Парламентських слухань у Верховній Раді України, 2009. – 632 с.