

приємство у формуванні сталого розвитку: монографія; ред. кол.: О. І. Амоша, Х. Джвігол, Р. Мішкевіч; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2018. С. 276-296.

10. Іваровська Н. В. Особливості сучасного управління персоналом на підприємстві. URL: [ir.bvu.org.ua>bitstream>handle](http://ir.bvu.org.ua/bitstream/handle)

11. Саакян А.К., Зайцев Г.Г., Лашманова Н.В. Управление персоналом в организации. СПб. : Питер, 2001. 176 с.

12. Санталайнен Т., Воутилейнен Э., Порейне П. Управление по результатам. Москва: Прогресс Универс, 1993. 214 с.

Надійшла до редакції 12.10.2018 р.

Н.П. Ісікова, к.е.н.,

Ю.А. Щербак

АНАЛІЗ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Євроінтеграція в системі зовнішньополітичних та економічних пріоритетів України посідає особливе місце, адже співробітництво з ЄС у якісно новому форматі інтеграції в економічний простір і внутрішній ринок європейських країн є вкрай необхідним для підвищення продуктивності, добробуту та якості життя громадян України. Європейські партнери надають значну увагу Україні, перспективі її розвитку, адже вона перша в Європі за територією, п'ята за кількістю населення, межує по кордонах з європейськими країнами (Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою). Україна є транзитером між сходом і заходом, має великі запаси природних копалин: вугілля, залізної, марганцевої, уранових руд та цінних металів; на її частку припадає 40% європейських чорноземів, що робить її привабливою для країн ЄС [1]. Укладання Україною договору про Асоціацію з ЄС та закриття традиційних ринків збуту актуалізує питання конкурентоспроможності продукції вітчизняного виробництва в цілому та продукції машинобудування зокрема. У даному аспекті важливого значення набуває забезпечення при-

© Н.П. Ісікова,
Ю.А. Щербак, 2018

сутності на зовнішніх ринках національних виробників товарів машинобудівної промисловості.

Сучасні проблеми розвитку економіки в умовах посилення глобалізаційних процесів розглядають провідні вітчизняні та зарубіжні вчені, зокрема: З. Адаманова, В. Білошапка, П. Друкер, І. Каленюк, Т. Кальна, Ю. Макогон, О. Мозговий, Ю. Пахомов, А. Поручник та ін. Методологічним і прикладним аспектам у галузі машинобудування Європейського Союзу приділено чимало уваги з боку європейських, російських та українських фахівців: М. Аптіка, С. Боррас, О. Буторіної, В. і Г. Воллесів, Д. Вохен-Вайтиди, В. Горбашевської, Д. Дайнена, К. Іваненка та ін.

Метою статті є дослідження особливостей конкурентоспроможності продукції машинобудівних підприємств в умовах євроінтеграції України, визначення подальших перспектив і напрямів розвитку вітчизняного машинобудування в сучасних суспільно-політичних умовах господарювання.

У процесі інтеграції України в систему світового господарства її економіка стає дедалі більш відкритою внаслідок лібералізації її зовнішньої торгівлі. Однак у перехідний період, коли українські товаровиробники не мають ні досвіду, ні капіталу для повноцінної конкуренції на світових ринках, уряд України має захищати свого товаровиробника. Очевидно, що при формуванні інтеграційної стратегії виникають певні протиріччя між необхідністю інтегруватися у світову економіку, з одного боку, та забезпечення ефективної внутрішньоекономічної інтеграції, захисту внутрішнього ринку, власного товаровиробника і національних інтересів – з іншого. Слід урахувувати, що світова економіка залишається ареною зіткнення різнопланових інтересів економічних суб'єктів різних країн. Тому створення власної системи економічної безпеки дасть можливість уникнути можливих негативних наслідків швидкого всебічного відкриття національної економіки, забезпечити її конкурентоспроможність, захист вітчизняного товаровиробника й ефективно взаємодіяти з усіма суб'єктами міжнародних економічних відносин. Конкурентоспроможність машинобудівної галузі є основною запорукою ефективної економіки будь-якої держави. У сучасному жорсткому конкурентному середовищі українські підприємства можуть успішно діяти завдяки створенню механізму забезпечення стійкого стану на ринку. Економічну стійкість підприємств на конкурентному ринку сучасна теорія і практика поєднує з поняттям конкурентоспроможності продукції. Конкурентоспроможність продукції – це її переваги на ринку, що забезпечуються

привабливими для споживача властивостями, порівняно низькою ціною та експлуатаційними витратами, оптимальним поєднанням параметрів «ціна-якість», відповідністю умовам даного ринку, часу продажів і перевагам споживача, а також відмінністю на краще її основних характеристик від аналогічних на ринку [2].

Пріоритетною умовою успішності прийняття управлінських рішень щодо посилення конкурентних позицій продукції на ринках збуту стає об'єктивна і своєчасна кількісна оцінка конкурентоспроможності продукції, без якої заходи, передбачені для підтримки належної конкурентоспроможності, залишаться тільки бажанням, оскільки відсутня об'єктивна основа визначення їх реального рівня. Аналіз статистичних даних розвитку машинобудування України у 2005-2016 рр. свідчить, що з 2010 по 2014 р. спостерігається поступовий спад показників (див. таблицю). Вітчизняна машинобудівна галузь останні п'ять років переживає не найкращий період у своїй історії. У 2013 і 2014 рр. обсяг виробництва скоротився на 10,3 і 7% відповідно.

Таблиця

Індекси обсягів продукції машинобудування за 2005-2016 рр., % до попереднього року [3]

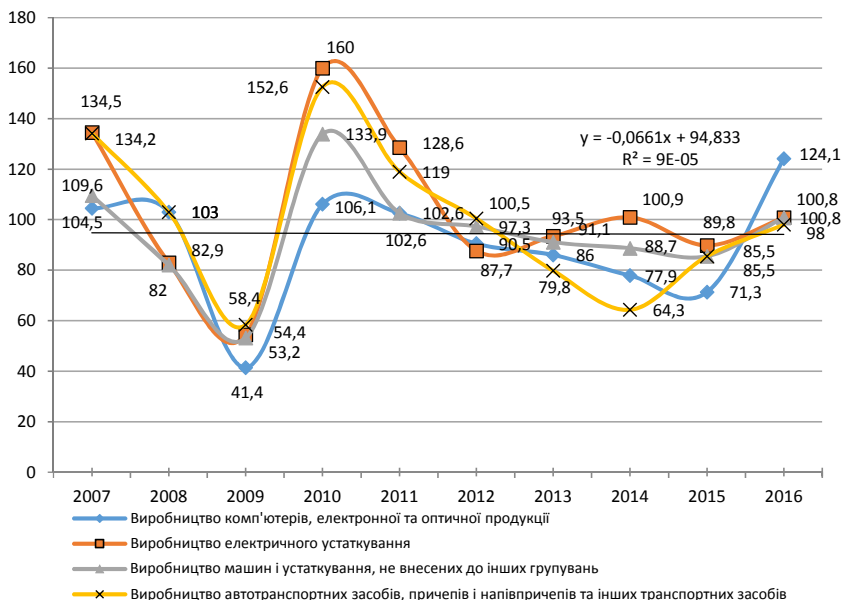
| Рік | Індекс обсягів продукції машинобудування |
|------|--|
| 2005 | 107,1 |
| 2006 | 111,8 |
| 2007 | 118,9 |
| 2008 | 91,9 |
| 2009 | 52,5 |
| 2010 | 141,3 |
| 2011 | 115,9 |
| 2012 | 96,7 |
| 2013 | 86,4 |
| 2014 | 79,4 |
| 2015 | 85,9 |
| 2016 | 87,2 |

Оцінка наведених індексів промислової продукції машинобудування вказує на те, що в докризовий період (до 2007 р.) відбувалось зростання обсягу виробництва завдяки сприятливій економічній кон'юнктурі 2005-2007 рр. з максимумом за цей період 118,9% у 2007 р. З 2008 р. показники індексу виробництва продукції машинобудування в Україні та промисловості значно погіршилися, най-

складнішим для машинобудування був 2009 р., коли обсяг виробництва скоротився на 47,5% (з мінімумом індексу виробництва за весь період спостережень 52,5%); у 2010 р. відбулося певне зростання обсягів виробництва в машинобудуванні – до 141,3%, при цьому спостерігалось збільшення обсягів всього промислового комплексу (з 79,4 до 112%). У період 2011-2013 рр. обсяги виробництва продукції машинобудівної галузі скорочувалися з 115,9 до 86,4%, а лише у 2015 р. відбувається незначне зростання порівняно із 2014 р. – на 6,5% в.п. (з 79,4 до 85,9%); позитивна тенденція зберігається і в 2016 р. (індекс промислової продукції – 102,4%). За результатами аналізу обсягу промислового виробництва в Україні за період 2014-2015 рр. простежується спадна тенденція, яка у першій половині 2015 р. поступово змінюється на стагнацію, а у другій половині 2015 р. промислове виробництво в Україні поступово почало зростати [3].

Аналіз індексів промислової продукції машинобудування [3] в розрізі окремих галузей за період 2007-2016 рр. свідчить, що найбільший розвиток мав місце у виробництві електричного устаткування, яке у 2016 р. зросло на 9%, тоді як в інших підгалузях відбувалося скорочення темпів виробництва (рис. 1). До 2012 р. тривало відновлення галузі після фінансової кризи 2008-2009 рр., що проявлялось у щорічному зростанні обсягу реалізованої промислової продукції, однак у 2014 р. темп спаду обсягу реалізованої промислової продукції галузі порівняно з 2012 р. становив 27,48%.

Надмірна зорієнтованість вітчизняної машинобудівної промисловості на здійснення експортних поставок до Російської Федерації має наслідком застарілість та невідповідність значної кількості діючих технічних регламентів стандартам, прийнятим у ЄС та інших країнах світу. Значні обсяги машинобудівної продукції виробляють за нормативними документами, запровадженими ще за часів СРСР, що практично унеможливує їхній експорт до розвинених країн світу. В умовах обмеження доступу українських машинобудівників на світовий ринок постає необхідність здійснення масштабних інвестицій у модернізацію промислового обладнання задля приведення виробничих процесів у відповідність до галузевих директив ЄС. Незважаючи на триваюче впровадження європейських стандартів у машинобудівній промисловості (у вересні 2013 р. в Україні діяло 43 технічних регламенти, які були гармонізовані з вимогами ЄС), цей процес відбувається уповільнено, що загрожує значним звуженням експортного потенціалу галузі найближчим часом.



Складено на основі джерела [3].

Рис. 1. Індеси промислової продукції машинобудування за галузями, до попереднього року

З метою стимулювання переходу вітчизняних підприємств на технічні регламенти та стандарти ЄС в Україні протягом 2010-2016 рр. була реалізована програма «Сприяння взаємній торгівлі шляхом усунення технічних бар'єрів у торгівлі між Україною та ЄС», обсяги фінансування якої становили 39 млн євро [4]. Крім того, упродовж 2008-2010 рр. Міністерство економіки України спільно з ЄС реалізувало програму «Технічна допомога українській інфраструктурі якості», бюджет якої становив 3,1 млрд євро. Для забезпечення гармонізації вітчизняної системи технічного регулювання, стандартизації та сертифікації з директивами ЄС Міністерство економічного розвитку розробило проект «Стратегії розвитку технічного регулювання до 2018 р.», який окреслює план заходів, спрямованих на виконання обов'язків, що взяла на себе Україна у сфері технічного регулювання при підписанні Угоди про асоціацію з ЄС. Згідно з Проектом 2018 р. Україна та ЄС досягнуть взаємного визнання результатів робіт з оцінки відповідності промислової продукції, що даватиме змогу українським виробникам здійснювати

експортні поставки взаємно визнаних товарів на умовах, які діють для виробників такої продукції в ЄС.

Автономні преференції на український експорт до країн ЄС діятимуть до 31 грудня 2015 р., у той час як узгодження та гармонізація виробничих стандартів стосовно окремих взаємно визнаних товарних груп, згідно з Проектом, можлива лише 2018 р. Тобто протягом значного періоду часу українські підприємства машинобудівної промисловості будуть обмежені у своїй здатності реалізовувати продукцію на ринку ЄС через її невідповідність чинним технічним регламентам. Однак, крім того, протягом трьох років вони ще й будуть позбавлені цінової переваги. В умовах триваючого скорочення доступу на традиційні ринки збуту вітчизняної машинобудівної продукції це загрожуватиме існуванню цілих підгалузей машинобудування в Україні [5].

Така ситуація унеможлиблює конкурування на світовому ринку і спричиняє погіршення якості та зменшення кількості випущеної продукції українських підприємств, а відсталі технології та зношене обладнання призводять до того, що енерговитрати на одиницю продукції залишаються значно більшими, ніж у розвинутих економіках світу [5].

Так, у 2014 р. ступінь зносу основних засобів промислових підприємств України склав 77,3%, підприємств машинобудування – 63% [6]. Порівняно зі ступенем зносу основних засобів європейських промислових підприємств (20-25%) стан основних засобів вітчизняних машинобудівних підприємств є незадовільним. Промислове виробництво відзначається також високою матеріало- та енергоємністю. Так, за даними Світового банку, енергоспоживання в Україні є одним із найбільш високих у світі (наприклад, порівняно з країнами-членами ЄС воно приблизно в чотири рази вище) [6]. З урахуванням того, що промисловість виступає найбільшим споживачем енергетичних матеріалів в Україні [6], така ситуація є наслідком використання у промисловості застарілих технологій, що споживають значно більше енергії, ніж аналогічні виробництва західних країн.

Надзвичайно важливим аспектом того, як вітчизняні підприємства сприймаються іноземними контрагентами, є позиціонування України в міжнародних рейтингах. Так, за оцінкою Всесвітнього економічного форуму (World Economic Forum), індекс конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index) України на початку 2015 р. склав 4,15, у результаті чого вона посіла 69 місце із 146 країн. За простотою ведення бізнесу (World Bank Doing Business) у

2015 р. Україна посіла 93 місце з 186. У 2014 р. за глобальним інноваційним індексом – 63 місце серед 143 країн, за індексом глобалізації – 44 з 206 та 155 серед 178 за індексом економічної свободи [7].

Отже, оцінка України за міжнародними рейтингами свідчить про низький рівень конкурентоспроможності держави на світових ринках, що спричиняє певну недовіру до вітчизняних підприємств з боку іноземних контрагентів. У свою чергу, недовіра ускладнює співпрацю вітчизняних підприємств з іноземними партнерами при їх виході на ринки відповідних країн. Основні проблеми підприємств машинобудівного комплексу України наведено на рис. 2.



Складено на основі джерела [8].

Рис. 2. Основна проблематика конкурентоспроможності продукції підприємств машинобудування

Визначені проблеми підприємств машинобудування (застарілі основні активи українських підприємств, їх низька інвестиційна привабливість; відсутність в Україні високотехнологічних галузей; низька конкурентоспроможність багатьох видів продукції вітчизняних підприємств; недостатня кількість кваліфікованих працівників [8; 9]; низький рівень конкурентоспроможності економіки України) суттєво впливають саме на показники конкурентоспроможності продукції галузі.

Щодо стадії формування конкурентоспроможності, то Україна перебуває тільки на етапі переходу від факторної орієнтації до орієнтації на ефективність. Разом із внутрішніми проблемами підвищення конкурентоспроможності підприємств машинобудування України стримується такими зовнішніми чинниками:

неконтрольоване зростання цін на комплектуючі матеріали, енергоресурси тощо;

високий рівень державної заборгованості; відсталість законодавчої та нормативної бази;

відсутність чітких національних пріоритетів розвитку машинобудівної галузі та ін. [6; 8].

Однак ситуація далеко не є критичною. Наявний технологічний потенціал низки підприємств цілком достатній для успішної роботи. Машинобудівні підприємства зараз обирають шлях спеціалізації на виготовленні певних видів обладнання. Вітчизняне машинобудування може скласти ефективну конкуренцію іноземним підприємствам як за ціною, так і за якістю. Крім того, багато вітчизняних виробників діють на умовах субпідряду в іноземних компаніях. Провідні європейські виробники охоче розміщують замовлення на виготовлення певного обладнання (як правило, енерго- і трудомісткого) на українських машинобудівних підприємствах [4].

Висновки. У результаті аналізу зарубіжного досвіду розвитку машинобудування і поточного рівня конкурентоспроможності продукції вітчизняних машинобудівних підприємств на зовнішньому ринку встановлено, що ані досвід традиційних світових лідерів у сфері машинобудування, ані нових індустріальних країн не може бути застосований в Україні у чистому вигляді. Це свідчить про потребу розробки науково-методичних підходів до управління конкурентоспроможністю продукції машинобудівних підприємств, які б не тільки враховували успішний міжнародний досвід, але і могли б у чистому вигляді бути застосованими в умовах євроінтеграції України.

Україна перебуває тільки на етапі переходу від факторної орієнтації до орієнтації на ефективність. Разом із внутрішніми проблемами підвищення конкурентоспроможності підприємств машинобудування України стримується такими зовнішніми чинниками: неконтрольоване зростання цін на комплектуючі матеріали, енергоресурси тощо; високий рівень державної заборгованості; відсталість законодавчої та нормативної бази; відсутність чітких національних пріоритетів розвитку машинобудівної галузі та ін.

Подальші перспективи машинобудування є досить неоднозначними. Для зміни ситуації вітчизняним підприємствам необхідно здійснити кардинальну реконструкцію своїх виробничих потужностей, що дозволить випускати високотехнологічні вироби і в кілька разів збільшити власну продуктивність праці.

Література

1. Безтілесна Л.М. *Механізм забезпечення сталої конкурентоспроможності великого промислового підприємства*. Київ: Економіст, 2012. С. 38-43.

2. Брикаліна С.В., Сидоренко Я.І. Конкурентоспроможність продукції, як фактор підвищення конкурентоспроможності підприємства. *Последните научни постижения – 2010 – Новейшие научные достижения – 2010*: матеріали за VI Междунар. научна практична конф., Софія, 17-25 март 2010 г. Т.7. Економіки. – Софія, 2010. С.49-51. URL: http://www.rusnauka.com/Page_ru.htm.

3. Державний комітет статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua>.

4. Горбашевська М.О. Перспективи співпраці України з ЄС на прикладі машинобудівельного комплексу. *Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки*. 2011. № 11. С. 253-257.

5. Власюк Т. Забезпечення зовнішньоторговельної безпеки на ринках машинобудівної продукції. *Вісник Львівського університету*. Серія міжнародні відносини. 2015. Вип. 36, ч. 3. С.148-157.

6. Кривецький І. Ю. Аналізування стану та тенденцій розвитку машинобудівних підприємств України. *Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка»*. «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку». Львів: Видавництво «Львівської політехніки», 2014. № 794. С. 33.

7. Соколюк Г. О. Проблеми забезпечення конкурентоспроможності українських підприємств у контексті євроінтеграційних процесів. *Проблеми економіки*. 2015. № 3. С. 86-92.

8. Кондратенко О.В. Продуктовий аспект управління конкурентною спроможністю машинобудівних підприємств. Київ: КПІ, 2011. № 9. С. 121-125.

9. Макогон Ю. В. Маркетингова політика в системі управління конкурентоспроможністю промислової продукції: монографія. Краматорськ: ДДМА, 2009. С. 235-243.

Надійшла до редакції 15.10.2018 р.