

УДК 338.45:62(477)(045)

Н.В.Балабанова

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Стаття присвячена аналізу показників динаміки та структури зовнішньої торгівлі продукцією машинобудування України, дослідженню факторів, що впливають на рівень конкурентоспроможності машинобудівного комплексу.

Ключові слова: експорт, імпорт, зовнішньоторговельна діяльність, товарна структура, продукція машинобудування, конкурентоспроможність.

Традиційно, ступінь розвитку сектору машинобудування в країні є одним із критеріїв, що характеризує її матеріально-технічну базу, технологічний прогрес, без яких неможливо забезпечити високий рівень людського розвитку. Від конкурентоспроможності машинобудівних підприємств на зовнішніх ринках залежить місце країни у міжнародному розподілі праці та глобальному конкурентному середовищі. З огляду на це, актуальним постає питання дослідження особливостей розвитку та конкурентоспроможності продукції машинобудівного комплексу України на зовнішніх ринках.

Дослідженням стану та стратегічного розвитку економіки України займаються такі вчені-економісти як: Я.А. Жаліло, В.М. Геєць, А.В. Єрмолаєв, Ю.В. Макогон, І.В. Багрова, О.А. Кириченко, В.В. Козик. Аналізу сучасного стану та розвитку машинобудівного комплексу приділяють значну увагу багато вітчизняних вчених, зокрема: О.В. Ареф'єва, Б.М. Данилишин, Н.Л. Любченко, Ю.О. Терлецька, Я.В. Кудря та Т.О. Жуковська та інші.

Мета статті – дослідження особливостей здійснення зовнішньої торгівлі продукцією машинобудівного комплексу України та визначення напрямів щодо підвищення її ефективності.

Аналіз статистичної інформації дозволяє виділити основні тенденції розвитку міжнародної торгівлі продукцією машинобудівної галузі: 1) підвищення рівня науково-технічних процесів; 2) зниження витрат за рахунок використання інформаційних технологій; 3) формування глобального ринку наукових знань, і ринку кваліфікованої робочої сили; 4) жорсткі вимоги щодо якості товарів для експорту; 5) динамічний та стрімкий розвиток високотехнологічної та машинобудівної продукції; 6) переведення виробництва в країни, що розвиваються; 7) уніфікація технічних вимог до виробництва товарів; 8) технологічна залежність держав які розвиваються від провідних держав; 9) виробництво і реалізація продукції в межах однієї або груп держав, враховуючи їх національні особливості.

Незважаючи на те, що вітчизняне машинобудування забезпечує лише близько 65% місткості внутрішнього ринку, майже половина вітчизняної машинобудівної продукції є експортоорієнтованою. В загальних обсягах товарного експорту питома вага експорту продукції машинобудування за даними 2012 р. складає 19,3%, а в загальних обсягах імпорту імпорт машинобудування становить 27%, як свідчать дані рисунку 1.

Також можна зазначити, що частка імпорту продукції машинобудування у всі роки перевищує питому вагу експорту. Найбільша різниця спостерігалася у 2006 р. – 15,9% та протягом 2007-2011 рр. характеризувалося зменшенням співвідношення. Однак, слід зазначити, що значне зниження імпорту продукції машинобудування у 2009

році не призвело до її заміщення вітчизняною продукцією, так як загальні обсяги її виробництва в Україні також суттєво знизилися (майже в два рази).

Щодо відношення експорту до імпорту, то воно у до кризовий період було відносно стабільне 40%. Це вказує на невисоку конкурентоспроможність більшості продукції машинобудівного комплексу України на зовнішніх ринках. Підвищення означеного показника у 2009 році до 79% зумовлено зменшенням імпорту, через обмежену платоспроможність підприємств та населення у 2009 році та зменшенням банківського кредитування.

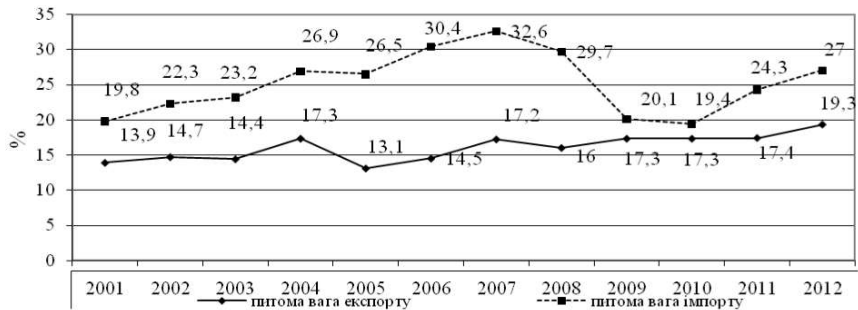


Рис. 1. Питома вага експорту та імпорту продукції машинобудування в загальних обсягах українського експорту та імпорту

Як свідчать дані рисунку за винятком посткризового 2009 р. динаміка обсягів експортно-імпорتنної діяльності підприємств машинобудівної галузі характеризується загальною тенденцією до зростання. Так, у 2012 р. порівняно з 2001 р. обсяги експорту машинобудівної продукції зросли з 2,26 млрд. дол. США до 13,3 млрд. дол. США, тобто майже в 6 разів, а обсяги імпорту з 3,1 млрд. дол. США у 2001 р. до 22,5 млрд. дол. США, тобто в 7,3 рази (рис.2). В цілому протягом аналізованого періоду у 2011 р. спостерігаються найбільші вартісні показники обсягів експорту продукції машинобудування.

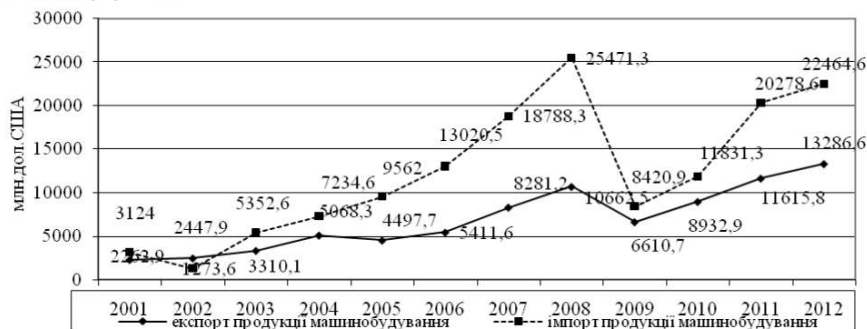


Рис. 2. Динаміка експорту-імпорту машинобудівної продукції, 2001-2012 рр., млн. дол.США[4]

Отже, Україна має від'ємне сальдо в торгівлі машинобудівною продукцією, розмір якого стабільно збільшувався протягом 2001-2008 рр. та 2009-2011 рр. Коефіцієнти покриття свідчать про значне перевищення обсягів імпорту над експортом, яке щорічно протягом 2001-2008 рр. стабільно зростало. Так, станом за 2011 р. витрати на імпорт не покриваються валютною виручкою від експорту та імпорт перевищує експорт майже на 40% (табл.1). Від'ємне значення коефіцієнту внутрішньовидової міжнародної спеціалізації свідчить про переважно імпорتنу орієнтацію машинобудівного комплексу України.

Таблиця 1

Показники розвитку зовнішньоторговельної діяльності підприємств машинобудування

Роки	Оборот, млн. дол.	Сальдо, млн. дол.	Коефіцієнт покриття, %	Коефіцієнт внутрішньовидової міжнародної спеціалізації
2001	5386,9	-861,1	0,72	-16,0
2002	3721,5	1174,3	1,92	31,6
2003	8662,6	-2042,4	0,62	-23,6
2004	12302,6	-2166,0	0,70	-17,6
2005	14059,7	-5064,3	0,47	-36,0
2006	18432,1	-7608,9	0,42	-41,3
2007	27069,5	-10507,1	0,44	-38,8
2008	36133,8	-14808,8	0,42	-41,0
2009	15031,6	-1810,2	0,78	-12,0
2010	20764,2	-2898,4	0,75	-14,0
2011	30615,0	-7383,1	0,61	-24,1
2012	35751,2	-9178	0,59	-25,7

Динаміка розрахованого індексу відносних торговельних переваг, що має від'ємне значення (окрім 2002 р.) підтверджує той факт, що Україна більшою мірою є імпортером продукції та в цілому (за вартісним показником) не має відносних конкурентних переваг у зовнішній торгівлі вказаною продукцією.

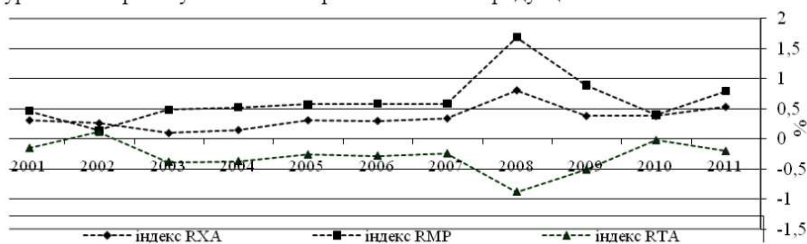


Рис. 3. Динаміка індексів RXA, RMP, RTA за період 2001-2011 рр. (%)

Машинобудівна галузь в найбільшому ступені постраждала в період економічної кризи. Так, у 2009 р. порівняно з 2008 р., якщо обсяги реалізації промислової продукції в цілому скоротилися на 12%, то обсяги реалізації продукції машинобудування – на 29,5%. Також відновлення обсягів виробництва машинобудівної промисловості відбулося значно повільнішими темпами, причинами чого є залежність машинобудівних підприємств та споживачів їхньої продукції від доступу до кредитних ресурсів, повільне введення в дію основних фондів, низький рівень інвестиційної та

інноваційної активності машинобудівних підприємств.

Експорт продукції машинобудування в цілому характеризується зростанням, окрім 2005 р., коли обсяги знизилися на 570,6 млн. дол. або на 11,26%, та 2009 р., коли падіння складало 4,05 млрд. дол. або 38%. Падіння обсягів імпорту відмічається у 2002 р. – 1,85 млрд. дол. США або 59,23% та у 2009 р. – 17,05 млрд. дол. або 66,94%. Найбільше зростання вартісних обсягів експорту за період, що аналізується, припадає на 2007 р. – 2,87 млрд. дол. або 53,03%, а імпорту – на 2011 р. – 8,45 млрд. дол. США.

Таблиця 2

Ланцюгові показники динаміки обсягів експорту-імпорту машинобудування

Роки	Експорт		Імпорт	
	Абсолютний приріст, млн. дол. США	Темп приросту, %	Абсолютний приріст, млн. дол. США	Темп приросту, %
2002	185,0	8,2	-1850,5	-59,2
2003	862,2	35,2	4079,0	320,3
2004	1758,2	53,1	1881,8	35,2
2005	-570,6	-11,3	2327,7	32,2
2006	913,9	20,3	3458,5	36,2
2007	2869,6	53,0	5767,8	44,3
2008	2381,3	28,8	6683,0	35,6
2009	-4051,8	-38,0	-17050,4	-66,9
2010	2322,2	35,1	3410,4	40,5
2011	2682,9	30,0	8447,3	71,4
2012	1670,8	14,4	2186,0	10,8

Під час кризи відбулося падіння обсягів зовнішньої торгівлі товарами основних підгалузей машинобудівної промисловості.

Зокрема, у 2009 р. по відношенню до 2008 р. знизилися обсяги експорту транспортних засобів на 63,1 %, машин та устаткування – на 17 % (рис.4).

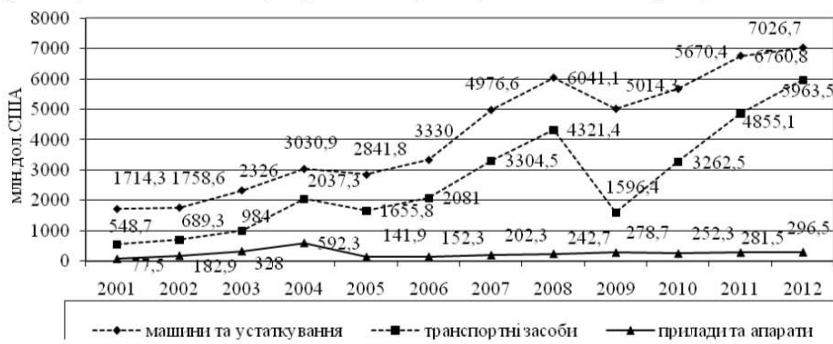


Рис. 4. Динаміка експорту продукції машинобудування за підгалузями, 2001-2012 рр.[4]

Протягом 2010-2012 рр. зростання експорту продукції машинобудування відновилося. У посткризовий період вартісні обсяги експорту транспортних засобів та, машин та устаткування досягли максимальних значень. Основним фактором зростання було нарощування експорту транспортних засобів через покращення економічної ситуації у країнах СНД (основних імпортерах продукції вітчизняного

машинобудування).

Через кризові явища, які супроводжувалися девальвацією гривні щодо основних світових валют і скороченням кредитування промисловості та населення, обсяги імпорту машин та устаткування у 2009 р. по відношенню до 2008 р. зменшилися на 53,2 %, транспортних засобів - на 85,1 %, приладів та апаратів - на 45,13 % (рис.5).

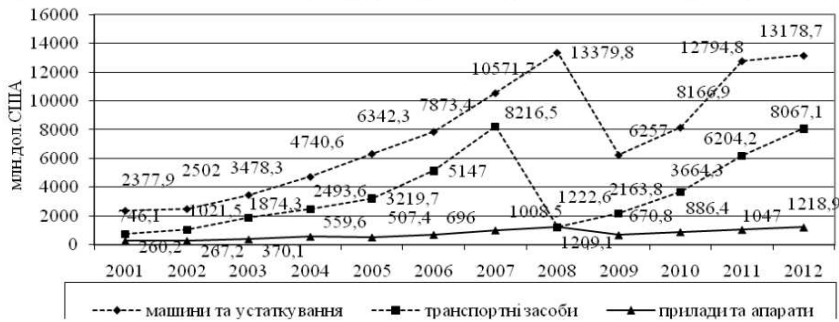


Рис. 5. Динаміка імпорту продукції машинобудування за підгалузями, 2001-2012 рр., млн.дол.США[4]

У 2010-2012 рр. відбувалось поступове відновлення імпорту: обсяги імпорту машин та устаткування зросли на 30,5 та 56,67% відповідно, транспортних засобів – приріст на 69,3% кожного року, приладів і апаратів – на 32,14 та 18,12% відносно 2009 р.

Товарна структура експорту машинобудівної продукції, свідчить, що в структурі українського експорту машинобудування переважають металоємні машини і механізми, електрообладнання, частка яких складає близько 57%, з яких 30% припадає на котли, машини, апарати і механічні пристрої, 27% - на електричні машини і устаткування. Друге місце займають транспортні засоби, частка яких складає 41%, з яких 32% - залізничні трамвайні локомотиви та шляхове обладнання, 5% - наземні транспортні засоби, окрім залізничних, 1% - плавучі морські та річкові транспортні засоби, 3% - аеронавігаційні та космічні апарати (табл.3).

Таблиця 3

Структури експорту-імпорту продукції машинобудування у 2012 р. (%)

	питома вага експорту, %	питома вага імпорту, %	коефіцієнт покриття експортом імпорту
Котли, машини, апарати і механічні пристрої	30,02	35,53	0,50
Електричні машини і устаткування	26,82	28,39	0,56
Залізничні або трамвайні локомотиви, шляхове обладнання	32,01	2,47	7,69
Наземні транспортні засоби, крім залізничних	5,33	27,19	0,12
Аеронавігаційні або космічні апарати	2,71	0,35	4,66
Плавучі засоби морські або річкові	0,78	0,98	0,47
Прилади і апарати	2,34	5,09	0,27
Всього	100	100	

Щодо структури українського імпорту машинобудування, то найбільшу частку займають котли, машини, апарати і механічні пристрої – 63,8%, з яких на електричні машини припадає 28%, на котли та механічні пристрої -36%. Друге місце займають транспортні засоби, частка яких складає 31,2%, в структурі яких 27% - засоби наземного транспорту. В цілому, останні роки до половини імпортих поставок доводилася на інвестиційне устаткування, автомобілі та іншу техніку.

Розраховані коефіцієнти структурних зрушень свідчать щодо наявності змін у товарній структурі як експорту ($K_{стрexp}=0,10$), так і імпорту ($K_{стрimp}=0,05$) продукції машинобудування протягом останніх десяти років. Зміни переважно пов'язані зі значним збільшенням обсягів експорту залізничних локомотивів та електричних машин та збільшенням імпорту засобів наземного транспорту.

На низьку конкурентоспроможність машинобудівного комплексу України вказує географічна структура експорту. Незважаючи на те, що українська продукція машинобудування експортується до більш ніж 60 країн світу, переважно є конкурентоспроможною лише на ринках СНД, зокрема, Росії, Білорусі, Казахстану. Експорт здійснюється в основному за такими товарними групами як котли, машини та апарати, електричні машини та устаткування, залізничні та трамвайні локомотиви, шляхове обладнання. Щодо географічної структури імпорту, то основними експортерами продукції машинобудування до України є країни Європейського Союзу, що постачають, перш за все високотехнологічну продукцію з високим ступенем доданої вартості.

Однією з основних проблем підвищення конкурентоспроможності машинобудівної галузі України є продовження експлуатації фізично і морально застарілих основних засобів, що свідчить про відсутність структурних перетворень в економіці. Існуючі темпи оновлення основних фондів у машинобудівній галузі (як і в промисловості у цілому) на рівні 4–5% за рік в умовах, коли накопичений ступінь їх зносу становить 60%, очевидно, не в змозі забезпечити їх своєчасну заміну.

Таблиця 4

Динаміка показників, які характеризують розвиток машинобудівної галузі України [4]

Показник	Рік										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ступінь зносу основних фондів, %	57,1	59,3	61,4	58,5	62	63,2	68,9	63,2	64,9	65,3	61,5
Наявність основних фондів на кінець року, млн. грн.	50590	51690	54233	50544	58488	62285	89678	90235	90632	92402	93720
Індекс заробітної плати, %	144	125,3	128,3	128,9	128,1	129,2	131	128,8	130	131,3	141,2

Незважаючи на окремі значні успіхи в таких галузях, як авіакосмічна, виробництво енергетичного устаткування, важке і транспортне машинобудування та деяких інших, стан машинобудівного комплексу у цілому не відповідає сучасним вимогам як вітчизняної економіки, так і світової. В Україні відсутній ряд високотехнологічних галузей, що визначають експортні позиції машинобудування. За якістю та технологічними рішеннями окремі вироби машинобудівної галузі значно програють зарубіжним аналогам, використання затратних технологій веде до зростання ресурсомісткості продукції та перешкоджає скороченню витрат виробництва та випуску інноваційної продукції.

Таким чином, зростання ефективності виробничої та експортно-імпортової діяльності

підприємств машинобудування стримується такими факторами, як нестача оборотних коштів, відсутність системи сервісного обслуговування, низький рівень товарної та географічної диверсифікації експорту, низький рівень продуктивності праці, зношеність основних фондів, низький рівень інноваційної активності та інвестиційної привабливості галузі. Відповідно пріоритетами щодо створення сучасного машинобудівного комплексу в Україні повинні бути: зміна галузевої структури виробництва машинобудування з метою збільшення наукомістких виробництв; розширення обсягів виробництва машинобудівної продукції для внутрішнього ринку з одночасним підвищенням її якості та скорочення асортименту продукції, що імпортується; а також освоєння нових ринків збуту, оновлення виробничих фондів й інвестування в технологічне оновлення виробничих процесів.

Список використаної літератури

- 1.Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – № 1 (8). – С. 19–25.
- 2.Великий Ю.В. Інноваційна діяльність підприємств машинобудівного комплексу: [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vchnu_ekon/2011_2_2/146-149.pdf
- 3.Державний комітет статистики: [електронний ресурс] / Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua/
- 4.Карачина Н.П. Машинобудування України: сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку за умов економічної кризи: [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Management/2009_647/11.pdf
- 5.Мягкова О.В. Необхідність державного регулювання розвитку машинобудування в сучасних умовах: [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Spep/2010_1/Myagkova.pdf
6. Романко О.П. Чинники формування конкурентоспроможності машинобудівного підприємства // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №3. – С. 113–125
- 7.Савченко С.М. Конкурентоспроможність українського машинобудівного комплексу на зовнішніх та внутрішніх ринках: [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2011_29/Savchen.pdf
- 8.Фатенок-Ткачук А. О. Аналізування факторів впливу на розвиток зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств / А. О. Фатенок-Ткачук // Наукові праці КНТУ. Економічні науки, 2010, вип. 17: [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/15.pdf

N.Balabanova

COMPETITIVENESS OF THE PRODUCTS OF MACHINE-BUILDING COMPLEX OF UKRAINE

This article analyzes the dynamics and structure of foreign trade in machinery Ukraine, the study of factors affecting the competitiveness of engineering complex.

Keywords: exports, imports, foreign trade activities commodity structure, machinery, competitiveness.