УДК 338.45:62

В.В. Кошовий

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ МАШИНОБУДУВАННЯ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Здійснено аналізування стану, структури й динаміки розвитку машинобудування в Україні. Розкрито та систематизовано перспективні напрями розвитку машинобудування в процесі повоєнного відновлення.

Ключові слова: машинобудування, розвиток, проблеми, виробництво, перспективи.

Abstract

The state, structure and dynamics of the development of mechanical engineering in Ukraine have been analyzed. Promising directions of development of mechanical engineering in the process of post-war recovery have been revealed and systematized.

Keywords: mechanical engineering, development, problems, production, prospects.

Вступ

Нині Україна переживає глибоку системну кризу й насамперед у сфері економіки, що негативним чином позначається й на всіх інших напрямах державної діяльності: політиці, науці, освіті, соціальній та інших. Одним із напрямів виходу з цієї кризи міг би стати розвиток міжнародних відносин, передусім у сферах економіки й міжнародного бізнесу. Однією з базових галузей будь-якої економіки є машинобудування. Здебільшого, машинобудування, будучи основою будь-якої економіки, є й основою для розвитку НТП, визначаючи динаміку розвитку не тільки суміжних галузей, а й усієї економіки в цілому. У недавньому минулому Україна була однією з провідних машинобудівних держав у світі.

Результати дослідження

Виробництво продукції машинобудування забезпечує економічний мультиплікаційний ефект для суміжних галузей економіки, поєднаних одним технологічним ланцюгом. У промисловому машинобудуванні в Україні домінує розгалужена мережа машинобудівних підприємств, які займаються виробництвом гірничошахтного обладнання, залізничного рухомого складу, сільськогосподарського обладнання, турбогвинтів, газових турбін, верстатів, авіаційних двигунів, приладів для легкої та харчової промисловості.

Проте протягом останніх п’яти років в структурі машинобудівного комплексу відбулися вагомі зміни: скорочення обсягів виробництва в сторону зростання обсягів виробництва інших машин і устаткування спеціального призначення з 32% у структурі у 2016 р. до 39% у 2021 р.. Характеризуючи особливості розвитку машинобудування в Україні слід відмітити перш за все відставання від індустріально розвинених країн. Частка продукції машинобудування у загальному обсязі продукції української переробної промисловості демонструє скорочення за 2016-2022 роки (з найвищим показником 11,8% у 2019 р., 10,2% у 2016 р. та 9,2% за січень-вересень 2022 р.). Такий стан не відповідає рівню економічно розвинених країнах світу, де цей показник коливається у межах 30-50% [1].

Аналіз стану, структури й динаміки світового ринку машинобудівної продукції з позиції України, подолання кризових явищ в економіці, машинобудівному комплексі шляхом виходу на світові ринки дозволяє зробити такі висновки. Питома вага України у світовій торгівлі машинобудівною продукцією є незначною і становить у період 2017–2020 років в експорті 0,07 %, в імпорті – від 0,17 до 0,27 %, а 2021 року – 0,08 та 0,25 % відповідно, що призводить до негативного сальдо торговельного балансу України.

Україна, на нашу думку, має достатні експортні можливості, які можуть бути посилені кластеризацією в таких сегментах машинобудування, як: повітряні і космічні літальні апарати, супутнє устаткування; машини і устаткування загального призначення; інші машини спеціального призначення; вузли, деталі і приладдя для автотранспортних засобів; електродвигуни, генератори, трансформатори, електроапаратура; інші машини і устаткування загального призначення; залізничний рухомий склад;

машини і устаткування для сільського господарства; військові транспортні засоби; проводи, кабелі і електромонтажні пристрої; інструменти і обладнання для вимірювання, дослідження; побутові прилади; інше електричне устаткування; інші. Істотним експортним потенціалом володіє українське суднобудування, виробництво спеціальної техніки різного призначення (за деякими її видами Україна займає одне з провідних місць у світі – бронетехніка, важкі транспортні літаки). Одним з основних недоліків у машинобудуванні України в порівнянні з провідними центрами машинобудівного виробництва (ЄС, Китай, США, Японія) є вкрай низька продуктивність праці, яка посилюється зростанням заробітної плати, що ще більше погіршує ситуацію із собівартістю машинобудівної продукції і як наслідок – з її ціною.

Військові дії призвели до втрати обсягів українського експорту продукції машинобудування до 70% від рівня 2021 р. (6107,56 млн дол. у 2021 р. проти 4216,9 млн дол. за 2022 р.). Втрата виробничих потужностей компенсується значним імпортом машинобудівної продукції в обсязі 15983,54 млн дол. у 2022 році, що підтверджує високу імпортозалежність внутрішнього ринку продукції машинобудування [2].

Галузі машинобудування є стратегічно важливими для соціально-економічного розвитку, адже в них зосереджена значна частина робочих місць з достатньо високим рівнем оплати праці. Так у 2021 р. на підприємствах машинобудування середньооблікова кількість працівників склала 308,7 тис. осіб, що становить 15 % до загальної кількості зайнятих у промисловості. Саме тому відновлення існуючих потужностей, релокація у безпечні регіони та створення нових сприятиме створенню додаткових робочих місць у повоєнному відновленні промислового розвитку України. Таким чином, проведений аналіз підтверджує важливість підтримки відновлення машинобудування як ключової галузі, розвиток якої має відповідне ресурсне забезпечення, сприяє зростанню інших галузей та має значний потенціал розвитку, що підтверджують довоєнні високі показники ефективності (додана вартість, обсяги виробництва, інвестиційна привабливість) й вагоме соціальне значення (створення робочих місць з високим рівнем оплати праці).

Крім внутрішніх шоків війна в Україні суттєво вплине і на світове машинобудування, зокрема загострить труднощі в ланцюгах поставок. Відповідно до оперативного опитування Німецької асоціації машинобудівної промисловості (VDMA) серед компаній-членів 85 % із майже 550 учасників бачать війну як серйозний або помітний ризик для свого бізнесу. Основна увага приділяється непрямим ефектам: майже 80% виробників машин і обладнання очікують серйозних або помітних наслідків від подальшого зростання цін на енергоносії, загальної невизначеності серед клієнтів або інфляційних коливань. Відповідаючи на питання про прямі наслідки російської агресії, 45% компаній говорять про серйозні або помітні наслідки через санкції [3]. А це надає можливість Україні зайняти звільнені від російського виробника через санкції ринкові ніші з європейського та світового ринків машинобудівної продукції, а також диверсифікувати власне виробництво й стати учасником глобальних ланцюгів доданої вартості машинобудівної продукції для авіаційної, ракетобудівної, медичної, військової галузей світової промисловості. Вищевикладене вимагає розробки і впровадження ефективних інструментів з підтримки української машинобудівної промисловості задля їх інтеграції до вищих ланок ланцюгів доданої вартості. Тому першочерговими завданнями для відновлення галузі має стати:

- усунення перешкод для входження промислових підприємств до індустріальних парків. Мова йде про конкретні зміни до норм регулювання таких утворень, а саме внесення змін до Стратегії розвитку індустріальних парків до 2030 року [4], та до Постанови «Про затвердження Порядку тимчасового приєднання електроустановок до системи розподілу у період дії в Україні воєнного стану» щодо посилення відповідальності органів місцевого самоврядування за створення перешкод при виділенні меж земельної ділянки та прогнозованої точки приєднання (для нових об`єктів), обрахунку оплати за послуги приєднання до електромереж та дотримання термінів підключення. Це сприятиме об’єднанню зусиль для просування спільних інтересів на всіх рівнях державної влади і місцевого самоврядування й формуванню якісних стандартів роботи індустріальних парків;

- налагодження ефективного діалогу між державними та місцевими органами влади, національними виробниками та науково-освітніми установами, а також тісної співпраці з європейськими та міжнародними кластерами;

- вдосконалення системи державного замовлення та закупівель шляхом формування стратегічного планування закупівель; скорочення контрольних та регулюючих функцій держави, лібералізація інвестицій з урахуванням інформаційної та економічної безпеки держави;

- перегляд законодавчих та нормативно-правових актів щодо стимулювання інноваційної діяльності в сфері впровадження Індустрії 4.0;

- створення системи державних гарантій для іноземних інвесторів; підтримка економічної стійкості шляхом надання грантів для розвитку малого та середнього бізнесу;

- стимулювання входження до сектору підприємницького капіталу шляхом спрощення регуляторних вимог, зменшення кількості перевірок, пільгового кредитування або інших способів фінансування, у тому числі щоб купити обладнання для резервного електропостачання;

- актуалізація, консолідація та узгодження відповідно європейської практики діючих державних та галузевих стратегічних документів відповідно до воєнної ситуації з урахуванням національних інтересів, зокрема Плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України Національної ради з відновлення України від наслідків війни відповідно до Указу Президента від 21 квітня 2022 року № 266/2022 р. тощо [4].

До перспективних видів машинобудування, що матиме синергетичний ефект в процесі повоєнного відновлення України, можна віднести:

- виробництво військової та спеціальної техніки, засобів захисту для підвищення обороноздатності України (в тому числі через співпрацю з міжнародними виробниками);

- виробництво сільгосптехніки для забезпечення внутрішніх потреб АПК України з урахуванням діючих та перспективних технологій виробництва сільськогосподарської продукції та сприяння доступу до сучасного обладнання для українській виробників сільгосптехніки (трактори, бурякозбиральні комбайни, комбайни зернозбиральні, обприскувачі тракторні, машини для очищення, сортування та калібрування);

- транспортне машинобудування для прискорення відбудови інфраструктури; відновлення логістичного забезпечення з урахуванням критичних логістичних проблем (відновлення парку вагонів, особливо вагони-зерновози відповідно до норм ЄС, вантажівок, контейнери тощо). Європейські підприємства, особливо з виробництва авто та запчастин, які закрили виробництво на ринку РФ, можуть провести релокацію своїх потужностей на території України при умові надання сприятливих умов для такого розміщення та налагодження експорту та імпорту;

- енергомашинобудування для різних секторів енергетики (обладнання для виробництва електроенергії з відновлюваних джерел енергії, використання відновлюваних джерел енергії у сфері теплопостачання у житловому та побутовому секторах, мало- та середньо- енергомістких промислових процесах). Це прискорить вирішення завдань підвищення енергетичної сталості, зокрема декарбонізації, екологізації та підвищення енергоефективності економіки, пріоритетність яких закріплена в «European Green Deal» та «EU strategy on energy system integration» [5];

- створення сприятливих умов для успішного функціонування «кровоносної системи» економіки України – кабельно-провідникової галузі, продукція якої відіграє стратегічно важливу роль в енергозабезпеченні всіх сфер економіки та містить високу частку доданої вартості. Для цього важливим є вирішення таких завдань як формування нових ланцюгів доданої вартості економіки замкненого циклу, зменшивши обсяг відходів від виробництва та споживання кабельно-провідникової продукції та забезпечити раціональне ресурсоспоживання у виробництві кабельно-провідникової продукції, розв'язати питання щодо її утилізації.

За останні роки структура українського машинобудування зазнала чималих змін у контексті розвитку підприємств. Так, внаслідок агресії з боку росії Україна втратила значні виробничі потужності, розташовані в Донецькій і Луганській областях. АТ «Ясинуватський машинобудівний завод», ТОВ «Луганський завод автомобільних радіаторів», АТ «Стахановський вагонобудівний завод», ТОВ «Луганський електромашинобудівний завод» та ін. заводи, які знаходились на території військових дій, були зруйновані. Зважаючи на активне ведення військових дій на всій території України з початку 2022 року, знищення інфраструктури і виробничих потужностей заводів, значне погіршення соціально-економічного становища у країні, можна прогнозувати закриття і часткове припинення діяльності ще ряду машинобудівних підприємств. Закриття таких потужних виробництв зазвичай супроводжується реалізацією на аукціонах значних виробничих потужностей із метою покриття боргів. Відповідно, часто на їх базі утворюються нові виробництва – підприємства ТНК (до прикладу, ТОВ «Аутомотів Електрік Україна» створено на виробничих потужностях колишнього заводу «Гравітон») або з часом відновлюють роботу заводів вітчизняні інвестори (до прикладу, ТОВ «Дрогобицький завод автомобільних кранів», який у 2017 році було визнано банкрутом, у 2019-му відновив свою діяльність). Оскільки відновлення і запуск виробничих потужностей (а надто

машинобудівних) вимагає значних фінансових вкладень, доцільніше уникати закриття вітчизняних підприємств шляхом стимулювання їх діяльності за допомогою виваженої податкової політики, доступного кредитування та ін. інструментів державного регулювання. Ще одним вагомим аргументом на користь підтримки вітчизняних машинобудівників є те, що при ефективному управлінні виробничою базою та інфраструктурою на місці закритого підприємства-банкрута ТНК розгортають потужні прибуткові виробництва [6].

Висновки

Отже, зважаючи на складну політико-економічну ситуацію в Україні, важко спрогнозувати розвиток промислових виробництв, оскільки виникають такі ризика, як фізична небезпека, знищення основних засобів, закриття доступу до міжнародного ринку (ускладнена логістика) та інші. Для забезпечення ефективного функціонування національних виробників, необхідно врахувати фактори впливу на їх розвиток у ретроспективі. Загалом окреслені проблеми машинобудування в Україні переконливо доводять у необхідність цілеспрямованих протекціоністських дій держави у напрямку забезпечення подальшого розвитку вітчизняних виробників, надто з позиції відстоювання національних інтересів в умовах глобальної нестабільності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Рачинський О.В. Чинники впливу на покращення фінансово-господарської діяльності підприємств машинобудування. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2022. Випуск №2 (88). С.67–71.

2. Дейнеко Л. В., Кушніренко О. М., Ципліцька О. О., Гахович Н. Г. Наслідки повномасштабної воєнної агресії РФ для української промисловості. *Економіка України*. 2022. № 5. С. 3–25.

3. Кушніренко О. М., Гахович Н. Г. Стратегічні напрями повоєнного відновлення машинобудування в Україні. *Економічний вісник університету*. 2023. Випуск №56. С. 5–15.

4. Розпорядження КМУ від 24 лютого 2023 р. № 176-р. «Про схвалення Стратегії розвитку індустріальних парків на 2023-2030 роки». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-2023-%D1%80#Text 16.EU strategy on energy system integration. URL: https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-systemintegration/eu-strategy-energy-system-integration_en

5. Розвиток промисловості для забезпечення зростання та оновлення української економіки : науково-аналітична доповідь / за ред. д-ра екон. наук Дейнеко Л.В. ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». К., 2018. 158 с. URL: http://ief.org.ua/docs/sr/301.pdf

6. Целікова А.С., Місько Є.М. Сучасний стан та проблеми розвитку машинобудівних підприємств України. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2024. Том 9. № 2. С. 228–235.

Кошовий Вадим В'ячеславович – аспірант групи 073-23а, факультет менеджменту та інформаційної безпеки, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: 1im.13b.koshovyi@gmail.com

Науковий керівник: ***Карачина Наталія Петрівна*** - д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри менеджменту, маркетингу та економіки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця.

Koshovyi Vadym V. – Department of Management and Information Security, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, email: 1im.13b.koshovyi@gmail.com

Supervisor: ***Karachyna Nataliia P.*** - Dr. Sc. (Economic), Professor, Head of the Management, Marketing and Economics, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia.