

РОЗДІЛ V

Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

УДК [338.45:621]:311.21

Іщук Світлана,
доктор економічних наук, професор,
ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долішнього НАН України»,
завідувач відділу проблем реального сектора економіки регіонів,
м. Львів, ORCID ID 0000-0002-3698-9039,
e-mail: iso.ird@ukr.net

<https://doi.org/10.29038/2786-4618-2022-02-81-89>

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

У статті проаналізовано значення ключових показників функціонування вітчизняного машинобудування та встановлено причини їх негативної динаміки. Визначено ступінь імпортозалежності національної економіки у розрізі сегментів споживання (проміжного, кінцевого та валового нагромадження основного капіталу) продукції машинобудівних виробництв. Розраховано співвідношення між імпортом і випуском машинобудівної продукції в Україні та сальдо зовнішньої торгівлі цією продукцією. Обґрунтовано ризики для соціально-економічного розвитку країни внаслідок посилення ролі машинобудівних компаній, що працюють на засадах толінгу. Окреслено низку викликів і загроз для вітчизняного машинобудування, які можуть посилитись в умовах глобальної нестабільності, зокрема під впливом російської агресії. Визначено пріоритетні напрямки державної промислової політики стимулювання розвитку машинобудівних виробництв в Україні.

Ключові слова: машинобудування, продукція, виробництво, експорт, імпортозалежність, проміжне споживання, національні економічні інтереси.

Ishchuk Svitlana,
Dr. Sc. (Econ.), Professor, SI «Institute of Regional Research
n.a. M.I. Dolishnyi of the NAS of Ukraine»,
Head of the Department of problems of real sector of regions economy,
Lviv

PROBLEMS OF MECHANICAL ENGINEERING DEVELOPMENT IN UKRAINE

Mechanical engineering in synthesis with the IT sector forms a sector of the world economy with the highest potential for the creation and implementation of commodity, technical and technological innovations, which in modern conditions are crucial to ensure the prospects for socio-economic development and provide its high level in any country. However, Ukrainian mechanical engineering lags behind most EU countries in terms of its contribution to the economy, although it has sufficient production and resource potential, as well as human capital to function effectively. Accordingly, the aim of the article is to identify problematic issues of mechanical engineering productions' development in Ukraine and substantiate ways to handle them. It has been proved that destructive transformations in mechanical engineering industry were the main reasons for the negative dynamics of this segment of Ukrainian industry and were caused by: a) disregard for national economic interests, especially in the agreements on accession to the WTO and FTA with the EU; b) ineffective state policy on the creation of favorable conditions for attracting capital investment in mechanical engineering production. The increase in imports of mechanical engineering products to Ukraine while

reducing gross value added, output and exports of domestic enterprises became the negative consequences of the mentioned above processes. As a result, it has led to increased import dependence of the national economy in all segments of consumption (intermediate, final, gross fixed capital formation) of engineering products. The negative balance of foreign trade in these products became an indicator of such increased import dependence. Risks for socio-economic development related to the intensification of foreign mechanical engineering companies' activities in Ukraine, especially those working on tolling schemes, have been substantiated. Challenges and threats to the domestic mechanical engineering industry, which may increase in conditions of global instability, in particular under the influence of Russian aggression, have been outlined. The priority directions of the state industrial policy for stimulating the development of mechanical engineering productions in Ukraine have been determined. They include: formation of a reliable system of scientific-technical and industrial cooperation; encouraging business development and domestic investment – investment in equipment upgrades and modernization should be the priority areas of the latter; strengthening the motivation of foreign companies to relocate production to the territory of Ukraine and attract investment from international companies; development of an institutional system for export promotion; large-scale import substitution, etc. Prospects for further research in this direction are seen in the scientific and analytical justification of the role of mechanical engineering (as a strategic segment of industry) in ensuring balanced interaction of all sectors of the national economy.

Key words: mechanical engineering, products, production, export, import dependence, intermediate consumption, national economic interests.

Постановка проблеми та її значення. Машинобудування у синтезі з ІТ-сферою формує сектор світової економіки з найвищим потенціалом для створення та реалізації товарних, технічних і технологічних інновацій, які в сучасних умовах є визначальними для досягнення високого рівня та забезпечення перспектив соціально-економічного розвитку будь-якої країни. Українське машинобудування за внеском в економіку відстає від більшості країн ЄС, а в абсолютному вимірі сформований у цьому сегменті обсяг ВДВ порівнянний із аналогом у такій невеликій країні як Словенія. Попри те, машинобудування було і залишається базовим сегментом національної економіки і промисловості зокрема, оскільки володіє достатнім виробничо-ресурсним потенціалом та людським капіталом для ефективного функціонування і забезпечення потреб економіки необхідним асортиментом машинобудівної продукції. Зокрема, вітчизняне машинобудування має значний досвід у виробництві літаків, вагонів, автобусів, морських суден, легкових і вантажних автомобілів, тракторів, сільськогосподарського устаткування та техніки, побутової техніки, ракетно-космічної і оборонно-промислової продукції. Окрім того, для машинобудування характерний найширший спектр міжсекторальних зв'язків: машинобудівні виробництва створюють продукцію проміжного (деталі та комплектуючі) і кінцевого (обладнання, машини та механізми) споживання виробничого і побутового призначення. Тісні міжсекторальні зв'язки є підставою для віднесення машинобудування до системоформуючого сектора реальної економіки та (опосередковано) фінансової і соціальної сфер. З огляду на високий мультиплікативний ефект впливу машинобудування на суспільство, саме цей сектор промисловості є рушійною силою та локомотивом у вирішенні питань, пов'язаних зі зростанням зайнятості населення, підвищенням продуктивності праці та середньої заробітної плати (в економіці загалом), збільшенням надходжень до бюджетів усіх рівнів, покращенням матеріально-технічної обороноздатності країни, збереженням та розвитком науково-технологічного потенціалу, активізацією зовнішньоекономічної діяльності, а в підсумку – посиленням ролі країни у геополітичних процесах світу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З огляду на важливість ролі машинобудування у забезпеченні соціально-економічного розвитку, ця тематика глибоко та всебічно досліджується провідними українськими теоретиками і практиками. Так, перспективи українського машинобудування під впливом економічної глобалізації, надто після підписання Угоди про ЗВТ із ЄС, детально вивчені колективом вчених під керівництвом академіка НАН України В.М. Геєця. Зокрема в [1] висвітлено переваги, зумовлені можливістю використання науково-технічних досягнень європейських країн для модернізації внутрішніх виробничих процесів, а також ризики, пов'язані передусім зі збільшенням імпорту в Україну продукції кінцевого і проміжного споживання машинобудівних виробництв. Інші, внутрішні проблеми українського машинобудування, серед яких

домінують високий знос основних засобів, недостатність оборотних засобів, низька інноваційність та, як наслідок, низька конкурентоспроможність української продукції машинобудування на внутрішньому і зовнішньому ринках, фінансово-економічна та політична нестабільність, залежність від імпорту комплектуючих висвітлені в [2-6]. Результати оцінки динаміки та особливостей виробничої і зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств в Україні у регіональному розрізі наведено в [7].

Мета і завдання статті. Метою дослідження є визначення проблемних питань розвитку машинобудівних виробництв в Україні та обґрунтування способів їх подолання. Для досягнення поставленої мети було вирішено низку завдань: проаналізовано значення ключових показників функціонування вітчизняного машинобудування та встановлено причини їх негативної динаміки; визначено ступінь імпортозалежності національної економіки у розрізі сегментів споживання продукції машинобудівних виробництв; розраховано співвідношення між імпортом і випуском машинобудівної продукції в Україні; обґрунтовано ризики для соціально-економічного розвитку внаслідок посилення ролі машинобудівних компаній, які працюють на засадах толінгу; окреслено пріоритети державної промислової політики розвитку вітчизняного машинобудування в умовах нестабільності.

Викладення основного матеріалу та обґрунтування отриманих результатів дослідження. Машинобудування традиційно було ключовим високорозвиненим сегментом економіки України, на який у 90-х роках ХХ ст. припадала 1/3 випуску вітчизняної промисловості. Однак, упродовж останніх трьох десятиліть українське машинобудування функціонувало у надскладних економічних умовах, демонструючи нестабільну, переважно негативну, динаміку розвитку. Так, у 2020 році обсяг реалізованої машинобудівної продукції в Україні становив лише 40% від показника 2008 року і, водночас, лише на 8,4% перевищував значення показника 2003-го.

Основними причинами негативної динаміки розвитку українського машинобудування були деструктивні трансформації у цьому сегменті промисловості, спричинені:

а) неврахуванням національних економічних інтересів (виходячи з позиції міжнародної конкурентоспроможності і стратегічної важливості розвитку машинобудування) передусім в угодах при вступі до СОТ і ЗВТ із ЄС, а також інших документах щодо лібералізації зовнішньої торгівлі, які стосуються цього сегмента промисловості;

б) неефективною державною політикою у питанні створення сприятливих, мотиваційних і стимулюючих умов для залучення капітальних інвестицій у машинобудівні виробництва та оптимізації їх зв'язків з іншими секторами економіки, зокрема для задоволення внутрішнього попиту на відповідну продукцію.

Наочним підтвердженням негативних наслідків пасивної поведінки нашої держави у питаннях захисту національних інтересів, зокрема у сегменті машинобудування, в умовах поглиблення лібералізації зовнішньої торгівлі (при зростанні значення індексу економічної глобалізації) стало нарощення імпорту в Україну машинобудівної продукції при одночасному зниженні ВДВ, випуску та експорту вітчизняних підприємств. У підсумку, це призвело до посилення імпортозалежності національної економіки упродовж 2010-2019 років на 25,7 в.п. [8]. Важливо наголосити, що залежність економіки України від імпорту продукції машинобудування є критично високою за всіма напрямками споживання, а надто кінцевого і нагромадження основного капіталу (табл. 1).

Таблиця 1

Частка імпорту у продукції машинобудування України (за сегментами споживання), %

Виробництво	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Проміжне споживання							
<i>Машинобудування, в т.ч.:</i>	66,6	72,0	75,1	80,3	72,7	65,8	66,1
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	87,7	86,7	91,3	88,4	87,7	82,0	80,1
Виробництво електричного устаткування	69,9	69,2	65,9	63,6	60,5	51,9	67,0
Виробництво машин і устаткування,	72,0	85,0	89,2	83,4	80,9	76,8	64,9

не віднесених до інших угруповань							
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	85,3	78,7	75,9	83,9	87,3	68,6	84,1
Виробництво інших транспортних засобів	6,4	5,9	3,4	3,5	0,8	0,9	2,1
Кінцеве споживання							
<i>Машинобудування, в т.ч.:</i>	83,7	82,3	89,5	87,5	83,9	86,7	89,4
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	91,0	98,6	99,6	93,8	96	97,3	97,9
Виробництво електричного устаткування	53,1	49,1	66,8	72,3	75,5	79,6	83,4
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	19,1	44,7	98,7	28,5	29,2	11,0	10,6
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	95,3	94,9	92,7	95,2	83,5	88,6	90,5
Виробництво інших транспортних засобів	96,6	94,6	99,2	85,8	71,6	30,3	29,4
Валове нагромадження основного капіталу							
<i>Машинобудування, в т.ч.:</i>	76,0	86,4	88,2	86,7	88,0	88,5	87,7
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	96,7	98,3	98,0	98,0	98,6	98,8	98,2
Виробництво електричного устаткування	90,5	84,2	87,6	83,3	85,2	86,3	86,2
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	91,5	99,6	99,6	98,8	98,9	99,0	98,7
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	88,9	96,6	98,0	98,3	98,4	98,3	98,2
Виробництво інших транспортних засобів	16,2	40,9	23,0	23,2	27,9	31,3	31,5
Загальне споживання							
<i>Машинобудування, в т.ч.:</i>	55,4	57,0	61,9	67,8	68,0	67,6	69,1
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	81,8	79,3	84,6	83,0	85,1	86,4	86,7
Виробництво електричного устаткування	46,3	45,0	45,2	50,6	51,5	52,9	59,7
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	58,4	59,6	63,8	69,6	70,3	69,5	66,9
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	79,6	72,4	76,3	82,3	82,6	80,7	85,7
Виробництво інших транспортних засобів	8,8	18,4	12,0	14,7	13,6	16,0	16,1

Джерело: авторські розрахунки за даними Державної служби статистики України [9]

Найбільше економіка України залежить від імпорту комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, а також автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів: у 2019 році імпорт продукції цих виробництв, відповідно, у 6,5 і 5,9 разу перевищував її випуск (табл. 2). До прикладу, у Польщі співвідношення між імпортом і випуском аналогічних виробництв складало 77,4% і 49%.

Таблиця 2

Відношення імпорту до випуску продукції машинобудування в Україні, %

Виробництво	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Машинобудування – всього	124,2	132,8	162,5	210,7	212,5	208,4	224,1
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної	448,2	384,0	548,6	489,7	573,2	636,7	651,9
Виробництво електричного устаткування	86,2	81,7	82,5	102,4	106,1	112,3	147,9
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	140,2	147,5	176,0	228,8	236,5	227,6	202,3
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	390,9	262,2	322,8	463,6	474,7	417,2	598,0
Виробництво інших транспортних засобів	9,6	22,6	13,7	17,2	15,7	19,1	19,3

Джерело: авторські розрахунки за даними Державної служби статистики України [9]

Наслідком негативної динаміки ключових показників діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств стало негативне сальдо зовнішньої торгівлі у цьому стратегічно важливому секторі національної економіки. Так, коефіцієнт покриття імпорту експортом продукції машинобудування в Україні у 2019 році опустився до 20% (проти 83,9% у 2009-му), тоді як, до прикладу, у Польщі його значення становило 137,4% (проти 181% відповідно).

Продукція машинобудування складає основу високотехнологічного експорту, обсяги якого з України від 2013 року скоротились майже на 50%. Окрім того, в українському експорті машинобудування велику частку займає продукція, виготовлена з давальницької сировини. Зокрема, у 2020 році частка такої продукції в експорті машин, обладнання та механізмів, електротехнічного обладнання (товарна група XVI) становила 42,6%, а в експорті електричних машин (товарна підгрупа 85) – 71,8%.

Ключовою проблемою вітчизняного машинобудування є нагальна потреба в модернізації виробництва. Так, ступінь зносу матеріальних активів машинобудівних підприємств в Україні становить понад 70%, тоді як у Польщі – близько 53%. Високий ступінь зношеності активів є прямим наслідком недостатніх капіталовкладень – обсяг капітальних інвестицій у машинобудівні виробництва у 2020 році (298,9 млн. євро) склав лише 45% від рівня 2012-го (659,3 млн. євро). Для порівняння, у Польщі у 2019 році капітальні інвестиції у машинобудування досягли 6269,6 млн. євро, що у 16,6 разу перевищило аналогічний показник в Україні (378,8 млн. євро).

Упродовж 2011-2016 років обсяг виробництва переважної більшості видів продукції українського машинобудування у кількісному вимірі суттєво і стрімко зменшувався. Найбільше падіння відбулось у сегменті автотранспортних засобів та високотехнологічних складових частинах до них, сільськогосподарської техніки і тракторів, а також промислового обладнання. До прикладу, кількість автотранспортних засобів для перевезення 10 і більше осіб у 2016 році, порівняно з 2011-м, зменшилась у 6,7 разу; електродвигунів та генераторів постійного струму потужністю більше 37,5 Вт, але не більше 750 Вт – у 8,3 разу; обладнання промислового для виробництва або приготування кондитерських виробів, какао чи шоколаду – у 3,8 разу.

Синхронно з падінням виробництва відбувалось скорочення кількості зайнятих у машинобудуванні. Так, упродовж 2012-2019 років значення цього показника зменшилось на 33,8% (або 177,8 тис. осіб) і у 2019 році склало 347,7 тис. осіб, що на 57,7% (або 548,4 тис. осіб) менше, ніж у Польщі. Продуктивність праці на машинобудівних виробництвах в Україні у 2019 році становила 21,06 тис. євро, що на 19,1% (або 4,98 тис. євро) менше, порівняно з 2012-м. Зростання значення цього показника у 2016-2019 роках відбулось під впливом зменшення кількості зайнятих і водночас деякого підвищення обсягу реалізованої продукції. До прикладу, у 2019 році кількість зайнятих у машинобудуванні зменшилась на 2,4%, а обсяг реалізованої промислової продукції збільшився на

12,8%. Однак, незважаючи на деяке зростання, продуктивність праці у вітчизняному машинобудуванні у 8,3 рази менша, аніж у Польщі (175,5 тис. євро у 2019 році).

Негативні тренди ключових показників, зокрема, скорочення інвестування вітчизняних машинобудівних виробництв, своєю чергою, спричинило падіння витрат на інновації, обсяг яких упродовж 2014-2019 років зменшився на 41,9%, тоді як частка власних коштів підприємств у цих витратах досягла 93,65% (проти 63,35% у 2013 році). За цей період кількість інноваційно активних підприємств у машинобудуванні скоротилася у понад 2 рази – із 397-ми до 194-х. У підсумку, обсяг реалізованої машинобудівними підприємствами інноваційної продукції в Україні упродовж 2009-2020 років скоротився на 84%, а її частка в загальному обсязі реалізованої продукції машинобудування – на 12,1 в.п. Обсяг експорту реалізованої інноваційної продукції машинобудування у 2019 році, порівняно з 2013-м, зменшився на 84,1%, а щодо 2008-го – на 87,7%.

Падіння обсягів випуску та експорту з одночасним стрімким зростанням імпорту, погіршенням зовнішньоторгівельного балансу, скороченням капітальних інвестицій та зниженням рівня інноваційності продукції є прямим наслідком системних деструктивних змін у вітчизняному машинобудуванні. Висока (із тенденцією до зростання) залежність національної економіки від готової продукції машинобудування (як виробничого, так і споживчого призначення) і водночас значна експортоорієнтованість машинобудівних виробництв (передусім тих, які працюють за толінговими схемами) є свідченням того, що машинобудування в Україні значною мірою спеціалізується на виготовленні окремих деталей та комплектуючих для іноземних фірм і ТНК, а не на задоволенні потреб внутрішнього ринку у товарах кінцевого споживання. В Україні у секторі машинобудування функціонують 18 ТНК, із них 16 виготовляють продукцію винятково для зовнішніх ринків. У виробництві автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів частка ТНК в обсязі реалізованої продукції становить понад 40%. Наведена статистика свідчить, про приєднання вітчизняного машинобудування до глобальних ланцюгів формування доданої вартості (що можна вважати позитивом), але також підтверджує високу виробничо-технологічну і економічну залежність від кон'юнктури на світовому ринку машинобудівної продукції та інтересів його ключових учасників – ТНК.

Функціонування в Україні підприємств, які працюють на засадах толінгу, несе певні ризики для соціально-економічного розвитку. Передусім це ризики потенційного скорочення робочих місць у разі закриття виробництв, які базуються на давальницькій сировині, а надто у прикордонних із ЄС регіонах, де концентрація таких підприємств найвища. Ці ризики пов'язані з втратою конкурентних позицій України на ринку дешевої робочої сили за умови підвищення рівня оплати праці. Відповідно наявність таких підприємств (у тій формі, в якій вони функціонують тепер) із позиції економічної безпеки є доцільною лише у коротко- і середньостроковому періодах. У подальшому ці підприємства мають бути трансформовані у напрямку їх інтеграції в українську економіку. Це може відбуватись двома шляхами (або їх синтезом): 1) відкриттям національних виробництв із виготовлення продукції, що здатна замінити давальницьку сировину; 2) створенням в Україні підприємств із подальшої переробки (чи використання) готової продукції, виготовленої з давальницької сировини, на діючих підприємствах.

Епоха пандемії COVID-19 спричинила значне посилення політики протекціонізму, надто у розвинених індустріальних країнах. За цих умов Україні задля збереження і в подальшому посилення своїх позицій як традиційно вагомого гравця на ринку машинобудування (або принаймні його окремих сегментів, таких як авіабудування) необхідно відійти від позицій пасивного сприйняття ліберальних умов і правил зовнішньої торгівлі (які диктують СОТ і ЄС) у напрямку повноправної участі у процесах формування цих правил. Звідси, основним завданням при стратегуванні розвитку машинобудування в Україні є задоволення споживчого попиту і виробничих потреб національної економіки та машинобудування зокрема у продукції кінцевого та проміжного споживання вітчизняного походження. Під останньою розуміємо продукцію, що виготовлена на підприємствах, які реально функціонують в Україні, незалежно від форми власності і країни походження капіталу (окрім країн, вороже налаштованих до української державності). Іншими словами, з одного боку, необхідно стимулювати розвиток вже існуючих машинобудівних та суміжних із ними виробництв і

секторів економіки, які пріоритетно зорієнтовані на внутрішній ринок, а з іншого боку – важливо мотивувати іноземні ТНК, які прагнуть працювати на українському споживчому ринку товарів машинобудування (передусім автомобілів, побутової, комп'ютерної техніки, засобів зв'язку) створювати в Україні виробництва повного циклу. Окрім того, держава повинна сприяти тому, щоб орієнтовані на експорт машинобудівні підприємства, передусім ті, що функціонують за толінговими схемами, щонайменше 60% реалізованої продукції спрямовували на внутрішній ринок. Одним із ключових критеріїв ефективності таких заходів є переорієнтування вітчизняного машинобудування на продукцію кінцевого, а не проміжного споживання.

З огляду на надмірно високу відкритість національної економіки та її критично високу імпортозалежність від продукції машинобудування вкрай необхідним є захист вітчизняного машинобудування від нерівних конкурентних змагань із іноземними ТНК на внутрішньому ринку вживаних товарів. Вирішення цього завдання вимагає посилення тарифних і нетарифних бар'єрів для стримування імпорту в Україну машинобудівної продукції, зокрема вживаних автомобілів, автобусів, побутової і комп'ютерної техніки з ЄС, США, Канади, Японії та інших країн. Передусім можна застосовувати обмеження цілком (або за квотним режимом) для автомобілів, вік яких становить понад 10 років і тих, які не відповідають екологічним стандартам Євро-5 (мінімальна межа), а також взагалі заборонити ввезення дизельних транспортних засобів (окрім деяких винятків, тобто техніки спеціального призначення). Подібні критерії можуть висуватись і до вживаної побутової та комп'ютерної техніки, засобів зв'язку. Посилення бар'єрів щодо імпорту в Україну нової машинобудівної продукції кінцевого споживання має узгоджуватись із тенденціями конкурентоспроможності та наявності вітчизняної продукції на внутрішньому ринку. Відтак вкрай необхідним є перегляд угод із СОТ і ЗВТ із ЄС у напрямку захисту національних економічних інтересів.

Висновки і перспективи подальших досліджень. З огляду на наявність системних проблем у розвитку машинобудування, перед Україною постала низка додаткових викликів і загроз, які можуть посилитись в умовах глобальної нестабільності, зокрема під впливом російської агресії:

1) руйнування сформованих ланцюгів високотехнологічного промислового виробництва, зниження внутрішнього попиту на вітчизняну машинобудівну продукцію, поглиблення диспропорцій у відтворювальній структурі основного капіталу;

2) потенційне погіршення цінової кон'юнктури на імпортовані комплектуючі та обладнання на світових ринках при одночасному вичерпанні можливостей поставок на ринки країн, які були традиційними споживачами вітчизняної продукції;

3) зниження міжнародної конкурентоспроможності українських товарів, а в підсумку – ефективності експорту машинобудування при збереженні високого рівня ресурсо- та матеріаломісткості переважної більшості виробництв і відсутності ефективних інноваційних рішень та розробок;

4) посилення залежності від імпорту ключових, стратегічно важливих, високотехнологічних комплектуючих, зокрема двигунів;

5) зростання обсягів імпорту вживаної машинобудівної продукції проміжного і кінцевого споживання;

6) поглинання ТНК чи банкрутство національних виробничих потужностей машинобудування;

7) подальше падіння капітальних інвестицій, обсягів виробництва, інноваційності продукції, продуктивності праці та зайнятості.

Без перебільшення критичний стан вітчизняного машинобудування вимагає застосування не лише мотиваційних чи стимулюючих інструментів, а потребує цілеспрямованого відновлення ключових ланок ланцюга всього промислового сектору національної економіки із застосуванням прямого державного управління у тому числі. Для усунення негативних тенденцій у розвитку машинобудування в Україні необхідно провадити цілеспрямовану державну промислову політику, зорієнтовану на:

- формування надійної системи науково-технічного та виробничого співробітництва між потужними вітчизняними компаніями, науково-дослідними інституціями і МСП із метою

виготовлення готової продукції, деталей та комплектуючих, які відповідають міжнародним технічним регламентам і загальноприйнятим світовим стандартам;

- заохочення розвитку МСП та внутрішнього інвестування, пріоритетними напрямками якого мають бути капіталовкладення в оновлення і модернізацію обладнання, а також впровадження ресурсозберігаючих технологій для підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках; запровадження програм кредитування МСП у співпраці з міжнародними організаціями;

- посилення мотивації іноземних компаній до перенесення виробництв на територію України; залучення інвестицій міжнародних компаній шляхом створення сприятливого нормативно-правового поля та реалізації спільних інвестиційних проєктів, передусім інноваційного спрямування;

- розробку інституційної системи просування експорту – від маркетингових стратегій до заходів пом'якшення фінансових ризиків для експортерів; промоцію вітчизняних товарів та брендів із метою закріплення на ринках окремих нішевих сегментів для масової, але технічно складної продукції машинобудування, зокрема кабельно-провідникової;

- впровадження стимулюючих та компенсаційних механізмів (зокрема фіскальних) на державному, регіональному та місцевому рівнях у напрямку підтримки ключових секторів машинобудування, продукція яких придатна (і перспективна) для експорту;

- спрямування політики імпортозаміщення на посилення орієнтації певних категорій промислових виробництв (конкурентних передусім за ціновими параметрами) на задоволення потреб внутрішнього ринку як у споживчих товарах для населення, так і продукції промислового призначення (товарів проміжного споживання). Останнє, зокрема, передбачає імпортозаміщення у сегменті деталей і вузлів, необхідних для виготовлення кінцевої продукції машинобудування.

Як доводить світова практика (зокрема досвід розвинутих індустріальних країн, зокрема таких як Німеччина і Франція), одним із найдієвіших інструментів реалізації політики імпортозаміщення є система державних закупівель. Активне систематичне використання цього інструменту дозволить цілеспрямовано розвивати стратегічно важливі машинобудівні виробництва у сегментах проміжного споживання і валового нагромадження основного капіталу.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку вбачаються у науково-аналітичному обґрунтуванні ролі машинобудування (як стратегічного сегмента промисловості) у забезпеченні збалансованої взаємодії усіх секторів національної економіки.

Джерела та література

1. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості : наукова доповідь / за ред. акад. НАН України В.М. Гейця та чл.-кор. НААН України Т.О. Осташко ; НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України». К., 2016. 184 с. Режим доступу : <http://ief.org.ua/docs/sr/293.pdf>

2. Амоша О. І., Булеєв І. П. та ін. Промисловість України – 2016: стан та перспективи розвитку : науково-аналітична доповідь / Інститут економіки промисловості НАН України. К., 2017. 120 с. Режим доступу: https://iie.org.ua/wp-content/uploads/monografiyi/2017/Dopovid_2017.pdf

3. Smerichevskiy S.F., Kryvoviazkiuk I.V. Research on the development of the machine-building industry of Ukraine: state and prospects – multi-authored monograph. – Latvia: «Izdevnieciba «Baltija Publishing», 2017. 200 p. URL: <https://cutt.ly/dZbW7HS>

4. Промислова політика як ключовий інструмент стратегії розвитку : науково-аналітична доповідь / за ред. д-ра екон. наук Дейнеко Л.В.; НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України». К., 2019. – Режим доступу : <http://ief.org.ua/docs/sr/304.pdf>

5. Соколова Л. В., Стойка О. В. Сучасний стан машинобудування України та тенденції його розвитку за умов незбалансованої економіки. *Електронний журнал «Ефективна економіка»*. 2019. №11. Дніпро: Дніпровський державний аграрно-економічний університет. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7378>. DOI: [10.32702/2307-2105-2019.11.5](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.11.5).

6. Гурочкіна В. В., Менчинська О. М. Особливості формування та функціонування інтегрованих структур в глобальних ланцюгах створення вартості. *Вісник Хмельницького національного університету: Економічні науки*. Хмельницький: Видавництво ХНУ, 2020. №3. С. 248-257. DOI: [10.31891/2307-5740-2020-282-3-43](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2020-282-3-43)

7. Іщук С. О. Регіональні тренди розвитку машинобудування в Україні: статистична оцінка. *Статистика України*. 2021. № 3(94). С. 12-20. DOI: 10.31767/su.3(94)2021.03.02. Режим доступу: <https://su-journal.com.ua/index.php/journal/issue/view/341>
8. Созанський Л. Й., Коваль Л. П. Тенденції та особливості функціонування машинобудування України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 22. С. 55-62. DOI: 10.32702/2306-6814.2021.22.55. Режим доступу: <http://www.investplan.com.ua/?op=1&z=7692&i=8>
9. Офіційний сайт Державної служби статистики України, 2022. Статистична інформація. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

References

1. Geyets, V. M., & Ostashko, T. O. (Eds.) (2016). Implementatsiya Uhody pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu ta YES: ekonomichni vyklyky ta novi mozhlyvosti [The Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU: Economic Challenges and Opportunities]: Scientific Report. Kyiv: Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine. Retrieved from <http://ief.org.ua/docs/sr/293.pdf>. [in Ukrainian]
2. Amosha, O. I. (Ed.), & Bulyeyev, I. P. (2017). Promyslovist' Ukrayiny – 2016: stan ta perspektyvy rozvytku. [Industry of Ukraine – 2016: state and prospects of development]: Scientific Report. Kyiv: Institute of Industrial Economics of the National Academy of Sciences of Ukraine. Retrieved from https://iie.org.ua/wp-content/uploads/monografiyi/2017/Dopovid_2017.pdf. [in Ukrainian]
3. Smerichevsky, S. F. (Ed.), Kryvoviazuk, I. V., Raicheva, L. I., Smerichevska, S. V., Sardak, S. E., Kolbushkin, Yu. P., Shevchenko, A. V., & Malovychko, A. S. (2017). Doslidzhennya rozvytku mashynobudivnoyi haluzi Ukrayiny: stan ta perspektyvy [Research on the Development of the Machine-Building Industry of Ukraine: State and Prospects]. Latvia: «Izdevnieciba «Baltija Publishing». Retrieved from <https://cutt.ly/dZbW7HS>. [in Ukrainian]
4. Deyneko, L. V. (Ed.) (2019). Promyslova polityka yak klyuchovyy instrument stratehiyi rozvytku [Industrial policy as a key tool of development strategy]: Scientific Report. Kyiv: Institute for Economics and Forecasting of NAS of Ukraine. Retrieved from <http://ief.org.ua/docs/sr/304.pdf>. [in Ukrainian]
5. Sokolova, L., & Stoyka, O. (2019). Suchasnyy stan mashynobuduvannya Ukrayiny ta tendentsiyi yoho rozvytku za umov nezbalansovanoi ekonomiky [The current state of machine-building in Ukraine and the tendency of its development under conditions of unbalanced economy]. *Efektivna ekonomika* [Online], vol. 11. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7378>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.11.5. [in Ukrainian]
6. Hurochkina, V. V., & Menchynska, O. M. (2020). Osoblyvosti formuvannya ta funktsionuvannya intehrovanykh struktur v hlobal'nykh lantsyuhakh stvorenniya vartosti [Features of formation and functioning of integrated structures in global value chains]. *Naukovyy visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu – Bulletin of Khmelnytskyi national university*, 3, ser. *Economic sciences*, 248-257. Khmelnytsky National University. DOI: 10.31891/2307-5740-2020-282-3-43. [in Ukrainian]
7. Ishchuk, S. O. (2021). Rehional'ni trendy rozvytku mashynobuduvannya v Ukrayini: statystychna otsinka [Regional Trends in the Development of Mechanical Engineering in Ukraine: A Statistical Assessment]. *Statystyka Ukrainy – Statistics of Ukraine*, 3, 12–20. Retrieved from <https://su-journal.com.ua/index.php/journal/article/view/341>. [in Ukrainian]
8. Sozansky, L. Y., & Koval, L. P. (2021). Tendentsiyi ta osoblyvosti funktsionuvannya mashynobuduvannya Ukrayiny [Trends and features of the functioning of mechanical engineering in Ukraine]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid – Investments: practice and experience*, 22, 55–62. DOI: 10.32702/2306-6814.2021.22.55. Retrieved from <http://www.investplan.com.ua/?op=1&z=7692&i=8>. [in Ukrainian]
9. State Statistics Service of Ukraine (2022). *Official site of the State Statistics Service of Ukraine*. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua>. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 15.05.2022 р.