

Н.П. ТКАЧОВА, аспірант, НТУ «ХПІ», Харків

МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ

Проаналізовано діяльність машинобудівної галузі України; визначено тенденції розвитку машинобудування; виявлено проблеми, з якими стикаються машинобудівні підприємства, що уповільнюють їх розвиток, та окреслено можливі перспективи розвитку машинобудування країни.

The analysis of activity of machine-building industry of Ukraine is carried out; certainly progress trends of machine-building industry; found out problems, with which machinebuilding enterprises clash and that slow their development and the possible prospects of development of machine-building industry of country are formed.

Вступ. Досягнення науково - технічного прогресу спрямовані на впровадження прогресивних форм організації виробництва, безперервний розвиток і вдосконалення засобів виробництва, створення принципово нових машин, обладнання, технологічних процесів. Провідна роль у вирішенні цих завдань належить машинобудуванню, яке є основою економіки будь-якої країни і грає вирішальну роль у створенні та оновленні її матеріально-технічної бази. У наш час машинобудування служить основою економіки будь-якої країни і грає вирішальну роль в створенні матеріально-технічної бази господарства. У сучасних умовах йому належить виключно важлива роль в прискоренні науково-технічного прогресу. Воно постачає народному господарству верстати, транспортні засоби (судна, тепловози, електровози, вагони, автомобілі, літаки тощо), сільськогосподарські машини, екскаватори, генератори для електростанцій, технологічне обладнання для заводів, фабрик і цим самим сприяє розвитку всіх галузей економіки. Випускаючи засоби виробництва для різних галузей народного господарства, машинобудування забезпечує комплексну механізацію і автоматизацію виробництва. Рівень розвитку наукоємного машинобудування позначається на забезпеченні конкурентоспроможності економіки країни, зростання ВВП, підвищення якості життя населення. В цьому зв'язку створення нових та посилення існуючих конкурентних переваг машинобудівних галузей промисловості надає аналогічні конкурентні переваги всій економіці будь-якої країни.

Постановка проблеми. В економіці України перед машинобудівними підприємствами постали проблеми підвищення рівня конкурентоспроможності на міжнародному ринку та залучення додаткових фінансових і матеріальних ресурсів, чим і зумовлено актуальність даного дослідження. На сучасному етапі розвитку світової економіки її особливістю є те, що найбільш

конкурентоспроможними є не окремі суб'єкти господарювання, а об'єднання чи групі утворення підприємств. Це пояснюється тим, що дані структури здатні забезпечувати вироблення та реалізацію необхідних рішень у короткостроковому періоді та адаптацію щодо змін, які відбуваються в економіці, перебудовувати й оновлювати підприємства, що суттєво підвищує рівень конкурентоспроможності та ефективне функціонування в майбутньому.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Діяльність машинобудівного комплексу України оцінювали у своїх працях такі вітчизняні науковці, як Ю.Іванов, П.Перерва, В.Дікань, А.Яковлев, О.Кузьмін, І.Швець, О.Маслак, С.Ілляшенко, О.Іванова, П.Орлов, Л.Ліпич, В.Момот, М.Кизим та ін. Проте недостатньо розкрито стан машинобудування за умов економічної кризи та перспективи розвитку його конкурентних переваг [2, 3, 6, 10, 11, 18].

Цілі статті. Мета наукової роботи полягає у виявленні основних тенденцій та перспектив розвитку машинобудівної галузі України за результатами проведеного аналізу діяльності машинобудівного комплексу.

Основна частина. Машинобудування України як потужний сектор промисловості об'єднує 11267 підприємств, з яких 146 - великих, 1834 - середніх та 9287 - малих з виробництва різноманітних машин і устаткування, приладів і апаратури, тощо. У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів і майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості та понад 22% кількості найманих працівників. Від рівня розвитку машинобудування залежать темпи та масштаби впровадження науково - технічних досягнень в галузях - споживачах машинобудівної продукції. Слід відмітити, що частка машинобудування в структурі промисловості нашої країни є недостатньою, як для країни, яка позиціонує себе індустріально розвинутою державою. Якщо в 1991 році частка машинобудування в структурі промислового виробництва складала понад 30 відсотків, то в останні роки вона дорівнює всього порядку 13 % [1, 9, 14, 17]. При цьому необхідно враховувати той факт, що в економічно розвинених країнах частка машинобудівних виробництв складає від 30 до 50% загального обсягу випуску промислової продукції (у Німеччині – 53,6%, Японії – 51,5%, Англії – 39,6%, Італії – 36,4%, Китаї – 35,2%). Це забезпечує технічне переозброєння всієї промисловості кожні 8-10 років. При цьому доля продукції машинобудування у ВВП країн Євросоюзу складає 36-45%, в США – 40%, в Росії машинобудування забезпечує 18% ВВП [7, 4]. Питома вага машинобудування в структурі промислового виробництва України становить лише 13% [9, 14, 17]. В нашій країні цей показник навіть у відносних величинах в 2-2,5 рази менший, що є, на наш погляд, основною причиною відставання української промисловості за технічним рівнем від промислово розвинутих країн [1, 9, 14, 17]. Понад 50% виготовленої в Україні машинобудівної продукції експортується, але обсяги імпорту цієї продукції в 2,4 рази перевищують обсяги її експорту. Темпи росту

імпорту значно випереджають темпи експорту, що негативно впливає на торгівельний баланс. В 2008 році частка продукції машинобудування в структурі експорту склала 16,4%, а в 2009 – 7,1%, імпорт в 2008 – 31,1%, тоді як в економічно розвинених країнах світу машинобудування визначає їхній експортний потенціал і забезпечує від 32 до 40% усього експорту [1, 9, 14, 17]. Серед номенклатури експорту переважають: механічне устаткування, машини, механізми, транспортні засоби, прилади, а ринками збуту залишаються в основному Росія, Казахстан та інші країни СНД, імпортується ж наукомістке устаткування, зокрема металургійне, поліграфічне, для текстильної промисловості, сільського господарства, медична техніка.

Сучасна глобальна система машинобудування більшою мірою зосереджена в обмеженій групі країн, які забезпечують випуск практично всієї номенклатури галузі, а саме США, Японія, Великобританія, Франція, Німеччина, Російська Федерація, Канада, Італія, Китай і Україна [4, 6, 19]. У цих країнах частка продукції машинобудівного комплексу в загальному обсязі проведеної промислової продукції складає від 25 до 50%. Відповідно ця продукція займає провідне місце в експорті даних країн.

Машинобудівний комплекс України охоплює понад 20 спеціалізованих галузей, тобто практично всі галузі машинобудування. Залежно від того, на який ринок орієнтована продукція, що випускається підприємствами машинобудівного комплексу, їх умовно можна об'єднати в 5 груп (табл.1).

Таблиця 1

Групування галузей машинобудівного комплексу України

№№ групи	Назва групи	Коротка характеристика групи
1	Інвестиційне (важке) машинобудування	Група галузей, розвиток яких визначається, перш за все, інвестиційною активністю металургійного, будівельного, енергетичного і транспортного комплексів
2	Тракторне і сільськогосподарське машинобудування	Група галузей, розвиток яких залежить від платоспроможності сільгоспвиробників і переробників сільськогосподарської продукції, а також частково від попиту населення
3	Залізничне машинобудування	Направлене на задоволення попиту залізничного господарства країни
4	Автомобільна промисловість	Випуск продукції орієнтований на попит кінцевих споживачів (виробництво легкових автомобілів), а також на потребу підприємств, фірм і виконавчих органів влади (виробництво вантажівок і автобусів)
5	Електротехніка, приладобудування, верстатобудування	Група наукоємких галузей, так званих комплектуючих, що розвиваються услід за потребами всіх інших галузей промисловості, включаючи і само машинобудування

В структурі українського машинобудування помітно переважає частка підприємств автомобілебудування (табл. 2).

Таблиця 2

Структура цивільних галузей машинобудування України у 2010 р., % [9, 14, 17]

Галузі машинобудування	Питома вага в товарній продукції, %
Автомобілебудування	36%
Електротехнічне машинобудування	12%
Сільськогосподарське машинобудування і тракторобудування	11%
Хімічне і нафтохімічне	9%
Суднобудування	8%
Будівельно-дорожнє та комунальне машинобудування	7%
Приладобудування	4,5%
Машинобудування для легкої та харчової промисловості, виробництво побутових машин	4,5%
Верстатобудування та інструментальне машинобудування	4%
Авіабудування	3,5%
Гірничо-шахтне і гірничо-рудне машинобудування	2,5%

Після розвалу СРСР українське машинобудування пройшло разом з економікою країни через всі етапи кризи, через ринкові експерименти, що все проводилися над промисловістю. Головна причина кризи даної галузі в країнах СНД - розрив єдиного машинобудівного комплексу колишнього СРСР. Його дроблення сприяло тому, що машинобудування було істотно потіснене крупними зарубіжними корпораціями як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, особливо в наукоємному секторі.

До настання кризи, машинобудування було лідером щодо росту обсягів реалізації продукції серед інших галузей промисловості (табл.1.2). Ще в першому півріччі 2011 р. збільшення виробництва по галузі становило 29,5% (у середньому по промисловості – 7,7%). Машинобудування почало активно виходити на зовнішні ринки. У 2011 обсяги виробництва в машинобудуванні зменшилися в порівнянні з минулим роком на 58,3%. Аналітичне дослідження галузей промисловості нашої країни, питома вага яких в загальному обсязі промислового виробництва перевищують 10 відсотків (металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів – 22%; машинобудування – 13,7%; виробництво та розподіл електроенергії, газу та води – 18,2%; виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів – 15,3%), то можна бачити, що характерним для них є зниження в останні роки темпів зростання випуску продукції (табл.1.2) [9, 14, 17].

Попит на продукцію машинобудування характеризується високою чутливістю до загальноекономічних циклів і залежить від доступу до кредитних ресурсів. У результаті чого, у 2009 році темпи падіння по сегментах під впливом

зменшення інвестиційного попиту як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, були вищими порівняно з іншими секторами економіки. У результаті більше всього постраждала сфера транспорту і транспортного устаткування (падіння на 64% відносно аналогічного періоду попереднього року). Найменше був схильний до падіння сегмент електричних, електронних і оптичних приладів, де падіння продажів склало лише 9,7%. Загалом за 2009 рік обсяги реалізації продукції машинобудування зменшилися на 40% після зростання на 24% у 2008 році, при цьому, спад виробництва склав майже 45%, інші галузі – 6-26,7%. Таким чином, машинобудування постраждало більше, порівняно з іншими галузями промисловості [9, 14, 17].

2010 рік відзначився зростанням індексу продукції машинобудування, який за даний рік склав більше 34% до попереднього 2009 року. Ріст цього сектору промисловості зумовлений, переважно, відновленням інвестиційного попиту на зовнішніх ринках.

Протягом 2010 року обсяг реалізації транспортних засобів та устаткування збільшився на 60,7%, до попереднього 2009 року. Продажі виробничого устаткування і машин протягом 2010 року збільшилися на 21,1%, на сегмент іншого устаткування припало скромніше зростання.

До настання кризи (січень-лютий 2008 року), машинобудування було лідером щодо росту обсягів реалізації продукції серед інших галузей промисловості. Ще в першому півріччі 2008 збільшення виробництва по галузі становило 29,5% (у середньому по промисловості – 7,7%). Машинобудування почало активно виходити на зовнішні ринки. У січні 2009 обсяги виробництва в машинобудуванні зменшилися в порівнянні з аналогічним періодом минулого року на 58,3% (рис. 1.1).

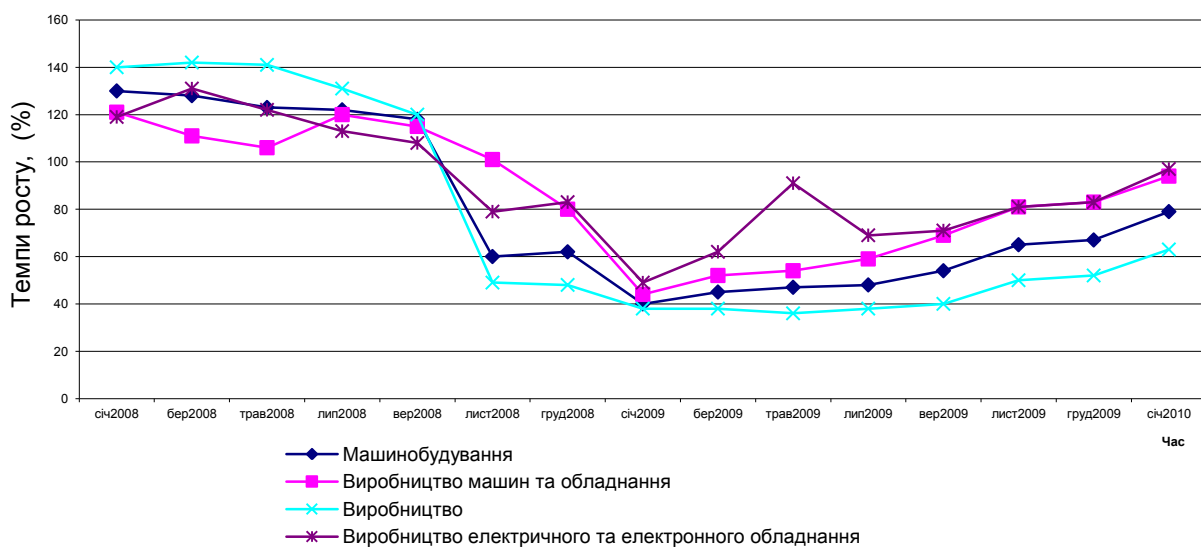


Рис.1.1. Динаміка обсягів продукції машинобудування (в % до аналогічного періоду попереднього року) [9, 14, 17].

Галузі машинобудування мають різний потенціал розвитку після кризи. Конкурентні переваги та зростання виробництва автомобілебудування залежить від поновлення кредитоспроможності банків, за рахунок чого формується основна частина попиту. Перспективним є виробництво електричного устаткування, попит на яке на світових ринках зберігся й надалі буде зростати. Критична ситуація склалася в такому величезному секторі як виробництво машин і устаткування, де продукція залишається неконкурентоспроможною, а виробництво потребує масштабної технічної модернізації.

Такі перспективні галузі як ракетно-космічна та авіаційна, а також сільськогосподарське машинобудування без реформування не мають перспектив, оскільки збереження державної власності блокує залучення в них значних приватних інвестицій [3].

У 2010 року реально позначилася позитивна динаміка розвитку реального сектора економіки, сформована протягом минулого року: індекс виробництва базових галузей склав в аналізованому періоді 11,1% до відповідного періоду минулого року (у листопаді - 6,9%, у жовтні - 9,3 %). Як і раніше, найбільш високі темпи зростання були зафіксовані в 2010 році в таких базових видах економічної діяльності як обробна промисловість та роздрібна торгівля (13,5% і 7,6% по відношенню до 2009 року відповідно).

Значний внесок у збільшення обсягів виробництва продукції обробної промисловості за підсумками року внесли машинобудування (обумовлювалося збереженням високого зовнішнього інвестиційного попиту на продукцію вітчизняного транспортного машинобудування) і металургія. У 2010 році машинобудівний комплекс України показав 35% зростання і залишився традиційним лідером зростання в промисловому комплексі. Позитивна динаміка значною мірою пояснюється низькою базою порівняння (у 2009 р. в порівнянні з 2008 р. спад виробництва в промисловості складав (-44,6%).

Серед галузей машинобудування найбільше зростання спостерігався у виробництві автобусів (+32,7%), легкових авто (+39%), вагонів (+37%), що пояснюється як зовнішнім попитом на дану продукцію (з боку Російської Федерації, що здійснює модернізацію вагонного парку залізниць), так і внутрішнім.

Зростання внутрішнього попиту був обумовлений підготовкою до Євро-2012, а також необхідністю оновлення вагонного парку українських залізниць («Укрзалізниця» та підприємства метрополітену проводили тендери із закупівлі рухомого складу), а міста, що прийматимуть Євро-2012, закупували автобуси. Різкі коливання в показниках машинобудівного комплексу обумовлені, головним чином, отриманням підприємствами нових контрактів. У той же час в грудні 2010 року спостерігалось скорочення випуску іншої машинобудівної продукції: вантажівок (-23,7%), сільгосптехніки (виробництво тракторів скоротилося на

3,2%), резервуарів і цистерн, а також радіаторів центрального опалення, котлів, кранів і т.д. Таким чином, галузі, основними споживачами продукції яких є підприємства будівельного комплексу та сільського господарства, знаходяться в стадії стагнації.

Основними ризиками для роботи промисловості в 2012-2015 рр. можуть стати зростання вартості сировини та енергоносіїв, зміни, пов'язані зі зростанням тарифів на залізничні перевезення, а також можливе посилення фіскального тиску.

На українському ринку машинобудування темпи зростання визначаються більшою мірою залежать від попиту на ринках СНД. По окремих позиціях гідне місце займає продукція українського машинобудівного комплексу (транспортні засоби, продукція вагонобудування, обладнання для газонафтової та хімічної промисловості, прокатне, металургійне, ковальсько-пресове, гідротехнічного, гірничорудне, підйомно-транспортне та спеціалізоване обладнання), потенціал якого зосереджений на 365 підприємства і 57 науково-дослідних організаціях. Серед найбільших виробників машинобудівної продукції - ЗАТ НКМЗ, концерн «Азовмаш», ТПК «Укрвуглемаш», Крюківський вагонобудівний завод, Запоріжтрансформатор та ін. Найбільш стабільними й успішними на українському ринку є такі машинобудівні підприємства як ВАТ «Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання ім. Фрунзе», ДП завод «Електроважмаш», концерн «Крюківський вагонобудівний завод», Державне науково-виробниче підприємство «Об'єднання Комунар», Державного підприємство «Харківський машинобудівний завод «ФЕД» «ЗАТ «Новокраматорський машинобудівний завод» та ін. [1, 3, 7, 18, 19].

Дослідження взаємозв'язку основних показників машинобудівельних підприємств та підприємств промисловості у динаміці представлено в табл. 1.5.

Таблиця 1.5

Динаміка основних показників підприємств промисловості та машинобудування України [9, 14, 17]

Показник аналізу	Період часу (рік)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Загальна кількість підприємств										
Промисловості	47348	50302	52336	53497	54558	55012	55342	51765	51017	51324
Машинобудування	10345	10898	11150	11267	11448	11502	11537	11429	11388	11402
Загальна кількість малих підприємств										
Промисловості	34497	37652	40795	43303	44118	44212	44249	43879	43297	43389
Машинобудування	7565	8207	8824	9193	9287	9312	9344	9306	9277	9308
Рентабельність операційної діяльності підприємств (%)										
Промисловості	3,7	2,6	3,3	4,7	5,5	5,7	5,45	4,2	4,0	4,6
Машинобудування	4,0	1,5	1,9	3,1	3,4	3,6	3,64	3,49	3,31	3,45
Середньорічна кількість найманих працівників, тис. чол.										

Промисловості	4061	3811	3578	3416	3408	3398	3422	3415	3392	3388
Машинобудування	958	867	810	793	773	776	783	771	765	786
Номінальна заробітна плата працівників, грн.										
Промисловості	406	485	591	743	967	1041	1351	1806	2048	2198
Машинобудування	319	387	497	640	821	945	1201	1543	1789	1886
Частка машинобудування в загальному обсязі промислового виробництва, %										
Машинобудування	10,2	10,7	12,2	13,4	12,7	13,2	14,1	11,8	10,9	14,3
Темпи росту виробництва машинобудування, %										
Машинобудування	118,8	111,3	135,8	128,0	107,1	111,8	128,6	108,6	55,4	134,5
Частка машинобудування в структурі експорту, %										
Машинобудування	13,9	13,6	14,3	15,5	13,1	14,1	13,3	14,2	12,9	14,4
Частка машинобудування в структурі імпорту, %										
Машинобудування	19,8	20,8	23,5	24,9	26,5	28,9	27,7	26,9	32,1	27,8
Темпи росту експорту машинобудування, %										
Машинобудування	125,9	108,2	135,2	153,1	139,2	120,3	92,6	109,8	88,9	122,3
Темпи росту імпорту машинобудування, %										
Машинобудування	123,3	143,7	151,9	135,2	132,2	136,2	93,4	107,5	124,1	87,1

Проведемо дослідження взаємозв'язку машинобудівельних підприємств та підприємств промисловості у динаміці (рис.1.3). Аналіз рис.1.3 показує, що спостерігається чіткий взаємозв'язок розвитку промислових підприємств та підприємств машинобудування, кількість яких на протязі всього періоду, що досліджується, залишається практично незмінною.

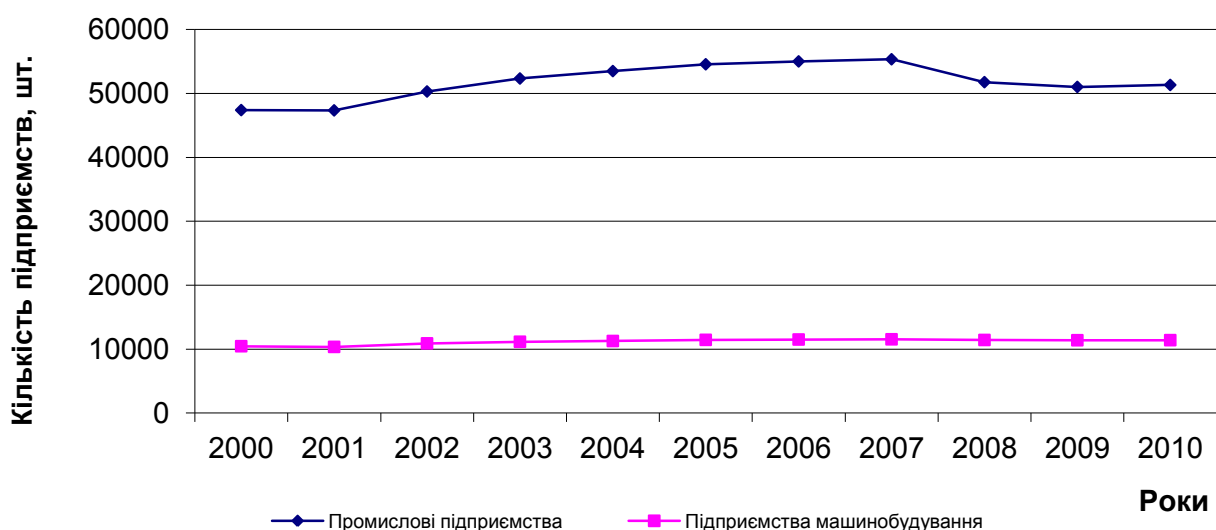


Рис.1.3. Динаміка кількості та взаємозв'язку кількості підприємств в промисловості та машинобудуванні України [9, 14, 17]

Варто відмітити значний ріст малих підприємств, переважна більшість яких створюється завдяки державному стимулюванню, а саме - шляхом надання податкових пільг, різних умов кредитування та ін. Кількість підприємств, як видно із рис.1.4, зростає прямопропорційно. Це зумовлено розвитком економіки держави, а отже, всезростаючим попитом на продукцію промислових підприємств. Однак більшість машинобудівельних підприємств знаходиться в

скрутному стані, постійно перебувають в пошуках ринків збуту своєї продукції. Особливо це стосується підприємств важкого і транспортного машинобудування [Барташевська, статистика].

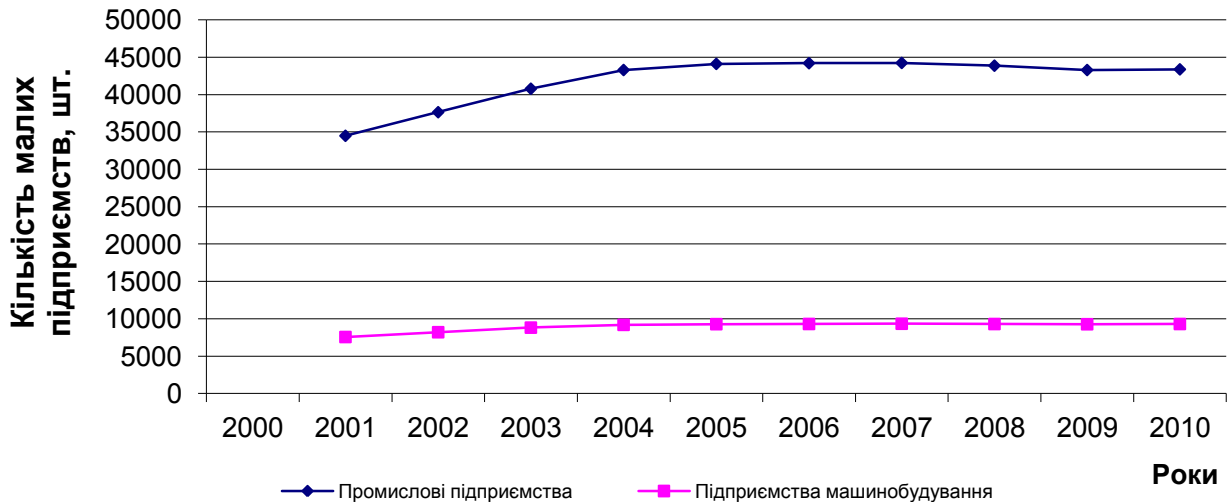


Рис.1.4. Динаміка кількості та взаємозв'язку кількості малих підприємств в промисловості та машинобудуванні України [9, 14, 17]

Надзвичайно важливим для аналізу показником являється рентабельність операційної діяльності промислових підприємств та підприємств машинобудування, динаміка якої приведена на рис.1.5.

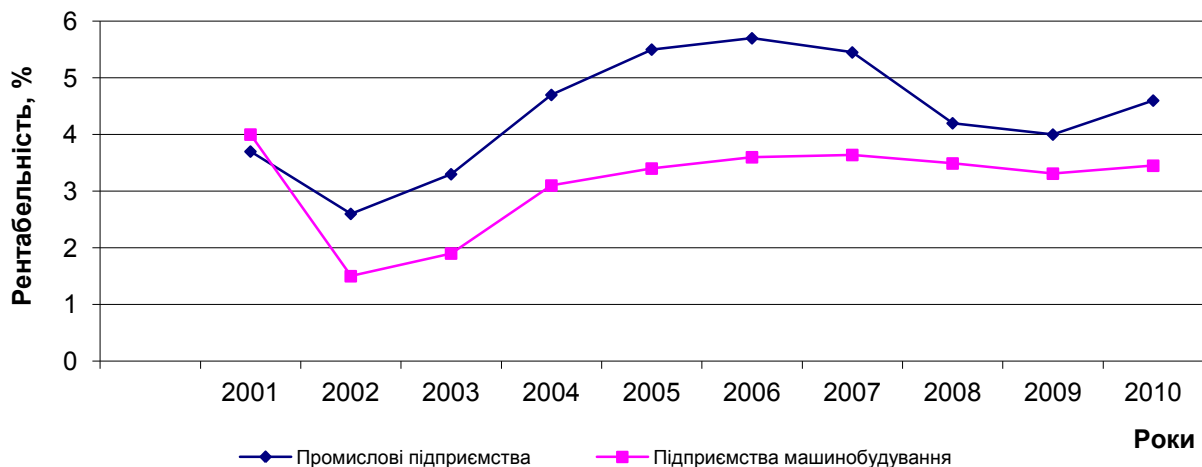


Рис.1.5. Рентабельність операційної діяльності підприємств [9, 14, 17]

Як видно із періоду, який досліджується (рис.1.5), найменша рентабельність промислових підприємств і машинобудування була у 2002 році. В останні роки вона дещо виросла (за виключенням кризового 2009 року), але є ще недостатньою для швидкого розвитку підприємств. Слід також відмітити, що підприємства промисловості і підприємства машинобудування мають схожі тенденції зміни показника рентабельності операційної діяльності (спади і підвищення показника проходять приблизно в одні часові інтервали).

Для більш повного аналізу наявних конкурентних переваг и проблем машинобудівної галузі слід розглянути динаміку експорту-імпорту та їх основний склад із зазначенням основних статей (табл.1.6).

Таблиця 1.6

Динаміка індексів експорту-імпорту українського машинобудування [1, 9, 14, 17]

Показники	Роки						
	2000	2002	2004	2006	23007	2009	2010
Показники експорту машинобудівної продукції, %%							
Частка експорту машинобудування у загальному обсязі експорту товарів, (%)	14,1	14,65	17,32	14,5	17,2	17,3	18,1
У томи числі:							
➤ механічне обладнання; машини та механізми; електрообладнання та їх частини, %	10,4	9,79	9,28	8,7	10,1	12,6	11,8
➤ транспортні засоби та шляхове обладнання, %	3,28	3,84	6,24	5,40	6,70	4,00	5,20
➤ прилади та апарати оптичні та медико-хірургічні, %	0,42	1,02	1,80	0,40	0,40	0,70	1,10
Показники імпорту машинобудівної продукції, %%							
Частка імпорту машинобудування у загальному обсязі імпорту товарів, (%)	21,0	22,34	26,88	30,4	32,6	20,1	25,8
У томи числі:							
➤ механічне обладнання; машини та механізми; електрообладнання та їх частини, %	14,8	14,74	16,35	17,50	17,40	13,80	16,48
➤ транспортні засоби та шляхове обладнання, %	4,70	6,02	8,60	11,40	13,50	4,80	8,12
➤ прилади та апарати оптичні та медико-хірургічні, %	1,50	1,58	1,93	1,50	1,70	1,50	1,20

Дані табл.1.6 показують певну перевагу імпортової складової (приблизно в півтора рази), що певним чином характеризує від'ємне торгове сальдо відносно продукції машинобудування, а також недостатній рівень його конкурентних переваг на зовнішньому ринку. Частка в загальному обсязі експорту машинотехнічної продукції протягом 2001-2010 рр. складає приблизно 17% і зазнає лише незначних коливань (табл.1.6) [1, 9, 17]. Серед номенклатури експорту переважають: механічне обладнання, машини та механізми, транспортні засоби, прилади тощо.

Традиційними ринками збуту продукції українських машинобудівних підприємств залишаються Російська Федерація, Казахстан та деякі інші країни СНД [1, 9, 17]. Продукція машинобудування України характеризується високим ступенем диференціації продукції. Про це свідчить обсяг внутрішньогалузевої торгівлі вертикально диференційованими товарами, який становить 76,2% [9, 14, 17].

Що стосується імпорту машинотехнічної продукції, то протягом останніх років її частка мала стійку тенденцію зростання та в 2006 р. досягла рівня 30,4%. В останні роки (2019-2011 рр.) ця частка дещо зменшилася.

Слід також приділити увагу низькому рівню завантаження виробничих потужностей, яке у 2005 р. складало максимально 62% на окремих підприємствах галузі [9, 14, 17]. Це зумовило низку проблем, зокрема списання амортизації основних фондів припадає на менший обсяг виробництва, що призводить до подорожчання продукції. А це, відповідно, зумовлює програш підприємств у ціновій конкуренції.

Індекс внутрішньогалузевої торгівлі продукцією машинобудування становить 24%, але в рамках трьох товарних груп значення даного показника є вищими. Так, індекс внутрішньогалузевої торгівлі машинами і устаткуванням дорівнює 39,7%, електричними машинами - 34,4%, літальними, космічними апаратами і їх частинами - 31,8% [12, с.27; 5]. Тривалі двосторонні поставки продукції даних товарних груп забезпечують стабільні валютні надходження та стимулюють зростання конкурентоспроможності України. Значні обсяги одночасного експорту і імпорту в рамках цих груп дозволяють підвищити рівень конкурентоспроможності міжнародної торгівлі шляхом зниження торгових бар'єрів.

Регіональна структура внутрішньогалузевої торгівлі України продукцією машинобудування представлена наступними показниками: 10% складає індекс внутрішньогалузевої торгівлі з країнами ЄС, 30% - з країнами СНД. Особливе значення в торгівлі з країнами останньої групи набуває торгівля електричними машинами, приладами, індекс внутрішньогалузевої торгівлі для яких досяг відповідно 38,6% та 55,6% [12, с.28; 5].

Одним з основних напрямів машинобудування в Україні є енергетичне та нафтогазове машинобудування, яке не постраждало від кризи, а ряд провідних підприємств підгалузі навіть показали невелике зростання. Енергетичне машинобудування включає виробництво устаткування для електростанцій і підстанцій: турбін, казанів, трансформаторів. До продукції нафтогазового машинобудування відносяться насоси, турбіни, агрегати, що перекачують газ та компресори.

За даними Мінпромполітики, за рік в Україні виробляється продукції енергетичного машинобудування на 1,8 млрд. дол. США, нафтогазового – на 900 млн.дол.США, з яких близько 85% експортується. Основними напрямками експорту є Росія, Казахстан, Туркменія, Узбекистан, Азербайджан і ОАЕ.

Найбільшими виробниками вагонів в Україні є чотири компанії, які випускають до 90% всієї продукції. Попередні 3-4 роки характеризувалися як збільшення попиту на продукцію виробників вагонів, так і зростаючими цінами на неї. Сьогодні українське залізничне машинобудування – одна з найбільш експортоорієнтованих галузей промисловості. Українські виробники до кризи займали 35-40% ринку РФ і 45% Казахстану [2].

Для підвищення конкурентоспроможності продукції машинобудування вітчизняного виробництва на європейському ринку доцільно буде використати досвід інших країн, що, у 90-х рр. знаходячись у подібному до сучасного стану української торгівлі, змогли досягти значних успіхів у зовнішній торгівлі продукцією даної галузі. Необхідно відмітити структурну перебудову внутрішньогалузевої торгівлі Чехії. З метою підвищення конкурентоспроможності було вкладено значні інвестиції, реорганізовано підприємства, змінено технологію. Досягнуті результати стимулювали підвищення рівня внутрішньогалузевої торгівлі вертикально диференційованою продукцією з країнами ЄС. В торгівлі України та ЄС обсяг внутрігалузевої торгівлі вертикально диференційованими товарами складає 82,9%, тому використання досягнень інших країн в аналогічних ситуаціях має призвести гарантованих позитивних зрушень [12, с.28; 5].

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок, що формування і посилення конкурентних переваг вітчизняного машинобудування відіграє значну роль у структурі конкурентоспроможності України. Однак, значна зношеність основних засобів, неповне завантаження виробничих потужностей, переважання в структурі імпорту машинотехнічної продукції і обладнання, що було у вжитку та машинотехнічної продукції, яка призначена для насичення побутових потреб споживачів, низький попит на продукцію українського машинобудування на зовнішньому ринку - основні чинники, що гальмують розвиток конкурентоспроможності продукції машинобудування України. Однак, проведений нами аналіз показує, що машинобудівний комплекс України має значний інноваційний потенціал, значні можливості до формування нових і посилення існуючих конкурентних переваг як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках, що дає велику надію на відродження машинобудівної галузі нашої країни.

Список 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. *Дзюба М.І.* Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках / *М.І. Дзюба*// I Міжнародна науково-практична Internet-конференція "Управління економічною діяльністю промислових підприємств в системі сучасних глобалізаційних процесів".- 05.08.2011// <http://mev-hnu.at.ua/load/2-1-0-91> 3. *Загорянська О. Л.* Проблеми становлення конкурентоспроможності машинобудівних підприємств в сучасних умовах розвитку // Ефективна економіка. Електронне наукове фахове видання – 2011. - №6. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://economy.nayka.com.ua/index.php?nomer_data=6&year_data=2011.- С. 1-7. 4. *Коваленко Е.О.* Машиностроение в контексте активизации глобализационных процессов в мировой экономике / *Е.О.Коваленко* [Електронний ресурс] - Режим доступу :

http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2009_3/1404.pdf 5. Курасова А.В. Міжнародна торгівля продукцією машинобудування в структурі конкурентоспроможності України/А.В.Курасова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://intkonf.org/kurasova-av-mizhnarodna-torgivlya-produktsiyeu-mashinobuduvannya-v-strukturi-konkurentospromozhnosti-ukrayini/> 6. Ландик В.И. Механизм формирования конкурентных преимуществ Украины в машиностроительном комплексе / В.И.Ландик // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект: сб. науч. тр. – Донецк: ДонНУ, 2007.– Ч.1. - С.16-23 7. Машиностроение Украины: текущие тенденции – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minprom.ua/print/755.html> 8. Міністерство промислової політики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: industry.kmu.gov.ua 9. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua 10. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер; перевод с англ. под. ред. В.Д. Щетинина. – М.: Междунар. отношения, 1993. – 896 с. 11. Романко О.П. Чинники формування конкурентоспроможності машинобудівного підприємства // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №3. – С.113–125. 12. Саліхова О. Руденко Ю. Внутрігалузєва міжнародна торгівля як критерій технологічного рівня країни/ О.Саліхова, Ю.Руденко // Економіст- 2006.- №5.- С. 24-28.

Подано до редакції 03.03.2011