

Центральноукраїнський національний технічний університет
Економічний факультет
Кафедра «Міжнародні економічні відносини»

«Допущено до захисту»
Зав. кафедрою МЕВ
д.е.н., професор

_____ Іван МИЦЕНКО
« ____ » _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
за другим (магістерським) рівнем вищої
освіти

на тему
«ШЛЯХИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЕКСПОРТУ
ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ
НА ЄВРОПЕЙСЬКИЙ РИНОК»

Виконав здобувач вищої освіти
2 курсу, групи МЕВ-22м
ОПП «Міжнародні економічні

відносини»
спеціальності 292 «Міжнародні

економічні відносини»
Павлов Петро Сергійович
« ____ » _____ 2024 р.

Керівник роботи
к.е.н., доцент

_____ Дар'я НАСИПАЙКО
« ____ » _____ 2024 р.

Рецензент _____

Центральноукраїнський національний технічний університет

Факультет Економічний
 Кафедра Міжнародних економічних відносин
 Рівень вищої освіти Магістр
 Галузь знань 29 «Міжнародні відносини»
 Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»
 Освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Завідувач кафедри
 Іван МИЦЕНКО
 «___» _____ 2023 року

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗА ДРУГИМ (МАГІСТЕРСЬКИМ) РІВНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ

Павлова Петра Сергійовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи

Шляхи та перспективи експорту продукції машинобудування України на європейський ринок

2. Керівник роботи

Насипайко Дар'я Сергіївна, к.е.н., доцент

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

3. Строк подання роботи до захисту _____

4. Мета та завдання кваліфікаційної роботи

Метою є дослідження процесів розвитку експорту продукції машинобудування України на європейських ринках та окреслення перспектив вирішення наявних проблем.

Завдання: дослідити економічну суть експортної діяльності та напрями державного регулювання; вивчити сутність категорії експортного потенціалу та фактори впливу на нього; розглянути особливості машинобудівної галузі України як базового сегменту національної економіки; проаналізувати сучасний розвиток машинобудування в Україні; дослідити експорт товарів та послуг з України до країн Європейського союзу; охарактеризувати тенденції розвитку експорту продукції машинобудування з України до країн Європейського союзу; запропонувати перспективні напрями експорту продукції українського машинобудування.

5. Консультанти по роботі, із зазначенням розділів роботи

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	доц. Насипайко Д.С.		
Розділ 2	доц. Насипайко Д.С.		
Розділ 3	доц. Насипайко Д.С.		

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Вибір теми і об'єкта дослідження	01.06.2023-01.08.2023	
2	Розробка завдання на кваліфікаційну роботу, складання календарного плану його виконання	02.08.2023-15.08.2023	
3	Опрацювання навчальної та наукової літератури і складання плану роботи	16.08.2023-03.09.2023	
4	Проведення наукових досліджень, обробка фактичного матеріалу	04.09.2023-06.10.2023	
5	Написання тексту 1-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	07.10.2023-23.10.2023	
6	Написання тексту 2-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	24.10.2023-11.11.2023	
7	Написання тексту 3-го розділу роботи та подання його на рецензування керівникові	12.11.2023-30.11.2023	
8	Усунення недоліків, написання остаточного варіанта тексту, оформлення кваліфікаційної роботи	01.12.2023-10.12.2023	
9	Перевірка на плагіат	11.12.2023-31.12.2023	
10	Отримання відгуку наукового керівника	01.01.2024-10.01.2024	
11	Зовнішнє рецензування роботи	11.01.2024-21.01.2024	
12	Захист кваліфікаційної роботи на засіданні екзаменаційної комісії		

Дата видачі завдання

«___»_____ 2023 року

Підпис керівника

_____ Насипайко Д.С

Завдання прийнято до виконання

«___»_____ 2023 року

Підпис здобувача

_____ Павлов П.С.

АНОТАЦІЯ

Павлов П.С. Шляхи та перспективи експорту продукції машинобудування України на європейський ринок. – Кваліфікаційна робота за другим (магістерським) рівнем вищої освіти зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» освітньо-професійної програми «Міжнародні економічні відносини». – Центральноукраїнський національний технічний університет Міністерства освіти і науки України. – Кропивницький, 2024.

В першому розділі розкривається сутність експортної діяльності та напрями її державного регулювання. Досліджено категорію експортного потенціалу та фактори впливу на нього. Розглянуто особливості машинобудівної галузі України як базового сегменту національної економіки. В другому розділі здійснено аналіз сучасного розвитку машинобудування в Україні. Проаналізовано експорт товарів та послуг з України до країн Європейського Союзу. Проведено оцінку тенденцій розвитку експорту продукції машинобудування з України до країн Європейського Союзу. В третьому розділі окреслено перспективи експорту продукції українського машинобудування.

Ключові слова: експорт, експортна діяльність, експортний потенціал, експортні операції, зовнішньоекономічна діяльність, машинобудування, машинобудівна галузь, Європейський Союз.

ABSTRACT

Pavlov P.S. Ways and prospects of exporting Ukrainian engineering products to the European market. – Qualification thesis for the second (master's) level of higher education in the specialty 292 "International Economic Relations" of the educational and professional program "International Economic Relations" – Central Ukrainian National Technical University of the Ministry of Education and Science of Ukraine – Kropyvnytskyi, 2024.

The first chapter defines the essence of export activity and directions of its state regulation. The category of export potential and the factors affecting it were studied. The peculiarities of the machine-building industry of Ukraine as a basic segment of the national economy are considered. The second chapter analyzes the modern development of mechanical engineering in Ukraine. The export of goods and services from Ukraine to the countries of the European Union was analyzed. An assessment of the development trends of the export of engineering products from Ukraine to the countries of the European Union was carried out. The third chapter outlines the prospects for the export of Ukrainian engineering products.

Keywords: export, export activity, export potential, export operations, foreign economic activity, machine building, machine building industry, European Union.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ.....	10
1.1. Сутність експортної діяльності та напрями державного регулювання.....	10
1.2. Категорія експортного потенціалу та фактори впливу на нього.....	17
1.3. Машинобудівна галузь України як базовий сегмент національної економіки.....	24
Висновки до розділу 1.....	31
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ.....	32
2.1. Аналіз сучасного розвитку машинобудування в Україні.....	32
2.2. Характеристика експорту товарів та послуг з України до країн ЄС.....	42
2.3. Тенденції розвитку експорту продукції машинобудування з України до країн ЄС.....	49
Висновки до розділу 2.....	55
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ.....	57
3.1. Перспективи українського машинобудування під впливом економічної глобалізації.....	57
3.2. Перспективи експорту продукції українського машинобудування.....	64
Висновки до розділу 3.....	69
ВИСНОВКИ.....	70
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	74
ДОДАТКИ.....	84

ВСТУП

Актуальність теми. Теперішній стан економіки України слід відзначити зниженням промислового виробництва, обігу роздрібної торгівлі, об'ємів будівництва. Дана важка ситуація посилюється кризовим положенням стратегічних галузей України – машинобудування та металургії, зниженням експорту продукції відповідних галузей зрештою. Зменшення безпосередніх іноземних інвестицій, відсутність доступу до ринку єврооблігацій і скорочення об'ємів перекредитування корпоративного і банківського боргу значно посилюють фінансовий тиск на виробників-експортерів. Вищезазначені напрямки актуалізують проблему покращення механізмів експортної діяльності вітчизняних промислових підприємств на засадах реалізації нових економічних моделей.

Особливості, фактори і результати зовнішньоекономічної діяльності підприємств й її експортної складової у час глобальних трансформаційних перетворень є предметом ґрунтовних теоретичних і аналітичних досліджень багатьох іноземних та українських учених. Отже, поглиблені дослідження експортної діяльності як фактора розповсюдження інновацій в глобальному економічному середовищі показані зарубіжними ученими М. Бейсом, К. Реннінгсом, М. Андерсоном й О. Еджирма. Узагальнення суті дефініції «експортна діяльність підприємства» і структуризація чинників впливу на неї досліджені у роботах О.Г. Мельник і М.Я. Нагірної. В.В. Козик рекомендує класифікації, визначення суті та специфіки ведення зовнішньоекономічної діяльності, їх техніко-економічне обґрунтування. Висновки, одержані вченими, є значним внеском в розвиток теорії і практики організації зовнішньоекономічної діяльності на рівні підприємства. Визначення ряду основних проблем практичного характеру зроблено і в роботах О.Є. Кузьміна й Н.Г. Георгіаді. Йдеться про визначення підходів до управління витратами на експортну діяльність підприємства, оцінки її економічної ефективності, стратегічні аспекти зовнішньоекономічної діяльності підприємства та ін.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження процесів розвитку експорту продукції машинобудування України на європейських ринках та окреслення перспектив вирішення наявних проблем.

Виходячи з поставленої мети в роботі були вирішені наступні **завдання**:

- дослідити економічну суть експортної діяльності та напрями державного регулювання;
- вивчити сутність категорії експортного потенціалу та фактори впливу на нього;
- розглянути особливості машинобудівної галузі України як базового сегменту національної економіки;
- проаналізувати сучасний розвиток машинобудування в Україні;
- дослідити експорт товарів та послуг з України до країн Європейського союзу;
- охарактеризувати тенденції розвитку експорту продукції машинобудування з України до країн Європейського союзу;
- запропонувати перспективні напрями експорту продукції українського машинобудування.

Об'єктом дослідження є теоретичні та практичні аспекти експортної діяльності українських промислових підприємств.

Предметом дослідження обрано показники експорту продукції українського машинобудування.

Методи дослідження. У процесі дослідження застосовувалися наступні методи:

- логічного аналізу – для побудови логіки дослідження;
- теоретичного узагальнення – для розкриття сутності експорту, експортної діяльності та експортного потенціалу;
- структурного аналізу, групування, декомпозиції та формалізації – для обґрунтування послідовності етапів реалізації методичного підходу щодо визначення рівня розвитку експорту продукції машинобудування;

- статистичного аналізу – для оцінювання динаміки показників виробництва продукції машинобудівного комплексу та експорту;
- графічний – для візуалізації отриманих результатів дослідження;
- системного аналізу – для удосконалення вже існуючих важелів стимулювання експортної діяльності машинобудівних підприємств;
- комплексного аналізу – для розробки рекомендацій щодо підвищення експортного потенціалу підприємств.

Результати, отримані в ході написання кваліфікаційної роботи, полягають в оцінці, порівнянні, аналізі експортних операцій в Україні. **Теоретична значимість отриманих результатів** полягає у наступному:

- систематизовано теоретичні підходи до визначення сутності поняття експорту;
- набула подальшого розвитку оцінка масштабів, динаміки, проблем експорту продукції машинобудування з України до країн ЄС.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у можливості застосування методичних засад щодо оцінювання ступеня розвиненості торговельно-економічних зв'язків не тільки з європейськими країнами, а і з іншими країнами світу.

Апробація результатів дослідження та їх публікація. Результати дослідження пройшли апробацію на міжнародній науково-практичній конференції «Глобальна безпека та асиметричність світового господарства в умовах нестабільного розвитку економічних систем» (8 грудня 2023 р., м. Кропивницький, ЦНТУ), викладені в тезах доповіді.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох основних розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків.

В першому розділі «Теоретичні основи експорту продукції машинобудування» розкрито економічну сутність експортної діяльності та її державного регулювання. Наведено характеристику категорії експортного потенціалу та факторів впливу на нього. Розглянуто особливості машинобудівної галузі України як базового сегменту національної економіки.

В другому розділі «Аналіз експорту продукції машинобудування України на європейських ринках» досліджено сучасний розвиток машинобудування в Україні. Проаналізовано експорт товарів з України до країн ЄС. Здійснено аналіз тенденцій розвитку експорту продукції машинобудування з України до країн ЄС.

В третьому розділі «Перспективи експорту продукції машинобудування України на європейських ринках» окреслено основні сфери втручання держави в рамках стимулювання експорту машинобудівної продукції. Визначено перспективи відновлення галузі машинобудування України.

Обсяг роботи. Робота викладена на 84 сторінках, її положення проілюстровані 5 таблицями та 10 рисунками. Список використаних джерел налічує 89 найменувань і викладений на 10 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ

1.1. Сутність експортної діяльності та її державного регулювання

Згідно з Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність» експорт визначається як «продаж товарів українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) іноземним суб'єктам господарської діяльності (зокрема і з оплатою у негрошовій формі) з вивезенням чи без вивезення цих товарів через митний кордон України, враховуючи і реекспорт товарів» [26].

Новицький В. Є. [54, с. 150] відзначає, що сутність терміну «експорт» в Законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність» включає до експорту ті види торгівлі, котрі суто теоретично не можуть належати до системи ЗЕД – до наприкладу, збут товарів іноземцям-резидентам без перетину зазначеними товарами митного кордону України, крім того, навпаки, не трактує як експорт деякі види торгівлі, що потрібно було б розглядати саме так – продаж та вивезення за митний кордон України товарів, в той час, коли покупцями є фізичні і юридичні особи України.

На відміну вищезазначеному в Законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність», для здійснення експортної діяльності в Податковому кодексі України головною умовою є перетин митного кордону України, котрий засвідчує відповідно оформлена вантажно-митна декларація, що є причиною виникнення податкових зобов'язань [58].

Стаття 82 Митного кодексу України визначає, що експорт (остаточне вивезення) – це митний режим, у відповідності до которого вітчизняні товари випускаються для вільного обігу за межами митної території України без зобов'язань стосовно їх зворотного ввезення [50].

Треба звернути увагу на тлумачення поняття «експортні операції» Е. А. Зіня [29]. Вчений вважає, що експортні операції – це операції з продажу

товарів українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності з вивезенням чи без вивезення даних товарів за межі митного кордону України, враховуючи реекспорт товарів через митний кордон України. Основним критерієм експорту товарів є перетин митного кордону країни, чи, в разі здійснення експортної операції без вивезення через митний кордон, здійснення продажу товару підприємству з іноземним капіталом за іноземну (конвертовану) валюту.

Зрештою, як й у нормативно-правових актах, так й у наукових роботах, достатньо поширеним є паралельне вживання термінів «експортна діяльність» і «експорт». Безсумнівно, «експорт» і «експортна діяльність» є спорідненими поняттями, так як у обох випадках використовуються для опису відносин підприємства з іноземним споживачем. Водночас вони є протилежними поняттями, так як в випадку з «експортом» науковці наголошують на тому, що це лише операція з продажу і транспортування продукції іноземному суб'єкту господарської діяльності [37; 38], водночас як «експортна діяльність» передбачає комплекс дій, господарську діяльність, організовану у послідовність певних етапів і функцій з виходу підприємства на зовнішній ринок [81].

У умовах сучасних ринкових відносин експортна діяльність є без перебільшення фактором успішної, вдалої діяльності того або іншого підприємства. Експортна діяльність на думку Т. Бондарева, є важливою та невід'ємною складовою господарської активності підприємства. Реалізація експортних операцій стає основною передумовою для розширення ринків збуту, збільшення обсягів виробництва і покращення якості продукції, що, у свою чергу, дозволяє також створити вигідне підґрунтя для зміцнення конкурентних позицій підприємства на внутрішньому ринку [7, с. 91].

Підвищена цікавість науковців, аналітиків до проблем експортної діяльності підприємства, безумовно, зумовлена її важливим місцем в соціально-економічному житті держави, регіону, власне самого підприємства. До головних мотивів здійснення підприємствами експортної діяльності звично відносять [1]:

- формування позитивного образу підприємства на українському ринку (стереотип «європейських стандартів»);
- збільшення ринків збуту з метою підвищення очікуваної норми доходу і максимізації прибутку;
- можливість перерозподілу комерційного ризику, котрий змушує підприємство здійснювати пошук нових партнерів за межами локального ринку.

Й. Хессель і А. ван Стель (J.Hessels, A. van Stel) достатньо просто пояснюють причини, котрі змішують малі і середні підприємства вдаватися до експортної діяльності. Вони пояснюють це тим, що експорт є найпростішою формою міжнародної експансії підприємств, методом виходу на іноземні ринки, котрий не потребує великих фінансових витрат, до прикладу, як прямі іноземні інвестиції. Не менш важливим є й той факт, що комерційні і фінансові ризики є також незрівнянно нижчими [85, с. 260].

Експорт товарів мусить здійснюватися у відповідності до деяких вимог, котрі зазначені у законодавстві тієї або іншої країни. По-перше, експорт товарів може здійснюватися тільки у тому випадку, якщо сплачені усі вивізні мита та внесені усі передбачені митні платежі. По-друге, експорт товарів вимагає дотримання усіх заходів фінансової і економічної політики, також при цьому повинні передбачатися і інші вимоги, визначені Кодексом і різними законодавчими актами країни в митній справі. Потрібно також звернути увагу на такий важливий момент: ті товари, котрі випускаються у митному режимі для експорту, мають вивозитися за межі країни у такому стані, у якому вони були у момент прийняття митної декларації. Винятком є товари, котрі змінилися у результаті природного зносу, чи товари, котрі змінилися, однак за правильного транспортування або зберігання [55].

У умовах зовнішньоекономічної діяльності є такі види експортних операцій:

- експорт товару за грошові кошти, які є у наявності;
- експорт товару у межах державного чи комерційного кредиту, чи за рахунок відстрочки платежу;

- експорт товару, як консигнаційної угоди;
- експорт товару, як бартерної угоди;
- експорт товару у рахунок надання допомоги [35].

У залежності від походження або призначення товарів, котрі вивозяться, у статистиці розвинених країн розрізняють такі види експорту [39]:

- вивіз товарів, котрі вироблені або перероблені у країні експортера (основна категорія);
- вивіз вітчизняних товарів для переробки за кордоном під митним наглядом з подальшим поверненням;
- вивіз іноземних товарів, котрі пройшли транзитом через країну без розміщення їх на митних складах;
- вивіз на певний час вітчизняних товарів;
- вивіз за кордон іноземних товарів, ввезених в країну на деякий час.

Головними спрямуваннями зовнішньоекономічної політики України слід вважати забезпечення провідних позицій країни на світових ринках високотехнологічних товарів та послуг, сприяння експорту та досягненню глобальної конкурентоспроможності, інтеграцію держави в глобальну транспортну систему через реалізацію транзитного потенціалу, покращення позицій на світовому ринку та ін. Досягнення зазначених цілей є неможливим без розвитку механізмів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, враховуючи інструменти митно-тарифного та нетарифного регулювання [47].

У даний час увага до механізму державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності значно підвищилася, це пов'язано з усвідомленням того, що ринкові відносини не виключають, а у деяких випадках, навпаки, потребують втручання державних інституцій.

Державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності треба визначити як систему заходів законодавчого, виконавчого та контролюючого характеру, спрямованих вдосконалити зовнішньоекономічну діяльність у інтересах національної економіки. Державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності визначає створення деяких умов і механізмів для ефективного розвитку відно-

син суб'єктів господарювання [73], котре вимагає поєднання безпосереднього законодавчого впливу на експортно-імпорتنу діяльності підприємств і економічних важелів, таких як податки, мита та ін.

Державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності у нашій державі здійснюється:

- Верховною Радою України;
- Кабінетом Міністрів України;
- Національним банком України;
- Центральним органом виконавчої влади, який забезпечує формування і реалізує державну політику в сфері економічного розвитку;
- Митними органами;
- Антимонопольним комітетом України;
- Міжвідомчою комісією з міжнародної торгівлі [26].

Здійснення експортних операцій в Україні регулюється Законами України; Указами Президента України; Декретами Кабінету Міністрів України; Положеннями Міністерства економіки України, Міністерства зовнішньоекономічних зв'язків, інших міністерств та відомств, котрі регулюють конкретні питання тарифного та нетарифного характеру; угодами, укладеними Україною з іншими державами та іншими законодавчими актами України. Засади регулювання діяльності підприємств України на зовнішніх ринках – це Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність», котрий надає визначення основним термінам, використовуваним в практиці зовнішньоекономічної діяльності; встановлює головні принципи та правила здійснення зовнішньоекономічної діяльності; закріплює перелік суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, їх права і обов'язки; перелічує можливі види зовнішньоекономічної діяльності; законодавчо затверджує регулювання зовнішньоекономічної діяльності; врегульовує економічні відносини України з іншими країнами і міжнародними міжурядовими організаціями; захищає права й інтереси держави та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності; обумовлює відповідальність України, як держави та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності при порушенні ними Законів України або обов'язків,

пов'язаних з виконанням контракту, та визначає застосовувані до них санкції [27].

Регулювання міжнародної торгівлі визначає ціленаправлений вплив держави на торговельні відносини з іншими країнами. До головних цілей зовнішньоторговельної політики належать:

- зміна обсягу експорту і імпорту;
- зміна структури зовнішньої торгівлі;
- забезпечення країни потрібними ресурсами;
- зміна співвідношення експортних й імпортних цін.

Є три головні підходи до регулювання міжнародної торгівлі:

- система односторонніх заходів, при котрій інструменти державного регулювання використовуються урядом країни у односторонньому порядку й не погоджуються з торговим партнером;
- укладання двосторонніх угод, у котрих обумовлюються заходи торгової політики між торговими партнерами;
- висновки багатосторонніх угод.

Торгова політика погоджується та регулюється країнами-учасницями (Генеральна угода з тарифів й торгівлі, що входить у систему угод СОТ, угоди у сфері торгівлі країн-членів ЄС) [36, с. 56].

Головними методами державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності є економічні, адміністративні і правові. В теперішніх умовах переважно використовуються економічні методи, котрі передбачають використання мита, податків, кредитів, субсидій і пільг (рис. 1.1).

Важким періодом перетворень для українського експорту було розгортання зони вільної торгівлі, котре відбулося після підписання угоди про асоціацію між Україною і Європейським Союзом.

Одним із важелів, котрий ускладнює експортну діяльність, є ліміти, встановлені НБУ на операції, які проводяться у іноземній валюті і пов'язані з цим законодавчі невідповідності.

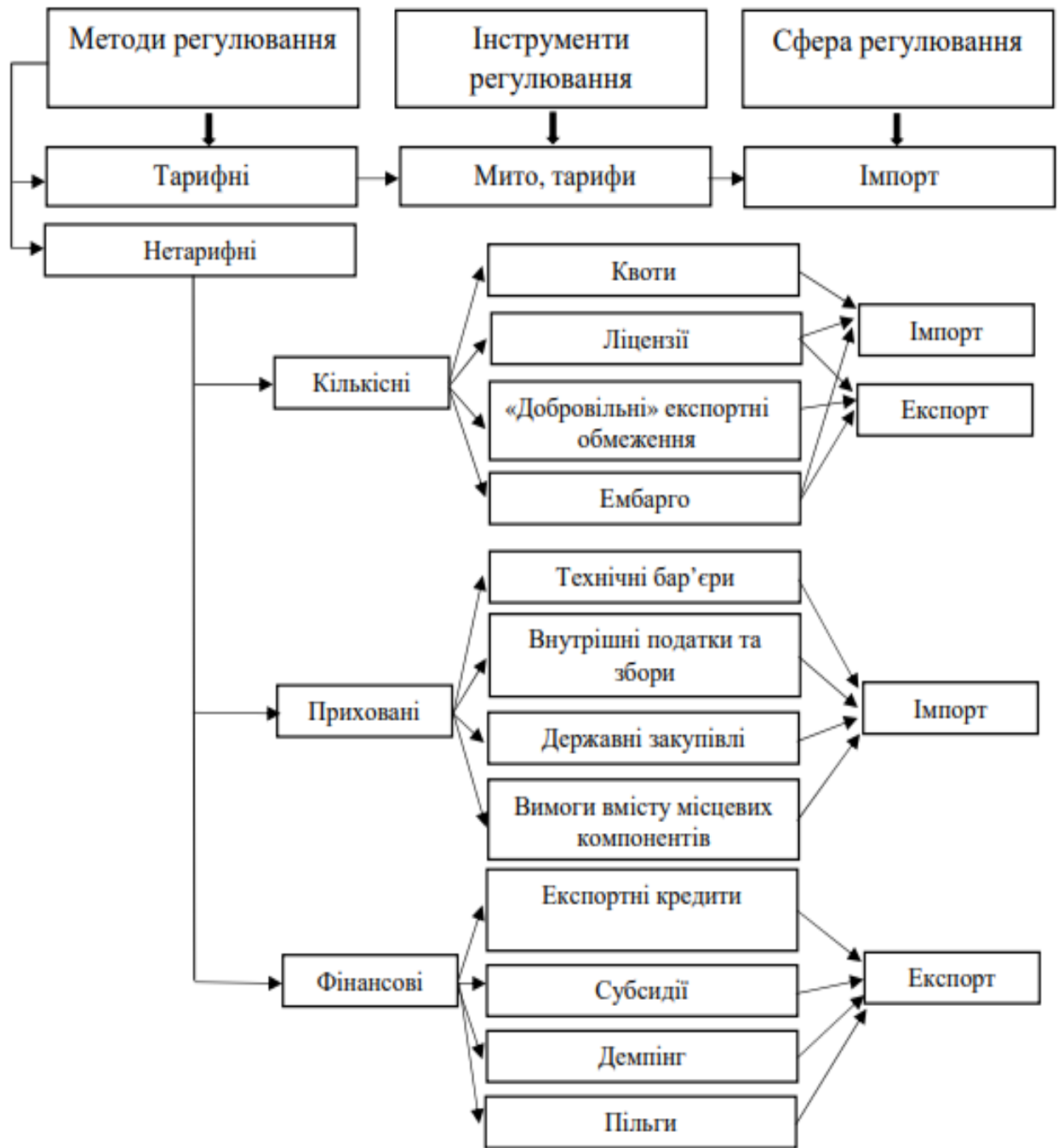


Рис. 1.1. Методи та інструменти регулювання зовнішньоекономічної діяльності [76].

Наразі українське законодавство вирізняється неузгодженістю підзаконних актів, несвоєчасним затвердженням постанов і їх виконанням в сфері експортної діяльності [42, с. 12].

1.2. Категорія експортного потенціалу та фактори впливу на нього

На теперішньому етапі розвитку світової економіки експортний потенціал є найголовнішою характеристикою економічної потужності будь-якої країни, зокрема і України. Він характерний економічним суб'єктам всіх рівнів, що реалізують цей потенціал шляхом розвитку зовнішньої торгівлі, насамперед, експорту. Беручи до уваги, що національна конкурентоспроможність має трирівневу структуру – країни, галузі, окремого підприємства, можна вважати, що є тісний взаємозв'язок між підвищенням конкурентоспроможності вітчизняної продукції на світовому ринку й збільшенням експортного потенціалу національної економіки [79].

Значною проблемою, котра відслідковується в значній кількості галузей української економіки є дещо низька доля експортної продукції кінцевого споживання. Вітчизняні підприємства зазвичай виготовляють і експортують сировину та технології, однак не товари кінцевого споживання, а це негативно відображається на вартості українського експорту і стабільності національної грошової одиниці. Окрім цього якість товарів на європейських ринках строго регламентована міжнародними стандартами, що є додатковим входним бар'єром для українських підприємств. Тому важливим є переосмислення потенційних можливостей стосовно довгострокової реалізації експортного потенціалу підприємства в плані зростання частки продукції кінцевого споживання в загальному обсязі товарів, котрі експортуються [53].

«Бачення на експортний потенціал підприємства, як комплексне поняття, знаходять якщо не конкретне, то опосередковане підтвердження у сучасних наукових роботах. Зрештою, у економічній енциклопедії термін «експортний потенціал» тлумачиться як можливість єдиного народногосподарського комплексу країни виробляти максимальну кількість конкурентоспроможних товарів на світовий ринок, надавати якнайбільше якісних послуг та здійснювати потрібний обсяг робіт на замовлення зарубіжних країн та компаній» [23, с. 13].

Т. Мельник стверджує, що якщо розглядати експорт як значний чинник впливу на економічне зростання, на інтеграцію країни в міжнародне господарство, то він набуває ознак потенціалу [49, с. 243].

«У тому разі, коли експорт аналізується не тільки як процес, а як явище та реальна сила, котра спроможна мати вплив на стан зовнішньоекономічної діяльності підприємства, він набуває рис потенціалу, тобто прихованої здібності забезпечувати досягнення поставленої мети і розв'язання деяких проблем розвитку підприємства. Визначення експорту як процесу і явища (потенціалу) має фундаментальне значення, так як визначає теоретичні основи управління розвитком експортного потенціалу підприємства. Однак доволі часто ці два поняття – «експорт» та «експортний потенціал» розглядають як тотожні слова, котрі не висвітлюють головні риси ні експорту як форми (процесу) виходу в «зовнішній світ», ні експортного потенціалу як продуктивної сили, котра забезпечує цей вихід. Автори вважають, що розробка теоретичних основ аналізу експортного потенціалу підприємства має ґрунтуватися на визначення цієї дефініції в площині «загальне – особливе – окреме». Загальним в цій схемі є категорія «потенціал» (від латинського «*potentia*» – сила). В широкому сенсі вона визначає можливість, наявні сили, запаси, ресурси, засоби, котрі можуть бути використані» [48, с. 227].

В науковій літературі панує думка, що потенціал підприємства – це здатність, можливість у арсеналі засобів певного підприємства. Виходячи з вищесказаного і суті терміну «потенціал», наводять таке визначення експортного потенціалу підприємства [53]. Експортний потенціал підприємства – це комплекс можливостей підприємства стосовно виходу і розширення своєї діяльності на зарубіжних ринках із врахуванням існуючих в нього засобів, ресурсів, інструментів, ділової репутації і досвіду. Отже, можна відмітити, що експортний потенціал підприємства є науковою категорією, котра залежить від великої кількості чинників.

«Експортний потенціал регіону є однією з найбільш об'єктивних характеристик рівня розвитку продуктивних сил і організації виробничих відно-

син у територіальних системах регіону та надає можливості для аналізу їх функціонування та розвитку з погляду не тільки поточного моменту часу або звітного періоду, а й здійснення ретроспективного аналізу їх становлення з майбутньою оцінкою перспектив розвитку» [3, с. 21]. Таким чином, експортний потенціал розглядається як багатоаспектна економічна категорія, у котрій поєднуються результати самоорганізації і цілеспрямованого управління та регулювання розвитку економічних і соціальних процесів.

Мельник О. Г. вважає, що «ресурсний підхід не може надати точне визначення експортного потенціалу підприємства. Якщо у межах національного середовища ресурсний фактор насправді відіграє провідну роль в реалізації економічних інтересів підприємства, то не усе так просто у міжнародному економічному просторі, в якому ця їх роль не завжди спрацьовує та, як засвідчує міжнародна практика, може бути «зведена нанівець» факторами інституційного походження. В світовому економічному середовищі експортний потенціал підприємства набуває нових якісних ознак, котрі висвітлюють не тільки ресурсні можливості національного економічного суб'єкта, а і потреби й інтереси зарубіжних країн і їх економічних агентів. І саме останні вирішують, яким повинен бути експортний потенціал зарубіжного продуцента для того, щоб задовольняти їх потреби та інтереси, впливаючи так на створення та розвиток як ресурсної бази, так й інших елементів експортного потенціалу підприємства» [48, с. 228].

У значній частці підходів до визначення поняття «експортний потенціал» наголос ставиться на слідуючому: конкурентоспроможності продукції як базі експортного потенціалу регіону або конкретно взятої територіальної системи, існуючих ресурсних можливостях, а також на актуальних та поточних потребах фактичних та потенційних споживачів. Абсолютно логічною і доречною у даному контексті буде теза, про те, що експортний потенціал регіону треба аналізувати, виходячи з раніше визначеної і кількісно оціненої його експортної бази, проведеного пошуку експортних можливостей регіону, а також динаміки показників місткості і потенціалу зарубіжних ринків. У своїй праці під експортним потенціалом регіону автори розуміють можливість регіона-

льної економіки знаходити та комплексно відтворювати свої конкурентні переваги на закордонних ринках товарів і послуг, враховуючи динаміку зміни умов внутрішнього і зовнішнього по відношенню до регіональної економічної системи середовища [3, с. 22].

«Визнання за експортним потенціалом функції забезпечення потреб зовнішніх ринків і виробничої бази, яка продукує експортні товари і послуги, зумовлює необхідність вивчення експортного потенціалу підприємства з двох методологічних позицій: перша – як споживчого потенціалу, котрий реалізує мету експортної діяльності підприємства, що полягає в забезпеченні потреб зовнішнього ринку; друга – як відтворювального потенціалу, який реалізує мету управління розвитком експортної діяльності підприємства, котра полягає в забезпеченні міжнародної конкурентоспроможності та усталеного функціонування підприємства на зовнішньому ринку. Даний методологічний механізм формує основу вивчення експортного потенціалу в розрізі стану системи «підприємство – зовнішній ринок» як сукупності сполучених судин зі зворотним зв'язком» [57, с. 229].

«Експортний потенціал, як й зрештою «потенціал системи», – відносне поняття. Можливість системи досягти мети – це її потенціал. Якщо ми стверджуємо, що потенціал системи може контролювати 1/4 ринку конкретної продукції, то стосовно контролю над 1/2 ринку його можливостей буде недостатньо. Категорія «потенціал» має значення, коли визначені й мета й можливості її досягнення. Потенціал – відносна характеристика системи, котра обумовлюється метою перебування підприємства на ринку. Так як підприємство є цілеспрямованою системою, визначення його потенціалу пов'язано з врахуванням саме цілеспрямованої діяльності. Для того, щоб система досягла своїх максимальних можливостей на ринку, треба, щоб її внутрішня структура і система управління відповідали вимогам досягнення поставленої цілі. Система має підлаштувати свою структуру до вимог зовнішнього середовища» [44, с.131].

Розуміння факторів, котрі впливають на експортний потенціал підприємства, надає можливість класифікувати умови створення середовища формуван-

ня і реалізації експортного потенціалу підприємства: економічні, політико-правові, соціально-культурні, технічні, природно-кліматичні тощо. Науковці пропонують розрізнити дві групи факторів у залежності від ступеня контролю над ними: ендогенні і екзогенні (рис. 1.2), [45].

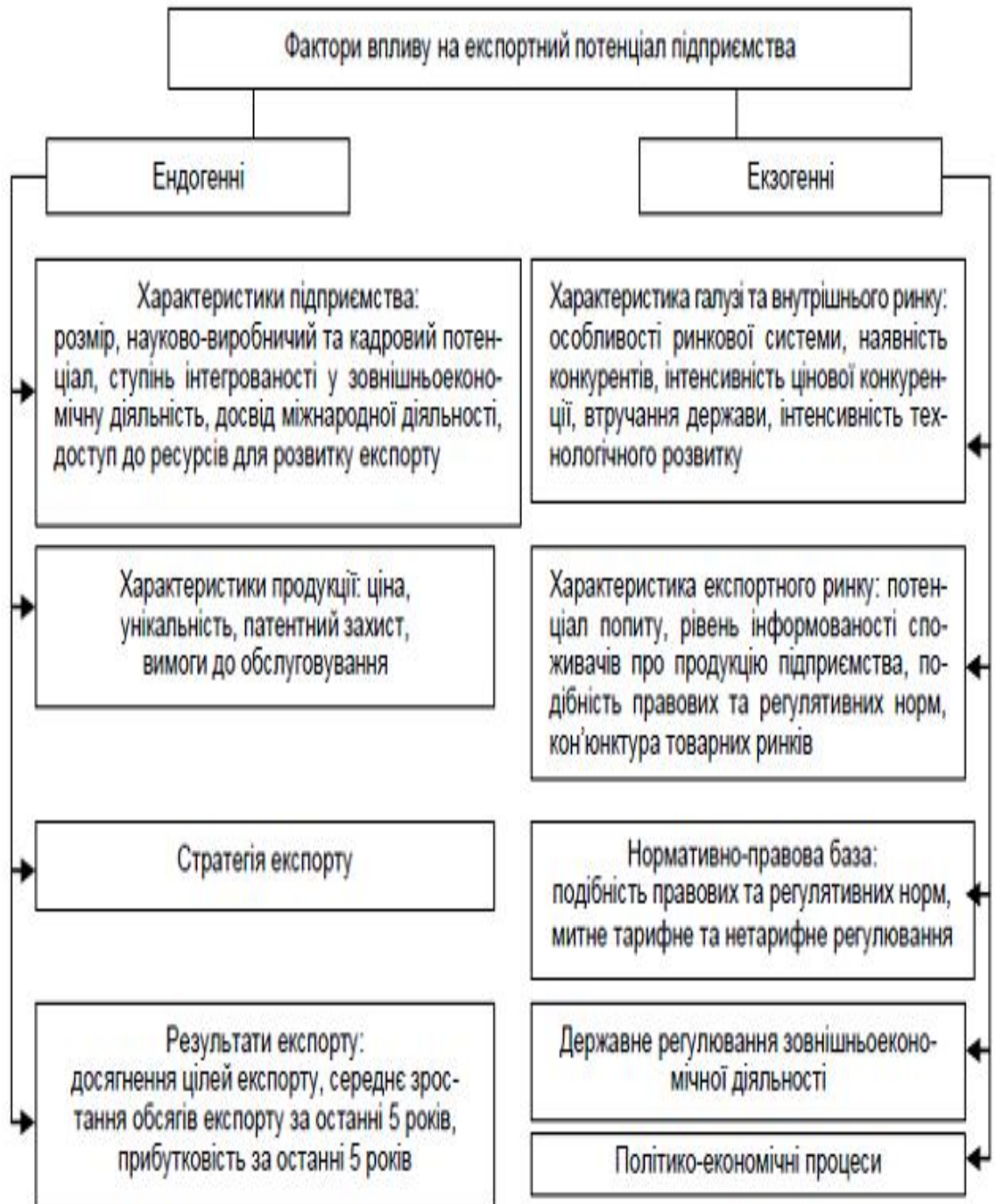


Рис. 1.2. Фактори впливу на експортний потенціал підприємства [45].

Зовнішні фактори формування та розвитку експортного потенціалу регіону являються екзогенними по відношенню до регіональної економічної системи та віддзеркалюють наявні тенденції розвитку регіональних і міжнародних ринків, стан кон'юнктури на цих ринках, національну політику підтримки експортоорієнтованих видів економічної діяльності, заходи протекціоністської політики інших держав, котрі направлені на захист своїх ринків від іноземної конкуренції. Внутрішні фактори формування і розвитку експортного потенціалу регіону являються ендегенними по відношенню до регіональної економічної системи та характеризуються такими показниками як ресурсні можливості регіону, рівень соціально-економічного розвитку регіону, фактична місткість і потенціал регіональних та національного ринків товарів і послуг, рівень розвитку ринкової інфраструктури, ефективність застосування інвестиційного й інноваційного потенціалу регіону, конкурентоспроможність експортоорієнтованої продукції, рівень сприяння органів місцевого самоврядування суб'єктам господарювання, діяльність котрих спрямована на експорт [3, с. 23].

Водночас значним моментом є те, що послідовність аналізу факторів, котрі здійснюють вплив на експортний потенціал, є такою. Спочатку підприємство орієнтується на зовнішні чинники: на даному етапі головною є оцінка ступеню сприятливості експортної діяльності у тих умовах, у котрих знаходиться підприємство. Через те, що підприємство не може впливати на зовнішні фактори, потрібно розібратися, чи наявний експортний потенціал в зовнішніх умовах функціонування підприємства: якщо економічний стан у країні закликає до активізації експортної діяльності, не здійснює перешкод, надає квоти, то логічним є висновок, що експортний потенціал підприємства зможе розвиватися. Після встановлення експортного потенціалу з урахуванням зовнішніх факторів, настає черга аналізу внутрішніх факторів підприємства – ресурсного забезпечення, маркетингових можливостей, котрі враховуватимуть зовнішні особливості функціонування підприємства [75, с. 124].

Експортний потенціал властивий підприємству, галузі, регіону усередині країни, національній економіці, угрупованню кількох держав. Отже, по-перше, експортний потенціал країни складається з експортних потенціалів деяких галузей, а експортний потенціал галузі – з експортних потенціалів окремих підприємств; по-друге, експортний потенціал суттєво пов'язаний з конкурентоспроможністю продукції, яка призначена для реалізації на світовому ринку [79].

Цю думку підтверджує і А. Тимофеєнко, котрий стверджує, що експортний потенціал країни сумарно складається із регіональних потенціалів. Однак окремі регіони мають деякі особливості розвитку і спеціалізації, по тому, мають різний потенціал [75].

Враховуючи все це, у переважній більшості регіонів України була у довоєнний час й залишається невирішеною сьогодні низка важливих задач, які гальмують ефективне використання існуючого експортного потенціалу. До найважливіших задач у даному напрямку треба віднести фактичну відсутність дієвих механізмів формування експортного потенціалу на рівні окремих територіальних систем (об'єднаних територіальних громад). Окрім цього, якщо дані механізми є визначеними та експортний потенціал формується у межах окремої територіальної громади або декількох громад регіону, виникає задача оцінки рівня ефективності використання такого експортного потенціалу, а також й наступного підвищення такої ефективності. Треба відзначити, що у умовах релокації великої кількості підприємств у тиллові райони, а також введення деяких обмежень на здійснення конкретних зовнішньоекономічних операцій у умовах воєнного стану, задачі формування експортного потенціалу регіону, а також підвищення ефективності його використання потребують новітніх підходів до свого розв'язання [57, с. 22].

1.3. Машинобудівна галузь України як базовий сегмент національної економіки

Промислова галузь відіграє основне значення для економіки України, а показники її функціонування є ключовим чинником соціального і економічного розвитку країни. Разом з тим машинобудування традиційно є однією з основних галузей економіки України і стратегічно важливою галуззю, котра впливає на розвиток технологічного потенціалу та конкурентоспроможності економіки України в цілому. Рівень розвитку машинобудування є одним з головних факторів, котрий дозволяє забезпечити стабільний розвиток вітчизняної економіки, від його рівня і темпу розвитку значною мірою залежить розвиток країни [80, с. 229].

Традиційне машинобудування розподіляють на наступні групи галузей: важке машинобудування; середнє машинобудування; точне машинобудування; виробництво металевих виробів та заготовок; загальне машинобудування; ремонт машин та устаткування.

До сучасного машинобудування відноситься важке машинобудування та металообробка, котрі об'єднують приблизно 60 галузей та підгалузей, сполучених між собою спільністю технології та сировини. У залежності від призначення продукції, котру випускає машинобудування, його розподіляють на важке, транспортне, сільськогосподарське, енергетичне, електричне і технологічне машинобудування. Транспортне машинобудування, зі свого боку, можна поділити на суднобудування, літакобудування й ін. Рівень розвитку машинобудування зрештою визначає економічний розвиток країни загалом. Головна сировина для машинобудування - це продукція металургійної промисловості. Разом з цим воно не може обійтися без значної кількості конструкційних матеріалів, котрі виробляють лісова, хімічна, легка промисловість. Окремі види машинобудування (виробництво екскаваторів, устаткування для металургії та ін.) потребують значної кількості металу. Вони відносяться до металоємних галузей. Підприємства машинобудування у нашій державі споживають третину вигото-

вленого прокату, крім того 40 % чавунного і 2/3 сталевих литва. Переважну більшість галузей машинобудування треба віднести до трудомістких [15].

Машинобудівний комплекс — це галузь економіки, котра забезпечує процес автоматизації, технічного оснащення і механізації господарства. Підприємства даної галузі є основою економіки країни і її оборонного потенціалу й створюють засоби виробництва. Питома вага продукції машинобудівних підприємств у загальному обсязі реалізації продукції країн, котрі визначають себе, як промислово розвинені, має складати 30-50%. Через це необхідно, щоб продукція машинобудування мала постійний попит не тільки на внутрішньому ринку, а і за кордоном [5, с. 58].

Приблизно 2/3 доданої вартості у машинобудуванні формується галузями «Виробництво інших транспортних засобів» (головним чином в виробництві повітряних і космічних суден й частин до них) і «Виробництво машин і устаткування» [46, с. 60].

Як зазначено у Експортній стратегії [25], Україна є досить важливим промисловим виробником на міжнародному рівні з давніми традиціями. В структурі сектору машинобудування домінує «легке» машинобудування, включно з турбогвинтовими двигунами, газовими турбінами, насосами, ізолюваними дротами та кабелями для транспортних засобів. Машинобудування є сукупність багатьох підсекторів, взаємозв'язок між котрими дає підстави говорити про існування одного комплексу.

Машинобудування в поєднанні з ІТ-сферою створює сектор світової економіки з найбільшим потенціалом для формування і реалізації товарних, технічних й технологічних інновацій, котрі у сьогодишніх умовах являються головними для досягнення високого рівня і забезпечення перспектив соціально-економічного розвитку будь-якої країни. Машинобудування в Україні за внеском у економіку дещо відстає від більшості країн Європейського Союзу, а за абсолютними показниками сформований в цьому секторі обсяг ВДВ порівнянний з аналогом в такій невеликій країні як Словенія. Зрештою, машинобудування було й залишається базовим сегментом національної економіки та про-

мисловості, так як має достатній виробничо-ресурсний потенціал і людський капітал для ефективного функціонування та забезпечення потреб економіки необхідним асортиментом машинобудівної продукції. Зокрема, українське машинобудування має великий досвід в виробництві літаків, вагонів, автобусів, морських суден, легкових та вантажних автомобілів, тракторів, сільськогосподарського устаткування і техніки, побутової техніки, ракетно-космічної та оборонно-промислової продукції [32, с. 82].

Відповідно до класифікації статистичної служби Європейського союзу «промислові виробництва за рівнем технологічності розподіляються на чотири групи: високотехнологічні, середньо-високотехнологічні, середньо-низько технологічні і низько технологічні» [86]. Класифікація виробництв відбувалася у відповідності до 2 критеріїв: рівня технологічності (розраховується співвідношенням витрат на дослідження та розробки до доданої вартості) й питомої ваги персоналу з вищою освітою. Галузі машинобудування відносяться до перших 3 груп. До високотехнологічних галузей відносяться виробництво авіаційної і космічної техніки, комп'ютерів, електронної техніки і оптичної продукції. До середньо-високотехнологічних – автомобільна промисловість, виробництво машин та устаткування, крім того і електричного обладнання. До середньо-низькотехнологічної галузі відносять - суднобудування. Головний показник, за котрим кожна галузь належить до певної групи, – це інтенсивність НДДКР [46, с. 154].

Серед найбільш значних чинників, які здійснили негативний вплив на стан українського машинобудування вчені відзначають [18; 82]:

- взагалі неефективне використання ресурсного потенціалу;
- структурні диспропорції у економіці України;
- підвищена енергоємність виробництва;
- морально і фізично застарілі потужності виробництва;
- недосконалість українського ринку фінансових послуг, у зв'язку з чим підприємствам складно одержати потрібні кошти для технічного переозброєння;

— існує розрив між науково-дослідними установами і реальними підприємствами галузі щодо впровадження передових технологій і ноу-хау.

Підвищення обсягів промислового виробництва є одним з головних напрямів економічної політики України, однак сучасні економічні умови, в яких вимушені працювати вітчизняні підприємства, в тому числі машинобудівної галузі, характеризуються насамперед своєю нестабільністю і економічною невизначеністю, яка впливає на фінансово-економічні результати промислового підприємства. Спеціалісти відзначають особливості умов діяльності машинобудівних підприємств [22]:

- дестабілізуючий вплив соціально-економічних трансформацій на інноваційно-інвестиційні процеси у дійсному секторі економіки;
- невідповідність науково-технологічного потенціалу теперішніх промислових підприємств вимогам прогресивного розвитку економіки;
- відсутність стимулюючої ролі у технологічному розвитку промислової галузі машинобудівного комплексу;
- підвищення критичного рівня спрацювання головних виробничих засобів машинобудівної галузі;
- значна матеріаломісткість промислового виробництва;
- структурна неузгодженості машинобудівного комплексу.

Кіровоградська область зосереджується на шести сегментах машинобудування [46, с. 122]:

- 1) виробництво машин та устаткування для сільського і лісового господарства;
- 2) виготовлення обладнання зв'язку;
- 3) виробництво електродвигунів, генераторів, трансформаторів, електророзподільчої і контрольної апаратури;
- 4) виробництво транспорту;
- 5) виробництво машин та устаткування загального призначення;
- 6) виробництво кузовів для автотранспортних засобів, причепів та напівпричепів.

Прикладна наука поєднана з виробничою діяльністю та прагне до виробничих потужностей – провідних підприємств галузі. Саме тому, головним науковим центром з ракетно-космічних технологій у нашій державі є місто Дніпро, де розміщується державне підприємство «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова» (Південмаш). На початку 50-х років XX століття, в Дніпропетровську було створено чотири генерації ракетних комплексів стратегічного призначення, приблизно 400 космічних апаратів 70 різних модифікацій, космічні ракети-носії сімейств: «Циклон», «Космос», «Зеніт». Південмаш має в власному розпорядженні потужні галузеві виробництва, серед котрих металургійне, складальне, випробувальне, зварювальне, ливарне, ковальське і механообробне. На підприємстві освоєно і застосовано унікальні технологічні рішення. Південмаш – це підприємство з повним циклом [56].

Виробництво продукції машинобудування створює економічний мультиплікаційний ефект для пов'язаних галузей економіки, поєднаних одним технологічним ланцюгом. В промисловому машинобудуванні у Україні переважає розгалужена мережа машинобудівних підприємств, котрі займаються виробництвом гірничошахтного обладнання, залізничного рухомого складу, сільськогосподарського обладнання, турбогвинтів, газових турбін, верстатів, авіаційних двигунів, приладів для легкої і харчової промисловості [40, с. 8].

«Розташування машинобудівних підприємств у Україні є висококонцентрованим – близько 60% доходу машинобудування України у 2021р. здійснювалося шістьма основними регіонами [46, с. 73]: Запорізькій області (16,9%), м.Києві (12,3%), Харківській області (11,3%), Полтавській області (6,3%), Донецькій області (6,1%) і Дніпропетровській області (6,0%)».

У 2022 році відбулася релокація машинобудівних підприємств (Львівська, Закарпатська, Івано –Франківська і Львівська області). Релокація підприємств дозволяє зберегти виробництва та робочі місця, слугує відновленню розвитку конкретних галузей у регіонах релокації та зміцненню їхньої економіки [19]. Так, весною на Закарпатті розпочалося будівництво нового та відновлення релокованого великого підприємства з Краматорська, котре спеціалізується на ви-

готовленні турбін і обладнання для генерації енергії («Краматорський завод важкого верстатобудування» (КЗВВ) і «Фурлендер Віндтехнолоджі»).

«Стрімкий розвиток відкритої збройної агресії росії на півдні та сході нашої держави різко поставив питання обороноздатності України. Держава насамперед направила кошти на придбання військової техніки, поліпшила їхнє фінансування, тим самим сприяючи розвитку як самих підприємств, так й соціальної інфраструктури населених пунктів, в котрих вони розташовані. Наразі інноваційний розвиток машинобудівного комплексу України фахівці переважно пов'язують з національним оборонно-промисловим комплексом, котрий здатний створювати і виробляти інтелектуальні та наукоємні види продукції. «Укроборонпром» є одним з найбільших у Україні об'єднань, яке об'єднує більше ніж 130 підприємств, в котрих працюють приблизно 80 тисяч фахівців. Це практично дорівнює населенню такого міста, як Мукачево чи Умань. До складу «Укроборонпрому» належать Державне підприємство «Харківське конструкторське бюро з машинобудування імені Морозова». Конкретно на даному підприємстві було створено наймасовіший танк Другої світової війни Т-34, крім того найсучасніший танк України «Оплот».

Найбільші осередки загального машинобудування у Україні спрямовані на конструкційні матеріали (передусім на сталь), споживача і кваліфіковану робочу силу. Серед основних підприємств: Новокраматорський машинобудівний завод (роботу якого тимчасово зупинено), АТ «Українські енергетичні машини» - раніше «Турбоатом» (м. Харків), ПАТ «Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання», ПАТ «Дніпроважмаш» (м. Дніпро). До найбільших виробників також належать ПАТ «Мотор Січ», ДП «ВО Південний машинобудівний завод імені О. М. Макарова», ПрАТ «ФЕД», ДП «Антонов», крім того державні авіаремонтні заводи («Луцький ремонтний завод «Мотор», «Завод 410 ЦА», «Конотопський авіаремонтний завод «Авіакон», «Львівський державний авіаційно-ремонтний завод», та ін.) [46].

У Кіровоградській області, в галузі машинобудування та металообробки, функціонує 176 підприємств та 407 виробництв. Серед визначних підприємств

України з виробництва комп'ютерів, електронної і оптичної продукції – ПАТ «НВП «Радій», котрий може бути прикладом ефективного виходу з кризових ситуацій та стійкості конкурентних позицій. Головна спеціалізація підприємства – виготовлення систем електротехнічного обладнання для атомних електростанцій. Одним з найбільших об'єднань підприємств у Україні з виробництва машин та устаткування, не віднесених до інших угруповань є «Гідросила Груп», до котрого належать шість виробничих підприємств: АТ «Гідросила» – розробка та виробництво насосів й гідромоторів шестеренних; ПрАТ «Гідросила АПМ» – розробка та виробництво аксіально-поршневих машин й запасних частин до АПМ; АТ «Гідросила МЗТГ» – розробка та виробництво гідророзподільників; ТОВ «Гідросила ТЕТІС» – розробка та виробництво гідроциліндрів; ПрАТ «Гідросила ЛЄДА» – розробка та виробництво 55 швидкороз'ємних з'єднань, фітингів й рукавів високого тиску; ТОВ «Гідросила БЄЛАР» (Білорусь) – розробка та виробництво гідроциліндрів. АТ «Ельворті» – ведуче підприємство в галузі сільськогосподарського машинобудування. Завод займається виготовленням посівної, ґрунтообробної і збиральної техніки для агропромислового комплексу, зокрема спеціалізується на виготовленні сівалок для посіву зернових та орних культур, культиваторів для суцільної та міжсмугової обробки ґрунту.

Машинобудівні підприємства у Україні працюють в нестійкому економічному середовищі. А саме у останні роки проглядається «значне ослаблення світової економіки через карантинні заходи, викликані корона вірусом, і війну. Разом з тим на роботу підприємств здійснили негативний вплив такі макроекономічні фактори як нестабільна політико-економічна ситуація у державі (через війну в Україні), хитка політика ціноутворення на енергоносії, паливо-мастильні матеріали, зменшення платоспроможності населення, хитка кредитна політика, збільшення податкового навантаження й ін. Крім того, діяльність машинобудівних виробництв потребує залучення великих інвестицій і ефективного управління інвестиційними ресурсами, тісного взаємозв'язку з постачальниками та покупцями продукції, розвитку інновацій та технологій, залучення

кваліфікованої робочої сили, високого рівня управління на підприємствах й ін.» [62, с. 61].

Висновки до розділу 1

Експортна діяльність на сьогодні є основною складовою сучасного розвитку загальної економічної системи. Враховуючи це, можна стверджувати, що державне регулювання експортної діяльності і її підтримка на законодавчому рівні є одним із головних завдань кожної країни.

Основними напрямками зовнішньоекономічної політики України слід вважати забезпечення провідних позицій країни на світових ринках високотехнологічних товарів та послуг, налагодження експорту та досягненню глобальної конкурентоспроможності, інтеграцію держави в глобальну транспортну систему через реалізацію транзитного потенціалу, покращення позицій на світовому ринку та ін.

Експортний потенціал розкривається в можливості країни відтворювати свої конкурентні переваги у межах світових ринків.

Зроблено аналіз наявних підходів до тлумачення сутності експортного потенціалу підприємства.

Проблема категоріальної визначеності експортного потенціалу підприємства зумовлена складністю його формування як системного явища, яке формується на основі зчеплення і взаємодії потенціалів підприємства (виробничої системи) та зовнішнього ринку (системи міжнародного обміну).

Розглянуто фактори впливу на експортний потенціал підприємства, котрі деякою мірою враховують особливості як внутрішнього, так й зовнішнього середовища функціонування підприємства.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ

2.1. Аналіз сучасного розвитку машинобудування в Україні

Як один з головних секторів промисловості машинобудування в 2020 році поєднувало діяльність 6969 підприємств з виробництва машин та устаткування, приладів та апаратури, й була можливість цілком охопити виробничі цикли створення найскладнішої техніки. Проте суворі конкуренція, відсутність сталих ринків збуту, значної державної підтримки і тривалі трансформаційні процеси призвели до поглиблення структурних деформацій у машинобудуванні, втрати умов його стабільного функціонування [80, с. 231].

Шкода, що багато провідних діючих машинобудівних підприємств з 2014 року опинилися у окупації, чи у безпосередній близькості до лінії зіткнення, від чого мали суттєві збитки. Проте навіть у таких умовах конкретні підприємства роблять все залежне від них, щоб продовжити виробництво.

Згідно даних Державної служби статистики України, об'єми реалізованої продукції машинобудівної промисловості в 2016-2020 рр. підвищилися на 50,4 % [61, с. 250-254]. Найбільшу питому вагу отримали підприємства з виробництва машин та устаткування, не віднесених до інших угруповань; виробництва автотранспортних засобів, причепів та напівпричепів й інших транспортних засобів; виробництва інших транспортних засобів (рис. 2.1). Обсяг реалізованих машин та устаткування, не віднесених до інших угруповань, протягом досліджуваного періоду збільшувався, на 39,0 %, в той час як обсяги реалізації автотранспортних засобів, причепів та напівпричепів, крім того й інших транспортних засобів знизилися в 2020 році на 12,0 % й 13,8 % відповідно.

Значний відсоток проблем – це наслідки війни, та умовно можна виокремити кілька моментів. Перший – це зменшення внутрішнього споживання у Україні, що призвело до звуження обсягів виробництва компаній, котрі працю-

вали в основному на внутрішньому ринку. У 2022 році зменшення становило 31,9%.

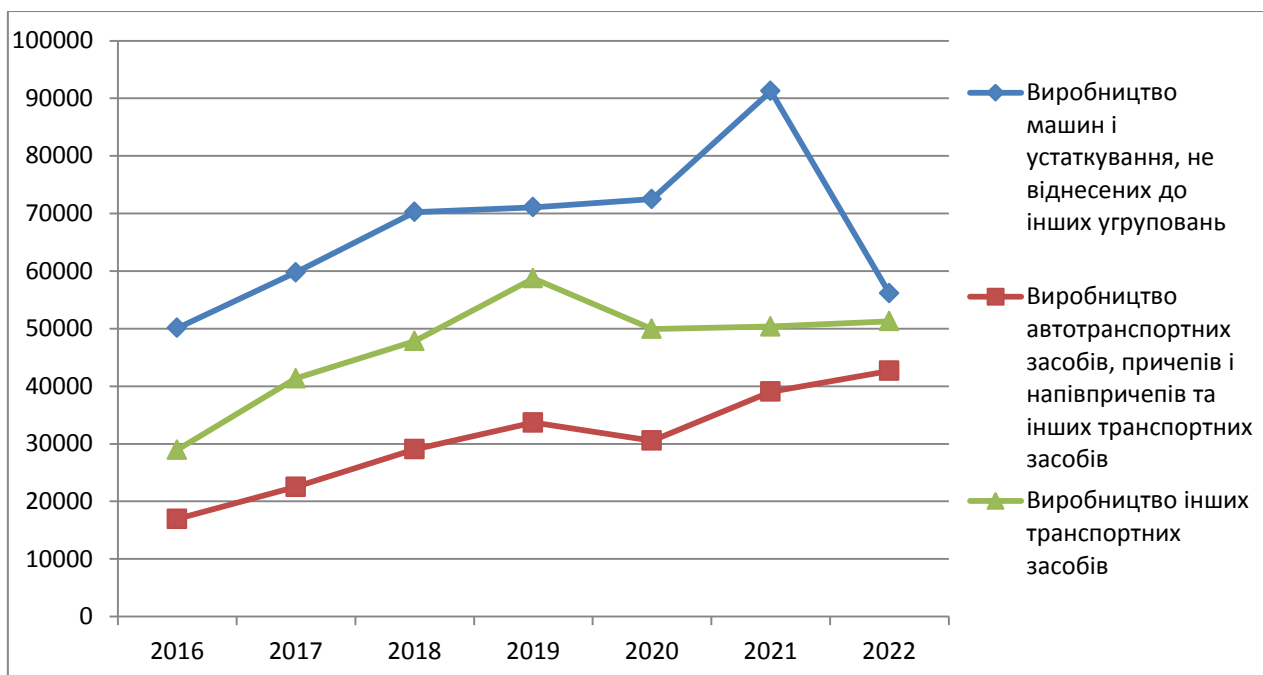


Рис. 2.1. Динаміка обсягів реалізації машинобудівної продукції (млн грн)

Примітка: складено на основі [20, 61].

Українські сільгоспмашинобудівники через російську агресію проти України втратили приблизно до 70% внутрішнього ринку порівнюючи з довоєнними показниками. Далі, як видно, це руйнування значної кількості підприємств, першочергово, на територіях, де велися бойові дії, знищення сотень промислових підприємств на тимчасово окупованих територіях. Наприклад – знищення підприємств металургійного сектору у місті Маріуполь. Релокація приблизно 800 компаній з одного боку стала рятівником для багатьох компаній, а з іншого створила великі виклики для бізнесу, котрий має на новому місці відновлювати свою діяльність. Проте, програму релокації оцінюють позитивно [31].

Внаслідок складних умов роботи підприємств об'єми експорту продукції машинобудування у січні 2023 р. в порівнянні з січнем 2022 р. суттєво знизилися в Сумській (на 62,6%) і Чернігівській (на 47,2%) областях, а питома вага даної продукції у експорті становила 5,9% й 0,8% відповідно. В Дніпропетровській області об'єми експорту продукції машинобудування знизилися (на 46%), а експорт продукції і приладобудування підвищився (на 6%), однак частка про-

дукції даних галузей у експорті є відносно низькою (відповідно 1,2% й 0,1% в січні 2023 р.). Незважаючи на негативний темп експорту і невелику частку у експорті товарів, машинобудування і приладобудування є важливими галузями з позиції зміцнення економіки регіонів в період повоєнного відновлення [2, с. 54].

Промислове виробництво у Україні у першій половині 2023 року зменшилося на 2,9%. Починаючи з березня 2023 року фіксується підвищення промислового виробництва: після стрибка на 51,2% в березні відновлення сповільнилося до 18,2% в квітні, 17,9% в травні і 13,7% в червні. Разом з цим падіння до довоєнних січня та лютого 2022 року відповідно на 40% та 34,4% сприяло негативному результату за підсумками півріччя. У цілому підвищилось за підсумками першого півріччя 2023 року та виробництво у переробній промисловості – на 3,1%. Даний показник забезпечило і машинобудування – 12,9% [60].

У період до війни до 2021 року Україна належала до топ-40 країн світу за об'ємами товарообороту продукції машинобудівної промисловості. Проте наступне зменшення обсягів виробництва і реалізації продукції машинобудування складає загрозу економічній безпеці, так як у умовах високої конкуренції на зовнішніх ринках вітчизняні товари легко замінюються продукцією конкурентів, а натомість зростає імпортозалежність національної економіки [62, с. 31].

Для розвитку машинобудування у Україні притаманна нестабільна динаміка: відбувалося підвищення значень обсягів виробництва продукції в 2016–2018 роках, а у 2019-2020 роках змінилось на спад з поглибленням даної негативної тенденції (–17,6% в 2020 році), табл. 2.1.

Після зменшення обсягів виробництва продукції стало зростання значень вищезазначеного показника в 2021 році. І знову є такі падіння в 2022 році. Найбільшого річного падіння зазнало виробництво машин та устаткування (–59,4%), виробництво комп'ютерів, електронної і оптичної продукції (–41,1%) та виробництво інших транспортних засобів (–34,6%). Протягом січня-червня 2023 року індекс промислового виробництва у Україні підвищувався, підсумовуючи перше півріччя, бачимо, що він становив 97,1% до аналогічного показ-

ника 2022 року, тоді як у 2022 році за аналогічний період даний показник дорівнював 68,1% [20].

Таблиця 2.1

Індекси промислової продукції у машинобудуванні

Вид діяльності	До попереднього року						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Машинобудування	101,8	111,7	112,4	97,8	82,4	108,5	56,9
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	109,3	119,6	122,8	91,6	75,2	110,0	58,9
Виробництво електричного устаткування	107,7	113,0	105,2	94,7	99,1	119,3	65,8
Виробництво машин і устаткування, не віднесені до інших угруповань	100,0	104,4	110,7	102,5	84,0	103,1	40,6
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	94,8	111,6	101,8	74,3	85,6	123,2	72,7
Виробництво інших транспортних засобів	100,4	118,2	119,3	102,5	72,5	103,3	65,4

Примітка: складено на основі [61, с. 255-256; 20].

В 2020 році тільки чотири регіони (на противагу 16-ти в 2016 році) мали приріст виробництва продукції машинобудування, а саме: Київська (+37,8%), Кіровоградська (+25,8%), Івано-Франківська (+11,7%) та Рівненська (+11,4%) області (табл. 2.2). Остання впевнено показує позитивний темп розвитку машинобудування з 2016 року. Разом з тим в чотирьох областях (Полтавській, Черкаській, Чернівецькій та Чернігівській) в 2020 році зниження виробництва продукції машинобудування складав понад 30% [33, с. 14].

Машинобудівні виробництва у Україні зосереджені у основному в східних регіонах – Дніпропетровській, Донецькій, Запорізькій та Харківській обла-

стях, на котрі в 2020 році сумарно припало 46,34% продукції даного сегмента промисловості. За досліджувані 5 років переважну частину потенціалу машинобудування втратили Вінницька, Житомирська, Івано-Франківська, Полтавська, Черкаська і Чернігівська області. Разом з тим за вищезазначений період в регіональній структурі підвищилися частки Київської (+43,1 в. п.) та Рівненської (+8,7 в. п.) областей.

Таблиця 2.2

Індекси промислової продукції у машинобудуванні за регіонами

Регіон	Роки				
	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	101,8	111,7	112,4	97,8	82,4
Вінницька	152,7	128,3	103,2	90,6	79,2
Волинська	92,6	108,0	94,9	89,0	87,7
Дніпропетровська	99,9	136,2	108,6	113,9	76,3
Донецька	91,9	108,4	107,1	110,6	86,8
Житомирська	112,8	108,0	107,3	90,7	81,8
Закарпатська	119,8	103,5	113,9	79,3	81,1
Запорізька	98,9	107,6	105,6	90,4	90,7
Івано-Франківська	156,1	111,2	104,5	97,9	111,7
Київська	94,7	104,0	106,4	91,1	137,8
Кіровоградська	142,7	71,2	89,4	95,3	125,8
Луганська	...	...	...	...	87,0
Львівська	100,5	101,8	106,5	86,5	82,6
Миколаївська	101,1	88,8	95,2	96,7	71,1
Одеська	110,1	105,8	96,0	89,7	87,6
Полтавська	108,6	139,3	115,6	98,4	65,3
Рівненська	102,7	105,5	105,1	114,8	111,4
Сумська	92,3	108,1	102,1	81,8	87,3
Тернопільська	112,4	99,2	93,2	117,1	95,6
Харківська	114,9	107,1	108,6	94,4	82,6
Херсонська	132,4	102,0	93,4	76,5	93,4
Хмельницька	90,3	95,2	87,7	81,6	84,3
Черкаська	141,4	118,7	90,8	98,4	62,7
Чернівецька	93,7	118,6	175,6	144,2	67,0
Чернігівська	116,3	117,1	81,6	81,2	66,7
м. Київ	101,6	81,4	100,0	106,9	94,0

Примітка: складено на основі [61, с. 257].

Особливості діяльності підприємницьких структур машинобудування ви- значаються в чіткій спеціалізації та наявності науково-дослідної бази. Звідси, «важливу роль для машинобудування України мали підприємства з потужною виробничою базою, котрі вкладали в розвиток НТП і інноваційних технологій, забезпечили створення якісних умов праці і розвиток трудового потенціалу, створили конкурентоспроможні позиції на світовому ринку й ін.» [62, с. 40]. Переважна більшість даних підприємств сформовані на довгій історії функціо- нування та подолали багаторічний процес реформування і удосконалення. Роз- виток зазначених складових безсумнівно мав вплив на створення провідних для економіки виробництв. Зокрема - це великі і середні підприємства різних форм власності. Питома вага даних підприємств в загальній кількості машинобудів- них підприємств у Україні за останні десять років значно зменшилась (14,5% в 2020 році на противагу 20,5% – в 2010-му), однак, вони домінують за обсягом реалізованої продукції (рис. 2.2).

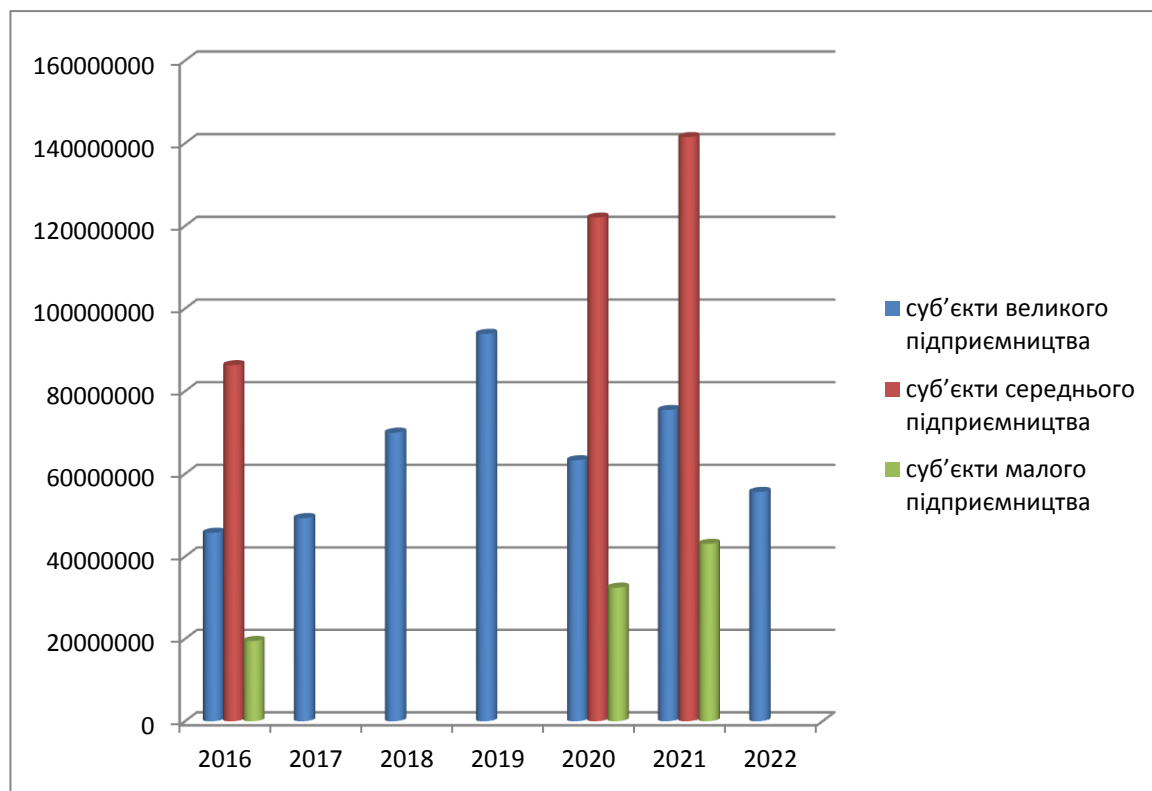


Рис. 2.2. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) машинобудуван- ня, тис. грн

*Примітка: відсутні дані не оприлюднювалися у 2017-2019 рр. та 2022 р.
Складено на основі [39].*

Сфери машинобудування є надзвичайно важливими для соціально-економічного розвитку, саме у них сконцентрована переважна частина робочих місць з досить високим рівнем оплати праці. Так в 2022 р. на підприємствах машинобудування середньооблікова кількість працівників була 247,8 тис. осіб (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Кількість зайнятих працівників на підприємствах машинобудування

Вид економічної діяльності	Роки						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Машинобудування	357761	363129	356196	347661	318270	308699	247851
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	31320	31001	30852	29614	27317	27067	23445
Виробництво електричного устаткування	54961	52438	51091	49779	46120	45292	34973
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	132606	134989	132173	126998	118757	116410	83110
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	51304	58499	61925	61397	55791	57255	52424
Виробництво інших транспортних засобів	87570	86202	80155	79873	70285	62675	53899

Примітка: складено на основі [20].

Власне тому відновлення наявних потужностей, релокація в безпечні регіони і створення нових сприятиме виникненню додаткових робочих місць в повоєнному відновленні промислового розвитку України. Отже, проведений

аналіз підтверджує глобальність підтримки відновлення машинобудування як провідної галузі, розвиток котрої має відповідне ресурсне забезпечення, сприяє зростанню інших галузей і містить значний потенціал розвитку, який підтверджують довоєнні високі показники ефективності (додана вартість, обсяги виробництва, інвестиційна привабливість) та вагоме соціальне значення (створення робочих місць з високим рівнем оплати праці), [40, с. 11].

Стратегічну значущість машинобудування підкреслює його висока (із тенденцією до зростання) частка в переробній промисловості переважної більшості розвинених індустріальних країн ЄС. А саме, частка машинобудування в ВДВ переробної промисловості Німеччини 2019 році сягнула 48,4%, Франції – 29,8%, Італії – 28,9%, а Польщі – 25,5%. На противагу у Україні частка машинобудування в ВДВ переробної промисловості в 2019 році зменшилася до 17% (проти 26% у 2013-му), [62, с. 4].

В світовому машинобудуванні першочергові позиції займає група розвинених країн Європейського Союзу, на частку котрих випадає біля «37% валового випуску продукції машинобудування, Китай – 35%, США – 16% і Японія – 11%. У цих країнах розвинені майже усі види новітнього машинобудування: мікроелектроніка, авіаракетна-космічна промисловість, робототехніка, верстатобудування, атомно-енергетична техніка, автомобілебудування, важке машинобудування. Світове транспортне суднобудування майже усе зосереджене у одному регіоні – в країнах «великої трійки» Східної Азії (Японія, Корея і Китай). Кожного року згадані країни забезпечують 92-94% усіх світових поставок нового транспортного флоту. З відчутним відривом від них зараз іде група також азійських країн, котрі намагаються розвивати національне суднобудування – це Філіппіни, Тайвань, В'єтнам й Індія» [12]. Об'єм європейського залізничного транспорту протягом останніх 3 років підвищився на 5%, тоді як китайський знизився на 20%. Залізничний транспорт в країнах Північної Америки і СНД також виріс на 21% і 27% відповідно, Латинської Америки – 40%, Індії – 21%, Азії на 8%. Обсяг вантажних поїздів знизився на 18% досягнувши 13

млрд. євро. Обсяг регіональних поїздів і міських електричок підвищився на 25% і 12% відповідно.

Як уже зазначали, за обсягом валового випуску продукції машинобудування лідируючими поки залишаються країни ЄС. Проте їх скоро може потіснити Китай, котрий за останні 10 років значно підвищив виробничі потужності. Зайнятість у галузі машинобудування Китаю щорічно зростала на 6% у період з 2000 р., цього не можна сказати про розвинені країни, «де навпаки вона знижувалася (у Європейському Союзі – на 2%, у Японії та США - на 3%). Даний процес може стверджувати про поступове перенесення продуктивних потужностей із Заходу на Схід. Основна причина даного розвитку знаходиться у питомих трудових витратах Китаю, котрі у п'ять разів нижче, ніж у ЄС, у три рази нижче, ніж у США, у два рази нижче, ніж у Японії. Одним із наслідків перенесення виробничих потужностей є більші темпи приросту експорту, котрі показують Китай й інші азійські країни: Китай (+4,8%/рік), Гонконг (+5,5%/рік), Тайвань (+9,2%/рік). Водночас, динаміка приросту експортних поставок ЄС-28 й США були значно меншими (2,1-2,6%/рік), а експорт з Японії знизився (-1,5%/рік)» [46, с. 10].

Вочевидь, наразі Україна не володіє достатніми ресурсами для досягнення хоча б мінімального рівня розвитку машинобудування, у порівнянні з країнами Європейського Союзу. Головною причиною є низький рівень конкурентоспроможності досліджуваного сектору, «котрий формується під впливом наступних факторів:

- використання несучасних виробничих методів і обладнання;
- високої вартості електроенергії і ненадійності джерел її постачання;
- великих витрат на додержання митних правил та довгих процедур митного оформлення при імпорті комплектуючих та запчастин, а також при експорті кінцевої продукції;
- високих тарифів на основні проміжні продукти виробництва;
- значних ризиків валютного регулювання;

- відсутності адекватної інфраструктури сертифікаційних лабораторій, котра збільшує витрати виробників» [62, с. 27].

Негативні тренди провідних показників, а саме, скорочення інвестування вітчизняних машинобудівних виробництв, у свою чергу, спричинило зниження витрат на інновації, обсяг котрих впродовж 2014-2019 років знизився на 41,9%, тоді як частка власних коштів підприємств в даних витратах сягнула 93,65% (проти 63,35% у 2013 році). За даний термін кількість інноваційно активних підприємств в машинобудуванні зменшилася в більше ніж у 2 рази – із 397-ми до 194-х. Підсумовуючи вищесказане, бачимо, що обсяг проданої машинобудівними підприємствами інноваційної продукції у Україні впродовж 2009- 2020 років знизився на 84%, а її питома вага у загальному обсязі проданої продукції машинобудування – на 12,1 % [25].

«Головними напрямками останніх років у пропозиції машинобудівної продукції на світовому ринку були: підвищення ролі країн, які розвиваються, зрештою географічне розширення глобальних ланцюгів доданої вартості; сервісифікація виробництва; глобальна стандартизація; збільшення питомої ваги R&D в формуванні ланцюгу доданої вартості та зниження питомої ваги виробництва; скорочення часу життєвого циклу товару через пришвидшення виведення нових продуктів на ринок. Фрагментація виробництва та технічний прогрес сприяли також збільшенню залежності промисловості від сектора послуг, що призвело до збільшення обсягу торгівлі ними. Надання послуг та торгівля послугами також належать до головних функцій глобальної виробничо-збутової кооперації, особливо сьогодні, коли майже не має меж між переробною промисловістю та сектором послуг (у результаті зростання ролі послуг у переробній промисловості). Цьому явищу надано назву «сервісифікація виробництва». «Сервісифікація виробництва» - це, коли виробники купують, виробляють і / чи продають більше послуг, і є ключем до вивчення майбутнього виробництва» [46, с. 10].

Українські виробники продукції машинобудування страждають від порушення логістичних ланцюгів, ускладнень з виконання контрактів і фінансо-

вими розрахунками на територіях, які наближені до зон бойових дій, розбалансування внутрішнього попиту та виробництвом товарів, обумовлених імпортозалежністю, у тому числі від продукції походженням з білорусі і рф. Найгірша ситуація проглядається в виробництві з довгим логістичним циклом, а саме, машинобудуванні [40, с. 10]. До сих пір не працює переважна частина підприємств, які належать транснаціональним корпораціям та були зупинені з початком війни. Вибірково відновили роботу тільки заводи з виробництва комплектуючих для авто на Заході України [78].

2.2. Характеристика експорту товарів та послуг з України до країн ЄС

Зовнішньоекономічна діяльність України з країнами ЄС має дуже обширний потенціал в розвитку економічних відносин, не дивлячись на наявні проблеми у країні: від'ємний торговий баланс, у експорті домінує сировинний складник, нерівномірність здійснення експортно-імпортних операцій в регіонах. Вирішення проблеми правильного менеджменту усередині країні є гарантією успіху у майбутній зовнішньоекономічній діяльності України з країнами ЄС [66, с. 93].

Не дивлячись на значні обсяги зовнішньої торгівлі, частка українського експорту у світовій торгівлі у останні роки складає тільки 0,05-0,1 %, тоді як у 2010 р. питома вага України становила 0,16 %. «Через це навіть кількарізове зростання поточних показників експорту видається цілком можливою ціллю в стратегічній перспективі, беручи до уваги наявність виробничої бази і можливість створення продукції на базі розробок українських науково-дослідних закладів» [46, с. 10].

Подивимося детальну характеристику динаміки обсягів експорту товарів і послуг в вартісному вимірі між Україною і ЄС. Характеризуючи динаміку зміни експорту товарів між Україною і ЄС, слід відмітити (табл. 2.4), що з 2014 р. проглядалося зниження експортних операцій. В 2014-2016 рр. відбулося зниження усього експорту, а у 2015 р. – до ЄС на 23,45%, що було спровоковане

національною політичною і економічною кризою з врахуванням військової агресії РФ й окупацією частини території суверенної і незалежної української держави. В 2020 р. відбулося зниження українського експорту як всього по країнах світу, так й до ЄС, у порівнянні з 2019 р. на 1,72% і 29,72 % відповідно. Протягом шести років, з 2015 року по 2021 рік, об'єми експорту збільшилися майже вдвічі. У 2021 р. Україна експортувала до ЄС товарів на суму 26,793 млрд дол. США, що дорівнювало 39,36 % від загальної суми (68,072 млрд дол. США) експорту українських товарів. За результатами складного 2022 року експорт товарів України був 100 млн тонн на загальну суму 44,1 млрд доларів США, це на 35% менше, аніж в 2021 році [24].

Таблиця 2.4

Показники експорту товарів з України за 2013–2022 рр.

Рік	Експорт - усього, млн дол. США	Відхилення		Експорт до країн ЄС, млн дол. США	Відхилення	
		абсолютне, млн дол. США	відносне, млн дол. США		абсолютне, млн дол. США	відносне, %
2013	63320,7	-	-	16758,6	-	-
2014	53901,7	-9419,0	-14,87	17002,9	244,3	1,46
2015	38127,1	-15774,6	-29,26	13015,2	-3987,7	-23,45
2016	36361,7	-1765,4	-4,63	13496,3	481,1	3,70
2017	43264,7	6903,0	18,98	17533,4	4037,1	29,91
2018	47335	4070,3	9,41	20157,0	2623,6	14,96
2019	50054,6	2719,6	5,74	20796,8	639,8	3,17
2020	49191,8	-862,8	-1,72	14616,4	-6180,4	-29,72
2021	68072,3	18880,5	38,38	26793,0	12176,6	83,31
2022	44148,8	-23923,5	-35,14	27900,0	1107	4,13

Примітка: складено на основі [20, 30].

2022 рік міг би стати рекордним для України за обсягом експорту за усю історію незалежності, тільки б не повномасштабне вторгнення росії. На початку року, в січні - лютому 2022 року, український експорт показував позитивний темп зростання, порівняно з аналогічним періодом минулого року, — приріст експорту становив 34%. Однак уже в березні відбувся різкий обвал поставок за кордон — зниження становило 50%. Географічно 63% українського експорту припало на ЄС (27,9 млрд доларів), [24].

Економіка регіонів, основою експорту котрих є високотехнологічна продукція, зрештою електричні машини і обладнання, не так сильно реагує на кон'юнктурні коливання на світових ринках. Однак у умовах війни виробництво і експорт продукції машинобудування знижується через проблематичне забезпечення безперервного виробничого процесу, викликане повітряними тривогами і аварійним припиненням електропостачання після ракетних влучань у об'єкти енергетичної інфраструктури. У всіх областях, де найбільшу питому вагу у експорті товарів мали машини і обладнання, в 2022 р. відстежувалося зниження обсягів експорту даної продукції в порівнянні з 2021 р. [2, с. 52]: в Житомирській області – на 23,3%, Закарпатській – на 6,1%, Івано-Франківській – на 17%, Львівській – на 0,9%, Тернопільській – на 17,2%.

Експорт товарів з України до країн ЄС згідно 2022 року підвищився на 4,2% порівнюючи з 2021 роком. даний результат, зрештою, пояснюється тим, що після російського повномасштабного вторгнення, коли авіасполучення з світом зупинилося, а морські порти виявилися заблокованими, Євросоюз став для України основним напрямком експорту і транзиту. Однак це стало можливим лише завдяки підтримці зі сторони наших європейських партнерів і великій євроінтеграційній роботі, котру Україна здійснила у попередні роки. Завдяки Угоді про асоціацію обсяг експорту товарів з України до ЄС підвищився із \$13,0 млрд в 2015 році до \$27,9 млрд в 2022-му. Під час дії Угоди обсяг експорту з України до ЄС збільшувався стабільно, не враховуючи 2020 року, коли через зумовлені пандемією COVID-19 кризові явища показник зменшився приблизно на 11% – до \$14,6 млрд [16].

Збільшення експорту до Європейського Союзу стало можливим, в основному, через підтримку економіки у цілому і експорту зокрема. А саме - лібералізація податків, дерегуляція, підтримка виробників, страхування експорту. Крім того цьому сприяли заходи, вжиті партнерами. Зрештою, це вихід на європейські ринки для українських товарів (тимчасова, терміном на один рік лібералізація торгівлі, економічний «безвіз»), ініціатива Європейського Союзу «Шляхи солідарності», «митний безвіз», «транспортний безвіз» та ін. Україна збільшуватиме сухопутні транспортні коридори і експорт у ЄС і, відповідно, менше залежатиме від морського експорту навіть після розблокування і повернення усіх портів [74]. І, безсумнівно, це дуже важливо, враховуючи подальшу економічну інтеграцію до ринків Європейського Союзу.

Упродовж січня–жовтня 2023 р. експорт товарів складав 29827,0 млн дол. США, чи 81,0% у порівнянні з січнем–жовтнем 2022 р. Україна займає третє місце серед постачальників агропромислової продукції до Європейського Союзу. Взагалі до трійки лідерів імпортерів ЄС в 2023 році входили Бразилія, Велика Британія та Україна.

Зробимо аналіз експорту послуг (рис. 2.3). Станом на 2022 р. об'єм експорту українських послуг складав 16618 млн дол. (знизився на 9,64 % від попереднього року через повномасштабне вторгнення росії). А до країн ЄС – 6519 млн дол. (зростання на 2,5 % від минулого року).

Фундаментальним показником карти експортного потенціалу є індикатор експортного потенціалу, що визначає можливі обсяги експорту для будь-якої країни по заданій продукції і цільовому ринку, розрахунок котрого ґрунтується на використанні гравітаційної моделі [66, с. 93]. Невикористані можливості відповідають обсягу експортного потенціалу за вирахуванням фактичних обсягів експорту (рис. 2.4). Регіонами з найбільшим потенціалом для експорту усієї продукції з України є ЄС та Західна Європа, крім того Східна Азія. ЄС та Західна Європа показують найбільшу абсолютну різницю між потенційним та фактичним експортом в вартісному вираженні, залишаючи можливість здійснити додатковий експорт на суму 13 млрд дол.

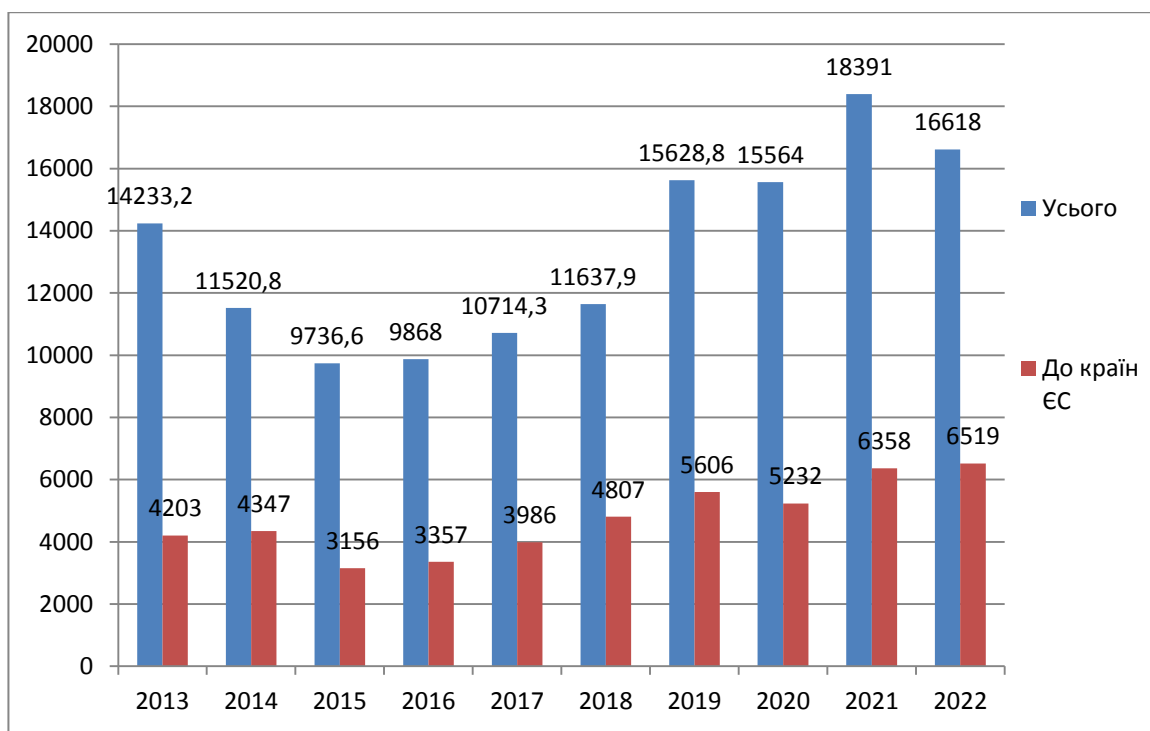


Рис. 2.3. Динаміка експорту послуг з України у 2013–2022 рр., млн дол.

Примітка: складено на основі [21, 63].

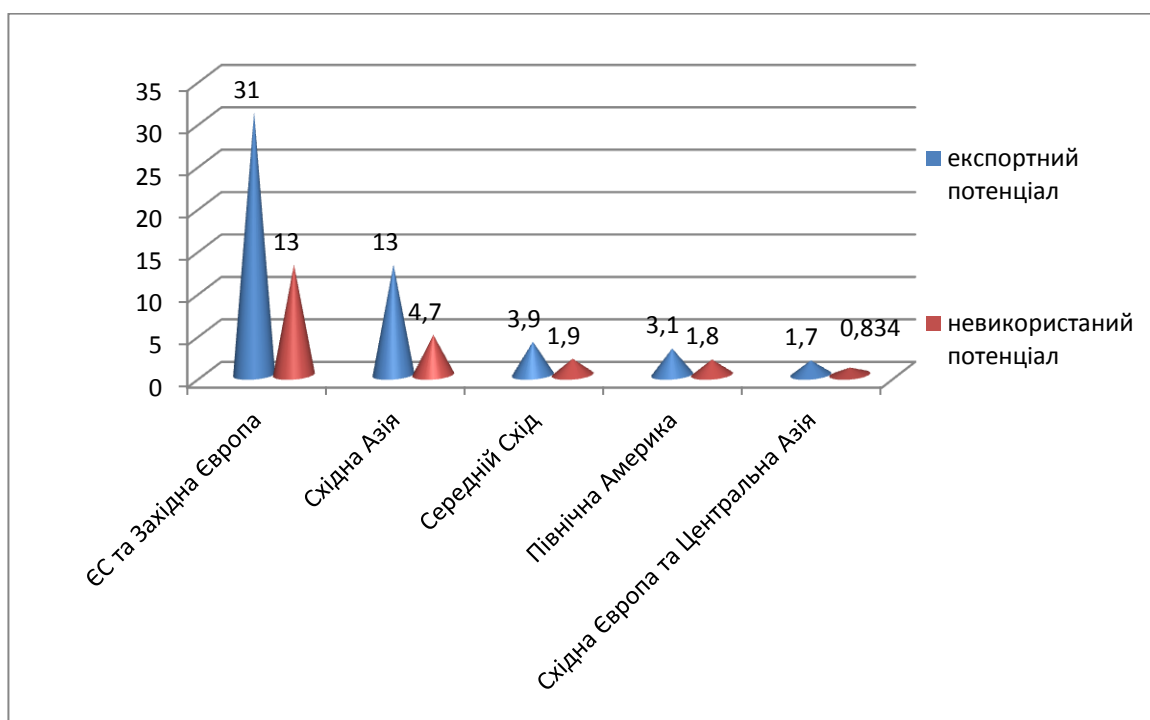


Рис. 2.4. ТОП-5 регіонів світу за потенціалом для українського експорту, млрд дол.

Примітка: складено на основі [87].

Стосовно ринку країн ЄС та Західної Європи, то його загальний експортний потенціал для України виражається в близько 31 млрд дол. (рис. 2.5).

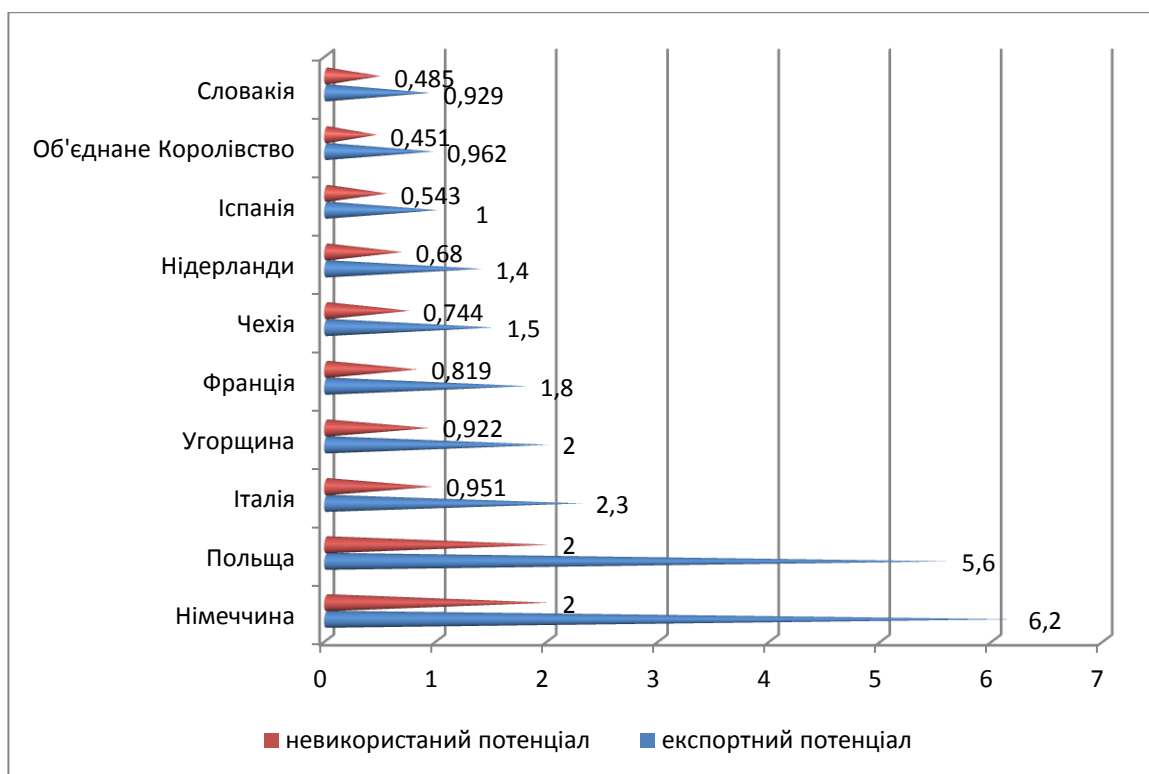


Рис. 2.5. ТОП-10 країн ЄС і Західної Європи за потенціалом для українського експорту, млрд дол.

Примітка: складено на основі [87].

В географічному аспекті найвищий потенціал експорту вітчизняної продукції за методикою ІТС проглядається для таких країн, як: Німеччина (експортний потенціал – 6,2 млрд дол., невикористаний потенціал – 2 млрд.дол.), Польща (експортний потенціал – 5,6 млрд дол., невикористаний потенціал – 2,0 млрд дол.), Італія (експортний потенціал – 2,3 млрд дол., невикористаний потенціал – 0,95 млрд дол.), Угорщина (експортний потенціал – 2,0 млрд дол., невикористаний потенціал – 0,92 млрд дол.) та Франція (експортний потенціал – 1,8 млрд дол., невикористаний потенціал – 0,82 млрд.дол.), [87].

В 2021 році експорт українських товарів здійснювався до усіх країн ЄС. Серед країн ЄС понад усе Україна експортувала до Польщі (4,5 млрд дол. США), Румунії (2,2 млрд дол. США), Угорщини (1,5 млрд дол. США), Німеччини (1,4 млрд дол. США) і Нідерландів (1,1 млрд дол. США), [20].

Найбільші статті – чорні метали (20,3 %) і руди, шлак та зола (11,2 %), на котрі припадало приблизно третини продажів в даному напрямку. А також електричні машини (9,6%), жири і олії (8,8%), зернові культури (7,2%), насіння та

плоди олійних рослин (5,5%), деревина та вироби з деревини (5,4%), меблі (3,3%), [20]. Значна частина українського експорту до ЄС – сировинні товари (рис. 2.6).



Рис. 2.6. Товарна структура експорту до країн ЄС у 2021 році.

Примітка: складено на основі [20].

У 2022 році товарна структура зазнала змін - найбільшими категоріями українського експорту стали зернові культури – 16,8%; жири і олії – 11,0%; насіння та плоди олійних рослин – 10,4%; чорні метали – 10,0%; руди, шлаки – 8,5%; електричні машини – 8,3%; деревина та вироби з деревини – 5,8%; енергетичні матеріали – 3,3%. Серед головних причин падіння об’ємів експорту чорних металів — розміщення найбільших металургійних підприємств традиційно на Сході України у зоні активних бойових дій та ускладнена логістика [8].

Експорт послуг до ЄС в 2021 році був 4,423 млрд доларів США, що на 15,6% більше, аніж в 2020 році. До головних категорій експорту послуг до ЄС відносилися:

- послуги в сфері телекомунікацій, комп'ютерні й інформаційні послуги – 1,319 млрд. дол;
- надання транспортних послуг – 1,155 млрд. дол;
- послуги щодо переробки матеріальних ресурсів – 0,968 млрд дол.;
- надання ділових послуг – 0,611 млрд дол.;
- страхування – 0,1 млрд дол.;
- послуги по ремонту і технічному обслуговуванню – 0,08 млрд дол. [71].

У 2022 році питома вага основних категорій експорту послуг до ЄС практично не зазнала змін.

Отже, 1 січня 2016 року між Україною і ЄС почала діяти угода про поглиблену та всеосяжну зону вільної торгівлі, котра завбачувала скасування великої кількості митних обмежень на значну частину українських товарів. Однак і через шість років від початку дії зони вільної торгівлі торгівля з ЄС не стала дійсно вільною. Натомість Європейський Союз надалі продовжує захищати власний ринок, застосовуючи для цього будь-які перешкоди для українського експорту. Тому, на конкретні українські промислові товари і надалі розповсюджуються торговельні мита. Бачимо, що на 166 ліній промислових товарів в 2022 році ще триває перехідний період угоди про зону вільної торгівлі. На них в ЄС діяли ставки мит в розмірі 0,5-1%. Для конкретних інших вітчизняних товарів, а саме фруктів і овочів, діяла система «вхідних цін». Власне, вона працює за принципом надбавки на ціну товарів вітчизняного експорту, котру визначають на основі середньоєвропейських цін на відповідний товар [10].

2.3. Тенденції розвитку експорту продукції машинобудування з України до країн ЄС

Останні роки експорт продукції машинобудування з України значно зменшувався через втрату російського ринку і припинення роботи підприємств на сході України. Порівнюючи, якщо у 2012 р. експорт дорівнював 13,2 млрд дол.

(пікові значення), то уже у 2017-2018рр. експорт з України складав приблизно 5 млрд дол. [46, с. 10].

Наступна ситуація полягає у тому, що у українському експорті машинобудування значну частку посідає продукція, вироблена з давальницької сировини. А саме, в 2020 році частка вищезазначеної продукції у експорті машин, обладнання і механізмів, електротехнічного обладнання (товарна група XVI) складала 42,6%, а у експорті електричних машин (товарна підгрупа 85) – 71,8%. Значущою проблемою машинобудування в Україні є гостра необхідність у покращенні виробництва. Таким чином, рівень зносу матеріальних активів машинобудівних підприємств у нашій державі складає більше ніж 70%, а в Польщі – приблизно 53%. Підвищений ступінь зносу активів є прямим наслідком мізерних капіталовкладень – обсяг капітальних інвестицій в машинобудівні виробництва в 2020 році (298,9 млн. євро) становив тільки 45% від рівня 2012-го (659,3 млн. євро), [25].

Зрештою, в 2023 року частка продукції машинобудівних виробництв (групи XVI–XVIII за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності, надалі – УКТЗЕД) в товарній структурі українського експорту складала 9,1 % (до прикладу – в 2022 р. – 9,6 %, в 2021 р. – 9,0 %).

Таким чином переважання експорту над імпортом в 2023 році задовольняли шістнадцять областей – Вінницька, Дніпропетровська, Донецька, Закарпатська, Запорізька, Івано–Франківська, Кіровоградська, Миколаївська, Полтавська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька і Чернігівська [20].

Бачимо, що практично 50% продукції, що виготовляється в Україні експортується, більше всього – до країн ЄС (Угорщина, Німеччина, Польща).

Експорт росте по всіх товарних позиціях машинобудування (рис. 2.7). Найбільшу частку у структурі експорту являють механічні машини і апарати. Протягом останніх семи років об'єми експорту до ЄС підвищилися на 117,7 %. Доцільно, що Євросоюз - це стратегічний торговельний партнер України в галузі машинобудування.



Рис. 2.7. Динаміка експорту продукції машинобудування в країни ЄС, млн дол. США.

Примітка: складено на основі [72].

Тішить те, що в організації товарного експорту України до ЄС підвищується частка машинобудівної продукції високотехнологічного сектору, а саме електричних машин. Головною передумовою зниження їх виробництва в 2020 році стало зменшення ділової активності у цілому через світову пандемію COVID-19.

Експорт до країн ЄС вітчизняної продукції підвищується кожен рік (табл. 2.5), що надає нові можливості для розвитку машинобудівних підприємств. Проведений аналіз мережі експорту машинобудівної продукції в 2015–2022 рр. показав тенденцію збільшення продажів всіх трьох видів продукції у переважній більшості років, котрі досліджуються, це підтверджує існування попиту на європейському ринку на продукцію вироблену в Україні.

Можна зробити висновок, що має передумови для успішного розвитку з точки зору наступного нарощення можливостей українського експорту до ЄС машинобудівний сектор промисловості. Спостерігаємо, що в 2015 р. експорт

машинобудівної продукції до ЄС був дещо менший, аніж в 2022 р. як в вартісному, так й в відносному виразі.

Таблиця 2.5

Структура експорту машинобудівної продукції до країн ЄС, млн дол. США

Товари	Значення по роках								% до попереднього року							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Механічні машини, апарати	299	301	369	403	441	463	542	523	83,9	101	122	109	109	105	117	96,7
Електричні машини та устаткування	114	126	165	213	385	370	551	553	102	111	130	129	181	96	149	100
Залізничні або трамвайні локомотиви	49	49	48	64	89	134	110	102	70,9	98,5	98,1	135	138	150	82,4	92,1

Примітка: складено на основі [72].

Не дивлячись на тарифні квоти та високі технічні бар'єри входу на ринок ЄС, вітчизняним виробникам машин та устаткування випала можливість скористатися плюсами лібералізації взаємної торгівлі з ЄС. Отже, за усіма групами машинобудівної продукції вітчизняний експорт до ЄС зріс. Від моменту підписання Угоди про АСАА, котра окреслює визнання обома сторонами сертифікатів відповідності промислової продукції, є можливості збільшення об'ємів експорту до ЄС усіх товарних груп, що передусім потребує їх державної підтримки та спонукання, переходу на стандарти ЄС [51, с. 84].

Через відсутність взаємного визнання сертифікації з ЄС виникає ще одна додаткова перешкода для експорту, так як товари, вироблені у Україні, підлягають оцінці відповідності стандартам ЄС [53].

Одним із показників важливості будь-якого виробництва в міжнародній торгівлі країни є питома вага експорту його продукції в загальній товарній структурі експорту [62, с. 32]. У нашій державі показники питомої ваги експорту електричних машин і устаткування протягом 2015-2020 років показують чітко виражену зростаючу лінійну тенденцію, а з 2020 – спадну (рис.2.8).

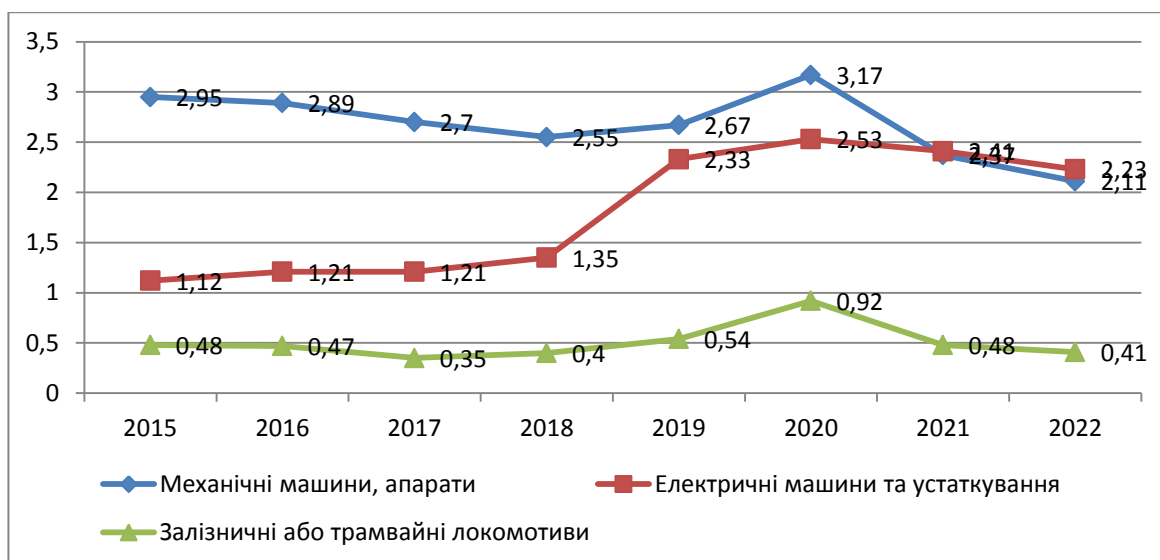


Рис. 2.8. Тренди показників частки продукції машинобудування у загальному обсязі експорту України до країн ЄС, %.

Примітка: складено на основі [72].

Отже, зовнішня торгівля у розрізі головних товарних груп продукції машинобудування залишається хиткою і кардинально залежить від ситуативних коливань попиту, крім того від вигідних контрактів конкретних підприємств. Зниження позицій українських товаровиробників машинобудівної продукції підвищує роль імпорту цієї продукції з значним зменшенням експорту [17, с. 12].

Зниження об'ємів випуску і експорту, поєднуючи зі стрімким зростанням імпорту, погіршенням зовнішньоторгівельного балансу, зменшення капітальних інвестицій і зниженням рівня інноваційності продукції є безпосереднім наслідком системних деструктивних змін в українському машинобудуванні.

Підвищена (зі спрямуванням до збільшення) залежність економіки України від виготовленої продукції машинобудування (як виробничого, так й споживчого призначення) та разом з тим висока експортоорієнтованість машинобудівних виробництв (насамперед тих, котрі працюють за толінговими схемами) є показником того, що машинобудування у Україні передусім спеціалізується на виробництві конкретних деталей і комплектуючих для іноземних компаній та транснаціональних корпорацій, а не на задоволенні потреб внутрішнього ринку в товарах кінцевого споживання. У нашій країні в секторі машинобудування працюють вісімнадцять ТНК, з котрих шістнадцять виготовляють

продукцію виключно для зарубіжних ринків. Під час виробництва автотранспортних засобів, причепів та напівпричепів й інших транспортних засобів частка транснаціональних корпорацій у обсязі проданої продукції складає більше ніж 40% [32, с. 86].

За можливих умов зменшення об'ємів експорту продукції машинобудування до Європейського Союзу усе ж можна зробити припущення, що розвивати європейський ринок для вітчизняних машинобудівних підприємств варто, так як, з однієї сторони, уже є нагромаджений досвід співпраці, а, з іншої сторони, – це призведе до низки позитивних зрушень в сфері, точніше до:

- підвищення об'ємів експорту вітчизняної машинобудівної продукції;
- введення правил внутрішнього ринку ЄС (технічних стандартів, електронної системи державних закупівель, конкуренції тощо);
- а також встановлення нульових ставок ввізного мита на інвестиційні види машинобудівної продукції ЄС, котре призводитиме пришвидшенню технологічної удосконаленості промисловості [11, с. 40].

Близько 38% експорту продукції машинобудування в 2020 році сумарно сконцентровано у Закарпатській (17,79%), Львівській (10,08%) та Запорізькій (10,04%) областях. Проте, Запорізька область поставляє в основному реактори ядерні, котли, машини (78,17% в структурі експорту машинобудування регіону), Закарпатська та Львівська – експортують електричні машини та устаткування (93,54% і 86,89% відповідно). Протягом 2015-2020 років найкращого приросту експорту продукції машинобудування здобули Вінницька (239,83%), Житомирська (106,73%), Івано-Франківська (59,62%), Львівська (29,45%), Одеська (164,48%), Тернопільська (28,05%) та Чернівецька (140,66%) області [62, с. 70]. Робимо висновок, що з наведених областей тільки Одеська область не експортує продукції, виготовленої на базі давальницької сировини, через те, що на її території немає підприємств, котрі займаються толінговими операціями. Експорт машинобудування у інших 6-ти вищезазначених регіонах складається в основному саме з такої продукції. Можна привести приклад, що в Львівській

області питома вага продукції з давальницької сировини у експорті машинобудування складає більше ніж 85%, а Івано-Франківській – більше 75%.

В 2022 році відбулося значне зменшення обсягів експорту практично всіх видів сільськогосподарської техніки, котре є наслідком цілого ряду чинників. Найголовніше, що вплинуло на експорт, то це знищення, пошкодження і перебування під окупацією частини підприємств галузі сільськогосподарського машинобудування через повномасштабне вторгнення РФ на територію нашої держави. Крім того російська агресія спричинила втрату ринків збуту у росії й Білорусі, куди постачалися великі обсяги вітчизняної техніки. Також в наслідок погіршення економічного стану аграрних підприємств у Україні на внутрішньому ринку збільшився попит на вітчизняну техніку, котра є більш дешевою на відміну від імпоротної. Тяжіння до скорочення експорту найбільш негативно відобразився на закордонних поставках тракторів. росія з 2019 року була ключовим імпортером тракторів. Упродовж 2010-2018 років частка експорту українських тракторів до даної країни була 75-97%. Наприклад, в 2017 році до росії експортували 492 одиниці даного виду сільгосптехніки, а це 97,2% від загальних обсягів експорту, а в 2018 році – 200 одиниць (87,3 %), [67].

Висновки до розділу 2

Досліджуючи дане питання, можна зробити висновки, що глобалізаційні процеси в світі призводить до того, що суб'єкти господарювання не можуть вдало розвиватися виключно у межах однієї країни. Через це роль зовнішньоекономічної діяльності та експорту постійно підвищується. Особливо для тих сфер, що складають стратегічний базис розвитку національної економіки, як, наприклад, машинобудування.

Упродовж останнього десятиріччя простежується загальна тенденція перенесення машинобудівних потужностей з Заходу на Схід, а саме, у Китай, Тайвань й інші країни Азії (їх загальна частка у світовому експорті у 2010-2017 рр. підвищилася з 31% до 36%).

Річ у тім, що питомі трудові витрати у Китаї складають у 2 рази нижче, аніж у Японії, у 3 рази нижче, аніж у США, й приблизно у 5 разів нижче, аніж у ЄС.

Бачимо, що об'єми реалізованої продукції машинобудівної промисловості в 2016-2020 рр. зросли на 50,4 %. А найбільша питома вага була у підприємств з виробництва машин та устаткування, не віднесених до інших угруповань. У 2022 році скорочення складало 31,9%.

Не дивлячись на значні об'єми зовнішньої торгівлі, частка вітчизняного експорту у світовій торгівлі протягом останніх років складала тільки 0,05-0,1 %, тоді як у 2010 р. частка України складала 0,16 %.

Відповідно, протягом останніх років ЄС став головним торговим партнером України, однак незадовільною залишається структура товарообігу через перевагу сировинної складової у експорті попри поодинокі успіхи з нарощення складнішого експорту, вбудовування до європейських ланцюгів доданої вартості.

В 2021 р. Україна експортувала до ЄС товарів на суму 26,793 млрд дол. США, що склало 39,36 % від загальної суми (68,072 млрд дол. США) експорту українських товарів.

За результатами складного 2022 року експорт товарів України склав 100 млн тонн на загальну суму 44,1 млрд доларів США, що на 35% менше, ніж у 2021 році.

Світовий досвід доводить, що революційні зміни в сучасній економіці обумовлюються передусім розвитком цифрових технологій, однією з ключових сфер впровадження яких є машинобудування.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ НА ЄВРОПЕЙСЬКИХ РИНКАХ

3.1. Перспективи українського машинобудування під впливом економічної глобалізації

Дивлячись на існування системних проблем в розвитку машинобудування, перед Україною виник ряд додаткових викликів та небезпек, котрі можуть збільшитися у умовах глобальної нестабільності, а саме під впливом російської агресії [32, с. 87]:

1) знищення уже створених ланок високотехнологічного промислового виробництва, зменшення внутрішніх потреб на вітчизняну машинобудівну продукцію, посилення диспропорцій в відтворювальній структурі основного капіталу;

2) значне погіршення цінової кон'юнктури на ввіз комплектуючих і обладнання на світових ринках при одночасному використанні усіх можливостей поставок на ринки країн, котрі були традиційними споживачами української продукції;

3) зменшення світової конкурентоспроможності вітчизняних товарів, як наслідок – ефективності експорту машинобудування при збереженні високої міри ресурсо- і матеріаломісткості більшої кількості виробництва відсутності продуктивних нових рішень і розробок;

4) підвищення залежності від імпорту основних, надзвичайно важливих, високотехнологічних комплектуючих, а саме двигунів;

5) підвищення об'ємів ввозу ужитої машинобудівної продукції проміжного та кінцевого споживання;

6) небезпека поглинання ТНК або банкрутство національних виробничих потужностей машинобудування;

7) наступне зниження капітальних вкладень, обсягів виробництва, новизни продукції, продуктивності праці і зайнятості.

На сьогодні основним драйвером технологічної удосконаленості й ускладнення світового виробничого сектору є інтеграція цифрових і інформаційно-комунікаційних технологій у промисловість, що створюють підґрунтя для світового тренду «Індустрії 4.0», котра здобула зародження у промисловості Німеччини. Отже, «Індустрія 4.0» – це новітній щабель організації усього етапу створення вартості продукції, де додаткова цінність здобувається завдяки вертикальній (етапи створення вартості – починаючи від ідеї, розробки дизайну, постачання, виробництва, логістики, і закінчуючи післяпродажного обслуговування) та горизонтальної (між компаніями-контрагентами – можна привести приклад - постачальник сировини чи комплектуючих, виробник та клієнт). Відповідно до даних Асоціації підприємств промислової автоматизації України (АППАУ), котра є засновником руху «Індустрія 4.0 у Україні», вітчизняне машинобудування дещо відстає від розвинутих країн та сусідів в застосуванні то-тожних технологій, та знаходиться тільки у початковій фазі [46, с. 46]. Зрештою, імплементація Індустрії 4.0 для нашої держави – це глобальний виклик, котрий вимагає втілення нових важливих підходів до створення конкурентоспроможної промисловості, важливою частиною котрої є машинобудування.

Важливість машинобудування у Україні визначається насамперед міжнародним визнанням вітчизняної продукції, крім того наявною системою підготовки кваліфікованих кадрів.

Надзвичайної уваги зі сторони держави вимагають сфери машинобудування, котрі гарантуватимуть синергетичний ефект у процесі відновлення України у післявоєнний період.

1) виготовлення військової і спеціальної техніки, засобів захисту для покращення оборонної здатності України (враховуючи також співпрацю зі світовими виробниками);

2) машинобудування транспортних засобів для пришвидшення відновлення інфраструктури; налагодження логістики, враховуючи основні проблеми

(поновлення парку вагонів, зокрема, вагони-зерновози у відповідності з нормами ЄС, вантажівок, контейнери та ін). Європейські підприємства, а саме підприємства з виробництва авто і запчастин, котрі припинили свої діяльність і виробництво на ринку рф, можуть відновити свою роботу на території України за умови вигідного розташування і відновлення експорту й імпорту.

3) виробництво сільськогосподарської техніки для забезпечення внутрішніх потреб АПК країни, враховуючі існуючі і перспективні технології виробництва сільськогосподарської продукції і надання доступу до новітнього обладнання для вітчизняних виробників сільгосптехніки (трактори, бурякозбиральні комбайни, комбайни зернозбиральні, обприскувачі тракторні, машини для очищення, сортування і калібрування);

4) дуже важливе енергомашинобудування для будь-яких сфер енергетики (обладнання для виробництва електроенергії з відновлюваних джерел енергії, використання відновлюваних джерел енергії в галузі теплопостачання в житловому й побутовому секторах, мало- і середньо- енергомістких промислових процесах). Це прискорить вирішення питань підвищення енергетичної стабільності, а саме декарбонізації, екологізації й збільшення енергоефективності економіки, важливість котрих зафіксована у “European Green Deal” та “EU strategy on energy system integration”;

5) створення вигідних умов для вдалого функціонування «кровоносної системи» економіки нашої держави – кабельно-провідникової галузі, продукція котрої має дуже важливе місце у енергозабезпеченні усіх віх економіки і має високу частку доданої вартості. Для цього важливим є вирішення наступних завдань як створення новітніх ланок доданої вартості економіки замкненого циклу, знизивши об'єми відходів від виробництва і споживання кабельно-провідникової продукції і забезпечити розумне, економічно вигідне ресурсоспоживання в виробництві кабельно-провідникової продукції, прийняти питання стосовно її утилізації [19];

6) модернізація бізнес-середовища стосовно виробництва продукції і послуг, притаманних для вивозу за кордон. Підприємства вимагають вигідного біз-

нес-середовища, для того, щоб мати можливість оформити правильну пропозицію. Це породжує значні виклики в першу чергу для держави, а згодом й для підприємств. Беручи до уваги те, що цілком є виробництво продукції, котра може бути конкурентоспроможною на світових ринках, дані виклики стають ще більш гострими. Дана стратегічна мета стосується обмежень, котрі зараз мають вплив на створення нормальної відповідної пропозиції на продукцію машинобудування, яка може бути конкурентоспроможною на світовому рівні. Для забезпечення довгострокового розвитку сектору, наголос робиться на формуванні відповідних умов для розвитку підприємництва і новизни в середньостроковій перспективі. Вигідне бізнес-середовище робить більш легкою діяльність підприємців і інвесторів, покращує конкурентоспроможність компаній і зменшує вартість ведення бізнесу у країні. Надважливо аби конкуренція відбувалася водночас з загальним соціально-економічним розвитком. Як бачимо це спонукає тому, що зиски від зростання, обумовленого експортом, доходять до усього населення, передусім до молоді і найбільш вразливих верств населення [25].

Без перебільшення можна стверджувати, що енергетична сфера має провідну роль в розбудові економіки будь-якої країни. Як вже вище зазначалося, через широкомасштабну воєнну агресією російської федерації проти України виник перерозподіл світового енергетичного ринку і зміни в структурі енергетики країн ЄС. Через це надзвичайно важливо, щоб Україна уже тепер склала бачення свого місця в новітньому світовому енергетичному устрої та доклала усіх сил, щоб це місце було гідним та по максимуму відповідало потребам країни. Першочерговим етапом на даному шляху, напевне, може бути повний перегляд Енергетичної стратегії України з наміром забезпечення у теперішніх умовах постійного, збалансованого розвитку усіх частин вітчизняної енергетичної галузі — сукупність з різноманітних джерел енергії, комунальної енергетики, добувної промисловості, крім того покращення законодавчої бази і регуляторної політики у енергетичній сфері [65, с. 36].

Крім виключно торгівельних можливостей, вітчизняні машинобудівники мають можливості проникнути у поглиблені ланки доданої вартості методом

залучення іноземних виробництв. Беручи до уваги досить високу кваліфікацію вітчизняних виробників і їх дещо замалий рівень оплати праці (у даний час середньомісячна заробітна плата по промисловості становить 390\$), аутсорсинг виробництва глобальних корпорацій у нашій державі виглядає як перспектива. Проте її використання більшою мірою залежить від ряду заходів, а саме: захист прав власності, враховуючи інтелектуальних; безмитне імпортування обладнання, яке застосовується для виробництва; фінансування і субсидювання відсоткових ставок по кредитах; урядові гарантії інвесторам; формування сталих умов для купівлі іноземної валюти та ін. Нарощення спрямувань глобальної стандартизації містить у собі великі можливості для України, котра мусить використати факт наявності угоди про зону вільної торгівлі з країнами ЄС (DCFTA), пунктом котрої є важливість оцінки відповідності і прийнятність промислової продукції [46, с. 11]. В разі підписання угоди АСАА, вітчизняні компанії дуже покращать власні позиції на світовому ринку завдяки спрощенню процедури проведення сертифікації відповідності.

Наступна ситуація полягає у тому, що відхід від сировинної моделі розвитку під час відбудови економіки України потребує системних дій держави стосовно створення якісно нової структури промисловості з підвищенням частки машинобудування.

Проаналізувавши вищесказане, можна зробити висновок, що одним з діючих інструментів реструктуризації промисловості і нарощування її доданої вартості в міжнародній практиці залишається державна підтримка основних важливих галузей, ключових технологій та забезпечення економіки критичною сировиною і матеріалами для їхнього розвитку [83].

Зрештою, селективна підтримка основних важливих для національної економіки і безпеки видів економічної діяльності широко використовується промислово розвиненими країнами, починаючи ще з середини ХХ ст., примітно, що у основному стосовно вузького кола високотехнологічних сфер – виробництв напівпровідників, мікроелектроніки, біотехнологій, аерокосмічних технологій та ін. [88].

Отже, визначення основних галузей і їх поступова підтримка стали істотною запорукою «економічного дива» країн – «азійських тигрів». А саме, Тайвань затвердив дані критерії визначення головних галузей: розгалужені зв'язки з іншими галузями економіки, високий ринковий потенціал, технологічна інтенсивність, високий рівень доданої вартості, низька енергоємність, екологічність [84].

В США Планом стійкості ланцюгів постачання (Supply Chain Resilience Plan) адміністрації президента Дж. Байдена [89] визначені пріоритетні зусилля стосовно державної підтримки індустрій напівпровідників, акумуляторів великої ємності, критичних мінералів і матеріалів, фармацевтики і активних фармацевтичних інгредієнтів.

Зробивши аналіз вищевикладеного бачимо, що потрібна розробка та впровадження продуктивних інструментів з підтримки вітчизняної машинобудівної промисловості для їх впровадження до вищих ланок ланцюгів доданої вартості. Через це найголовнішим завданнями для відбудови галузі мусить стати [40, с. 12]:

- прибрати перешкоди для входження промислових підприємств до індустриальних парків. Йдеться про визначені зміни до норм регулювання даних утворень, точніше внесення змін до Стратегії розвитку індустриальних парків до 2030 року [64], і до Постанови «Про затвердження Порядку тимчасового приєднання електроустановок до системи розподілу у період дії в Україні воєнного стану» стосовно підвищення відповідальності органів місцевого самоврядування за створення перешкод при виділенні меж земельної ділянки і прогнозованої точки приєднання (для нових об'єктів), обрахунку оплати за послуги приєднання до електромереж і дотримання строків підключення. Це спонукатиме об'єднання прагнень для подальшого просування загальних інтересів на усіх рівнях державної влади та місцевого самоврядування і створенню якісних стандартів роботи індустриальних парків;

- налагодження продуктивної домовленості між державними і місцевими органами влади, національними виробниками і науково-освітніми установами,

крім того безпосереднього співробітництва з європейськими і міжнародними кластерами;

- покращення системи державного замовлення і закупівель методом створення головного планування закупівель; зниження контрольних й регулюючих функцій держави, лібералізація інвестицій, враховуючи інформаційну і економічну безпеку держави. У даний час головним інвестором виступатиме держава, тому необхідно у найкоротші терміни переглянути саме принципи державного замовлення та направити їх в визначені галузі. В сфері машинобудування (в той час, коли внутрішній попит майже відсутній, а експорт – має ряд перешкод) треба надзвичайно стрімко задіяти державне замовлення для постачальників, котрі у змозі виконувати замовлення для оборони. Прекрасним прикладом буде те, що деякі виробники одягу і взуття на власний розсуд почали виготовляти продукцію для потреб ЗСУ і ТРО, проте підтримувати виробництво за допомогою коштів волонтерів і зберегти працівників буде майже неможливо. Деякі ризики з цієї точки зору становлять прагнення США відновити програму «ленд-лізу» для України. Незважаючи на її незаперечну користь для оперативного забезпечення ЗСУ в умовах війни, необхідно якнайбільше навантажити вітчизняного виробника [78];

- доопрацювання законодавства стосовно сприяння інноваційної діяльності у галузі впровадження Індустрії 4.0;

- створення режиму гарантій з боку держави для іноземних інвесторів; сприяння економічній стійкості через надання грантів для розвитку малого і середнього бізнесу;

- інтеграція до сектору підприємницького капіталу через спрощення регуляторних вимог, невеликої кількості перевірок, пільгового кредитування чи будь-яких інших способів фінансування, враховуючи фінансування на купівлю обладнання для резервного електропостачання;

- актуальність, консолідація й схвалення у відповідності з європейською практикою чинних державних і галузевих стратегічних документів, враховуючи воєнну ситуацію і беручи до уваги національні інтереси, а саме Плану заходів з

післявоєнного відновлення і розвитку України Національної ради з відновлення України від наслідків війни відповідно до Указу Президента від 21 квітня 2022 року № 266/2022 р. тощо [40, с. 12].

Досить важливо, щоб машинобудівні підприємства були забезпечені замовленнями, а також можуть негайно розпочати виробництво продукції, відсутність котрої відчуває економіка через війну (вагони, броньовані авто, вантажівки, сільгосптехніка та ін.). Так як ліквідність банківської системи достатня, то можна розширювати програми доступних кредитів та державних гарантій на визначені завдання. Для головних підприємств важкого машинобудування і наукоємних виробництв, роботу котрих під час дії воєнного стану поновити немає можливості треба забезпечити виплатою хоча б частиною зарплати основним фахівцям. Якщо ж це приватні підприємства, то це може бути здійснено шляхом докапіталізації за спрощеною процедурою (мається на увазі, у обмін на частку в капіталі). Це повинно було б спонукати акціонерів даних підприємств по можливості також брати безпосередню участь в їх порятунку за рахунок власних коштів, і не перекладати увесь тягар збереження свого бізнесу на державу [78].

3.2. Перспективи експорту продукції українського машинобудування

Цілі державного регулювання в сфері експортної діяльності в нашій державі [42, с. 13]:

- здобуття балансу розвитку економіки методом протекції внутрішнього ринку України і опанування нових ринків зовнішньої торгівлі;
- спонукання до структурних змін в економіці;
- допомагати з залученням національної економіки до процесів міжнародного розподілу праці;
- використовувати досвід країн з розвинутою сферою експортної діяльності.

Визначено головні зони впливу держави щодо заохочення до експорту продукції машинобудівної промисловості [46, с. 13]:

- надання оцінки відповідності продукції стандартам і регламентам країн-імпортерів;
- заохочення новітньої діяльності й інтеграція інструментів Індустрії 4.0;
- тарифний контроль імпорту;
- вдосконалення інституційної інфраструктури допомоги експорту;
- фінансова допомога експорту, кредити і страхування операцій, пов'язаних з експортом;
- політика держави у сфері міжнародного сприйняття України як постачальника продукції машинобудівної промисловості;
- кадрова політика експорту;
- надання інформації експортерам стосовно програм підтримки експорту;
- промислова політика сприянню виробництва машинобудівної продукції у нашій державі, а саме тарифна.

Надзвичайно важлива система загальної допомоги переробної промисловості з огляду розвитку експорту. Звідси робимо висновок, що чим складніший виріб, тим більше перешкод з його експортом. Зрештою, особливо це має відношення до продукції машинобудування для котрої необхідно проводити сервіс і ремонт по гарантії. Враховуючи теперішню ситуацію, це дуже складно зробити, адже є труднощі з перетином кордону. У разі якщо експортувати турбину за кордон або самохідний оприскувач, то не буде можливості відправити туди людей, котрі будуть здійснювати сервіс, а для даної складної техніки - це дуже актуальне питання [31].

Проаналізувавши досвід США, бачимо, що дана країна досить довгий час була економічно закритою, це пов'язано з багатосекторним внутрішнім ринком та великими запасами сировини. Даний період характеризувався обмеженням імпорту готової торгівельної продукції з одночасним наданням значних привілеїв суб'єктам господарювання, котрі здійснювали імпорт енергетичної сиро-

вини. Разом з тим велась політика розширення експорту. Згодом, приблизно у 80–90-х рр. XX ст., у зовнішньоекономічній політиці США відбулися суттєві зміни, передусім, було створено рівновекторну систему зовнішньоекономічних зв'язків [4].

Отже, з-поміж зовнішніх перешкод реалізації експорту найбільш істотним машинобудівний сектор вважає [46, с. 12]:

- нестача зі сторони держави фінансових інструментів допомоги, висока ціна кредитів на експортні операції;
- низька зовнішня інституційна інфраструктура підтримки експорту;
- тривала по часу процедура і висока ціна на отримання сертифікатів відповідності;
- від'ємний образ України і українських компаній за кордоном.

Немаловажним інструментом просування та розвитку вітчизняного експорту більш технологічної продукції є укладання Угоди про оцінку відповідності та прийнятність промислової продукції (Agreement on Conformity Assessment and Acceptance of Industrial Products, АСАА, «промисловий безвіз»), котра за-вбачує спільне визнання оцінки відповідності продукції між ЄС і Україною. Дана угода визначає, що АСАА розповсюдиться на 27 секторів, в основному, машинобудування (спочатку на три – низьковольтне обладнання, електромагнітну сумісність та машини) [68].

Глобальними внутрішніми перешкодами для здійснення експорту є:

- обмеженість фінансових ресурсів для початкової стадії експорту і його розвитку, мається на увазі, що мало інвестицій у зовнішньоекономічну діяльність;
- мало коштів на науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи, що породжує низький рівень інноваційності товарів, які виготовляються, звідси і низька конкурентоздатність продукції на зовнішніх ринках [46].

Низьке фінансування доволі часто зазначається з-поміж головних бар'єрів для розвитку експорту. Адже фінансування треба для закупівлі основ-

них засобів, а також для розширення оборотних коштів для виконання нових замовлень. Також бар'єром слід вважати високу вартість кредитів і обмежений термін, на котрий вони надаються. Нестача робочої сили займає друге місце в низці викликів. Проблема з браком як висококваліфікованих, так й некваліфікованих робітників. Підставою цього є трудова міграція, існування великих трудовітських підприємств та відсутність припливу робочої сили з місцевих професійно–технічних закладів та закладів вищої освіти. Великий негативний вплив також має відсутність державної підтримки, і ця проблема займає третє місце. Промисловість зазнала найбільших збитків через втрату російського ринку, на котрий припадало більше ніж 60% продажів до 2014 року. Власне кажучи, доступ до європейського ринку залишається обмеженим через вимоги до сертифікації продукції, а також за відсутності місцевих сертифікаційних лабораторій, акредитованих відповідно до стандартів ЄС, крім того присутня висока конкуренція у європейських країнах. Зрештою, підприємства висловлюють невдоволення на відсутність публічних закупівель, а саме, в секторі оборони, непрозорі тендери і нестача механізму державної підтримки для зменшення витрат на фінансування, точніше, через програми лізингу для закупівлі продукції [25].

Отже, найбільші можливості для вітчизняних експортерів знаходяться у тих галузях, де Україна має виробничі можливості, питома вага українського експорту є невеликою, а темпи росту світової торгівлі найвищі. Власне кажучи, до таких секторів відносяться «повітряні та космічні літальні апарати, супутнє устаткування (темп приросту світової торгівлі 7%, частка України – 0,1%), електричне та електронне устаткування для автотранспортних засобів (темп приросту світової торгівлі 6%, частка України – 2%), обладнання зв'язку (темп приросту світової торгівлі 5%, частка України – 0,04%), машини та устаткування для сільського і лісового господарства (темп приросту світової торгівлі 3,6%, частка України – 0,18%). Великі перспективи для вітчизняних виробників машинобудівної продукції знаходяться у розбудові торговельного співробітництва з Європейським Союзом. Дійсно, щороку імпорт товарів машинобудування Європейським Союзом дорівнює близько 2 трлн. дол. Та наближеність україн-

ських виробництв до цих ринків збуту формує підґрунтя для інтеграції вітчизняних підприємств у виробничі ланцюги разом з європейськими країнами» [46, с. 11]. Не дивлячись на істотну віддаленість, перспективними є також азійські ринки збуту, об'єм імпорту котрих – приблизно 2 трлн дол., водночас кожного року темпи росту становлять 3,7%.

Таким чином підтримка експортерів має бути направлена на три блоки завдань [14]:

1. розв'язання проблемних питань, які пов'язані з логістикою. Першочергова термінова задача спрямована на підтримку експортерів – це розширення наземних пунктів пропуску через державний кордон України. Присутня необхідність в відкритті нових автомобільних і залізничних переходів. Що ж стосується сфери ж/д перевезень, то виняткова увага – на збільшенні потужностей перестановки вантажних вагонів з широкої на європейську колію;
2. підвищення зусиль стосовно просування експорту, стимулювання до експорту, допомога по включенню українських виробників у глобальні ланцюги створення доданої вартості, враховуючи страхування, фінансування експортних контрактів, надання додаткових послуг через Офіс з розвитку підприємництва і експорту, дипломатичні, торгівельні місії та ТПП;
3. допомога саме виробничій діяльності експортерів – збільшення виробництва продукції, котра може експортуватись, поглиблення її переробки (звісно, що це завдання на майбутнє, однак й до нього треба бути підготовленим).

Ініціатором проекту Export Booster є Міністерство економіки України, для посилення можливостей виробників продукції машинобудування і харчопрому на зовнішніх ринках і прагнення до зростання експорту з України товарів з високою доданою вартістю. Наразі в пулі пілотної частини проекту Export Booster користуються підтримкою більше ніж 40 компаній з двох секторів: машинобудування та харчової промисловості. В центрі проекту – продукти з високою доданою вартістю, котра може бути, як у результаті переробки, так, зре-

штою, і за рахунок зміни каналів реалізації, як приклад вихід на безпосереднє постачання до ритейлу. Беручи до уваги логістичні проблеми, які виникли у результаті повномасштабної війни, власне експорт продуктів з високою доданою вартістю може бути каталізатором розвитку. У сфері машинобудування 9 вітчизняних виробників у даний час проходять умовний дьюділ у компанії Robert Bosch, у разі позитивних результатів дані виробники можуть бути додані до бази постачальників компанії. Дана співпраця - це великий плюс для компаній: по-перше - це потужний замовник, по-друге виробники можуть переосмислити, переоцінити власний продукт, крім того виробничі процеси, підходи до маркетингу в продажів, відкрити обрії можливостей та почати працювати над деякими змінами задля наступного експортного успіху [43].

Висновки до розділу 3

Головними напрямками попередніх років у пропозиції машинобудівної продукції на міжнародному ринку були глобалізація ролі країн, котрі розвиваються; розширення ланцюгів доданої вартості; сервісифікація виробництва; масштабна стандартизація при виробництві машинобудівної продукції. Тому керуючись галузевими тенденціями, включаючи Індустрію 4.0, машинобудівні компанії зараз жваво змінюють власні виробничі процеси, застосовуючи ключові технології Індустрії 4.0 для збільшення рівня автоматизації, підключення і аналізу великих даних, потрібних для вигідного заводського середовища. В межах сприяння експорту машинобудівної продукції виділено головні спрямування державного втручання, а саме надання оцінки відповідності продукції стандартам та правилам країни-імпортера; сприяння новітній діяльності і інтеграція засобів Індустрії 4.0; імпортерне тарифне регулювання; розбудова інституційної інфраструктури підтримки експорту; фінансова підтримка експорту, надання кредитів і страхівка експортного бізнесу; національна політика стосовно України як експортера продукції машинобудування на світовому рівні; експорт кадрової підтримки; надання інформації експортерам стосовно програм підтримки експорту.

ВИСНОВКИ

Вивчивши дане питання, можна зробити висновки, що державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності віщує створення конкретних умов і механізмів для продуктивного розвитку співпраці суб'єктів господарювання, котре вимагає сполуки власне законодавчого впливу на експортно-імпорتنу діяльність підприємств і економічних впливів, таких як податки, мита та ін.). Фундаментом регулювання зовнішньоекономічної діяльності є низка економічних і неекономічних засобів впливу на систему зовнішньоекономічних відносин.

Новітня економічна наука показує вагомі плюси участі країни у міжнародному поділі праці, що нерозривно зв'язано з застосуванням експортного потенціалу, котрий власне відіграє роль балансуючого чинника виробництва. Адже для кожної країни важливо, щоб її підприємства безперервно нагромаджували експортний потенціал, достойно представляючи її на зовнішніх ринках. Звідси можна зробити висновок, що однією з передумов входження нашої держави в світовий економічний простір є оцінка експортного потенціалу. Отже, світовий досвід засвідчує, що експорт продукції машинобудування слугує завоюванню ведучих позицій на міжнародних ринках. Експортний потенціал держави безпосередньо залежить від такої важливої галузі, як машинобудування. Безсумнівно поглиблене вивчення даного питання, а саме формування і розвитку експортного потенціалу підприємств машинобудівної галузі має виняткове значення.

Зрештою, машинобудування, не дивлячись на суттєве зменшення виробництва упродовж попередніх 10 років, залишається лідируючою галуззю серед інших галузей промисловості України. Це залишається можливим за рахунок інших секторів економіки, попитом населенням країни на продукти промисловості (техніка, обладнання, інструменти), транспортні засоби, товарів для дому (автомобілі, пральні машини, холодильники та ін.). Досягнення галузі машинобудування в основному визначають стан економіки України в цілому. Як ба-

чимо, виробничий потенціал цієї сфери в даний час реалізовано не у повному обсязі через загрозливі виклики, пов'язані з наслідками військового часу. Це безповоротні збитки промислового потенціалу, котрі охоплюють приблизно 30%, знищення виробничих потужностей та транспортної логістики, втрата доступу до ресурсів (сировинних й людських), труднощі у веденні господарської діяльності у зв'язку з перебоями енергопостачання і комунікаціями. У даний час вітчизняне машинобудування перебуває у умовах невизначеності під час війни, можливості його відбудови потребують створення візій майбутнього розвитку і важливого планування з огляду на європейські принципи зеленої економіки і цифрового переходу.

Важливість підтримки воєнно-промислового комплексу на відповідному рівні є грандіозним поштовхом для розбудови високотехнологічного виробництва, створення новітніх технологій і інноваційних матеріалів, розвитку науки, освіти, зв'язку, інформаційних і комунікаційних технологій.

У даній роботі проаналізовано темпи об'ємів реалізації машинобудівної продукції України. Протягом 2013–2021 рр. машинобудівна галузь втратила 35% випуску до рівня 2000 р. Більше усього (на 70–80%) зменшилося виробництво автотранспортних засобів, сільськогосподарської техніки, машин і устаткування для будівництва, електронної апаратури побутового призначення й радіологічного, електромедичного та електротерапевтичного устаткування, це дуже погіршило ситуацію з наданням допомоги хворим людям в час пандемії COVID-19.

У 2022-2023 роках переважна кількість проблем – це наслідки війни. Передусім, це зменшення внутрішнього споживання у Україні, котре сприяло зменшеному випуску продукції підприємствами, яке було спрямовано в основному на внутрішній ринок. Згідно даних в 2022 році він знизився на 31,9%. Темп розвитку машинобудування у нашій державі є нестабільним: у 2016-2018 рр. він підвищився, в 2019-2020 рр. – зменшився, натомість в 2020 р. дана від'ємна тенденція поглибилася.

В 2020 році тільки чотири регіони з шістнадцяти, як це було в 2016 році, досягли збільшення виробництва продукції машинобудування, до таких відносяться регіони: Київська, Кіровоградська, Івано-Франківська і Рівненська області.

Зроблено аналіз кількості зайнятих працівників на підприємствах машинобудування в Україні. Звичайно, сфера машинобудування є стратегічно важливою для соціально-економічного розвитку, тому що у ній сконцентрована велика кількість робочих місць з досить високою оплатою праці. Зокрема, в 2022 р. на підприємствах машинобудування у середньому кількість працівників була 247,8 тис. осіб.

Аналізуючи темпи зміни експорту товарів між Україною і Європейським Союзом, бачимо, що з 2014 р. відбувається зниження експортних операцій.

Зроблено аналіз експорту послуг. У 2022 р. об'єм експорту вітчизняних послуг складав 16618 млн дол., а у країни ЄС – 6519 млн дол.

Надано пріоритетну оцінку регіонам світу для вітчизняного експорту. Наступна ситуація така - регіонами з найвигіднішими умовами для експорту усієї продукції з нашої держави є ЄС та Західна Європа, крім того Східна Азія. Стосовно ринку країн ЄС та Західної Європи, то його сукупний експортний потенціал для України складає приблизно в 31 млрд дол.

Зроблено аналіз товарної структури експорту до країн ЄС. Станом на 2021 рік найбільші статті – це чорні метали (20,3 %) і руди, шлак й золу (11,2 %), на котрі припадало приблизно третини продажів в даному спрямуванні. Крім того електричні машини (9,6%), жири і масла (8,8%), зернові культури (7,2%). Як бачимо у 2022 році товарна структура зазнала різких змін – тому найбільшими категоріями вітчизняного експорту стали зернові культури – 16,8%; жири і олії – 11,0%; насіння та плоди олійних рослин – 10,4%; чорні метали – 10,0%; руди, шлаки – 8,5%; електричні машини – 8,3%; деревина та вироби з деревини – 5,8%; енергетичні матеріали – 3,3%.

Зроблено аналіз вивозу продукції машинобудування у країни ЄС протягом 2015-2022 років. Як видно, експорт підвищувався по всіх товарних позиціях.

ях машинобудування, це доводить, що є інтерес на вітчизняну продукцію ринку Європи.

Відчутним показником важливості будь-якого виробництва в зовнішній торгівлі країни є відсоток експорту його продукції в загальній товарній структурі експорту. У Україні ці показники щодо експорту електричних машин і устаткування в період з 2015 по 2020 років показують чітко виражену зростаючу лінійну тенденцію, однак з 2020 року – спадну.

У даній роботі визначено перспективи вітчизняного машинобудування під дією економічної глобалізації і можливості експорту продукції нашого машинобудування. Зрештою, відхід від сировинної моделі розвитку у час відбудови економіки України вимагає системних дій держави стосовно створення якісної новітньої структури промисловості і збільшення частки машинобудування. Звідси виходить, що згідно зі світовою практикою одним із продуктивних інструментів коригування структури промисловості і збільшення доданої вартості залишається підтримка державою основних галузей та ключових технологій, забезпечення важливими сировинними ресурсами для розвитку економіки.

Найперспективніші сфери для вітчизняних експортерів ті, де наша країна має виробничі потужності, частка України у експорті котрих незначна, але динаміка зростання світової торгівлі найвища. Серед них: «Літаки і космічні апарати, супутнє обладнання», «Електричне і електронне обладнання для автомобілів», «Техніка зв'язку», «Сільськогосподарські і лісгосподарські машини й обладнання».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аль-Оста Салім Абдуль-Азіз. Трикомпонентна модель експортної діяльності підприємства. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2015. № 1. С. 213-220.
2. Бабець І. Г. Напрями зниження загроз зовнішньоторговельній безпеці регіонів України. *Регіональна економіка*. 2023. №2. С. 50-59.
3. Бабірлі У. Х., Павленко О. П. Сутність експортного потенціалу підприємства. *Ефективна економіка*. 2017. № 3. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5503> (дата звернення: 22.08.2023).
4. Біла Є.С., Стасюк Н.М. Світовий досвід державного регулювання підприємництва. *Проблеми економіки*. 2014. № 1. С. 26–30.
5. Бондар В. Ю. Аналіз позицій українських підприємств у світовому експорті машинобудівної продукції. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 3. С.58-61.
6. Бондар Ю. А., Легінькова Н. І., Фабрика І. В. Експортний потенціал підприємства: сутність, принципи формування та умови максимізації. *Вісник післядипломної освіти. Серія «Соціальні та поведінкові науки»*. 2021. Вип. 16 (45). С. 125-140.
7. Бондарева Т. І., Осадчук А. І. Оцінка ефективності експортної діяльності підприємства. *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики*. 2011. №3 (15). С. 91–104.
8. Бюлетень стану торговельних відносин між Україною та ЄС у 2022 році. Міністерство економіки України. URL : <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=5db05993-288d-4981-9f26-f0f6efe586e2&title=BiuletенStanuTorgovelnikhVidnosinMizhUkrainoiuTasU2022-Rotsi> (дата звернення: 09.12.2023).
9. Ващенко А. А. Тенденції функціонування та пріоритетні напрями розвитку машинобудування в Україні. *Економічний вісник*. 2014. №3. С. 49-55.

10. Вінокуров Я. ЄС скасує всі торговельні обмеження для України. Хто від цього може виграти? Економічна правда. 2022. URL : <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/05/2/686503/> (дата звернення: 08.12.2023).
11. Вітюк А. В., Кепко В. М., Жавела К. Експорт продукції машинобудування до країн Європейського Союзу. Бізнес Інформ. 2019. № 3. С. 37-43.
12. Герасимчук В. Г., Липисієнко А. П. Світові тенденції розвитку машинобудування. *Ефективна економіка*. 2018. № 5. URL : http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/5_2018/4.pdf (дата звернення: 07.09.2023).
13. Герасимчук В. Г., Липисієнко А. П. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Випуск 19, частина 1. С. 75-79.
14. Гетманцев Д. До питання про підтримку вітчизняного експорту у війну. *Інтерфакс - Україна*. 2022. URL : <https://interfax.com.ua/news/blog/857655.html> (дата звернення: 06.12.2023).
15. Гілецький Й. Р. Географія : довідник / Й. Р. Гілецький, Р. Р. Сливка, М. М. Богович. – Харків : Ранок : Веста, 2009. 480 с.
16. Головний ринок. Як розвивається і зростає український експорт в ЄС. *Forbes*. URL : <https://forbes.ua/company/golovniy-rinok-yak-rozvivaetsya-i-zrostaе-ukrainskiy-eksport-v-es-02032023-12061> (дата звернення: 05.12.2023).
17. Гуков Я. Проблеми вітчизняного сільгоспмашинобудування та шляхи їх вирішення – думка науковця. *Техніка АПК*. 2006. № 5. С. 12.
18. Данілішин Б. Євроінтеграція: економічна доцільність та історичний вибір. *Економічна правда*. 2013. URL : <http://www.epravda.com.ua/rus/publications/2013/08/8/388884> (дата звернення: 04.12.2023).
19. Дейнеко Л. Стан та перспективи розвитку переробної промисловості України. Презентація. ДУ «Інститут економіки та прогнозування національної академії наук України». 27 вересня 2023 р. URL : <http://ief.org.ua/wp->

<content/uploads/2023/10/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F.pdf> (дата звернення: 03.12.2023).

20. Державна служба статистики України. URL : <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 24.10.2023).

21. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами за країнами світу. *Державна служба статистики України*. URL : https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/zd/din_rik/din_u/dei_posl07.htm (дата звернення: 04.12.2023).

22. Довгань Л. Є., Сімченко Н. О. Сучасні аспекти сталого розвитку машинобудівних підприємств. *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики*. 2008. № 3. С. 71–83.

23. Економічна енциклопедія: у трьох томах. / відповід. ред. С.В. Мочерний. – Київ.: Видавничий центр «Академія», 2002. Т. 3. 952 с.

24. Експорт України у 2022 році: головні тенденції, сектори та регіони. *Дія. Бізнес. Експортний напрям*. URL : <https://export.gov.ua/news/4570-eksport-ukraini-u-2022-rotsi-golovni-tendentsii-sektori-ta-regioni> (дата звернення: 03.12.2023).

Експортна стратегія для сектору машинобудування. 2019-2023. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. URL : <https://www.me.gov.ua/Documents/> (дата звернення: 02.12.2023).

26. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність». *Відомості Верховної Ради України*. 2013. №2.

27. Законодавче регулювання експортних операцій в Україні. *Державна підтримка українського експорту*. URL : http://ukrexport.gov.ua/ukr/zakon_v_sferi_zed/UKR/4876.html (дата звернення: 29.11.2023).

28. Захарчук І. Ю. Експортний потенціал машинобудівних підприємств. *Ефективна економіка*. 2013. № 5. URL :

- <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2057> (дата звернення: 30.11.2023).
29. Зінь Е.А. Основи зовнішньоекономічної діяльності: підручник. К. : Кондор. 2009. 432 с.
 30. Зовнішня торгівля України товарами у 2022 році. Експрес-випуск. *Державна служба статистики України*. URL : <https://ukrstat.gov.ua/express/expr2023/02/04.pdf> (дата звернення: 03.12.2023).
 31. Іллічов Р. Українська промисловість показала фантастичний запас міцності. *Федерація роботодавців України*. 2023. URL : <https://fru.ua/ua/media-center/blog/illichov/ukrajinska-promislovist-tsogo-roku-mozhe-zbilshiti-obsyagi-na-100-mlrd-grn> (дата звернення: 01.12.2023).
 32. Іщук С. О. Проблеми розвитку машинобудування в Україні. Підприємництво, торгівля та біржова діяльність. 2022. № 2. С. 81-89.
 33. Іщук С. О. Регіональні тренди розвитку машинобудування в Україні: статистична оцінка. *Статистика України*. 2021. № 3. С. 12-20.
 34. Кальна Т. А. Конкурентоспроможність продукції машинобудівного комплексу України в експортно-імпортних операціях. *Економічний аналіз*. 2016. Том 25. № 1. С. 29-36.
 35. Коблянська О. І. Сучасний стан проведення експортно-імпортних операцій в Україні. *Облік і фінанси АПК*. 2006. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasniy-stan-provedennya-eksportnoimportnih-operaciy-v-ukraini.html> (дата звернення: 28.11.2023).
 36. Козак Ю. Г. Міжнародна економіка: в питаннях та відповідях : підруч. – К.: Центр учбової літератури, 2017. 228 с.
 37. Козик В. В. Трансформаційні аспекти експортно-імпортової діяльності України. *Спеціальний випуск наукового вісника Ужгородського Національного університету. Серія Економіка. Збірник статей Міжнародної НПК «Вплив маркетингу на підвищення ефективності транскордонного співробітництва з країнами-членами ЄС»*. 2007. Вип. 23. С. 287-292.

38. Кузьмін О. Є., Георгіаді Н. Г. Стратегія зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *Економічні та гуманітарні проблеми розвитку у III тисячолітті* : зб. наук. пр. / Рівнен. екон.-гуманіт. ін-т. – Рівне : Тетіс. 2000. С. 76-78.
39. Кулішов В. В. Дослідження сучасної світової глобалізації в економічних процесах. *Вища школа*. 2011. № 9. С. 85-88.
40. Кушніренко О. М., Гахович Н. Г. Стратегічні напрями повоєнного відновлення машинобудування в Україні. *Економічний вісник університету*. 2023. Випуск № 56. С. 5-15.
41. Лаврів І. М. Теоретичні аспекти формування експортного потенціалу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 8. Част. 1. С. 129-131.
42. Лосіцька Т.І. Державне регулювання експортної діяльності. *Наука, технології, інновації*. 2019. № 3. С. 11-21.
43. Майданевич С. ExportBooster: нові можливості для українського промислового експорту. URL : <https://uaprom.info/article/8292-exportbooster-novi-mozhливosti-ukrayinskogo-promislovogo-eksportu.html> (дата звернення: 02.12.2023).
44. Марченко Д., Шталь Т. Формування експортного потенціалу як елементу розвитку експортної діяльності підприємства. *Науковий вісник МНУ імені В.О. Сухомлинського*. Економічні науки. 2018. № 2 (11). С. 121-126.
45. Матвеев В. В., Ярмоленко І. К. Експортний потенціал підприємства: сутність і особливості формування. *Ефективна економіка*. 2015. № 1. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3739> (дата звернення: 30.11.2023).
46. Машинобудівна галузь в Україні: потенціал та можливості для розширення експорту на період до 2021 року. ДП «Укрпромзовнішекспертиза». Київ. 2019. 350 с.
47. Машков А.О. Стратегічні напрямки державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності України в умовах інноваційного розвитку. *Державне*

- управління: удосконалення та розвиток. 2012. № 11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2012_11_15 (дата звернення: 30.11.2023).
48. Мельник О. Г. Експортний потенціал підприємства: сутність і методологічні основи аналізу. *Проблеми економіки*. 2017. № 1. С. 226-231.
 49. Мельник Т. М. Експортний потенціал України: методологія оцінки та аналіз. *Міжнародна економічна політика*. 2008. № 1–2(8–9). С. 241–271.
 50. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Законодавство України: сайт*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#n2269> (дата звернення: 29.11.2023).
 51. Миценко І. М., Сухомлин М. О., Юрченко О. В. Зовнішньоторговельні відносини України з країнами ЄС: стан, тенденції та пріоритети розвитку // *Економічний вісник Донбасу*. 2021. №3 (65). URL : <https://cyberleninka.ru/article/n/zovnishnotorgovelni-vidnosini-ukrayini-z-krayinami-es-stan-tendentsiyi-ta-prioriteti-rozvitku> (дата звернення: 03.12.2023).
 52. Міщенко Д. А., Міщенко Л. О. Теоретичні основи механізму державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2021. № 2. URL : http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/2_2021/8.pdf (дата звернення: 30.11.2023).
 53. Національна стратегія збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну. Розділ 2.4: Високотехнологічне виробництво. URL : <https://ukraineinvest.gov.ua/wp-content/uploads/2021/08/FDI-Strategy-Section-2-Advanced-Manufacturing-Sector-UKR-1.pdf> (дата звернення: 04.12.2023).
 54. Новицький В. Є. Міжнародна економічна діяльність України : підруч. [для студ. вищ. навч. закл] / В. Є. Новицький. –К. : КНЕУ, 2003. 948 с.
 55. Петухова О. М., Ямкова А. М. Розвиток експортної діяльності підприємства. *Наук. праці Нац. ун-ту харч. технологій*. 2019. Т. 25. № 1. С. 47-54.
 56. Південмаш. Офіційний сайт. URL : <https://yuzhmash.com/ua/pro-kompaniyu/> (дата звернення: 05.12.2023).

57. Пілько А. Д., Хоробчук О. І., Дедерчук О. М. Теоретичні основи формування експортного потенціалу регіону. *Економічний вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут»*. 2022. № 23. С. 20-25.
58. Податковий кодекс України. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 28.11.2023).
59. Пріоритети розвитку машинобудівної промисловості у рамках антикризової політики України". Аналітична записка. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL : <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/prioriteti-rozvitku-mashinobudivnoi-promislovosti-u-ramkakh-antikrizovoi> (дата звернення: 24.11.2023).
60. Промвиробництво в Україні за 6 місяців 2023 року знизилося на 2,9%. *Interfax -Україна*. URL : <https://interfax.com.ua/news/economic/936878.html> (дата звернення: 07.12.2023).
61. Промисловість України у 2016–2020 роках. Статистичний збірник. За редакцією І. Петренко. Державна служба статистики України. Київ. 2021. 296 с. URL : https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/12/zb_prom_16_20.pdf (дата звернення: 06.12.2023).
62. Розвиток машинобудування в Україні: проблеми та шляхи їх вирішення: монографія; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»; наук. редактор д.е.н., проф. С. О. Іщук. – Львів, 2022. 137 с.
63. Розподіл зовнішньої торгівлі товарами та послугами за географічними регіонами. *Національний банк України*. URL : https://bank.gov.ua/files/ES/Tov_y.pdf (дата звернення: 04.12.2023).
64. 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> (дата звернення: 07.12.2023).

65. Русанов А. В. Перспективи розвитку енергетичного машинобудування України у повоєнний час. *Вісник НАН України*. 2022. № 7. С. 36-38.
66. Савченко М. В., Хаджинов І. В., Завидовська А. О. Експортний потенціал України та його реалізація у торговельно-економічних відносинах з країнами ЄС. *Економічний вісник*. 2021. №4. С.89–98. URL : https://ev.nmu.org.ua/docs/2021/4/EV20214_089-098.pdf (дата звернення: 01.12.2023).
67. Сільськогосподарське машинобудування України втрачає експортний потенціал. Науково-методичний і координаційний центр з наукових проблем розвитку АПК України. URL : http://naas.gov.ua/newsukraine/?ELEMENT_ID=8051 (дата звернення: 08.12.2023).
68. Собкевич О. Перспективи модернізаційних зрушень у промисловості України в процесі євроінтеграції. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL : <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/perspektyvy-modernizatsiynykh-zrushen-u-promyslovosti-ukrayiny-v-protsesi> (дата звернення: 09.12.2023).
69. Созанський Л. Й., Коваль Л. П. Тенденції та особливості функціонування машинобудування України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 22. С.55-62.
70. Соколова Л. В., Стойка О. В. Сучасний стан машинобудування України та тенденції його розвитку за умов незбалансованої економіки. *Ефективна економіка*. 2019. № 11. URL : http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/11_2019/7.pdf (дата звернення: 24.11.2023).
71. Співробітництво між Україною та країнами ЄС у 2021 році. Статистичний збірник. Державна служба статистики України, 2022. 52 с. URL : https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/07/zb_ES_%202021.pdf (дата звернення: 10.12.2023).

72. Статистика зовнішнього сектору України за методологією 6-го видання «Керівництва з платіжного балансу та міжнародної інвестиційної позиції» (МВФ, 2009). *Національний банк України*. URL : <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external> (дата звернення: 09.12.2023).
73. Стеценко Ж. В. Державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. *Економічний Вісник НТУУ «КПІ»*. 2010. URL : <http://economy.kpi.ua/uk/node/145> (дата звернення: 30.11.2023).
74. Тарасовський Ю. Україна наростила експорт товарів до ЄС на 4,2% у 2022 році. *Forbes*. URL : <https://forbes.ua/news/ukraine-narostila-eksport-tovariv-do-es-na-42-u-2022-rotsi-minekonomiki-11012023-11007> (дата звернення: 25.10.2023).
75. Тимофеєнко С. А. Визначення зовнішньоекономічного потенціалу регіонів України (на прикладі Одеської області). *Науковий вісник Національного університету державної податкової служби України (економіка, право)*. 2014. № 1. С. 77–84.
76. Титаренко Л.М. Міжнародна економічна політика України: сучасні виклики та перспективи. Глобальні та національні проблеми економіки. 2018. Випуск 22. С. 114-118.
77. Товарна структура зовнішньої торгівлі України. *Державна служба статистики України*. URL : https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/zd/tsztt/tsztt_u/arh_tsztt2021_u.html (дата звернення: 07.12.2023).
78. Україна 2022. Як не втратити свій шанс стати сильною державою. Доповідь. *Український інститут майбутнього*. URL : <https://uifuture.org/publications/ukrayina-2022-yak-ne-vtratyty-svij-shans-staty-sylnoyu-derzhavoyu/> (дата звернення: 06.12.2023).
79. Управління експортним потенціалом України: [монографія] / за заг. ред. А.А. Мазаракі. – К.: КНТЕУ, 2007. 210 с.
80. Ходирева О. Сучасний стан та проблеми розвитку машинобудівних підприємств України. *Економічний аналіз*. 2021. Том 31. № 1. С. 227-238.

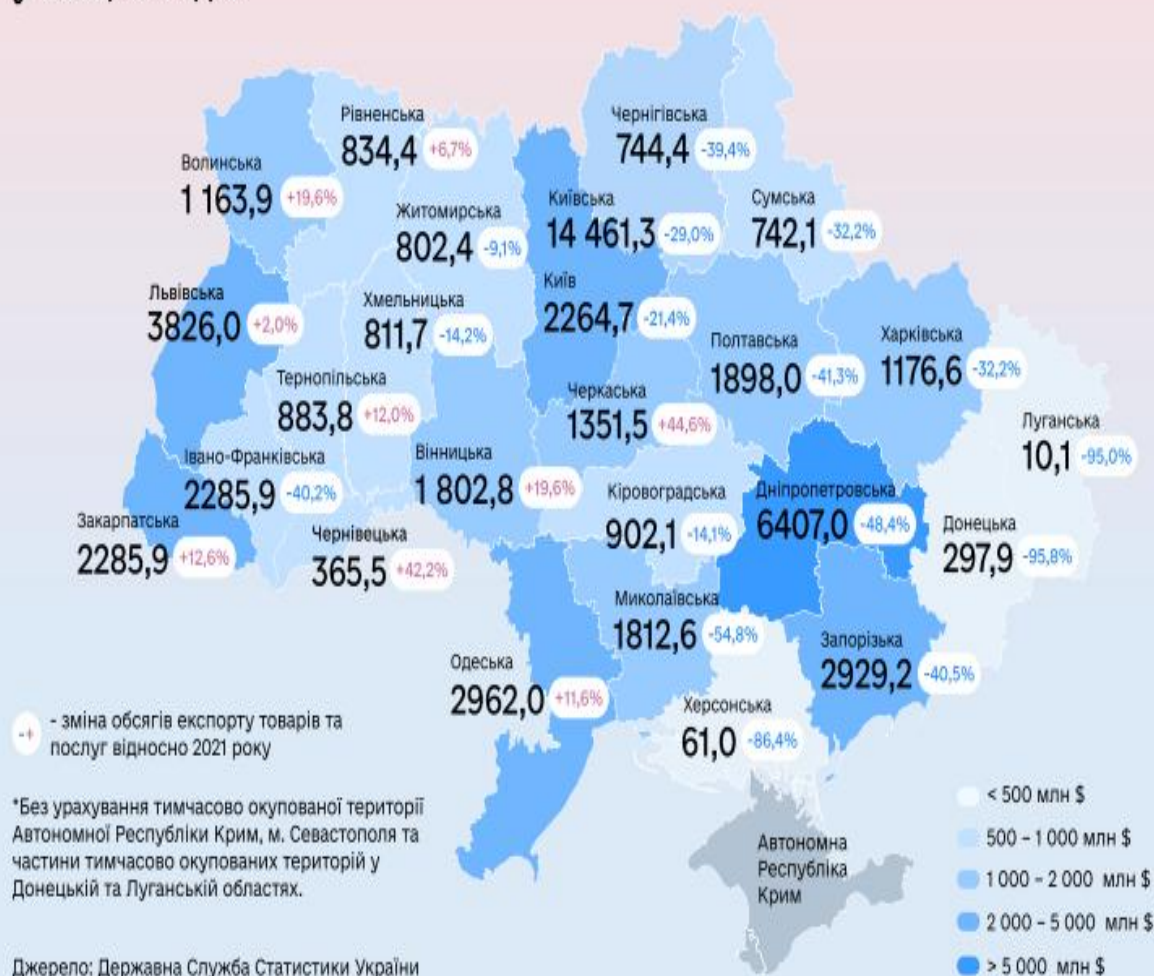
81. Череп А. В., Ортинська О. Л. Організаційно-економічний механізм експортної діяльності підприємства. *Національне господарство України: теорія та практика управління*. 2008. С. 232-236.
82. Шапурова О.О. Економічні аспекти корпорацій автомобільної індустрії: виробництво, збут, фінансова стійкість. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2017. Вип. 11. С. 174-180.
83. Шевченко А. Проблеми та перспективи розвитку стратегічних галузей промисловості України. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL : <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/problemy-ta-perspektyvy-rozvytku-stratehichnykh-haluzey-promyslovosti> (дата звернення: 12.11.2023).
84. Government Policy and Strategic Industries: The Case of Taiwan. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/6806582.pdf> (дата звернення: 05.12.2023).
85. Hessels J. Entrepreneurship, Export Orientation, and Economic Growth / J.Hessels, A. van Stel. *Small Business Economics*. 2011. №37(2). P. 255-268.
86. High-tech classification of manufacturing industries. URL : https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Glossary:High-tech_classification_of_manufacturing_industries (дата звернення: 04.12.2023).
87. ITC Export Potential Map. URL : <https://exportpotential.intracen.org/en/exporters/gap-chart?fromMarker=r&toMarker=j&market=804&whatMarker=a&what=a> (дата звернення: 04.12.2023).
88. OECD. Strategic industries in a global economy: policy issues for the 1990s. URL : <https://www.oecd.org/futures/38464821.pdf> (дата звернення: 03.12.2023).
89. The White House. Building Resilient Supply Chains, Revitalizing American Manufacturing, and Fostering Broad-Based Growth. 100-Day Reviews under Executive Order 14017. June 2021. 250 p. URL : <http://surl.li/fzrob> (дата звернення: 03.12.2023).

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Експорт України за регіонами у 2022 році

Обсяги експорту товарів та послуг за регіонами
у 2022, млн дол



ДОДАТОК Б

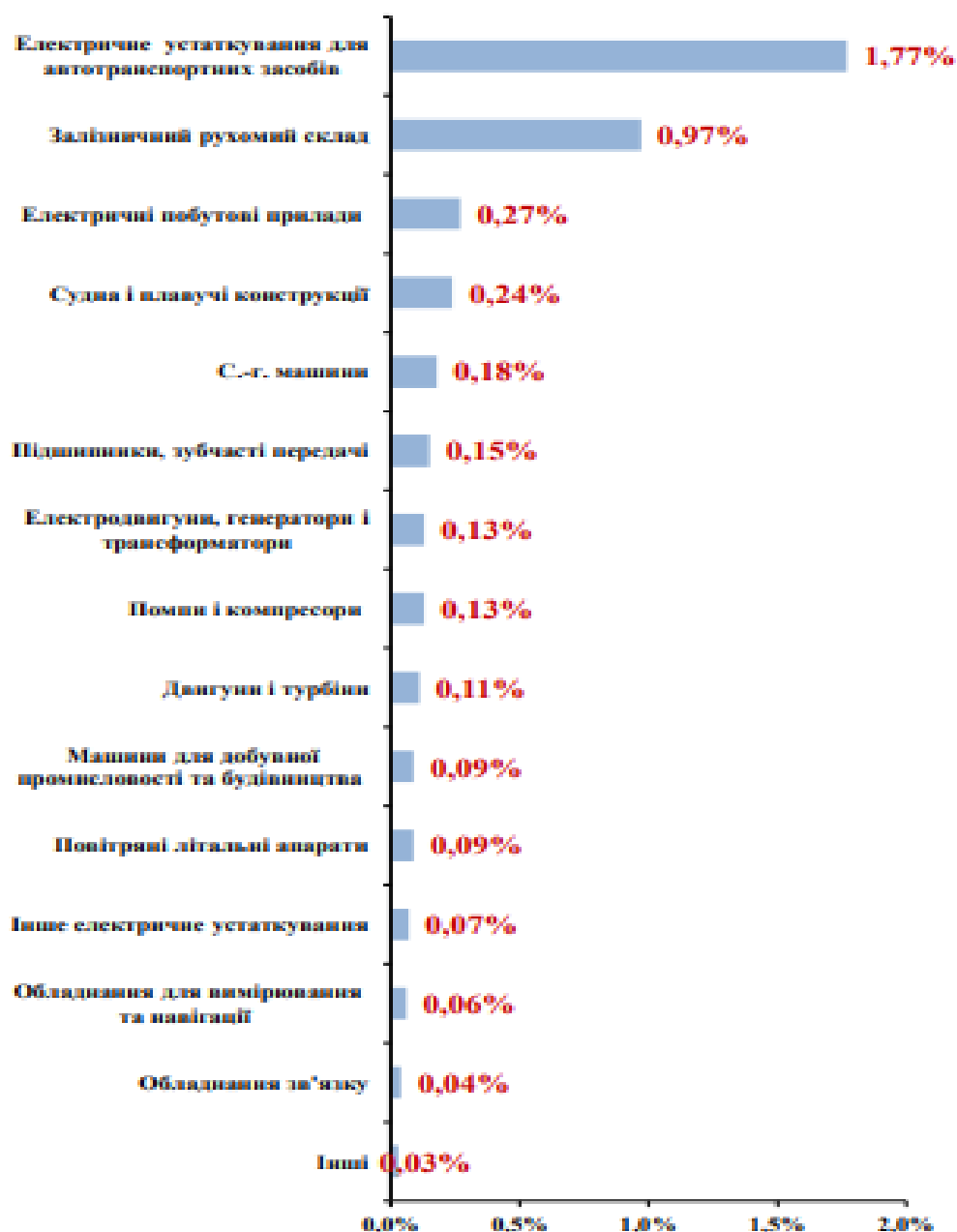


Рис. Питома вага України у світовій торгівлі продукцією машинобудування в 2021 р. в розрізі основних галузей українського експорту, %.