

## **РОЛЬ ІННОВАЦІЙ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

### **Вступ**

Уповільнення темпів відновлення парку устаткування на підприємствах промисловості, відставання за рівнем розвитку технологій у базових галузях, таких як металургія, добувна промисловість, машинобудування, від світових аналогів призводить до падіння обсягів виробництва. У свою чергу, падіння обсягів виробництва знижує можливості вітчизняних підприємств вкладати кошти у відновлення виробництва, а також створює проблеми при одержанні кредитів. Таким чином, інноваційна діяльність підприємств дає поштовх для розвитку інвестиційної привабливості як окремих підприємств, так і галузей в цілому.

### **Постановка задачі**

Конкурентоспроможність підприємства, галузі, країни є важливим атрибутом ринкової економіки. Фахівці розуміють конкурентоспроможність по-різному. Зокрема, М. Портер, визнаний спеціаліст у цій сфері, говорить, що фірми попереджають своїх суперників, якщо мають міцну конкурентну перевагу. В країнах із ринковою економікою конкурентоспроможність підприємства є результатом переплетіння факторів, що породжені об'єктивним розвитком продуктивних сил і відображають результати політики великих монополій у боротьбі за якість, ринки збуту і отримання прибутку.

*Метою даної статті є дослідження стану інноваційної діяльності та визначення ролі інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності підприємств машинобудівної галузі України.*

### **Методологія**

При написанні статті використовувались методи теоретичного узагальнення і порівняння, статистичного та порівняльного аналізу, а також системного підходу для вирішення питань підвищення конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України на світових ринках.

### **Результати дослідження**

Дослідження конкурентоспроможності підприємства в умовах економічної ситуації, яка склалась в Україні, дає змогу розглядати її як комплексну характеристику потенційних можливостей забезпечення

конкурентних переваг у перспективі на 10–15 років. Джерелами конкурентних переваг є прогресивна організаційно-технологічна і соціально-економічна база підприємства, вміння аналізувати та своєчасно здійснювати заходи щодо укріплення конкурентних переваг.

Потенційна конкуренція тісно пов'язана з процесами глобалізації і обумовлює необхідність адаптації економіки до вимог світової кон'юнктури. Тиск міжнародної конкуренції обмежує монопольну владу компаній над своїми галузями, вимагаючи від них здійснення заходів, що відповідають конкурентній поведінці. Таким чином, міжнародна економічна конкуренція все більше стає важливим внутрішнім фактором розвитку всіх країн. Виходячи з цього, конкуренція – це суперництво між учасниками ринкового господарства за найбільш вигідні умови виробництва, продажу і купівлі товарів та послуг, за отримання найбільших прибутків.

Конкуренція виконує ряд функцій, які визначають її позитивну роль у ринковій економіці:

- охоплює всі зв'язки виробництва і споживання і є єдино можливим засобом досягнення збалансованості між попитом і пропозицією;
- виконує функцію кооперації та погодження інтересів виробників. Через ринковий механізм конкуренція підпорядковує індивідуальні прагнення суб'єктів господарювання суспільним інтересам;
- примушує виробників знижувати собівартість одиниці продукції, що вимагає від підприємців постійного оновлення матеріально-технічної бази та пошуку шляхів економії сировини, матеріалів, паливно-енергетичних ресурсів, робочого часу та ін.;
- стимулює підвищення якості продукції та послуг через оновлення асортименту продукції і модернізацію виробів;
- здійснює формування ринкової ціни. Таким чином конкуренція забезпечує баланс між потребами суспільства і суспільним виробництвом.

За допомогою всіх цих функцій конкуренція має змогу безпосередньо впливати на ефективність виробництва в цілому, шляхом зміни: складу і структури матеріалів, комплектуючих виробів; порядку проектування та технології виготовлення продукції; системи контролю якості; цін на продукцію та послуги; порядку реалізації товарів на ринку; структури та розміру інвестицій; системи стимулювання постачальників; структури імпорту товарів тощо.

Конкурентоспроможність продукції можна трактувати як характеристику продукції, що відображає її відмінність від товару-конкурента як за ступенем відповідності конкретній суспільній потребі, так і за витратами на її задоволення. Також конкурентоспроможність визначається сукупністю властивостей продукції, які входять до її складу, мають важливе значення для

споживача, визначають витрати споживача при купівлі, експлуатації та утилізації продукції.

На рівні підприємства конкурентоспроможність продукції залежить від двох факторів: ціни продукції і її якості [1].

Коефіцієнт конкурентоспроможності розраховується за формулою:

$$\hat{E}_{\text{еіе}} = \frac{\ddot{O}_{\hat{A}}}{\ddot{O}_{\hat{A}}}, \quad 1 > \hat{E}_{\text{еіе}} > 0, \quad (1)$$

де  $\hat{E}_{\text{еіе}}$  – коефіцієнт конкурентоспроможності;  $\ddot{O}_{\hat{A}}$  – ціна виробу;  $\ddot{O}_{\hat{A}}$  – ціна еталону.

Проблем при визначенні коефіцієнта конкурентоспроможності немає, вони виникають при визначенні ціни виробу для діагностування якості управління за умови виробництва і реалізації товару, яке здійснюється через розкладання ціни на складові:

$$\hat{E}_{\text{еіе}} = \frac{(\tilde{N}_I + \tilde{I}_I)}{(\tilde{N}_{IA} + \tilde{I}_{IA})} = \frac{(\dot{I} + \zeta + \dot{O} + \dot{I} + \dots + \dot{I}_I)}{(\dot{I}_A + \zeta_A + \dot{O}_A + \dot{I}_A + \dots + \dot{I}_{IA})}, \quad (2)$$

де  $\dot{I}$ ,  $\dot{I}_A$  – вартість матеріалів і сировини для виготовлення виробу і еталону відповідно;  $\zeta$ ,  $\zeta_A$  – заробітна плата, що виплачується за виготовлення виробу і еталону відповідно;  $\dot{O}$ ,  $\dot{O}_A$  – транспортні витрати, що включаються в ціну виробу і еталону відповідно;  $\dot{I}$ ,  $\dot{I}_A$  – накладні витрати, що включаються в ціну виробу і еталону відповідно.

Головною перевагою цього методу є універсальність, що дозволяє використовувати його для визначення конкурентоспроможності підприємства, регіону та країни.

Для підприємства зазвичай використовується дещо інша формула:

$$\hat{E}_{\text{еіе}} = \sum_{s=1}^n \frac{\ddot{O}_s}{\ddot{O}_a}, \quad (3)$$

де  $\sum_{s=1}^n \frac{\ddot{O}_s}{\ddot{O}_a}$  – це сума співставлення ціни кожного виробу, що виготовляється підприємством, з ціною на відповідний еталон;  $i, \dots, n$  – всі вироби, що випускаються підприємством.

Цю формулу також можна застосувати при визначенні конкурентоспроможності країни, для цього її необхідно модифікувати: замість ціни виробу порівнюються ціни на певний набір товарів на ринках кожної з країн.

Як відомо, машинобудівна галузь української економіки все ще зберігає свої позиції на міжнародному ринку високотехнологічної продукції, зокрема, в аерокосмічній галузі, суднобудуванні, виробництві нових матеріалів, біотехнології, регулювання хімічних, біохімічних та біофізичних процесів.

Аналіз соціально-економічних показників у 2007 році показує, що Україна знаходиться за експортом та імпортом на другому місці після Росії.

Аналізуючи експорт та імпорт України, в період за 2000-2007 рр., ми побачимо, що її зовнішньоторгівельний оборот зростає, але сальдо зменшується. У 2007 році від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі становило 7310,9 млн. дол. США.

У зовнішній торгівлі товарами намітились позитивні тенденції (зокрема, зменшення розриву між експортоспроможністю і імпортоємністю), задля збереження яких необхідно інтенсифікувати зовнішньоторгівельну діяльність країни на сучасному етапі перш за все за рахунок підвищення ефективності використання її експортного потенціалу.

У зв'язку з цим цілком закономірно, що подальший розвиток експорту машинобудівного комплексу України як галузі, що є провідником інновацій, повинен стати важливим елементом структурної перебудови і технічної модернізації машинобудівного комплексу України [2].

Аналіз товарної структури зовнішньої торгівлі (див.табл.1) свідчить, що частка експорту в загальному обсязі механічного обладнання, машин та механізмів, електрообладнання та їх частин, пристроїв для записування або відтворення зображення, звуку, транспортних засобів та шляхового обладнання складає всього 10,1% і 6,7% відповідно, тоді як імпорт України становить 17,4% і 13,5%. Лідером цього розподілу є виробництво недорогоцінних металів та виробів з них – експорт складає 42,2%, а імпорт всього 7,8%. Ці дані можуть слугувати припущенням, що користується попитом продукція, яка не є матеріаломісткою і не потребує суттєвих капіталовкладень [3].

**Таблиця 1. Товарна структура зовнішньої торгівлі у 2007 р.**

	Експорт		Імпорт	
	Всього, млн. дол. США	Частка у загальному обсязі, %	Всього, млн. дол. США	Частка у загальному обсязі, %
Всього	49248,1	100,0	60669,9	100,0
Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування або відтворення зображення і звуку	4976,6	10,1	10571,7	17,4
Транспортні засоби та шляхове обладнання	3304,7	6,7	8216,6	13,5

На тлі інших галузей виділяється галузь машинобудування, яка щорічно нарощує експорт інноваційної продукції, що говорить про її конкурентоздатність на світовому ринку.

Машинобудування належить до галузей з високим експортним потенціалом. Галузі вдалось зберегти колишні ринки збуту: країни ближнього

зарубіжжя, Східної Європи, Середньої Азії по таких сегментах, як машинобудування для сільського господарства, приладобудування [4].

Високим потенціалом розвитку володіє виробництво транспорту усіх видів (наземних, водного і трубопроводів). За прогнозами фахівців, до 2010 р. транзитний товаропотік через територію України до країн Європи зросте до 158 млрд. дол. США в рік (це майже половина сьогоденного ВВП країни). Проте без радикального відновлення технологій транспортного обслуговування клієнтів домогтися швидкого підйому транспортного комплексу неможливо [5].

На динаміку виробництва негативно впливає нерозвиненість внутрішнього ринку для більшості видів машинобудівної продукції, через що, в основному, виробничі потужності машинобудівних підприємств завантажені на 50-65% [6].

При розгляді показників, що характеризують співвідношення випуску, імпорту й експорту продукції машинобудування в період з 2002 по 2007 рр. викликає занепокоєння ряд тенденцій, що негативно впливають на розвиток галузі.

Так, обсяг випуску по вартості виріс за шість років у 3 рази, а обсяг імпорту – у 4 рази. При цьому експорт виріс тільки в 2,5 рази. Таким чином, можна зробити висновок, що на внутрішньому ринку усе більше покупців віддають перевагу імпортній продукції машинобудування, що говорить про низьку конкурентоспроможність вітчизняної продукції не тільки на зовнішніх, але і на внутрішньому ринку країни.

За період 2001-2004 роки намітилася тенденція до збільшення частки покриття експортом імпорту, однак у 2005-2007 рр. цей показник знизився – у 2007 році експорт складав тільки 40,6% обсягу імпорту.

Протягом 2003-2007 рр. показник залежності від зовнішніх ринків (що розраховується як відношення імпорту до пропозиції вітчизняних товарів на внутрішньому ринку (випуск за винятком експорту)) знижувався, однак за 2007 рік цей показник виріс і склав 176% – на 1000 грн. вітчизняної продукції машинобудування на внутрішньому ринку приходиться імпортної продукції на 1760 грн. Частка імпорту на внутрішньому ринку за аналізований період складала порядку 60%.

На розвиток вітчизняного машинобудування здатна вплинути програма розвитку машинобудування на 2006-2011 роки, затверджена Кабінетом міністрів України (КМУ) постановою №516 від 18.04.2006 року. КМУ планує, що до 2011 року вітчизняна інноваційна продукція зможе заповнити 70-80% внутрішнього ринку (поточний показник – 40%) [7].

Програма спрямована на забезпечення споживачів сучасною високоєфективною продукцією машинобудування вітчизняного виробництва.

Метою Програми є створення конкурентоздатного машинобудівного комплексу, здатного в умовах інтеграції і глобалізації вирішувати задачі по забезпеченню основних секторів економіки інноваційною продукцією вітчизняного виробництва, а також збільшення обсягів її експорту.

Для досягнення цих цілей програма передбачає здійснення ряду заходів:

а) освоєння нових видів конкурентоспроможної продукції, зокрема:

- машин і устаткування для залізничного і піднімального транспорту, автомобілів і іншої колісної техніки;
- систем машин і устаткування для енергетики, металургійної, гірничодобувної і вугільної галузей;
- ресурсозберігаючого, екологічно чистого устаткування для нафтохімічної і хімічної галузей;
- елементної бази загального машинобудівного призначення, сумісної з європейською;

б) удосконалення структури виробництва, розвиток потужностей, зокрема впровадження систем керування якістю, екологією і безпекою відповідно до міжнародних стандартів ISO-9000, ISO-14000, OHSAS-18000;

в) розвиток внутрішнього і зовнішнього ринку і його інфраструктури.

Програма на другому етапі (2009–2011 рр.) передбачає задоволення технологічних потреб на внутрішньому ринку і забезпечення виходу на зовнішній ринок.

Фінансування програми передбачене за рахунок засобів державного бюджету, власних засобів підприємств і організацій галузі, а також інших джерел.

Загальний обсяг засобів на фінансування програми складає 31,3305 млрд. грн., з них 2,1565 млрд. грн. – з державного бюджету. При цьому 1,885 млрд. грн. видаються як довгострокові кредити.

Перераховані тенденції свідчать про поступову модифікацію структури експорту в напрямку збільшення частки інноваційних товарів. Але ці тенденції поки що є дуже слабкими і потребують всебічної підтримки з боку держави. На жаль, поки що говорити про високу конкурентоспроможність продукції українського машинобудування на зовнішніх ринках не доводиться. Таке становище не тільки полегшує проникнення імпоротної високотехнологічної продукції на внутрішній ринок України, а й призводить до атрофії науково-технічних досліджень і переробних галузей вітчизняної промисловості. За нинішніх умов, коли початкові зрушення вже сталися, треба якомога повніше використати всі шанси, аби прискорити реформування національної промисловості та економіки загалом.

## **Висновки**

Результативність подальшого розвитку міжнародного трансферу наукоємної продукції залежить від її конкурентоспроможності, обумовленої

загальною промисловою та інноваційною політикою. Вагомими інструментами досягнення успіху в цій справі може бути, одночасно з національною системою технологічного регулювання, важливою складовою якої є державні системи стандартизації, метрології, ліцензування та сертифікації продукції, а також систем контролю за якістю та дотриманням обов'язкових стандартів, також досконала методика оцінювання рівня конкурентоспроможності підприємства, регіону і країни в цілому.

### **Література**

1. **Бубенко, П. Т.** Регіональні аспекти інноваційного розвитку [Текст] / НАН України. — Х. : НТУ "ХП", 2002. — 316с. — Бібліогр.: с. 311–315. — ISBN 966-593-287-X.
2. **Бажал, Ю. М., Одогюк, І. В., Данько, М. С., Лапко, О. О., Александрова, В. П.** Інноваційний розвиток економіки та напрямки його прискорення [Текст]: Наукова доповідь / НАН України; Інститут економічного прогнозування — К.: Ін-т економічного прогнозування, 2002. — 80с.: табл. — Бібліогр.: с. 75–76. — ISBN 966-02-1598-3.
3. **Федулова, Л. І., Александрова, В. П., Бажал, Ю. М., Данько, М. С., Кузнєцова, І. С.** Інноваційний розвиток економіки: модель, система управління, державна політика [Текст] / НАН України; Інститут економічного прогнозування — К.: Основа, 2005. — 550с.: рис., табл. — Бібліогр.: с. 501–528. — ISBN 966-699-117-9.
4. **Денисюк, В. А.** Інноваційна активність національної економіки: вдосконалення методології. Показники промислових підприємств, державна підтримка [Текст] // В. А. Денисюк // Економіст. — 2005. — №8. — С.45–49. — ISSN 1810-3944.
5. **Говоруха, Ж. А.** Питання розвитку інноваційної діяльності підприємств України [Текст] // Ж. А. Говоруха // Актуальні проблеми економіки. — 2007. — № 8 (74). — С.107–111. — ISSN 1993-6788.
6. **Солоха, Д. В.** Інноваційний розвиток як запорука забезпечення економічного зростання [Текст] // Д. В. Солоха // Актуальні проблеми економіки. — 2007. — № 6 (72). — С.26–31. — ISSN 1993-6788.
7. **Амоша, О. І.** Інноваційний шлях розвитку України: проблеми та рішення [Текст] // О. І. Амоша // Економіст. — 2005. — №6 — С.28. —ISSN 1810-3944.