

АНАЛІЗ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Красілич І.О. Аналіз експортно-імпортної діяльності машинобудівних підприємств. У статті проведено дослідження експорту та імпорту машинобудівної продукції, зокрема їх географічної структури. Проаналізовано темпи оновлення і вибуття основних фондів машинобудівних підприємств. Доведено, що для вітчизняної галузі машинобудування властивий високий рівень використання у виробничій діяльності повністю зношених основних фондів. Установлено, що у вітчизняній автомобільній галузі, зокрема у виробництві сільськогосподарської техніки, міститься значний потенціал імпортозаміщення. Виявлено актуальні проблеми, що заважають повною мірою реалізувати експортний потенціал України.

Ключові слова: експорт, імпорт, машинобудівна продукція, машинобудівні підприємства, основні фонди, імпортозаміщення.

Красілич И.О. Анализ экспортно-импортной деятельности машиностроительных предприятий. В статье проведено исследование экспорта и импорта машиностроительной продукции, в частности их географической структуры. Проанализированы темпы обновления и выбытия основных фондов машиностроительных предприятий. Доказано, что в отечественной отрасли машиностроения наблюдается высокий уровень использования в производственной деятельности полностью изношенных основных фондов. Установлено, что в отечественной автомобильной отрасли и в производстве сельскохозяйственной техники имеется значительный потенциал импортозамещения. Выявлены актуальные проблемы, мешающие в полной мере реализовать экспортный потенциал Украины.

Ключевые слова: экспорт, импорт, машиностроительная продукция, машиностроительные предприятия, основные фонды, импортозамещение.

Krasilych I.O. Analysis of export-import activities engineering companies. The paper studied the export and import of engineering products, including its geographical structure. Analyzed the rate of renewal and disposal of fixed assets machine-building enterprises. It is proved that for the domestic engineering characteristic is the high level of use in the production of fully depreciated assets. Established that the domestic automotive industry provides significant potential for import substitution as well as in the production of agricultural machinery. Discovered real issues hindering fully realize the export potential of Ukraine.

Keywords: export, import, production engineering, machine-building enterprises, fixed assets, import substitution.

Постановка проблеми. В умовах членства України в СОТ, а також у процесі налагодження економічних відносин між контрагентами в умовах ратифікації Україною договору про Асоціацію з Європейським Союзом найбільш гостро стоїть проблема розвитку експортно-імпортної діяльності машинобудівних підприємств. Експортний та імпортний потенціал України потребує детального аналізу з метою виявлення шляхів нарощення імпортозамінювального виробництва і підвищення рівня технологічності машинобудівної продукції, яка виготовляється на експорт.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед науковців, що певною мірою досліджували розвиток експортно-імпортної діяльності, слід виокремити Т. Кузнецову, Х. Мафферта, О. Свиридову, С. Бубенку, В. Грищенку, О. Попову, Л. Петренку, Н. Філіппову, Л. Серова, а також І. Алексєєва, В. Козика, Є. Крикавського, О. Кузьміна, Й. Петровича, Ж. Поплавську, Ю. Стадницького, Н. Чухрай та ін. Незважаючи на велику кількість наукових праць і значні досягнення вчених, експортно-імпортна

діяльність машинобудівних підприємств України потребує детального аналізу, спрямованого на виявлення шляхів розвитку імпортозамінювального виробництва і нарощення експортного потенціалу.

Постановка завдання. Мета статті – розкрити особливості та характерні риси розвитку експортно-імпортної діяльності машинобудівних підприємств України.

Виклад основних результатів. Україна здійснює зовнішньоторговельні операції з партнерами з понад 200 країн світу, зокрема з країнами СНД, ЄС, Азіатсько-Тихоокеанського, Африканського регіонів, Близького та Середнього Сходу, Північної та Латинської Америки. За даними Міністерства економічного розвитку та торгівлі України, переважну частину вітчизняної продукції з високим рівнем доданої вартості в товарній структурі експорту становить продукція машинобудування [1, с. 10].

В Україні склалася певна територіальна спеціалізація комплексу, згідно з якою за окремими регіонами закріпилося виробництво переважно тієї чи іншої

машинобудівної продукції. Це, зокрема, енергетичне, електротехнічне, сільськогосподарське і транспортне машинобудування у м. Харків; важке та транспортне машинобудування – на Донбасі, важке, сільськогосподарське машинобудування, автомобільна та електротехнічна промисловість – у Придніпров'ї; верстати, обладнання, прилади, електро- та радіотехнічна промисловість, хімічне машинобудування – у центральних областях; обладнання, прилади, електротехнічне, сільськогосподарське машинобудування – на Поділлі; хімічне, електротехнічне, сільськогосподарське машинобудування – у західних областях; суднобудування, будівельно-шляхове та підйомно-транспортне машинобудування, верстати, обладнання та прилади – у Причорномор'ї [2].

Вітчизняне машинобудування об'єднує 11 267 підприємств із виробництва різноманітних машин і устаткування, приладів і апаратури тощо, з яких 146 – великі, 1 834 – середні та 9 287 – малі. У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів і майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості та понад 22% кількості найманих працівників. Понад 50% виробленої в країні машинобудівної продукції відправляється на експорт. Частка імпортової продукції у внутрішньому споживанні досягла 57,8%, а власного виробництва – 42,2% [3].

Українська продукція машинобудування експортується до 77 країн світу. Переважно експортуються вантажні вагони (16% експорту), проводи ізольовані, кабелі та інші ізольовані електричні провідники, кабелі волокно-оптичні (9,6%), двигуни турбореактивні, турбогвинтові та інші газові турбіни (9,5%), вузли і запасні частини до залізничних локомотивів або моторних вагонів трамваїв або рухомого складу (4,8%), літальні апарати (1,8%). Основна частка цієї продукції імпортується Російською Федерацією (51,3%), Казахстаном (7,4%) і Угорщиною (5,5%) [2, с. 10].

У 2010 р. обсяг експорту зріс порівняно з 2009 р. на 27,9%, а в 2011 р. – на 30% порівняно з попереднім роком. У 2012 р. зростання експорту відбулось на 436,2 млн. дол. відносно 2011 р. Своєю чергою, у 2013 р. мало місце зменшення обсягу експорту з 68 830,4 млн. дол. у 2012 р. до 63 320,7 млн. дол. (табл. 1), що можна пояснити невдалими організаційними змінами у виконавчих органах державного управління, функція яких – захищати інтереси вітчизняних експортерів. У даному разі йдеться про передачу функцій з управління торговельно-економічними місіями (ТЕМ) Міністерством економіки України Міністерству закордонних справ України. Останнє ліквідувало ТЕМ і утворило відділи з економічних питань (ВЕМ) у складі закордонних дипломатичних установ.

Як наслідок, нині Міністерство економічного розвитку та торгівлі України втратило повноваження відстоювати інтереси вітчизняних суб'єктів експортно-імпортової діяльності на іноземних ринках, а Міністерство закордонних справ України, маючи такі повноваження, позбавлене економічних інструментів, важелів управління, оскільки воно займається переважно дипломатичними проблемами. Усе це призвело до розбалансування системи зовнішньоекономічної діяльності, ускладнилося надання допомоги вітчизняним виробникам у захисті їх економічних інтересів за кордоном, просуванні на іноземні ринки їх товарів і послуг, послабилась підтримка національних товаровиробників, проти яких за кордоном ведуться антидемпінгові, антисубсидійні, спеціальні та судові розслідування [4].

Використовуючи досвід захисту національних інтересів державних інституцій ЄС, США, Китаю, Кореї тощо, в Україні доцільно централізувати систему захисту вітчизняних експортерів, зокрема високотехнологічної продукції. Л. Козаченко слушно стверджує, що для нарощування експорту науко-

Таблиця 1

Географічна структура експорту-імпорту товарів, млн. дол.

Роки	Всього	Країни СНД	Інші країни світу	Європа	Країни ЄС(28)	Азія	Африка	Америка	Австралія і Океанія
Експорт									
2009	39695,7	13472,9	26222,8	10264,5	9514,3	12131,7	2627,8	1124,2	21,6
2010	51405,2	18740,6	32664,6	13829,6	13085,3	13715,4	3018,7	2000,0	28,4
2011	68394,2	26177,0	42217,2	18442,4	18021,5	17737,8	3344,2	2552,3	29,8
2012	68830,4	25318,6	43511,8	17424,0	17123,7	17681,1	5638,2	2607,7	50,9
2013	63320,7	22077,3	41243,4	17064,2	16758,6	16813,0	5094,7	2163,6	40,1
Імпорт									
2009	45433,1	19692,6	25740,5	16233,8	15438,5	6538,6	617,6	2197,9	149,4
2010	60742,2	26697,4	34044,8	20004,5	19151,4	10023,3	874,4	2879,4	261,4
2011	82608,2	37212,4	45395,8	27065,9	25805,8	13279,9	940,6	3913,9	194,0
2012	84717,6	34497,2	50220,4	27569,6	26237,2	17140,5	851,3	4446,7	195,7
2013	76986,8	27941,6	49045,2	28566,2	27046,5	15237,3	749,8	4339,9	93,7

Джерело: інформація із сайту <http://www.ukrstat.gov.ua>

місткої та унікальної продукції необхідні податкові преференції і державні гарантії щодо страхування експортних ризиків. У країнах з експортоорієнтованою економікою уряди держав, як правило, беруть на себе до 85% експортних ризиків [5, с. 5]. Слід визнати, що для посилення позицій вітчизняних суб'єктів експортно-імпортової діяльності важливим є модернізувати вітчизняне машинобудування, технологічно його оновити на засадах реалізації державних концепцій і програм, спрямованих на імпортозаміщення і розвиток експортного потенціалу. Структура зовнішньої торгівлі України не відповідає сучасним тенденціям на світовому ринку і характеризується низьким рівнем багатьох традиційних і потенційних експортних товарів. В обсязі українського експорту до країн ЄС понад 70% становить продукція з невисоким рівнем доданої вартості та незначним рівнем технологічності. Водночас частка машин, устаткування, приладів в експорті України до країн ЄС становить лише 10% [3; 6; 7].

За даними Національного інституту стратегічних досліджень при Президентові України, у вітчизняній автомобільній галузі міститься значний потенціал імпортозаміщення. Виробництво легкових автомобілів в Україні зосереджено на Запорізькому автомобілебудівному заводі, Кременчуцькому автозбиральному заводі, ТОВ «Єврокар», у корпорації «Богдан». В Україні виробляються автомобілі ЗАЗ Forza, Lanos, Chance, Sens, Chevrolet Aveo, Lada, певні моделі марок KIA, Hyundai, Chevrolet, SsangYong, Geely, Chery та Skoda. Вантажні автомобілі виробляються на ПАТ «АвтоКрАЗ», автобуси – на ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс» («Луцький автомобільний завод»), ПАТ «Бориспільський автозавод», на Львівському автобусному заводі та Запорізькому автомобільному заводі. Останніми роками на внутрішньому ринку продукції автомобілебудівної промисловості значно зростає співвідношення між імпортом і вітчизняним виробництвом, що загрожує втратою позицій вітчизняних виробників.

Основними проблемами вітчизняного автомобілебудування є відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинуте виробництво комплектуючих, неналежна реалізація потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва, відставання в запровадженні екологічних стандартів, невирішеність проблеми утилізації. Світовий досвід свідчить, що пріоритетність розвитку автомобілебудування як наукомісткого сектору економіки значною мірою допомогла багатьом країнам перейти до групи високорозвинених [7; 8].

Потенціал імпортозаміщення міститься й у виробництві сільськогосподарської техніки. На сьогодні забезпечення аграрних підприємств сільськогосподарською технікою становить 45–80% від технологічної потреби. Вітчизняні машинобудівні підприємства володіють виробничими потужнос-

тями, які дають змогу щорічно виготовляти техніку та обладнання для сільського господарства та переробки сільгоспсировини в обсязі 15 млрд. грн. На сьогодні в Україні 78% зернозбиральних комбайнів є конструктивно застарілими. Частка використання комбайнів іноземного виробництва становить 20%. Можливості щодо виробництва комбайнів в Україні поставлено під загрозу внаслідок ситуації, що склалася навколо єдиного в Україні заводу з виробництва зернозбиральних комбайнів – Херсонського машинобудівного заводу (ХМЗ). Перед заводом існує заборгованість із боку Державної продовольчо-зернової корпорації у розмірі 34,5 млн. грн. за передані їй на зберігання комбайни [8–10]. Трактори сільськогосподарського призначення виробляють ПАТ «Харківський тракторний завод» та ДП «Южмаш». Крупновузлове збирання білоруських тракторів відбувається на виробничих потужностях ЗАТ «Торговий дім МТЗ-Білорусь-Україна» та ПАТ «Укрзапчастина». Виробництво сівалок зосереджено на ПАТ «Червона зірка», косарок – на Бердянському заводі сільськогосподарської техніки. Виробництво інших видів сільськогосподарської техніки здійснюється на ПАТ «Тернопільський комбайновий завод», ЗАТ ПВП «Білоцерківмаш», ПАТ «Рівнесільмаш» та ін. Проблемами виробництва сільськогосподарської техніки в Україні є її невідповідність сучасним вимогам аграрного виробництва, відставання за показниками паливної ефективності, ергономіки робочого місця та надійності порівняно з аналогами іноземного виробництва; значна конкуренція між вітчизняними виробниками сільгосптехніки та імпортними моделями, що були у використанні; зношений стан основних засобів підприємств сільськогосподарського машинобудування, що не дає змоги виготовляти продукцію належної якості⁴ відсутність реальних інноваційних зрушень у підгалузі; залежність виробництва від поставок імпортних комплектуючих [8; 11; 12].

Вітчизняні підприємства сільгоспмашинобудування до 2020 р. звільнені від оподаткування прибутку. Відповідно до законодавства, вітчизняною технікою вважаються виготовлені українськими підприємствами машини та обладнання, частка українських комплектуючих в яких перевищує 60%, проте мають місце випадки, коли виріб, який на 90–100% складався з імпортних комплектуючих, видається за вітчизняний і дістає державну підтримку [13]. Такі випадки трапляються через корпоративні інтереси конкретних державних структур. Відповідно до Закону України «Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу» № 8764, щоб техніка отримала статус української, в її вартості питома вага сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей і комплектуючих виробів вітчизняного виробництва повинна становити не менше 50%. Новим же законопроектом пропонується в ці 50% зараховувати і витрати на оплату

праці та прямі виробничі витрати. Таким чином, створені в Україні спільні підприємства з виробництва комбайнів з імпортних комплектуючих без особливих проблем можуть підігнати вартість «наших» комплектуючих у ціні тих же комбайнів до 51% за рахунок перерахованих вище витратних статей [13].

Загалом, не лише в автомобілебудуванні та виробництві продукції сільськогосподарського призначення є необхідність реалізації докорінних змін і активного державного втручання у процеси модернізації виробництва. Це стосується також літакобудування, виробництва побутової техніки, залізничного транспорту тощо. Позиція керівників машинобудівних підприємств (ПАТ «Іскра», Концерн «Між-регіональний агротехнічний сервіс», ТзОВ «Інтер-ПЕТ», ВО «Азовмаш», ПАТ «Мотор Січ», ПАТ «Електромашинобудівний завод «Фірма СЕЛМА», ПАТ «Дніпроважмаш») дає змогу стверджувати, що в умовах поглиблення інтеграції вітчизняної і європейської економіки найбільш гостро стоїть проблема подолання корупції в реалізації чинних державних програм, які стосуються сприяння розвитку імпортозамінювального виробництва і нарощення експортного потенціалу.

Актуальними проблемами, що заважають реалізувати експортний потенціал України повною мірою, є: низька товарна та географічна диверсифікованість українського експорту; не вигідні умови кредитування експорту та високі ризики ресурсних утрат під час здійснення експортних операцій; низька конкурентоспроможність вітчизняної продукції; недостатній рівень інвестування в модернізацію та створення експортоорієнтованих виробництв; відсутність механізму ефективного впровадження новітніх технологій; недостатній розвиток та впровадження систем сертифікації, управління і контролю якості; відсутність дієвої системи державної підтримки експортерів [14, с. 5].

Терміновість розв'язання цих проблем посилюється внаслідок підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у 2014 р. Слід взяти до уваги, що для вітчизняної галузі машинобудування властивим є високий рівень використання у виробничій діяльності повністю зношених основних фондів. Так, згідно з даними відкритої регулярної інфор-

мації, яка щорічно подається підприємствами до Національної комісії з цінних паперів і фондового ринку, частка основних фондів, балансова вартість яких дорівнює нулю, а накопичений знос, відповідно, становить 100%, становить у середньому від 10% до 20%. У цілому підприємства машинобудівної галузі у своїй виробничій діяльності стабільно використовують до 20% повністю зношених засобів праці. Найчастіше частка таких основних фондів коливається від 12% до 15%. За результатами аналітичних даних аудиторської компанії «Глосса-Аудит», основні фонди переважної більшості українських машинобудівних підприємств є морально застарілими і фізично зношеними [15]. Експлуатація фізично зношеного і морально застарілого устаткування призводить до значного зниження продуктивності праці. Крім того, підприємства несуть значні збитки в результаті використання трудових і матеріальних ресурсів на проведення ремонтів зношеного устаткування для підтримки його в робочому стані. У середньому в галузі машинобудування за аналізований період знос основних виробничих фондів станом на 01.01.2013 становив 65,8%. У структурі основних фондів найбільший знос здебільшого характерний для виробничих машин і устаткування, тобто, як правило, для активної частини основних фондів, а також транспортних засобів [15].

Висновки. Таким чином, за результатами проведених досліджень виявлено, що машинобудівна продукція займає провідне місце у структурі вітчизняного експорту. Попри це експорт цієї продукції є дуже концентрованим. Переважно він орієнтований на країни СНД. Через децентралізацію державної політики у відстоюванні інтересів вітчизняних промислових підприємств існує значна загроза втрати конкурентних позицій машинобудівних підприємств унаслідок відкриття ринків відносно країн Європейського Союзу. У результаті проведення системної імпортозамінювальної державної політики, яка буде супроводжуватись технологічним оновленням виробничих потужностей підприємств і урядовим захистом фінансових інтересів експортерів, імовірним є отримання позитивних економічних ефектів унаслідок ратифікації Україною Угоди про асоціацію з Європейським Союзом.

Список літератури:

1. Відчуваємо дефіцит ідей // Урядовий кур'єр. – 2013. – № 175(5061). – С. 10.
2. Машинобудівний комплекс [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dlab.irtc.org.ua>.
3. Шевченко В.В. Машинобудівний комплекс України на світовому ринку машинобудівної продукції / В.В. Шевченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/21_DNIS_2009/Economics/49571.doc.htm.
4. Тутлук В. Хто ж захистить українського виробника? / В. Тутлук // Урядовий кур'єр. – 2013. – № 175(5061). – С. 7.
5. Козаченко Л. Ціною та якістю ми випереджаємо США та Європу / Л. Козаченко // Урядовий кур'єр. – 2013. – № 175(5061). – С. 5.
6. Державна програма розвитку машинобудування на 2006–2011 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 18 квітня 2006 р. № 516.
7. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / За заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2007. – С. 192.

8. Щодо реалізації потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення : Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1110/>.
9. Економічні проблеми формування та відтворення основних засобів у сільському господарстві / М.М. Могилова, Г.М. Підлисецький, Я.К. Білоусько // Економіка АПК. – 2012. – № 1. – С. 58.
10. Проект Державної програми економічного і соціального розвитку України на 2013 рік та основні напрями розвитку на 2014–2015 рр.
11. Пріоритети політики імпортозаміщення у стратегії модернізації промисловості України. – К. : НІСД, 2012. – 71 с.
12. Пріоритети політики імпортозаміщення у стратегії модернізації промисловості України / О.В. Собкевич, А.І. Сухорук, А.В. Шевченко [та ін.] ; за ред. Я.А. Жаліла [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/>.
13. Боротьба з імпортом – поки програє вітчизняний виробник [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.finance.ua>.
14. Концепція створення системи державної підтримки експорту України // Урядовий кур'єр. – 2013. – № 175(5061). – С. 5.
15. Гур'єва І.В. Обґрунтування необхідності технічного переозброєння машинобудівних підприємств України на підставі оцінки рівня зносу, темпів оновлення та вибуття основних фондів / І.В. Гур'єва [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rusnauka.com/>.

УДК 658.14/17:330.341

Мороз О.О., д.е.н., професор,
професор кафедри підготовки менеджерів
Вінницький національний технічний університет

Джокуш Т.О., к.е.н., доцент,
доцент кафедри фінансів
Вінницький національний технічний університет

Ліцзянь Л., здобувач
кафедри підготовки менеджерів
Вінницький національний технічний університет

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ КИТАЮ

Мороз О.О., Джокуш Т.О., Ліцзянь Л. Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку економіки Китаю. У статті висвітлено сучасний стан економічного та інноваційного розвитку Китайської Народної Республіки. Виокремлено інструменти, джерела та стратегічні напрями розвитку інноваційної діяльності в Китаї. Проаналізовано основні проблеми, які перешкоджають китайському уряду успішно будувати економіку інноваційного типу, та обґрунтовано шляхи подолання окреслених проблем.

Ключові слова: інноваційна діяльність, інноваційний розвиток, інноваційна економіка, джерела фінансування інноваційної діяльності, інноваційна стратегія, стратегічне планування.

Мороз Е.О., Джокуш Т.А., Ліцзянь Л. Стратегические ориентиры инновационного развития экономики Китая. В статье отражено современное состояние экономического и инновационного развития Китайской Народной Республики. Охарактеризованы инструменты, источники и стратегические направления развития инновационной деятельности в Китае. Проанализированы основные проблемы, которые препятствуют китайскому правительству успешно воплощать в жизнь экономику инновационного типа, а также рассмотрены пути преодоления обозначенных проблем.

Ключевые слова: инновационная деятельность, инновационное развитие, инновационная экономика, источники финансирования инновационной деятельности, инновационная стратегия, стратегическое планирование.

Moroz O.O., Jockusch T.O., Lijiang L. Strategic goals of the innovative development of Chinese economy. In the article the current state of economic development and innovation of the Republic of China are set. Thesis there is determined tools, sources and strategic directions of innovation in China. The basic problems that prevent the Chinese government successfully build the economy of innovation type and reasonable ways of overcoming these problems.

Keywords: innovation, innovative development, innovative economy, financing of the innovative activity, innovation strategy, strategic planning.