

## СВІТОВИЙ РИНОК МАШИНОБУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ ТА МІСЦЕ НА НЬОМУ УКРАЇНИ

### WORLD MARKET OF ENGINEERING PRODUCTS AND UKRAINE

*У статті представлено основні результати дослідження ситуації на світовому ринку машинобудівної продукції. Надано характеристику регіонального розподілу світового машинобудування. Визначено територіальний розподіл праці між країнами у випуску продукції важкого машинобудування, транспортно-машинобудування, верстатобудування, сільськогосподарського машинобудування. Охарактеризовано функціонування ринку машинобудівної продукції України. Обґрунтовано необхідні заходи для ефективного функціонування України на світовому ринку машинобудівної продукції.*

**Ключові слова:** машинобудівна галузь, регіональний розподіл світового машинобудування, важке машинобудування, транспортне машинобудування, верстатобудування, сільськогосподарське машинобудування.

*В статье представлены основные результаты исследования ситуации на мировом рынке машиностроительной продукции. Дана характеристика регионального распределения мирового машиностроения. Определено территориальное разделение труда между странами в выпуске продукции тяжелого машиностроения, транспортного машиностроения, станкостроения, сельскохозяйственного машиностроения.*

*Охарактеризовано функционирование рынка машиностроительной продукции Украины. Обоснованы необходимые меры для эффективного функционирования Украины на мировом рынке машиностроительной продукции.*

**Ключевые слова:** машиностроительная отрасль, региональное распределение мирового машиностроения, тяжелое машиностроение, транспортное машиностроение, станкостроение, сельскохозяйственное машиностроение.

*The article presents the main results on the study of the situation in the world market of engineering products. The characteristic of the regional distribution of global engineering products is presented. The territorial specialization of labour among countries in the production of heavy engineering, transportation machinery, machine tool industry, agricultural engineering is defined. Functioning of engineering products market of Ukraine is characterized. Reasonable efforts for the effective functioning of Ukraine in the world market of engineering products are justified.*

**Key words:** engineering industry, regional distribution of global engineering, heavy engineering, transportation machinery, machine tool industry, agricultural engineering.

УДК 330.322

#### Фабрика І.В.

заступник начальника відділу управління трансформаційних змін Центру управління проектами АТ «Ощадбанк»

**Постановка проблеми.** Зовнішня ланка завжди була невід'ємною часткою ринкового господарського механізму країни, а в останні два з половиною десятиріччя, коли набрав сили процес глобалізації, її вплив значно посилюється. У кількісному вимірі глобалізація проявляється у підвищеній динаміці міжнародного обміну товарів, послуг та капіталу порівняно з темпами зростання обсягів виробництва. В якісному відношенні для глобалізації характерним є посилення взаємозалежності між національними господарствами.

Сучасний етап розвитку міжнародного розподілу праці характеризується переходом від загального (міжгалузевого) до спеціального (внутрігалузевого) і одиничного розподілу праці. Формуються транснаціональні виробничі структури, засновані на коопераційних зв'язках. Серед усіх галузей матеріального виробництва найбільший потенціал для поглиблення цих процесів існує в машинобудуванні, де складність кінцевого продукту дає змогу окремим виробникам виділяти із загального технологічного процесу всі нові приватні операції і спеціалізуватися на них.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Незважаючи на величину та значимість наукових досліджень, присвячених цій проблемі, окремі питання щодо визначення місця України на світовому ринку машинобудівної продукції залишаються недостатньо вивченими й потребують подальшого дослідження.

**Постановка завдання.** Головною метою цієї роботи є аналіз ситуації на світовому ринку машинобудівної продукції, виявлення основних його тенденцій та обґрунтування необхідних заходів для ефективного функціонування на ньому України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В Україні розвиток вітчизняних машинобудівних підприємств характеризується високою залежністю від зовнішньоекономічної діяльності країни, дохід підприємств переважно експортно-орієнтований. Основними імпортерами вітчизняної продукції є Російська Федерація (42%) та країни СНД, проте істотна частка експорту надходить до Центральної і Східної Європи, Близького Сходу, Африки, Китаю та Індії. Провідні виробники освоюють нові ринки Азії і Африки, що дає змогу розширювати географію збуту та забезпечувати тривалий приріст галузі [5, с. 129].

У світовому машинобудуванні сформувалося п'ять регіонів (рис. 1).

Машинобудування – цілий комплекс галузей обробної промисловості. Умовно у складі машинобудування світу можна виділити три великі групи, що охоплюють понад 90% усіх товарів, які випускаються цією галуззю, і є приблизно рівними за вартістю продукції: 1) загальне машинобудування; 2) транспортне машинобудування; 3) електротехніка (включаючи електроніку) [2].

Найбільш розгалуженим є загальне машинобудування, що налічує понад 300 різних виробництв. Виробництво цієї досить складної продукції тяжіє переважно до індустріально розвинутих країн і багато в чому визначається наявністю кваліфікованої робочої сили [2].

Важке машинобудування випускає машини і устаткування для вугільної, нафтогазової, гірничодобувної, металургійної, хімічної промисловості, електроенергетики, а також підйомно-транспортні засоби. Підприємства цієї галузі орієнтуються насамперед на сировину (метал) і основних споживачів своєї продукції, а енергетичне машинобудування – ще й на кваліфіковані кадри. Підприємства, що випускають гірничо-шахтне і гірничорудне устаткування, розміщені

у Горлівці, Донецьку, Ясинуватій, Кривому Розі, металургійне устаткування – у Краматорську, Маріуполі, Донецьку, Лутугіному (Донецька область), устаткування для нафтової та газової промисловості – у Чернівцях, Дрогобичі, для хімічної – у Львові, Бердичеві, Дніпропетровську, Сумах, для електроенергетики – у Харкові, Запоріжжі, Донецьку, Краматорську, Хмельницькому, автотранспортні засоби – у Львові [1].

Відбулися істотні зміни в територіальному розподілі праці між країнами у випуску продукції транспортного машинобудування. Так, колись провідні суднобудівельні держави – Велика Британія, Італія, Нідерланди, США – поступилися лідерством у світовому суднобудуванні Південній Кореї, Японії, Фінляндії, Бразилії [2].

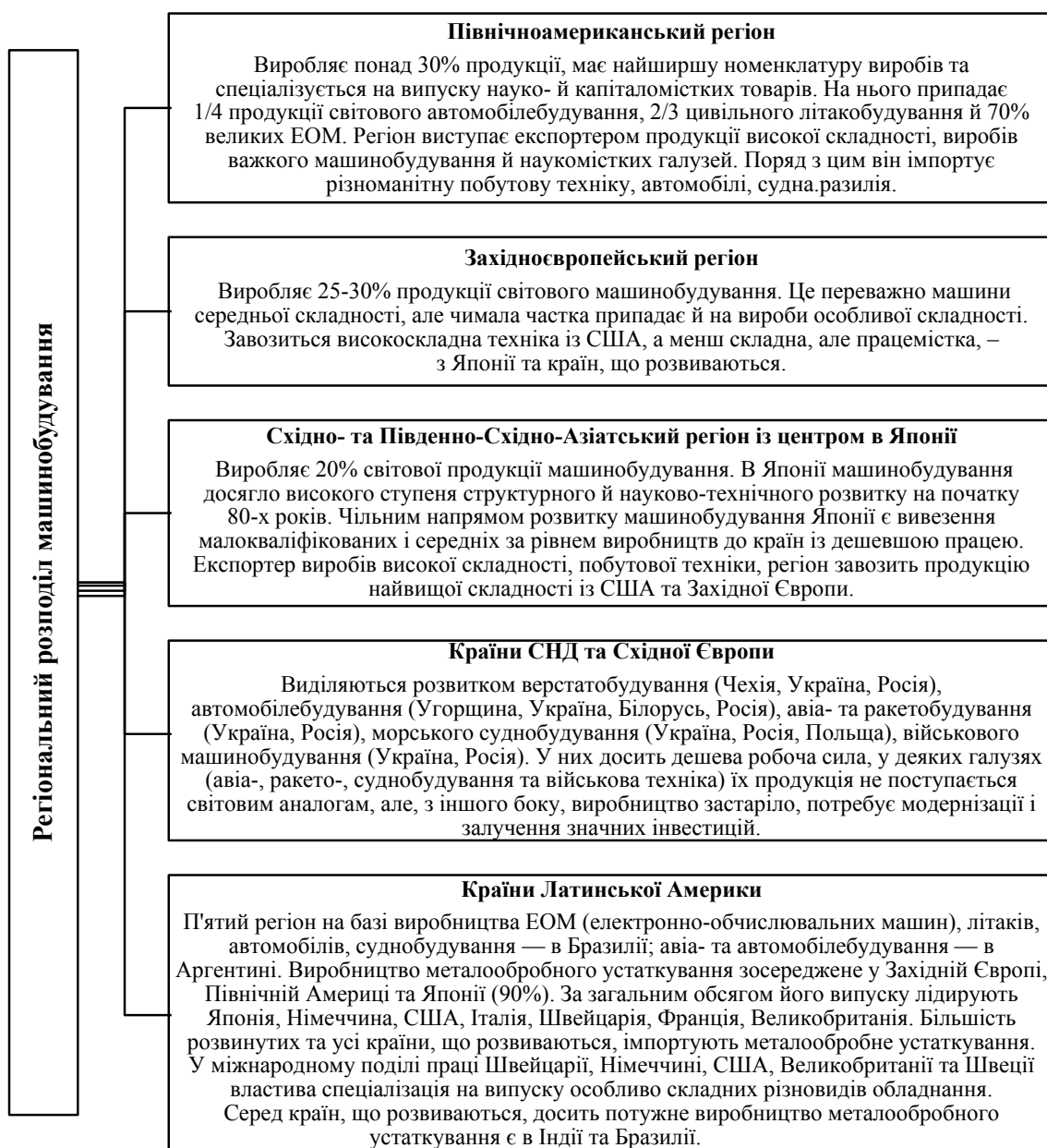


Рис. 1. Регіональний розподіл світового машинобудування [2; 4]

Серед галузей транспортного машинобудування найбільш динамічно розвивається автомобілебудування. Ареал його просторового поширення постійно зростає і включає наразі поряд із традиційними головними виробниками автомобілів (Японія, США, Канада, ФРН, Франція, Італія, Великобританія, Швеція, Іспанія, Росія та ін.) порівняно нові для галузі країни – Південну Корею, Бразилію, Аргентину, Китай, Туреччину, Індію, Малайзію, Польщу [4].

Втім, нині більш правильно говорити не про географію японського, американського або французького автомобілебудування, а про географію економічної діяльності автомобільних ТНК, адже автобудування давно вже вийшло за рамки державних кордонів. Приблизно половина випущених автомобілів використовується для заміни транспортних засобів, що вибувають із ладу, а половина йде на приріст автопарку. Четверть випуску становлять вантажні автомобілі та автобуси [2].

Автомобілебудування в Україні представлене випуском легкових автомобілів (Запоріжжя), вантажних (Кременчук), автобусів (Львів), вантажо-пасажирських машин (Луцьк), двигунів (Мелітополь). Воно орієнтується у своєму розміщенні на висококваліфіковані кадри та можливості кооперування виробництва (зручне транспортно-географічне положення). Обсяги виробництва на цих підприємствах останнім часом різко скоротилися. Водночас в інших регіонах (Крим, Донбас, Закарпаття, Чернігівська, Одеська області) з'являються автоскладальні підприємства на базі колишніх авторемонтних, які випускають готову продукцію з деталей, отриманих із-за кордону. У Дніпропетровську, Львові, Києві налагоджується виробництво тролейбусів, у Києві існує мотоциклетний завод, а в Харкові – велосипедний [1].

Вагонобудування плавно «переміщається» до середньорозвинутих країн – Індії, Бразилії, Аргентини, Туреччини, Мексики, Ірану, Таїланду, Чилі, Колумбії, а в перші чотири країни – і локомотивобудування. У цих процесах вагому роль відіграла дешевша наймана праця, що використовується у нових країнах [2].

Локомотивобудування зосереджене в Луганську (тепловози, дизель-поїзди, трамваї) і Харкові (електровози), а вагонобудування – у Кременчуці, Стаханові, Маріуполі. Ці галузі є металомісткими, тому у своєму розміщенні орієнтуються на сировину [1].

Суднобудування з розвинених країн перемістилося у країни, що розвиваються. Найбільшими виробниками судів стали Південна Корея (випередила Японію і вийшла на перше місце у світі), Бразилія, Аргентина, Мексика, Китай, Тайвань. Водночас США, країни Західної Європи (Великобританія, Німеччина та ін.) у результаті скорочення виробництва суден перестали відігравати помітну роль у світовому суднобудуванні [4].

Суднобудування в Україні є добре розвинутою ланкою машинобудування, продукція якого користується значним попитом як у нашій країні, так і за кордоном. Зі стапелів (місце будівництва суден) суднобудівних заводів сходять різного типу бойові кораблі, цивільні судна широкого призначення, що використовуються для перевезення пасажирів і вантажів. Випускаються кораблі для морського і річкового флоту. Центрами суднобудування і судноремонту є Миколаїв, Херсон, Севастополь, Київ, Керч та ін. Це потужні приморські та прирічкові промислові центри [3].

Найбільш вузьким є «клуб» авіакосмічного машинобудування, де провідні позиції посідають США, Росія, Франція і Велика Британія. На рубежі ХХ–ХХІ ст. очевидне похвалення проявили також авіакосмічні підприємства Німеччини, Японії, Індії, Китаю. Певні досягнення в галузі аерокосмічної техніки має й Україна. Прості моделі літаків виробляють і в інших країнах [2].

Літакобудування і виробництво космічної техніки – це наукомісткі галузі, які орієнтуються на потужні конструкторські бюро [1]. Сучасне літакобудування зосереджено в Києві і Харкові, ракети для виведення на орбіту супутників Землі виробляють у Дніпропетровську. Це місто є одним із найбільших центрів ракетобудування у світі [3].

Верстатобудування – приналежність здебільшого «елітних» держав: Японії, Німеччини, США, Італії, Швейцарії. Особливо виділяється Японія, що масово виробляє висококласну робототехніку, випереджаючи як американських, так і європейських конкурентів [2].

Верстатобудування продукує устаткування для машинобудівних та інших заводів. Воно розміщується поблизу споживача (у машинобудівних центрах) та кваліфікованих кадрів. Найбільші центри – Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса, Львів, Житомир, Краматорськ, Стрий, Мукачеве. Устаткування для легкої промисловості випускають у Харкові, Донецьку, Василькові, Чернівцях, для харчової – в Одесі, Смілі, Києві, Калинівці (Вінницька область), Карлівці (Полтавська область). Підприємства точного машинобудування розміщуються у великих містах, де є кваліфіковані кадри. Так, телевізори виробляють у Львові, Києві, Дніпропетровську, Сімферополі, електронні мікроскопи – у Сумах, електротехнічну продукцію – у Києві, Тернополі, Харкові, Дніпропетровську, холодильники – у Донецьку тощо [1].

Світовими лідерами у виробництві тракторів і сільськогосподарської техніки є розвинуті країни (США, Німеччина, Франція, Японія) та великі країни, що розвиваються (Індія, Китай, Бразилія) [1].

Підприємства сільськогосподарського машинобудування у своєму розміщенні орієнтуються на споживача (спеціалізацію сільського господарства). В Україні випускають гусеничні (Харків) і

колісні (Дніпропетровськ, Харків) трактори, кукурудзозбиральні (Херсон), бурякозбиральні (Тернопіль, Дніпропетровськ) і кормозбиральні (Хмельницький) комбайни, сівалки (Кіровоград), плуги (Одеса), жнивварки (Бердянськ) та ін. Налагоджується випуск зернозбиральних комбайнів у Харкові та Олександрії (Кіровоградська область) [1]. Центрами тракторобудування є й інші міста держави: Київ (тракторні деталі), Мелітополь і Кіровоград (тракторні гідроагрегати), Вінниця (тракторні агрегати). Центрами виробництва машин і устаткування для тваринництва і кормовиробництва є також Ніжин, Бердянськ, Біла Церква, Коломия, Умань та ін. [3].

Розвиток сучасної мікроелектронної промисловості бере свій початок від винайдення транзистора в 1948 р. в американській корпорації Bell Telephone laboratories. Транзистор прийшов на зміну вакуумній трубці. На початку 1960-х років з'явилися інтегральні схеми, а на початку 1970-х – мікропроцесори. У цей період у виробництві напівпровідників домінували США. Нині лідирує Японія. У виробництві побутових приладів високі місця посідають Східна і Південно-Східна Азія, а також Бразилія. Розвинена ця галузь і в Європі [2].

Енергетична та електротехнічна промисловість розвивається в багатьох регіонах країни. Освоєно випуск широкого асортименту продукції: електродвигуни змінного струму, вибухобезпечні двигуни тощо. Центрами галузі є Харків, Запоріжжя, Донецьк, Тернопіль, Хмельницький. У структурі цієї галузі чільне місце посідає енергетичне машинобудування, що виробляє устаткування та обладнання для теплових, атомних і гідравлічних електростанцій, а також ліній електропередачі, підстанцій тощо. Ця галузь виникла в Україні в міжвоєнні роки. Підприємство з виробництва турбін працює в Харкові, це один із перших в Україні заводів такого профілю. Центрами енергетичного машинобудування є Краматорськ, Монастирище (Черкаська обл.), Дніпропетровськ та ін. [3].

Список країн, що беруть активну участь у торгівлі деталями і компонентами, чітко окреслює три центри міжнародної кооперації, тісно зв'язаних між собою, це – Північна Америка, Західна Європа і Східна Азія. До числа провідних експортерів та імпортерів деталей і компонентів входять три країни Північноамериканської зони вільної торгівлі (НАФТА) – США, Канада і Мексика, вісім країн ЄС, Японія, Китай і чотири нові індустріальні країни Азії першої і другої хвилі (Південна Корея, Сінгапур, Малайзія, Таїланд).

Американський експорт деталей і компонентів перевищував їх імпорт, що спростовує думку про нібито деіндустріалізацію країни, що відбувається. У наступні роки північноамериканський центр машинобудівної кооперації за вирішальної ролі США зберіг своє значення.

Динаміка торгівлі деталями і компонентами Східної Азії (Китай, Гонконг, Тайвань, Індонезія, Південна Корея, Малайзія, Сінгапур, Таїланд, Філіппіни, Японія) у 80–90-ті роки бурхливо розвивалася. Складальні операції концентрувалися в країнах із відносно низьким рівнем заробітної платні, тоді як країни з відносно високою оплатою праці (Японія, Сінгапур, Тайвань) усе більше спеціалізувалися на виробництві компонентів.

Японія була найбільшим серед країн регіону експортером деталей і компонентів. Вона займала близько 40% внутрішньорегіональної торгівлі цією продукцією.

США зберегли роль провідної світової промислової держави і найбільшої ланки світового машинобудівного комплексу. В їх зовнішньому товарообігу зростає питома вага внутрігалузевої торгівлі. Це свідчить про тенденцію до зростання міжнародних коопераційних зв'язків, як і той факт, що значну частину зовнішньої торгівлі США становить внутрішньофірмовий товарообіг. У 2013 р. близько 50% торгівлі США товарами займала торгівля американських корпорацій зі своїми зарубіжними філіалами і торгівля зарубіжних корпорацій зі своїми філіалами у Сполучених Штатах.

На Північноамериканському континенті створений потужний коопераційний комплекс, у рамках якого приблизно рівноцінні потоки машинобудівної продукції перетинають межу США і Канади в обох напрямках. Створення в 1994 р. цієї зони з участю Мексики розширило простір кооперації в машинобудуванні, проте південний напрям торгівлі США продукцією галузі на відміну від північного збалансованістю не вирізняється. Машинобудівне виробництво активно переносилося із США до Мексики. Крім того, підприємства на території Мексики створювалися європейськими й азіатськими компаніями спеціально для продажів на американський ринок. У результаті в торгівлі між двома країнами цією продукцією переважають поставки з Півдня на Північ.

У відносинах із рештою світу США (точніше американо-канадський виробничий комплекс) зайняли місце нетто-імпортера. Вони використовують, зокрема, машинобудівну продукцію з провідних промислових держав Західної Європи. При цьому досить могутні стрічні потоки машинобудівної продукції прямували до Німеччини, Франції і Нідерландів.

Проте найбільшим серед європейських країн покупцем продукції американського машинобудування є Великобританія, одна з небагатьох розвинутих держав, у торгівлі з якою відповідною продукцією США мають позитивне сальдо.

Найбільшим постачальником продукції машинобудування на американський ринок упродовж даного періоду залишалася Японія. Американсько-японські зв'язки впродовж декількох десятиліть

мають виняткове значення для обох країн. Вони залишаються асиметричними: зустрічний потік продукції машинобудування із США до Японії не такий сильний. Проте Японія посіла чільне місце серед імпортерів американської машинобудівної продукції.

**Висновки з проведеного дослідження.** Зроблено висновок, що найбільші експортери та імпортери машинобудівної продукції зосереджені в трьох регіонах – Північній Америці, Західній Європі і Східній Азії. Північноамериканський центр був і залишається наймогутнішим за виробничим потенціалом і торговим оборотом та найбільшим центром коопераційних зв'язків у світовому машинобудуванні.

Визначено, що розробка інноваційної промислової політики в Україні повинна забезпечити ефективну перебудову деформованої структури машинобудівних підприємств, оптимальні масштаби, структуру, галузеве і регіональне розміщення державного і приватного секторів машинобудівного комплексу, правових основ його функціонування, спеціальних галузевих і міжгалузевих регуляторів, що відповідають завданням стимулювання пріоритетних сфер діяльності, реструктуризацію депресивних областей і технічно застарілих виробництв. У майбутньому машинобудування в Україні доцільно розвивати насамперед за рахунок розширення випуску наукомістких виробництв, що базуються на сучасних технологіях. Принципового значення набуває випуск сучасної техніки для проведення сільськогосподарських робіт. Українське цивільне і військове машинобудування має значно

розширити свій експортний потенціал. Важливою і перспективною галуззю машинобудування, яка в Україні ще не набула належного розвитку, є автомобілебудування. У перспективі передбачається розширити автомобілебудування за рахунок створення спільних із закордонними фірмами підприємств.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Географія галузей машинобудування / Навчальний сайт із географії, всесвітньої історії та історії України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrmap.su/uk-g9/918.html>.
2. Географія машинобудування світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/392-geografiya-mashinobuduvannya-svitu>.
3. Машинобудівний комплекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/405-mashinobudivnij-kompleks>.
4. Машинобудування світу / В.П. Желтіков, Н.Г. Кузнєцов, С.Г. Тяглів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ulit.inf.ua/mashinostroenie-mira-2749.html>.
5. Тревого О.І. Стан, перспективи та проблеми управління розвитком вітчизняного машинобудування у період виходу зі світової економічної кризи / О.І. Тревого, М.Б. Швецова // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2013. – № 778. – С. 128–136 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPM\\_2013\\_778\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPM_2013_778_20).