

**Ірина Миколаївна ЄПІФАНОВА**

к.е.н., доцент, Національний університет "Одеська політехніка"

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4564-688X>

e-mail: epifodessa@gmail.com

## МАШИНОБУДУВАННЯ ЯК СТРАТЕГІЧНА ГАЛУЗЬ КРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ, СТРАТЕГІЇ ВИРІШЕННЯ

*Українське машинобудування стикається з серйозними зовнішніми та внутрішніми проблемами. Відсутність ефективної протекціоністської політики перешкоджає розвитку машинобудування. Ініціативи в напрямі стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування має бути спрямовано на впровадження стимулів для інновацій та розвитку, імпортозаміщення, а також посилення експорту машинобудівної продукції. Важливо уникати лише формального підходу до локалізації виробництва та спрямовувати усі зусилля на підвищення технічної якості та інноваційності продукції.*

**Ключові слова:** машинобудування, протекціонізм, інновації, експорт, імпортозаміщення, конкурентоспроможність, локалізація

### ВСТУП

Машинобудування, як й IT-сфера, визначає сектор світової економіки з великим потенціалом для інновацій у виробництві та впровадженні продуктів, технологічних рішень і товарів. Ці інновації в цих умовах є критичними для досягнення високого рівня економічного розвитку та соціального просування будь-якої країни. Свідченням стратегічної важливості машинобудування є його висока частка у переробній промисловості більшості розвинених країн ЄС. Наприклад, у 2019 р. частка машинобудування у ВВП переробної промисловості становила 48,4% в Німеччині, 29,8% у Франції, 28,9% в Італії і 25,5% в Польщі [9]. Тоді як в Україні частка машинобудування в ВВП переробної промисловості у 2022 р. скоротилася до 13% (порівняно з 26 % у 2013 р.), і в експорті переробної промисловості – до 14,2% (порівняно з 20,8 %). Проте частка машинобудування в імпорті переробної промисловості зросла до 38,9 % (порівняно з 32,1%) за вказаний період [9].

Український сектор машинобудування відстає за своїм внеском в економіку від більшості країн ЄС, і в абсолютному розмірі обсяг ВВП у цьому секторі порівнянний з тим, який є в невеликих країнах, наприклад, Словенії. Незважаючи на це, машинобудування залишається ключовим сектором національної економіки та промисловості завдяки своєму значному виробничому потенціалу і кваліфікованому персоналу для ефективного функціонування та задоволення потреб економіки в різноманітній машинобудівній продукції. Сектор машинобудування в Україні має досвід виробництва літаків, вагонів, автобусів, морських суден, легкових і вантажних автомобілів, тракторів, сільськогосподарського устаткування, побутової техніки, ракетно-космічної і оборонно-промислової продукції. Крім того, машинобудування відзначається великим спектром міжсекторальних зв'язків, оскільки його виробництва створюють як продукцію для проміжного застосування (деталі та комплектуючі), так і кінцеву продукцію (обладнання, машини і механізми) для виробничого і побутового застосування. Ці тісні міжсекторальні зв'язки роблять машинобудування системоутворюючим сектором реальної економіки та впливають на фінансову і соціальну сфери. Завдяки високому мультиплікативному ефекту впливу машинобудування на суспільство цей сектор є критичною силою і двигуном для вирішення питань,

пов'язаних зі збільшенням рівня зайнятості, підвищенням продуктивності праці та середньої заробітної плати (загалом в економіці), збільшенням надходжень до бюджетів на різних рівнях, зміцненням обороноздатності країни, підтримкою та розвитком науково-технологічного потенціалу, активацією зовнішньоекономічної діяльності, і в кінцевому підсумку зміцненням геополітичної ролі країни у світових процесах.

Ця стаття прямо пов'язана з іншими дослідженнями, такими як [1, 3] та [4]. Зокрема, в [1] ініційовано важливий аспект управління активами на машинобудівних підприємствах, що є критичним для підвищення їх конкурентоспроможності, зокрема оптимальне управління активами є необхідним фактором для розвитку машинобудування в Україні [3], також важливим пунктом є державна підтримка машинобудування та формування авторитету результатів в цій галузі на міжнародному ринку. Публікація [4] доповнює наше дослідження, оскільки дає змогу нам зрозуміти конкретні особливості розвитку українського машинобудування – зокрема вказує на те, що українські підприємства в цій сфері повинні адаптуватися до змінних умов та ефективно використовувати ресурси для забезпечення своєї життєздатності.

Наукові та практичні завдання цієї статті включають в себе визначення стратегічних кроків для подальшого розвитку машинобудування в Україні, зокрема в контексті питань, висвітлених в попередніх публікаціях. Стаття має на меті визначити, як впровадження кращих практик державного стимулювання галузі машинобудування та адаптація підприємств до сучасних реалій може покращити конкурентоспроможність українського машинобудування та сприяти економічному розвитку країни, зокрема в цій стратегічній галузі.

Огляд останніх досліджень та публікацій у сфері машинобудування в Україні вказує на активний інтерес як українських, так і зарубіжних дослідників до цієї стратегічно важливої галузі.

Дослідження [0] ставить акцент на питанні ефективного управління активами в контексті забезпечення конкурентоспроможності підприємств машинобудування у країнах, які розвиваються, розглядає методи та стратегії оптимізації активів, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності. У [4] аналізуються конкретні особливості розвитку українського машинобудування,

включаючи аспекти структури сектору та фінансового управління. Однією з публікацій, яка акцентує увагу на науково-технічному потенціалі машинобудування України, є стаття Ю.В. Великого [2], де розглядається сучасний стан машинобудування в Україні та його потенціал для інноваційного розвитку. Автор виділяє ключові напрями, які можуть сприяти вдосконаленню цієї галузі. Публікація І.В. Журавльової [5] розглядає факторний аналіз функціонування інтелектуального капіталу підприємств машинобудування, що є важливим аспектом в епоху зростаючого значення знань та інновацій у галузі. О.П. Кавтиш та А.Ю. Погребняк у [6] досліджують кризові ситуації на підприємствах машинобудування та розглядають можливість їх подолання. Аналіз динаміки кризових явищ має важливе значення для розроблення ефективних стратегій управління кризовими ситуаціями в галузі. В.А. Романенко у статті [7] застосовує системний підхід для аналізу розвитку машинобудування в Україні та визначає важливість інтеграції галузі в систему національної економіки.

Враховуючи зазначені дослідження та публікації, можна зробити висновок про широкий спектр питань, які вивчаються у контексті машинобудування в Україні. Це включає аналіз інновацій, управління активами, конкурентоспроможність, фінансовий стан підприємств, кризові ситуації та багато інших аспектів. Зазначені дослідження відображають актуальні виклики та можливості, які стоять перед машинобудуванням в Україні, і надають базу для подальших досліджень та розвитку цієї стратегічно важливої галузі.

Незважаючи на значний обсяг досліджень та публікацій, присвячених машинобудуванню в Україні, є певні аспекти цієї галузі, які залишаються невирішеними і вимагають подальших досліджень. Невирішеною проблемою є розвиток підприємств машинобудування в Україні в умовах сучасних економічних та політичних викликів. Аналіз публікацій, таких як дослідження В. Романенка [7] та Ю. Великого [2], свідчить про необхідність подальшого дослідження та розроблення стратегій для підтримки та стимулювання розвитку машинобудівних підприємств в Україні в умовах глобальних викликів і нестабільності.

Зазначені аспекти стають об'єктом подальших досліджень, які спрямовані на покращення конкурентоспроможності та ефективності машинобудування в Україні.

Відповідно до наукових та практичних завдань цієї статті, її **МЕТА** – визначити стратегічні кроки держави для подальшого розвитку машинобудування в Україні, зокрема у контексті питань, які обговорено та досліджено в попередніх наукових публікаціях. Впровадження кращих практик державного стимулювання у галузі машинобудування та адаптація підприємств до сучасних реалій можуть сприяти покращенню конкурентоспроможності українського машинобудування та сприяти загальному економічному розвитку країни, особливо в контексті цієї стратегічно важливої галузі.

## МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для досягнення цілей статті розроблено послідовність дослідження, що включає в себе кілька основних етапів.

Перший етап дослідження передбачав ретельний перегляд наукової літератури з питань машинобуду-

вання в Україні та суміжних тем, зокрема управління активами та розвитку підприємств. На цьому етапі проаналізовано публікації, інші дослідження та статистичні дані, які розкривають аспекти конкурентоспроможності та ефективності українських машинобудівних підприємств.

На другому етапі сформульовано дослідницьке питання стосовно як огляду стану стратегічного сектору в Україні, так і розгляду можливих стимулювань з боку держави на машинобудівних підприємствах країни для забезпечення більшої ефективності роботи і, як наслідок, росту конкурентоспроможності.

На третьому етапі проводився збір необхідних даних для подальшого аналізу. Це включало в себе статистичні дані про стан та діяльність машинобудівних підприємств. Далі зібрані дані піддано детальному аналізу із застосуванням відповідних статистичних методів.

На завершальному етапі дослідження розроблено рекомендації з можливої оптимізації здійснення державної політики стосовно діяльності підприємств машинобудівного сектору. Ці рекомендації ґрунтуються на аналізі отриманих результатів та розгляді таких проблем, як економічна глобалізація України, недостатність протекції з боку держави, а також малі обсяги капіталовкладень.

Обрані методи дослідження відображають потреби та специфіку теми статті. Основними методами дослідження є такі [5, 6]. Метод дескриптивного аналізу застосовано для аналізу та опису сучасного стану машинобудівної галузі в Україні. Це включає вивчення статистичних даних, фінансових звітів підприємств, історичного контексту та збору інших фактичних даних [0]. Метод порівняльного аналізу дає змогу порівнювати досвід України у машинобудуванні з іншими країнами. Це сприятиме ідентифікації найкращих практик та можливостей для вдосконалення галузі.

Обрані методи дадуть змогу нам глибоко дослідити предмет дослідження, проаналізувати внутрішні та зовнішні фактори, ідентифікувати виклики та можливості, а також розробити конкретні стратегічні рекомендації для подальшого розвитку машинобудування в Україні.

## РЕЗУЛЬТАТИ

**Проблематичні питання із забезпечення конкурентоспроможності підприємств машинобудування.** Машинобудівні підприємства в Україні діють в умовах нестабільного економічного середовища. Наприклад, останнім часом українська промисловість значно похитнулася в ході повномасштабних воєнних дій, що спричинили брак ресурсів, кадрів, а також безпекових гарантій. Перед цим світова економіка відчула значне ослаблення через карантинні обмеження, пов'язані з COVID-19. Одночасно на функціонування підприємств вплинули негативно такі макроекономічні фактори, як політико-економічна нестабільність у країні (через військові події на території України), коливання цін на енергоресурси, паливо та мастильні матеріали, зниження платоспроможності населення, нестабільна кредитна політика, збільшення податкового навантаження тощо. Крім цього, успішна діяльність машинобудівних підприємств вимагає значних капіталовкладень, ефективного управління інвестиційними ресурсами, ефективних взаємовідносин з постачальниками і покупцями, розвитку інновацій та технологій, залучення кваліфіко-

ваного персоналу та високого рівня управлінської ефективності.

З урахуванням цього ключові фактори, які визначають конкурентні переваги машинобудівних підприємств, можна виокремити, а також визначити їх вплив на внутрішню діяльність корпорацій і транснаціональних корпорацій (ТНК).

Загалом можна стверджувати, що основні конкурентні переваги вітчизняних машинобудівних корпорацій посилюються завдяки підтримці з боку держави і захисту прав місцевих виробників. З іншого боку, ТНК переважають за розміром своєї діяльності і рівнем фінансування для розвитку. Важливо відзначити, що ТНК також можуть мати позитивний вплив на розвиток національної економіки, включаючи створення робочих місць, підвищення стандартів у сфері бізнесу, заміщення імпорту шляхом виробництва продукції в Україні [7].

Водночас ТНК мають значний досвід виготовлення товарів у країнах із насиченим ринком. Отже, для створення виробництв у галузі машинобудування в Україні, що має вигоду від відсутності перенасичення, з вигідним географічним розташуванням.

Наприклад, виробники машинобудівної продукції з Туреччини, Німеччини, Польщі та Румунії виявляють значний інтерес до розгортання виробництва в Україні [9].

В окремих сегментах машинобудування в Україні спостерігається значне зменшення обсягів виробництва, яке пояснюється втратою конкурентних переваг вітчизняних підприємств порівняно з продукцією зарубіжних компаній. Останні відрізняються більш низькою собівартістю, високою якістю, оригінальністю та активним попитом на свою продукцію. Тому у цих сегментах вже є або можуть бути в майбутньому філії ТНК, оскільки відкриваються можливості для конкуренції на українському ринку.

Слід виділити критичні галузі вітчизняного машинобудування, які з часом можуть втратити конкурентоспроможність поруч з ТНК:

*Виробництво компонентів і запчастин до автомобілів.* ТНК в Україні виробляють понад 40 % продукції для автомобільної промисловості, тоді як вітчизняні виробники зазнають занепаду [8]. Цю тенденцію обумовлено спадом попиту на компоненти для виробництва автомобілів в Україні. Одночасно зростає складність розширення міжнародної співпраці стосовно поставок вітчизняної продукції для світових виробників автотранспорту через високі вимоги до стандартів виробництва та якості продукції. ТНК мають значну конкурентну перевагу в цьому сегменті, включаючи тісні відносини зі світовими виробниками автотранспорту [6].

*Виготовлення спеціалізованих машин і обладнання має великий потенціал в Україні.* Наприклад, підприємство ТНК "Діскавері – бурове обладнання (Україна)" швидко розвивається у сфері виробництва бурового обладнання, і, оскільки в Україні немає значних вітчизняних конкурентів у цьому секторі, є можливість реалізувати свою продукцію на внутрішньому ринку (раніше вся продукція експортувалася). З урахуванням високого рівня технологічного розвитку, ТОВ "Діскавері – бурове обладнання (Україна)" має потенціал стати лідером у виробництві бурового обладнання для внутрішнього ринку [10].

*Виробництво кабельної продукції є ще однією перс-*

*пективною галуззю для України.* Нині ТНК виробляють невеликий обсяг кабельної продукції в Україні і експортують її. Одночасно вітчизняні виробники не задовольняють внутрішній попит через обмежені можливості виробництва певних видів кабельної продукції, таких як оптичні патчкорди, оптичні пігтейли тощо. Попит на внутрішньому ринку переважно задовольняється імпортованою продукцією. За таких умов іноземні інвестори можуть зацікавитися створенням спеціалізованих заводів в Україні.

*Важливо звернути увагу на проблему виробництва легкових автомобілів в Україні,* оскільки це може призвести до збільшення імпортозалежності країни. Виробництво автомобілів в Україні суттєво скоротилося через низку факторів, таких як світова фінансова криза, введення утилізаційного збору, вступ до СОТ і безмитний ввіз європейських автомобілів. Ця ситуація створює конкурентні переваги для ТНК, які можуть зайняти вільну нішу на українському ринку автомобілів [10].

З початку суспільно-політичної та економічної кризи в Україні в 2014 р. виникла *нестабільність у попиті на кораблебудівну продукцію через тимчасову окупацію значної частини морської території.* Це також призвело до фінансових проблем АТ "Чорноморський суднобудівний завод", для якого розпочато процедуру банкрутства, і його основні активи виставлено на продаж [6]. Після початку повномасштабних воєнних дій попит на кораблебудування майже зовсім зник.

Зазвичай закриття таких великих виробництв супроводжується *реалізацією їхніх виробничих потужностей на аукціонах з метою погашення заборгованостей.* У багатьох випадках на базі цих підприємств виникають нові виробництва, які належать до ТНК (наприклад, ТОВ "Аутомотів Електрик Україна" створено на виробничих майданчиках колишнього заводу "Гравітон"), або вітчизняні інвестори з часом відновлюють роботу закритих підприємств (наприклад, ТОВ "Дрогобицький завод автомобільних кранів" визнано банкрутом в 2017 р., але в 2019 р. воно відновило свою діяльність) [8].

Загалом сказане переконливо підкреслює актуальну необхідність протекціоністських дій держави з метою підтримки подальшого розвитку вітчизняних виробників, особливо в умовах глобальної нестабільності та зростаючої міжнародної конкуренції для захисту національних інтересів.

*Наввні законодавчі заходи для підтримки українського машинобудування шляхом сприяння локалізації виробництв.* Для стимулювання відродження машинобудування в Україні є ініціативи політиків стосовно застосування локалізації товарів як одного з критеріїв у проведенні державних закупівель. Законопроект №3 739 розроблено і вже прийнято Верховною Радою України (ВРУ) [12]. Ним визначено перелік машинобудівних товарів, на які розповсюджується вимога до локалізації виробництва. Зокрема, на 2021 р. планувалася ступінь локалізації в межах 25-40 %, і на 2024 р. – в межах 45-60 %.

Законопроект покращено після першого читання у ВРУ. У версії для другого читання визначено ступінь локалізації виробництва як показник місцевого складника вартості сировини, матеріалів, компонентів та інших складників виробу у собівартості товарів, що

підлягають закупівлі. Водночас ступінь локалізації виробництва не пов'язаний з конкретними товарами, а встановлюється єдиними значеннями для всіх товарів, що включено до цього законопроекту. Зокрема, у перехідний період з 2021 р., що триватиме 10 років, встановлено такі ступені локалізації для закупівель товарів на суму 200 тис. грн і більше: 10 % – у 2021 р., 15 % – у 2022 р., 20 % – у 2023 р., 25 % – у 2024 р., 30 % – у 2025 р., 35 % – у 2026 р., та 40 % – з 2027 р. до закінчення 10-річного перехідного періоду [0].

Стосовно сприяння економічному зростанню і підвищення внутрішнього складника у машинобудуванні, ініціативи, безумовно, є позитивними та необхідними. Проте є питання та обґрунтування стосовно методики та підходу, за якими відбувся вибір товарів, що включено до цього законопроекту. Також немає обґрунтування практичного значення ступеня локалізації для цих товарів, а також методів та результатів розрахунків. Не надано жодних пояснень чи підходів, якими визначено запропоновані рівні локалізації для окреслених товарів машинобудування та років.

За експертними висновками цей законопроект містить положення, які можуть сприяти дискримінації, підтримувати окремих виробників і суперечити міжнародним зобов'язанням України, як це передбачено в Угоді СОТ про державні закупівлі та Угоді про асоціацію з ЄС. Один з аргументів, поданих у пояснювальній записці до цього законопроекту, стосується рівня імпорту в галузі машинобудування в Україні. За цим аргументом у цій галузі імпорт становить 50%, що є значно вищим, ніж в середньому для всіх публічних закупівель в Україні (38%). Також, вказано, що в розвинутих країнах, таких як США та ЄС, імпорт в публічних закупівлях складає лише 4-5% від загальної суми закупівель [10].

Проте результати дослідження ДП "Укрзовнішпромекспертиза" свідчать про те, що частка іноземної машинобудівної продукції у публічних закупівлях в 2019 р. складала лише 32 %, і для товарів, які підпадають під законопроект № 3739, цей показник становив 36%. Отже, дані, подані в пояснювальній записці стосовно частки імпорту в галузі машинобудування (50%), не відповідають даним дослідження ДП "Укрзовнішпромекспертиза". Крім того, слід зазначити, що частка імпорту в публічних закупівлях розвинутих країн ЄС різняться. Наприклад, в Німеччині частка іноземних компаній в прямих закупівлях становить 3%, а в опосередкованих – 16%, в Польщі – 2% і 23%, в Румунії – 7% і 24%, а в ЄС загалом – 3% і 20% відповідно [9].

У розвинутих економіках рівень імпорту в публічних закупівлях визначається конкурентоспроможністю товарів за ціною і технічною якістю, а не протекціоністськими бар'єрами, які встановлюються, як це часто буває, у країнах Азії. Так, високий рівень імпорту у публічних закупівлях може бути результатом конкурентоспроможних іноземних товарів на внутрішньому ринку цих країн. Проте це не виключає можливості застосувати протекціоністські політики, які не суперечать міжнародним угодам. Україна також має великий обсяг публічних закупівель, і тому законопроект №3739 вимагає серйозного доопрацювання перед його прийняттям.

Уряд України за допомогою Постанови № 951 від 1 вересня 2021 р. затвердив Державну цільову науково-технічну програму розвитку авіаційної промисловості

на період 2021-2030 рр. з метою підтримки стратегічного пріоритетного напрямку інноваційного розвитку науки і техніки: освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки, як визначено Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» [10].

Ця програма передбачає створення умов для відновлення повномасштабного серійного виробництва цивільних літаків, розвитку виробництва вертольотів, збільшення обсягів продажу авіаційної техніки та відповідних доходів до бюджетів, а також сприяння запуску міжнародних проєктів зі створення спільного виробництва вітчизняної авіаційної техніки за кордоном.

Ця програма визначає ключові галузі авіабудування (літальні апарати, двигуни, системи і агрегати, стандартизація, соціально-кадровий) і надає детальні завдання та заходи для розвитку кожної з цих галузей. Одним з заохочувальних заходів, передбачених програмою, є податкові пільги, такі як звільнення від податку на прибуток, ПДВ та земельного податку. Для подальшого розвитку вітчизняного машинобудування ця програма може слугувати прикладом ефективного регулювання і стати зразком для інших нормативних актів, пов'язаних з галузями машинобудування [10].

Підсумовуючи аналіз тенденцій розвитку вітчизняного машинобудування, можна виділити три основні системні проблеми, що впливають на цей сектор промисловості. Перша з цих проблем полягає в невдаханні економічних інтересів України у лібералізації зовнішньої торгівлі, особливо в угодах про вступ до СОТ і ЗВТ з ЄС, що було би критично важливо в умовах воєнних дій, коли промисловість (особливо машинобудівна) має працювати передусім на такі стратегічні проблеми, як оборона та логістика [11].

Другий аспект стосовно сфери українського машинобудування полягає в тому, що недостатньо капіталу вкладається в модернізацію основного капіталу. Також відсутність переорієнтації на повний цикл виробництва призводить до низького рівня технологічності, інновацій та конкурентоспроможності української продукції на внутрішньому і міжнародних ринках. На жаль, протягом періоду незалежності більшість машинобудівних підприємств в Україні не вдалося сформувати інтегровані виробничі ланцюги для створення вартості чи виробництва повного циклу, і вони залишаються віддані схемам, розробленим за часів СРСР [5].

Третя серйозна проблема полягає у відсутності консистентної та ефективної протекціоністської політики з боку держави для сприяння розвитку українського машинобудування в умовах зростаючих викликів глобалізації. Встановлення рівня локалізації виробництва на державних закупівлях, програми компенсації витрат на сільськогосподарську техніку чи фінансової підтримки не має значущого мультиплікативного впливу на розвиток машинобудування і пов'язаних секторів національної економіки в умовах сучасної української економіки. Цей підхід може призвести до консервації наявних неповних виробничих циклів та коротких ланцюгів створення вартості, і не сприятиме збільшенню обсягів виробництва, інноваційності і технологічності української машинобудівної продукції та суміжних секторів економіки [6].

**Шляхи вирішення проблеми.** В описаних умовах Україні необхідно взяти заходів для збереження та подальшого посилення свого статусу важливого учасника ринку машинобудування, або принаймні окремих його галузей, наприклад авіабудування. Це вимагає перегляду ставлення до прийнятих ліберальних умов та правил зовнішньої торгівлі, що накладаються СОТ та ЄС, і переходу до активної участі у процесах формування цих правил.

Основною метою протекціоністської політики має бути підвищення конкурентоспроможності машинобудівної продукції для внутрішнього та міжнародного ринків та відновлення внутрішніх зв'язків між галузями цього сектору, а не лише захист окремих виробників за допомогою встановлення нормативів локалізації виробництва [5]. Ця політика має передбачати відмову від пасивного сприйняття ліберальних умов зовнішньої торгівлі та замість цього активну участь у формуванні цих правил. Головним завданням такої політики має бути підвищення конкурентоспроможності машинобудівної продукції та підтримка розвитку цього сектору з орієнтацією на національні економічні інтереси.

Головним завданням у стратегічному розвитку машинобудування в Україні повинно бути задоволення попиту національної економіки та галузі машинобудування, зокрема виробництва продукції для кінцевого та проміжного споживання, що виробляється в Україні. Для цього необхідно стимулювати розвиток наявних машинобудівних і пов'язаних галузей, орієнтованих на внутрішній ринок, і спонукати іноземні корпорації, що бажають працювати в Україні, створювати виробництво повного циклу. Держава також повинна підтримувати машинобудівні підприємства, які експортують свою продукцію, зокрема шляхом встановлення умов, за яких принаймні 60% їхньої продукції реалізовується на внутрішньому ринку.

Для досягнення цих цілей важливо переглянути ефективність програм, таких як часткова компенсація відсотків за кредитами, вартість сільськогосподарської техніки та нормування ступеня локалізації виробництва у державних закупівлях. Замість часткової компенсації вартості техніки для сільськогосподарського комплексу держава може фінансувати або замовляти виробництво базових деталей та комплектуючих, які імпортуються. Такий підхід може покращити технічні характеристики і підвищити конкурентоспроможність продукції на внутрішньому ринку. Також важливо визначити асортимент

стратегічно важливої продукції проміжного споживання в галузі машинобудування та заохочувати машинобудівні підприємства до виробництва цих товарів.

## ВИСНОВКИ

Отже, цілком можна стверджувати, що критична ситуація в українському машинобудуванні вимагає не лише заохочувальних заходів, але також систематичного відновлення ключових компонентів цієї галузі національної економіки, включаючи державне управління.

Загальним висновком є те, що для подолання негативних тенденцій у розвитку машинобудування в Україні необхідно впроваджувати цілеспрямовану державну промислову політику з акцентом на такі аспекти:

Створення ефективної системи співробітництва між впливовими українськими компаніями, науково-дослідними установами і маленькими та середніми підприємствами з метою виробництва продукції, деталей та компонентів, які відповідають міжнародним технічним стандартам.

Підтримка розвитку малого та середнього бізнесу та внутрішнього інвестування з основними акцентами на оновлення та модернізацію обладнання та застосування ресурсозберігаючих технологій для покращення конкурентоспроможності вітчизняної продукції на внутрішньому та міжнародному ринках. Також потрібно впроваджувати програми кредитування малого та середнього бізнесу у співпраці з міжнародними організаціями.

Спонування іноземних компаній до перенесення виробництва на територію України і залучення іноземних інвестицій за допомогою створення сприятливого регуляторного середовища та спільних інвестиційних проєктів, особливо в інноваційних галузях.

Розроблення інституційної системи підтримки експорту, включаючи маркетингові стратегії та заходи з мінімізації фінансових ризиків для експортерів, щоб закріпити позиції в нішевих сегментах для складних виробів машинобудування, наприклад, кабельно-провідникової продукції.

Застосування стимулюючих та компенсаційних механізмів на різних рівнях влади для підтримки ключових секторів машинобудування, які придатні для експорту. Це життєвоважливо у теперішній ситуації внаслідок зниження гарантій кінцевої реалізації продукції.

Заохочення імпортозаміщення з метою задоволення потреб внутрішнього ринку у споживчих та промислових товарах, зокрема деталях і компонентах для машинобудування.

## Список використаних джерел

1. Yefanova I. Improving Efficiency of Asset Management in the Context of Ensuring Competitiveness of Mechanical Engineering Enterprises in Developing Countries. *Reviews of Global Economics*. 2019. Vol. 8. pp. 847-858. URL: <https://www.lifescienceglobal.com/pms/index.php/jrge>
2. Великий Ю.В. Науково-технічний потенціал машинобудування України. *Агроекономіка*. 2016. № 8. С. 24–28.
3. Спіфанова І.М. Антикризовий менеджмент як інструмент підвищення ефективності діяльності підприємства. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна*. 2021. Вип. 31. С. 12-19. URL: <https://doi.org/10.5281/zenodo.5735025>
4. Спіфанова І.М., Пашкова А.В. Особливості розвитку підприємств машинобудівного сектору України. *Економіка. Фінанси. Право*. 2023. № 6. С. 33-38.
5. Журавльова І.В. Факторний аналіз функціонування інтелектуального капіталу підприємств машинобудування. *Актуальні проблеми економіки*. 2013. № 5 (143). С. 116–124.
6. Кавтиш О.П., Погребняк А.Ю. Аналіз динаміки кризових явищ на підприємствах машинобудування. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2016. № 13. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.13.2016.80118>
7. Романенко В.А. Розвиток машинобудування в Україні: системний підхід. *Економіка України*. 2013. № 10. С. 56–67.
8. Економічна статистика. Економічна діяльність. Діяльність підприємств. 2022. *Державна служба статистики України*. 2023. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

9. UNIDO. Database, 2023. URL: <https://stat.unido.org/database/>

10. Ішчук С. Проблеми розвитку машинобудування в Україні. *Економічний часопис Волинського національного університету імені Лесі Українки*. 2022. Т. 2. № 30. С. 81–89. URL: <https://doi.org/10.29038/2786-4618-2022-02-81-89>

11. Волошин В.С., Гайкова Т.В. Науково-технічна інновація в галузі машинобудування. *Актуальні проблеми життєдіяльності суспільства: XXX Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих учених*. 2023. URL: <https://doi.org/10.32782/2222-5099.2023.3.23>

12. Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості. *Верховна Рада України*. 2021. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=69275](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275)

### References

1. Yepifanova I. Improving Efficiency of Asset Management in the Context of Ensuring Competitiveness of Mechanical Engineering Enterprises in Developing Countries. *Reviews of Global Economics*. 2019. Vol. 8. pp. 847-858. URL: <https://www.lifescienceglobal.com/pms/index.php/jrge>

2. Velykyi Yu.V. Scientific and Technical Potential of Mechanical Engineering in Ukraine. *Agrosvit*. 2016. No. 8. pp. 24–28. (in Ukrainian).

3. Yepifanova I.M. Crisis Management as a Tool for Enhancing Enterprise Efficiency. *Scientific Notes of Lviv University of Business and Law, Economic Series*. 2021. Issue 31. pp. 12–19. URL: <https://doi.org/10.5281/zenodo.5735025> (in Ukrainian).

4. Yepifanova, I.M., Pashkova, A.V. Features of the Development of Enterprises in the Mechanical Engineering Sector of Ukraine. *Economics. Finances. Law*. 2023. No. 6. pp. 33-38. (in Ukrainian).

5. Zhuravlova, I.V. Factor Analysis of the Functioning of Intellectual Capital of Mechanical Engineering Enterprises. *Current Problems of Economics*. 2013. No. 5 (143). pp. 116–124. (in Ukrainian).

6. Kavtysh O.P., Pogrebniak, A.Yu. Analysis of the Dynamics of Crisis Phenomena in Mechanical Engineering Enterprises. *Economic Bulletin of the National Technical University of Ukraine Kyiv Polytechnic Institute*. 2016. No. 13. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.13.2016.80118> (in Ukrainian).

7. Romanenko V.A. Development of Mechanical Engineering in Ukraine: A Systematic Approach. *Economics of Ukraine*. 2013. No. 10 (623). pp. 56–67. (in Ukrainian).

8. Economic Statistics. Economic Activity. Enterprise Activity. 2023. *State Statistics Service of Ukraine*, 2023. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (in Ukrainian).

9. UNIDO. Database, 2023. URL: <https://stat.unido.org/database/>

10. Ishchuk S. Problems of mechanical engineering development in Ukraine. *Economic Journal of Lesia Ukrainka Volyn National University*. 2022. Vol. 2. No. 30. pp. 81–89. URL: <https://doi.org/10.29038/2786-4618-2022-02-81-89> (in Ukrainian).

11. Voloshyn V.S., Haikova T.V. Scientific and Technical Innovation in Mechanical Engineering. *Current Problems of Social Life: 20th International Scientific and Practical Conference of Students, Postgraduates, and Young Scientists*. 2023. URL: <https://doi.org/10.32782/2222-5099.2023.3.23> (in Ukrainian).

12. Draft Law on Amendments to the Law of Ukraine 'On Public Procurement' Regarding the Prerequisites for Sustainable Development and Modernization of Domestic Industry. *Verkhovna Rada of Ukraine*, 2021. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=69275](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69275) (in Ukrainian).

### Iryna YEPIFANOVA

PhD in Economics, Associate Professor, Odesa Polytechnic National University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4564-688X>

e-mail: [epifodessa@gmail.com](mailto:epifodessa@gmail.com)

## MECHANICAL ENGINEERING AS A STRATEGIC INDUSTRY IN UKRAINE: PROBLEMS, SOLUTION STRATEGIES

*The Ukrainian mechanical engineering sector is confronted with a multitude of formidable challenges that have placed its sustained growth and development in jeopardy. The industry had to function during martial law, a geopolitical crisis that cast a shadow of uncertainty over the entire region. Internally, the industry has faced longstanding issues that demand resolution. Inadequate investments have hindered the sector's ability to modernize and compete on a global scale. Technological deficits, reflective of a lack of state-of-the-art infrastructure and innovation, have further stymied progress. This dearth of technological advancement has led to low levels of innovation, rendering the sector less competitive on the international stage. The overarching purpose of this research is to delve into these multifaceted challenges and opportunities that define Ukraine's mechanical engineering sector. The results of this study highlight the positive impact of implementing economic measures such as lending programs and incentives on the competitiveness of the mechanical engineering sector. Furthermore, the results underscore the significance of going beyond mere formal production localization. The focus should instead be on enhancing the technical quality and innovation of products to remain globally competitive. In conclusion, addressing the manifold challenges confronting Ukrainian mechanical engineering necessitates a holistic and multi-pronged approach. The industry must actively pursue the implementation of a robust protectionist policy to shield and support its growth. Prioritizing innovation and modernization is another key component. Encouraging import substitution and expanding the export of engineering products are critical to ensure resilience and growth. Emphasizing the improvement of product quality and fostering innovation should be the linchpin of any localization strategy. By rigorously addressing these challenges, Ukraine's mechanical engineering industry can enhance its competitiveness, and chart a course toward sustainable growth and development.*

**Keywords:** *Ukrainian Mechanical Engineering, Challenges and Opportunities, Protectionist Policy, Innovation and Modernization, Sustainable Growth*