

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ЕФЕКТИ ВІД РЕАЛІЗАЦІЇ МЕХАНІЗМІВ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СФЕРИ МАШИНОБУДУВАННЯ

Гбур Зоряна Володимирівна

*доктор наук з державного управління, професор,
професор кафедри обліку, оподаткування та бізнес-управління,
Університет Григорія Сковороди в Переяславі*

Розвиток машинобудівної галузі визначається поєднанням державних стратегічних пріоритетів та внутрішніх чинників функціонування підприємств. У цьому контексті важливим є розгляд програмних документів, що окреслюють довгострокові напрями модернізації та підвищення конкурентоспроможності виробництва. Саме вони формують основу для подальшого аналізу соціально-економічних ефектів реалізації механізмів підвищення конкурентоспроможності.

Так, зауважимо, що шляхами досягнення стратегічної цілі «Створення нових виробничих потужностей через стимулювання інноваційної діяльності підприємств у всіх регіонах країни із використання конкурентних переваг кожного з них» Національної економічної стратегії на період до 2030 року [2] визначено розвиток українського машинобудування, зокрема транспортного та залізничного, виробництва сільськогосподарської техніки і суднобудування. Крім того, для виконання цієї цілі передбачено реалізацію таких завдань, як розширення фінансових можливостей секторів та їх здатності залучати інвесторів, адаптація політик і практик тарифоутворення відповідно до потреб галузі, зменшення надмірної зарегульованості, а також підтримка інновацій та поширення ефективних виробничих практик. Важливе місце займає впровадження стимулюючих і компенсаційних механізмів на різних рівнях управління для пріоритетних підсекторів машинобудування, орієнтованих на експорт. У цьому контексті акцент робиться і на державній підтримці суднобудівної галузі, а також на залученні молоді до освітніх програм, що сприяє формуванню висококваліфікованого кадрового потенціалу.

Своєю чергою стратегічні імперативи розвитку машинобудування мають формуватися на основі системного й синергійного підходу, орієнтованого на модернізацію виробничих потужностей, впровадження інноваційних технологій, диверсифікацію виробничої структури та посилення експортного потенціалу. Важливим напрямом повинно виступати також забезпечення технологічного суверенітету шляхом створення замкнених виробничих циклів, локалізації критично

важливих виробництв та розвитку імпорто заміщуючих технологічних ланцюгів [1, с. 103]. У рамках системного підходу доцільним є також запровадження механізмів державно-приватного партнерства, здатних залучати інвестиційні ресурси для високотехнологічних проєктів та сприяти їх реалізації у регіонах із наявним виробничим і кадровим потенціалом. З огляду на це, особливого значення набуває формування нових інституційних платформ для координації взаємодії держави, бізнесу та освітньо-наукового середовища.

Аналіз динаміки впровадження інновацій у промисловості України свідчить про нестабільність цього процесу у 2020–2024 рр. Загалом у промисловості кількість підприємств, що здійснювали інноваційну діяльність, мала тенденцію до скорочення у 2021–2023 рр., проте у 2024 р. спостерігається суттєве зростання (з 293 до 586 підприємств). Це відображає циклічність інноваційних процесів та залежність їх інтенсивності від економічної та політичної ситуації в країні. Переробна промисловість, яка є важливим сегментом промислового виробництва, демонструвала аналогічні тенденції. Після зниження кількості інноваційно активних підприємств у 2021–2023 рр. показник значно зріс у 2024 р., що свідчить про активізацію державних і регіональних стимулюючих заходів. Це створює основу для формування передумов зростання конкурентоспроможності галузі [1].

Особливий інтерес становлять показники машинобудування, яке є стратегічною галуззю економіки. У 2020 р. інновації впроваджували 185 підприємств, однак уже у 2021–2023 рр. їх кількість скоротилася майже удвічі, досягнувши мінімального значення у 2023 р. (81 підприємство). У 2024 р. зафіксовано певне поживавлення інноваційної діяльності (147 підприємств), проте показники залишаються нижчими, ніж у 2020 р. Це свідчить про значні втрати у кадровому, виробничому та фінансовому потенціалі галузі, які не можуть бути швидко компенсовані.

Суттєвим бар'єром на шляху підвищення конкурентоспроможності підприємств машинобудівної галузі виступає дефіцит кваліфікованої робочої сили. Освітня система не забезпечує належного рівня професійної підготовки, оскільки значна частина випускників не володіє практичними навичками, необхідними для задоволення реальних потреб виробничого сектору. Така ситуація призводить до дисбалансу між попитом підприємств на компетентних фахівців та пропозицією освітніх установ [3, с. 9].

Поряд із цим спостерігається нестача кадрів у сферах маркетингу, фінансового планування, бюджетування та організації взаємодії з клієнтами. Відсутність спеціалістів, здатних здійснювати управлінську діяльність на основі клієнтоорієнтованих підходів, ускладнює процеси організації виробничих і бізнес-процесів на підприємствах машинобудування. Це обмежує можливості формування ефективних

управлінських стратегій і знижує рівень гнучкості у прийнятті рішень. Додатковим чинником, що поглиблює кадрову проблему, є активізація трудової міграції. Кваліфіковані технічні спеціалісти, які володіють необхідним досвідом і знаннями, виїжджають за кордон або переходять у суміжні сфери діяльності, що вбачаються більш привабливими з погляду рівня заробітної плати та умов праці. У результаті машинобудівні підприємства втрачають важливі людські ресурси, необхідні для модернізації та технологічного оновлення виробництва.

Водночас скорочення кадрового потенціалу безпосередньо позначається на рівні інноваційної активності підприємств, оскільки обмежується можливість розроблення та впровадження нових товарів і послуг. Аналіз динаміки упровадження інноваційної продукції у промисловості України у 2020–2024 рр. засвідчує значні коливання показників. Загальна кількість нових товарів і послуг, що з'явилися на ринку, скоротилася у 2021 р. більш ніж удвічі (з 4066 до 1756 одиниць), однак у наступні роки спостерігається поступове зростання – до 3382 у 2024 р. Переробна промисловість відтворює загальну динаміку, адже саме в її межах формується основний масив інноваційних продуктів. Зменшення показників у 2021–2022 рр. було зумовлене економічною нестабільністю та водночас зниженням інвестиційної привабливості підприємств. Натомість у 2024 р. спостерігається відчутне відновлення (3340 одиниць), що свідчить про потенціал швидкої адаптації даного сегмента до нових умов господарювання. У машинобудуванні ситуація має свої особливості. У 2020 р. кількість упровадженої інноваційної продукції становила 1228 одиниць, проте вже у 2021 р. вона знизилася до 778, а у 2022 р. – до 699. Частина даних за наступні роки позначена як конфіденційна, проте наявні показники дозволяють зробити висновок про збереження тенденції до скорочення обсягів інноваційної продукції. Це свідчить про наявність системних бар'єрів, які уповільнюють технологічне оновлення галузі.

Аналіз отриманих результатів свідчить, що підвищення конкурентоспроможності машинобудівної галузі України можливе за умови поєднання державних стратегічних орієнтирів та внутрішніх потенціалів підприємств. У цьому контексті динаміка інноваційної активності й продуктивності праці демонструє суттєві коливання, що зумовлюються економічними та політичними чинниками, браком кваліфікованих кадрів і посиленням трудової міграції. Водночас, попри наявність зазначених обмежень, позитивні зрушення у відновленні інноваційних процесів у низці підгалузей підтверджують здатність сектору адаптуватися до зовнішніх викликів за наявності відповідних стимулів. З огляду на виявлені тенденції, важливою умовою сталого розвитку машинобудування постає модернізація виробничих потужностей, упровадження інноваційних технологій, диверсифікація

виробничої структури та зміцнення експортного потенціалу. Реалізація таких заходів стає можливою за умови формування цілісного інституційного середовища, у рамках якого мають бути органічно поєднані правові, інвестиційні та інноваційні механізми. При цьому відсутність або недостатність будь-якої з цих складових істотно обмежує потенціал галузі для посилення конкурентних позицій на внутрішньому та зовнішньому ринках.

Список використаних джерел:

1. Космідайло І. В., Марков В. С. Структурні трансформації та стратегічні імперативи розвитку машинобудівного комплексу України. *Підприємництво та інновації*. 2025. № 36. С. 99–105.
2. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України; Стратегія від 03.03.2021 № 179. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#n25>
3. Самофалова М. Прогнозування рівня конкурентоспроможності машинобудівних підприємств. *Сталий розвиток економіки*. 2024. № 4 (51). С. 85–94.