

## АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ЕКСПОРТНО ОРІЄНТОВАНИХ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Світова фінансово-економічна криза 2008-2009 років поставила перед більшістю вітчизняних підприємств проблему пошуку механізмів підвищення їх конкурентоспроможності з метою зміцнення своїх позицій на міжнародних ринках. Неготовність більшості вітчизняних підприємств реагувати на різкі коливання попиту зумовили втрату частини зарубіжних ринків збуту. Це, зокрема, стосується підприємств машинобудівного комплексу, що перебувають у важкому становищі.

Протягом 2008 р. відбувалось уповільнення зростання обсягу виробництва продукції машинобудівних підприємств, а в 2009 р. – його падіння на 44,9 %, що виявилось найсуттєвішим серед усіх інших видів промисловості. Під час кризи найбільший спад виробництва спостерігався на підприємствах автомобільної промисловості та на підприємствах важкого і транспортного машинобудування.

Незважаючи на підвищення рівня експортної орієнтованості вітчизняних підприємств, обмеженість внутрішнього платоспроможного попиту всередині країни вимагає посилення використання експортного потенціалу країни та його стимулювання. Експортний потенціал більшості провідних машинобудівних підприємств України є слабо диверсифікованим і обмежується 2-3 продуктовими групами. Свого часу використання стратегії диверсифікації експорту стало основою економічного відродження і посилення міжнародних конкурентних позицій Китаю, Індії, Бразилії, Сингапуру, Мексики, Республіки Корея та ряду інших.

Низький рівень технологічної структури експорту машинобудування зумовлює виробництво продукції, виробленої за технологіями III і IV технологічних укладів, а питома вага продукції, виробленої за технологіями п'ятого технологічного укладу, коливається в межах 5%. Складною залишається ситуація і з географічною структурою експорту. Понад 60–70% продукції вітчизняних машинобудівних підприємств експортується до Російської Федерації, інших країн СНД, КНР, Індії, Мексики. Враховуючи прогнози російських та зарубіжних експертів, що стосуються планів уряду Російської Федерації найближчим часом провести масштабну заміну амортизованого обладнання, Україні необхідно ефективно використати даний ринок збуту машинобудівної продукції і зберегти його в боротьбі з іноземними конкурентами. Саме завдяки підвищенню попиту на комплектуючі до залізничних локомотивів та рухомого складу, в основному з боку Російської Федерації, а також на несамохідні залізничні вантажні вагони з боку Білорусі, Казахстану, Естонії та Латвії, відбулося зростання темпів виробництва залізничного рухомого складу в Україні, обсяг якого зріс у 2012 р. на 3,5 % порівняно з 2011 р. Перспективними напрямками розвитку характеризуються суднобудування, вагоно- та тепловозобудування.

Досвід розвинених країн світу свідчить про неможливість повноцінного використання експортного потенціалу без застосування відповідної регуляторної та стимулювальної політики з боку держави. Надзвичайно поширеним і дієвим є, зокрема, надання підприємствам-експортерам коштів із державного бюджету у вигляді субсидій відповідно до міжнародних норм, кредитів, страхування експортних операцій, що здійснюється як державою (Японія, Канада, більшість країн Західної Європи), так і комерційними банками (США, Великобританія, Швейцарія) та іншими приватними структурами (Австрія, Франція, Італія).

Корегування експортних стратегій в напрямі підвищення рівня технологічності продукції, її екологічності, надійності, енергоефективності, у поєднанні з відповідною системою стимулювання експорту, дасть змогу машинобудівним підприємствам ефективніше використовувати свої конкурентні переваги на світовому ринку.