УДК 338.45
JEL C54, E22, L52, O25, P23
ORCID ID: 0000-0001-9357-8925
ORCID ID: 0000-0002-8595-8546
DOI <https://doi.org/10.17721/tppe.2021.42.7>

Герасимчук В.Г., д.е.н., професор
НТУУ «КПІ ім. Ігоря Сікорського»
Зробок О.О., економіст
НТУУ «КПІ ім. Ігоря Сікорського»

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРОДУКЦІЇ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ МАШИНОБУДУВАННЯ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Розглянуто сутність поняття «конкурентоспроможність продукції». Систематизовано фактори конкурентоспроможності продукції машинобудівних підприємств на міжнародному ринку. На основі систематизації кількісних та якісних методів оцінювання рівня конкурентоспроможності, запропоновано поетапну методику оцінювання для підприємств машинобудування. Розглянуто стан машинобудівного комплексу України. Проаналізовано динаміку факторів міжнародної конкурентоспроможності машинобудівних підприємств: кількості підприємств за галузями машинобудування; обсягу реалізації та виробництва машинобудівної продукції; частки продукції машинобудування у вітчизняному експорті; капітальних інвестицій підприємств за галузями машинобудування. В результаті діагностування факторів здійснено PEST-аналіз вітчизняного машинобудівного комплексу з розподілом факторів на політичні, економічні, соціальні та технологічні. Встановлено, що підприємства машинобудування України мають низький рівень конкурентоспроможності на міжнародних ринках у зв'язку з дією низки негативних факторів, ключовими з яких є: недостатній попит на зарубіжному ринку, висока залежність від коливань цін на ресурси (економічні); недосконале законодавство, війна на Сході України (політичні); технологічна та моральна застарілість продукції, основних засобів, висока енергоємність та низька продуктивність виробництва, низькі витрати на НДДКР (технологічні); брак або відтік за кордон кваліфікованих виробників, низький рівень оплати праці, низька мотивація пошукачів роботи до зайнятості у сфері машинобудування (соціальні). Запропоновано заходи для підвищення міжнародної конкурентоспроможності продукції машинобудування: пільгове кредитування; відродження фундаментальної та прикладної науки; реформування правового регулювання інтелектуальної власності; забезпечення відповідності машинобудівної продукції європейським технічним регламентам. Визначено перспективи розвитку вітчизняного машинобудування: цифровізація, розвиток роботехніки та технологій Індустрії 4.0, інфраструктури технопарків.

Ключові слова: експорт машин та устаткування, інвестиційна активність, машинобудівний комплекс, міжнародний ринок, фактори конкурентоспроможності продукції, PEST-аналіз галузі.

Постановка проблеми. Ще на початку 90-х років XX ст. Україна відносилася до когорти високорозвинених індустріально-аграрних держав світу. До промислового комплексу країни входили підприємства близько 300 галузей, провідне місце серед яких за кількістю зайнятих робітників і за випуском валової продукції в загальному обсязі промислового виробництва займало, безумовно, машинобудування. Достатньо нагадати ключові галузі і підгалузі машинобудування тих часів: виробництво машин та устаткування для гірничої та металургійної промисловості; енергетичне машинобудування; хімічне машинобудування; виробництво верстатів; приладобудування; радіоелектронна промисловість; суднобудування; авіаційна промисловість; сільськогосподарське машинобудування; транспортне машинобудування (тепловози, екскаватори, автомобілі, автобуси, мотоцикли, мопеди, велосипеди, автотранспортувачі, підшипники, вантажні вагони) та ін.

Ми не випадково в дужках уточнили деякий асортимент продукції транспортного машинобудування, оскільки вказана і абсолютна більшість промислової продукції інших галузей нині випускається не вітчизняним товаровиробником, а, на жаль, імпортується. Причин такому явищу достатньо, вони відомі. Однією з них, на нашу думку, є поспішний, невиважений вступ до СОТ (2008р.), який відкрив перспективи не для розвитку національної економіки, вітчизняних товаровиробників, а економіки, насамперед, розвинених країн з їх потужно-агресивними ТНК.

Варто наголосити, що саме підприємства машинобудування забезпечують промисловість, інші галузі економіки та населення знаряддями праці, транспортними засобами, побутовою технікою тощо. Від рівня розвитку машинобудівного комплексу значною мірою залежить продуктивність праці та добробут в країні. Крім того, продукція машинобудування має високу додану вартість, тому може і повинна бути експортоорієнтованою. Таким чином, стратегічно важливим для держави є конкурентоспроможність машинобудівної продукції на міжнародному ринку. У зв'язку з цим актуальним є дослідження факторів впливу на міжнародну конкурентоспроможність продукції машинобудування діючих підприємств та визначення шляхів її підвищення як на внутрішньому, так і зовнішньому ринку.

Аналіз останніх публікацій. Дослідженню конкурентоспроможності продукції машинобудування на міжнародному ринку приділили увагу в свої працях, зокрема, такі вчені, як Б.С. Гузар [1], О.С. Циганова [2], М.О. Кравченко [3], О.В. Коваленко, О.О. Дробишева [4], Л.В. Соколова [5], Т.В. Сак [6], І.С. Крамаренко [7], В.Г. Герасимчук [8, 9] та ін.

Невирішені частини проблеми: підвищення конкурентоспроможності продукції вітчизняних підприємств машинобудування на міжнародному ринку.

Метою статті є визначення факторів конкурентоспроможності продукції вітчизняних підприємств машинобудування на міжнародному ринку.

Методи дослідження. Під час підготовки статті використовувалися такі загальнонаукові методи: синтезу, порівняння, індукції, дедукції, системний аналіз, факторний аналіз, PEST-аналіз, експертний прогноз.

Результати дослідження. Під конкурентоспроможністю продукції пропонуємо розуміти сукупність її властивостей, які мають перевагу у задоволенні конкретної потреби порівняно з аналогічною продукцією. Вона також визначає здатність до конкурентної боротьби на ринку, у тому числі міжнародному.

Конкурентоспроможність продукції споживач оцінює за низкою факторів, які стосуються й продукції машинобудування, а саме: ціновий критерій; рівень якості товару; співвідношення ціна-якість; стабільність поставок; наявність та врахування специфіки потреб цільової аудиторії; рівень інноваційності товару; презентабельне представлення конкурентних переваг продукції; достовірність інформації про продукцію; безпечність експлуатації, зберігання, утилізації, екологічність; імідж товару та підприємства в цілому [1].

Характеристика зазначених факторів покладена в основу оцінки конкурентоспроможності продукції, яка проходить через такі етапи.

I. Оцінка впливу факторів на функціонування підприємства машинобудування; визначення тих, які мають негативний вплив, який слід мінімізувати. Оскільки більшість з них є якісними, то проводиться евристична оцінка за розробленою експертами методикою.

II. Аналіз динаміки результатуючих показників – прибутку, обсягу виробництва та експорту машинобудівної продукції підприємства.

III. Подальше оцінювання конкурентоспроможності продукції за певним методом (рис. 1).

Рис. 1. Методи оцінки конкурентоспроможності машинобудівної продукції
Розробка авторів

VI. Після оцінки факторів конкурентоспроможності машинобудівної продукції за обраним методом знаходиться інтегральна оцінка її рівня за формулою:

$$R_j = \sqrt{k_1 x_1^2 + k_2 x_2^2 + \dots + k_n x_n^2}, \quad (1.1)$$

де $x_1, x_2, x_3, \dots, x_n$ — оцінки факторів конкурентоспроможності продукції підприємства машинобудування на міжнародному ринку; $k_1, k_2, k_3, \dots, k_n$ — вагові коефіцієнти значущості i -го фактора, $i = 1, \dots, n$.

Отримані рейтингові оцінки продукції вітчизняних підприємств машинобудування (R_j) розміщуються по ранжиру і визначається місце вітчизняних підприємств на міжнародному ринку.

VII. Оцінка конкурентоспроможності продукції може бути нерепрезентативною, якщо компанія на ринку займає монопольне становище, тому слід поррахувати рівень ринкової концентрації за допомогою індексу Херфіндала-Хіршмана:

$$H = \sum_{i=1}^N S_i^2, \quad (1.2)$$

де S_i^2 — ринкова доля компанії i , а N — кількість усіх компаній. Чим менша кількість компаній, тим вище значення індексу, яке змінюється від 0 до 10000 пунктів. При подоланні порогу в 1800 пунктів, можна вказувати про наявність монополій на ринку та необ'єктивність оцінювання конкурентоспроможності.

VIII. За результатами оцінювання конкурентоспроможності продукції можна визначити причини, які обумовили її рівень.

IX. Формування механізму управління конкурентоспроможністю продукції машинобудівного підприємства на міжнародному ринку.

X. Моніторинг, контроль та забезпечення дієвості інструментарію управління конкурентоспроможністю продукції машинобудівного підприємства на міжнародному ринку [2-4].

Проаналізовані наукові праці [1-4]. дозволяють стверджувати, що на міжнародну конкурентоспроможність продукції машинобудування впливає значна кількість як зовнішніх, так і внутрішніх факторів.

Перший фактор – кількість машинобудівних підприємств. За даними Держстату України [10], станом на 2019 р. у машинобудуванні діяло 7304 суб'єктів господарювання. Їх кількість упродовж 2010-2019 рр. зменшилась майже на 21% (рис. 2). Найбільше падіння відбулося у 2012 р. (на 30%).

Другий фактор – структурні зміни в галузях машинобудування (рис. 2). Найбільшого скорочення за 2010-2019 рр. зазнали підприємства з виробництва комп'ютерів, електронної та електронної оптичної продукції (-34%).

Кількість підприємств виробництва машин і устаткування, н.в.і.у скоротилася на 23%, транспортних засобів – на 13%. Вдалося подолати скорочення підприємств та практично вийти на рівень 2010 року у галузі виробництва електричного устаткування, що пов'язано з реформою енергоринку та співробітництвом з ЄС в рамках енергетичної частини Угоди про асоціацію.

Ключовими галузями серед зазначених на рис. 2 є саме виробництво комп'ютерів, електронної та електронної оптичної продукції, тобто точне та високотехнологічне машинобудування. Від них залежить конкурентоспроможність національної економіки в цілому, адже це наукоємні та інноваційні галузі, експорт яких приносить величезну додану вартість. Розвиток цих галузей є стратегічно важливим в межах реалізації концепції «Індустрія 4.0».

Рис. 2. Кількість суб'єктів господарювання машинобудівної промисловості (одиниць), 2010-2019 рр.

Джерело: сформовано авторами на основі [10]

З іншого боку, інвестиції в дану галузь є венчурними, а самому процесу виробництва передують довготривалі науково-дослідні роботи та інноваційні розробки. Їх фінансування в Україні знаходиться на рівні 0,5% від ВВП, у той час як в розвинених країнах світу це число досягає 2,5-3,0%, тобто в 5-6 разів більше.

Третій фактор – це обсяг виробництва та реалізації машинобудівної продукції [10]. З рис. 3 можна побачити, що в Україні за 2012-2019 рр. більша частина продукції машинобудування користується попитом. У 2019 р. розрив між виробництвом та реалізацією був найбільшим та склав майже 10 млрд грн. Що ж стосується власне динаміки, то найбільший спад спостерігався у 2014 р. порівняно з 2012 р. – на 30,1% – реалізації продукції та на 28,9% – виробництва. У 2019 р. порівняно з 2014 р. ці показники зросли вдвічі.

Четвертий фактор – експортний потенціал підприємств машинобудування (табл. 1). Продукція машинобудування займає десяту частину торговельного експорту товарами в Україні, але, з іншого боку, динаміка частки є досить інертною, і тенденції до зростання не спостерігається. Найбільшого падіння частки експорту зазнала продукція транспортного машинобудування.

Рис. 3 Динаміка обсягу реалізації та виробництва машинобудівної продукції, 2012-2019 рр., млрд грн

Джерело: сформовано авторами на основі [10]

Максимальне значення частки експорту машин та обладнання було в 2013 р. – 11%, найменше – у 2019 р. – 8,9%, тобто з 2014 р. до 2019 р. спостерігався спад. Що ж стосується транспортних засобів, то частка експорту найвищою була в 2012 р. – 8,7%, а за 2013-2016 рр. зменшилась на цілих 7,2 в.п., що є відчутним падінням, надалі стабілізувавшись в межах 1,4-1,8 % [10]. У розвинених країнах світу частка продукції машинобудування в структурі експорту складає 32 - 40 %, тоді як в Україні цей показник у 4-5 разів менший [11].

Таблиця 1

Динаміка частки продукції машинобудування у вітчизняному експорті, 2011-2020 рр.

Товарна група	Частка товарних груп у експорті, %									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	9,9	10,2	11,0	10,5	10,3	10	9,9	9,8	8,9	9,1
Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби	7,1	8,7	5,3	2,7	1,8	1,5	1,4	1,4	1,8	1,5

Джерело: сформовано авторами на основі [10]

П'ятий фактор – інвестиційна активність. Капітальні інвестиції у машинобудівні підприємства зазнали значного зростання (рис. 4). У 2014 порівняно з 2012 р. показник зменшився на 19,1%. У 2018 р. – збільшився порівняно з 2014 р. у 2,28 р. Однак у 2020 р. порівняно з 2018 р. показник знову зазнав падіння – на 26,3%. Інвестиції у виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції за період 2010-2020 рр. зросли в 2,67 разів. Найбільшого значення вони досягли у 2018р.

(955,7 млн. грн). У 2019 р. відбулось їх зменшення на 30%. При цьому в абсолютному обсязі інвестують у дану галузь порівняно з іншими найменше (лише 6,6% станом на 2020 р. у структурі інвестицій в машинобудівному комплексі). По інших галузях машинобудування також 2018 р. став піковим щодо капітального інвестування. Найбільша частка інвестицій спостерігається в галузі виробництва транспортних засобів [10].

Рис. 4. Капітальні інвестиції машинобудівних підприємств у 2010-2019 рр. (млн. грн.)
Джерело: сформовано авторами на основі [10]

Шостий фактор – інноваційна активність машинобудівних підприємств. Через низьку мотивацію підприємств до впровадження інновацій (власники машинобудівних підприємств не зацікавлені йти на ризик в умовах невизначеності економіки України заради вкладення у венчурні інвестиції в інноваційний розвиток) та недостатнє державне фінансування, інноваційна політика в сфері машинобудування не має масштабної стратегії розвитку. Мала кількість інновацій обумовлює низьку конкурентоспроможність машинобудівної продукції України (вироби радіоелектроніки, побутові прилади, сільськогосподарські машини тощо).

Проаналізовані вище фактори можна узагальнити за допомогою PEST-аналізу. Для визначення конкурентоспроможності продукції машинобудівного комплексу на міжнародному ринку обрано якісний метод матричного аналізу, призначеного для оцінки політичних (P – political), економічних (E – economic), соціальних (S – social) і технологічних (T – technological) факторів (табл. 2).

Таблиця 2

PEST-аналіз галузі машинобудування України

Економічні фактори	Технологічні фактори
1) низький рівень розвитку інфраструктури ринку; 2) нестабільність виробництва та реалізації продукції; 3) ненадійність постачальників; 4) високий рівень державного боргу та дефіциту бюджету; 5) брак кваліфікованих керівних кадрів; 6) низька ліквідність активів машинобудівних підприємств; 7) недостатній попит на вітчизняну продукцію машинобудування на зарубіжному ринку; 8) висока залежність від коливання цін на метали, паливно-енергетичні ресурси; 9) брак обігових коштів підприємств.	1) низька частка витрат на НДДКР; 2) відсутність виваженої стратегії побудови інноваційної економіки; 3) значне технологічне відставання; 4) незацікавленість молоді у науковій діяльності; 5) недостатнє фінансування фундаментальних розробок; 6) відсутність центрів усіх стадій виробництва високотехнологічної продукції; 7) високий ступінь зносу основних засобів; 8) низька продуктивність праці, високий рівень енергоємності ВВП; 9) повільне впровадження світових стандартів якості; неналагоджений менеджмент.
Політичні фактори	Соціальні фактори
1) завищені суспільні сподівання, пов'язані із кардинальною зміною влади; 2) недосконале та суперечливе законодавство; 3) залежність від норм СОТ; 4) війна на Сході України, окупація Криму та частини Донбасу.	1) низька матеріальна та нематеріальна мотивація працівників; 2) високий рівень безробіття; 3) диспропорції в зайнятості за сферами економіки (перевіс у нематеріальній сфері); 4) відтік кваліфікованих інженерів за кордон.

Джерело: сформовано авторами на основі [5-8]

За результатами PEST-аналізу можна дійти висновку про низький рівень конкурентоспроможності машинобудівної продукції на ринку.

Серед конкретних реальних заходів можна зазначити наступні [9]:

1) пільгове кредитування (за ставками не вище галузевої рентабельності) підприємств машинобудування через механізми рефінансування комерційних банків НБУ з метою модернізації основних засобів;

2) створення машинобудівних кластерів з повним циклом виробництва та технопарком в якості ядра;

3) відродження фундаментальної та прикладної науки з акцентом на дослідження в сфері роботизації, автоматизації;

4) реформування сфери правового регулювання інтелектуальної власності, удосконалення патентного законодавства;

5) створення вітчизняного венчурного та фондового ринку;

6) імплементація Угод з ЄС про оцінку відповідності промислової продукції європейським технічним регламентам;

7) варто звернути увагу на досвід нових індустріальних країн (Сінгапур, Тайвань, Південна Корея), оскільки в цих країнах конкурентоспроможність машинобудування забезпечується за рахунок дрібних та середніх підприємств, які тісно пов'язані

промисловими вузлами та транспортною інфраструктурою з іншими галузями, характеризуються гнучкістю та інноваційністю.

Перспективами підвищення конкурентоспроможності продукції машинобудування на міжнародному ринку вважаються [12]:

- 1) цифровізація галузі машинобудування, інтеграція з ІТ-сферою;
- 2) зменшення імпортозалежності від кінцевої продукції машинобудування;
- 3) локалізація виробництва в кластери, розвиток транспортно-енергетичної інфраструктури;
- 4) залучення до інноваційних розробок оборонно-промисловий комплекс;
- 5) збільшення частки споживання альтернативної енергії підприємствами машинобудування;
- 6) розвиток суднобудування, вагонобудування з орієнтацією на експорт продукції до ЄС.

Висновки. 1. Під конкурентоспроможністю продукції пропонуємо розуміти сукупність властивостей, які відображають ступінь задоволення споживчої потреби відносно товару-аналогу на ринку.

2. Є багато методик оцінки конкурентоспроможності продукції. Серед якісних найчастіше використовують матричні, графічні та експертні. Серед кількісних – індексні, таксономічні, аналітичні.

3. В Україні спостерігається зменшення кількості машинобудівних підприємств. Це обумовлено низькою конкурентоспроможністю продукції галузі через дію низки негативних зовнішніх та внутрішніх чинників, узагальнених в дослідженні за допомогою PEST-аналізу.

4. Головними проблемами є низька технологічність та інноваційність продукції машинобудування, відсутність повного циклу її виробництва, нестабільна політико-економічна ситуація.

5. Перспективними галузями машинобудування, які можуть бути конкурентоспроможними на міжнародному ринку, є ракетно-космічна галузь, робототехніка, оптичне, електронне, енергетичне та транспортне машинобудування, авіабудування, вагонобудування.

Перспективи подальших досліджень – оцінювання рівня міжнародної конкурентоспроможності продукції машинобудівних підприємств вибірки країн за таксономічним методом в умовах глобальної економічної невизначеності, турбулентності, інформаційної ентропії та обмежень COVID-19.

Література.

1. Гузар Б.С. Основні фактори впливу на конкурентоспроможність продукції / Б.С. Гузар, О.С. Цикалюк // Інноваційна економіка. – 2012. – № 11. – С. 277–280.

2. Циганова О. С. Оцінювання результативності діяльності підприємств машинобудування України / Циганова О. С., Бурлан С. А., Каткова Н. В. // Проблеми економіки. – 2020. – №1. – С. 197–206.

3. Kravchenko M. Econometric analysis of machine-building enterprises' sustainability in the context of neo-system paradigm // Scientific Papers of the University of Pardubice. Series D: Faculty of Economics and Administration. — 2017. — No. 41 (3/2017). — Vol. XXIV — Pp. 79—89; URL: <http://hdl.handle.net/10195/69595> (Scopus).

4. Коваленко О. В., Дробишева О. О. Аналіз рівня та факторів активізації зовнішньоекономічної діяльності підприємств машинобудування. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2018. – Вип. 3. – С. 82–88.
5. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Соколова Л. В. Сучасний стан машинобудування України та тенденції його розвитку за умов незбалансованої економіки / Соколова Л. В., Стойка О. В. // Ефективна економіка. – 2019. – № 11. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7378>
7. Сак Т. В. Діагностика причин кризи машинобудівних підприємств України. Економіка та суспільство. – 2018. – Вип. 19. – С. 604–611.
8. Крамаренко І. С. Дослідження та тенденції сучасного стану інноваційного розвитку машинобудівних підприємств України / Крамаренко І. С., Хмелик О. А. // Економіка та держава. – 2020. – № 1. – С. 73–77.
9. Герасимчук В. Г., Липисієнко А. П. Світові тенденції розвитку машинобудування. Ефективна економіка. – 2018. – № 5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6294>
10. Герасимчук В.Г. Стратегія розвитку промислового комплексу: наміри, механізми, відповідальність. Економічний вісник НТУУ «КПІ ім. Ігоря Сікорського». – 2021. – №18. – С. 112-123. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ev.fmm.kpi.ua/issue/view/13283>. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.18.2021>.
11. Сокотун Г. О. Конкурентоспроможність машинобудівних підприємств України у порівнянні з іноземними. Ефективна економіка.– 2013. – № 10. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2404>.
12. Експортна стратегія для сектору машинобудування 2019-2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cutt.ly/egwduLT>

References.

1. Huzar B.S. Osnovni faktory vplyvu na konkurentospromozhnist' produktsiyi / B.S. Huzar, O.S. Tsykalyuk // Innovatsiyna ekonomika. – 2012. – № 11. – S. 277–280.
2. Tsyhanova O. S. Otsinyuvannya rezul'tatyvnosti diyal'nosti pidpryyemstv mashynobuduvannya Ukrayiny / Tsyhanova O. S., Burlan S. A., Katkova N. V. // Problemy ekonomiky. – 2020. – №1. – С. 197–206.
3. Kravchenko M. Econometric analysis of machine-building enterprises" sustainability in the context of neo-system paradigm // Scientific Papers of the University of Pardubice. Series D: Faculty of Economics and Administration. — 2017. — No. 41 (3/2017). — Vol. XXIV — Pp. 79—89; URL: <http://hdl.handle.net/10195/69595> (Scopus).
4. Kovalenko O. V., Drobysheva O. O. Analiz rivnya ta faktoriv aktyvizatsiyi zovnishn'oekonomichnoyi diyal'nosti pidpryyemstv mashynobuduvannya. Ekonomichnyy visnyk Zaporiz'koyi derzhavnoyi inzhenernoyi akademiyi. – 2018. – Vyp. 3. – С. 82–88.
5. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Sokolova L. V. Suchasnyy stan mashynobuduvannya Ukrayiny ta tendentsiyi yoho rozvytku za umov nezbalansovanoyi ekonomiky / Sokolova L. V., Stoyka O. V. // Efektyvna ekonomika. – 2019. – № 11. – Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7378>
7. Sak T. V. Diahnostyka prychn kryzy mashynobudivnykh pidpryyemstv Ukrayiny / Sak T. V. // Ekonomika ta suspil'stvo. – 2018. – Vyp. 19. – S. 604–611.
8. Kramarenko I. S. Doslidzhennya ta tendentsiyi suchasnoho stanu innovatsiynoho rozvytku mashynobudivnykh pidpryyemstv Ukrayiny / Kramarenko I. S., Khmelyk O. A. // Ekonomika ta derzhava. – 2020. – № 1. – S. 73–77.

9. Gerasymchuk V. H., Lypysiyenko A. P. Svitovi tendentsiyi rozvytku mashynobuduvannya. Efektyvna ekonomika. – 2018. – № 5. [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/5_2018/4.pdf
10. Gerasymchuk V.H. Stratehiya rozvytku promyslovoho kompleksu: namiry, mekhanizmy, vidpovidal'nist'. Ekonomichnyy visnyk NTUU «KPI im. Ihorya Sikors'koho. – 2021. – №18. – S. 112-123. [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://ev.fmm.kpi.ua/issue/view/13283>. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.18.2021>.
11. Sokotun H. O. Konkurentospromozhnist' mashynobudivnykh pidpryemstv Ukrayiny u porivnyanni z inozemnyymi. Efektyvna ekonomika.– 2013. – № 10. [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2404>.
12. Eksportna stratehiya dlya sektoru mashynobuduvannya 2019-2023. [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <https://cutt.ly/egwduLT>

Gerasymchuk V.H., Doctor of Economic Science, Professor
National Technical University of Ukraine
“Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute”
Zrobok O.O., economist
National Technical University of Ukraine
“Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute”

COMPETITIVENESS OF DOMESTIC PRODUCTS IN THE INTERNATIONAL MACHINE BUILDING MARKET: REALITIES AND PROSPECTS

The essence of the concept of "product competitiveness" is considered. The factors of competitiveness of products of machine-building enterprises on the international market are systematized. Based on the systematization of quantitative and qualitative methods of assessing the level of competitiveness, a step-by-step method for mechanical engineering enterprises is proposed. The state of the machine-building complex of Ukraine is considered. The dynamics of factors of international competitiveness of machine-building enterprises is analyzed: number of enterprises by machine-building branches; volume of sales and production of machine-building products; shares of mechanical engineering products in domestic exports; capital investments of enterprises in the fields of mechanical engineering. As a result of diagnosing the factors, a PEST-analysis of the domestic machine-building complex with the division of factors into political, economic, social and technological was carried out. It is established that machine-building enterprises of Ukraine have a low level of competitiveness in international markets due to a number of negative factors, the key of which are: insufficient demand in foreign markets, high dependence on fluctuations in resource prices (economic); imperfect legislation, the war in eastern Ukraine (political); technological and moral obsolescence of products and fixed assets, high energy consumption and low productivity, low costs of R&D (technological); lack or outflow of qualified manufacturers abroad, low wages, low motivation of job seekers to employment in the field of mechanical engineering (social). Measures to increase international competitiveness which are proposed include following: preferential lending; revival of basic and applied science; reforming the legal regulation of intellectual property; ensuring compliance of products with European technical regulations. Prospects for the development of domestic engineering: digitalization, development of robotics, technology of Industry 4.0, infrastructure of technology parks.

Keywords: export of machinery and equipment, investment activity, machine-building complex, international market, factors of product competitiveness, PEST-analysis of the industry.