

РОЗВИТОК МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

Вінницький національний технічний університет

***Анотація.** Розкрито місце машинобудування в структурі економіки України, визначено проблеми з якими довелося зустрітися підприємствам галузі після початку війни. Виявлено тенденції виробництва в галузі. Аргументовано доцільність застосування релокації в умовах війни щодо машинобудівних підприємств. Запропоновано складові стратегічного управління структурними трансформаціями машинобудівного комплексу.*

***Ключові слова:** машинобудування, підприємство, управління, релокація*

***Abstract.** The place of mechanical engineering in the structure of the economy of Ukraine is revealed, the problems that the enterprises of the industry had to face after the outbreak of the war are identified. Production trends in the industry are identified. The expediency of using relocation in wartime conditions for mechanical engineering enterprises is argued. The components of strategic management of structural transformations of the mechanical engineering complex are proposed.*

***Key words:** mechanical engineering, enterprise, management, relocation*

Машинобудування – є базовою галуззю розвитку економіки в кожній країні, втім у кожній країні існують свої умови та перспективи розвитку машинобудівних виробництв. Історично склалося, що переважна більшість машинобудівних підприємств в Україні розташовані у Східному регіоні, що на сьогодні потерпає від військової агресії [1, с. 71-77]. Більш активна присутність, а відповідно і розвиток машинобудівних підприємств на сході держави призвели до того, що машинобудівні підприємства з початком війни опинилися в умовах комплексної кризи. Найбільш серйозними викликами для галузі стали:

1. фізичне знищення або пошкодження виробничих потужностей;
2. перебої з енергопостачанням;
3. розрив логістичних ланцюгів;
4. кадровий дефіцит;
5. зношеність устаткування;
6. недостатній рівень державної підтримки;
7. фінансова нестабільність.

Фізичне пошкодження підприємств у зонах бойових дій призвело до втрати критичної інфраструктури. У багатьох випадках йшлося не лише про окремі цехи чи виробничі лінії, а й про повну втрату промислових майданчиків, техніки, складських запасів і документації. Це призвело до неможливості відновлення діяльності на старих місцях без значних інвестицій [2, с. 223].

При цьому, машинобудування залишається одним із ключових сегментів зростання національної економіки, оскільки попри значні труднощі військового стану демонструє активну роботу окремих підприємств, для прикладу структура завантаження виробничих потужностей підприємств машинобудування виглядає наступним чином: 16% підприємств працюють на 100% або вище довоєнного рівня; 27% підприємств функціонують на рівні 75–99% потужності. Загалом 43% підприємств галузі мають високий рівень завантаження. Для порівняння, загальнонаціональні показники є дуже близькими: 10% підприємств працюють на 100% або вище довоєнного рівня; 31% підприємств функціонують на рівні 75–99% потужності. Загалом 41% підприємств мають високий рівень завантаження [3, с. 101]

Початок війни окрім низки проблем у функціонуванні ознаменував низку нових тенденцій у виробництві машинобудівної продукції:

1. Зміна експорту. Експорт змінився як за обсягами, так і структурно, розташування багатьох машинобудівних підприємств поблизу бойових дій унеможливило виготовлення передбачуваних обсягів продукції, а відповідно і її експорту. Попри тривалу війну з 2014 року окремі підприємства що 2022 року мали ділові контакти з покупцями з крани-агресора, відтак перед цими підприємствами постала потреба виходу на інші ринки;

2. Підприємства змінили свою поведінку на ситуаційну, зупинилися процеси модернізації, перспективного планування та інноваційного розвитку, на перший план виступило питання збереження активів;

3. Забезпеченість підприємств працівниками дедалі більше погіршується, що спричинено наростанням мобілізації, міграції, природного руху тощо. Крім того робота машинобудівних підприємств вимагає залучення висококваліфікованих фахівців, підготовка яких є досить обмеженою, а машинобудівний фах та фізична праця не є привабливими для молоді, що не забезпечує постійний притік кваліфікованих робітників.

4. Збільшення імпорту машинобудівної продукції, особливо складних машинобудівних виробів.

Поряд з такими невтішними тенденціями варто наголосити і на окремих аспектах покращення роботи машинобудівних підприємств, зокрема в Україні з початком війни виникло нове явище – релокація. Релокація підприємства – це перенесення бізнесу з місця постійного його розташування на нове з метою збереження можливості нормального функціонування підприємства. В умовах війни релокація бізнесу – це насамперед захист потужностей і робітників від зовнішніх загроз, спровокованих обстрілами, окупацією [4]. Попри особливості технологічних процесів машинобудівної галузі в Україні спостерігаються позитивні приклади релокації машинобудівного бізнесу, наприклад ТОВ "Промислова компанія "ПОЖМАШИНА" та ПрАТ «Краматорський завод важкого верстатобудування».

Крім того, одним із наслідків військових дій стало зростання виробництва у військовому машинобудуванні: українські підприємства почали активно виробляти бронетехніку, безпілотні літальні апарати та артилерійські установки. Так, військові замовлення впливають на утримання певного рівня виробництва в умовах нестабільної економіки, але це стосується тільки військового машинобудування. Додаткові перспективи розвитку відкриваються державою через сприяння розвитку галузі шляхом встановлення з 1 січня 2025 року мінімального рівня локалізації продукції під час публічних закупівель. Відтепер державні установи, підприємства та органи місцевого самоврядування можуть закуповувати лише ту машинобудівну продукцію, в якій частка українських компонентів становить щонайменше 25%, при цьому частка такої продукції надалі зростатиме поетапно у 2026 році – 30%, 2027 році – 35% і у 2028 рік – 40% [5]. Ці норми застосовуються до закупівель у таких сферах, як громадський транспорт, залізничний транспорт, комунальна та спеціалізована техніка, а також енергетичне обладнання.

Оскільки машинобудівна галузь в сучасних умовах перебуває у вкрай складних умовах функціонування вважаємо за доцільне запропонувати концептуальну модель стратегічного управління структурними трансформаціями машинобудівного комплексу, що являє собою цілісну систему взаємопов'язаних складових, кожен з яких має чітко визначені функціональні завдання та механізми реалізації:

1. Діагностична складова передбачає комплексний аналіз поточного стану машинобудування, ідентифікацію внутрішніх та зовнішніх чинників впливу, оцінку рівня технологічної готовності та конкурентоспроможності галузі.

2. Інституційна складова спрямована на формування ефективного нормативно-правового середовища, розробку стратегічних документів, удосконалення механізмів державного регулювання та створення сприятливих умов для інноваційного розвитку машинобудівного комплексу.

3. Технологічна складова забезпечує впровадження інноваційних виробничих технологій, модернізацію обладнання, розвиток науково-технічного потенціалу та формування високотехнологічних виробничих систем.

4. Адаптаційна складова передбачає розробку гнучких механізмів реагування на зміни зовнішнього середовища, антикризові стратегії, забезпечення резильєнтності виробничих процесів та підвищення здатності машинобудівного комплексу адаптуватися до викликів глобальної нестабільності [3, с. 104].

Взаємодія та системна інтеграція запропонованих складових формують комплексний механізм стратегічного управління структурними трансформаціями, спрямований на забезпечення

довгострокової конкурентоспроможності та сталого розвитку машинобудівного комплексу України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Вітюк А. В., Несен Л. М., Куран О. В. Провідні машинобудівні підприємства Вінницької області: аналіз інвестиційної привабливості. *Інвестиції: практика та досвід*. 2022. № 4. С. 71-77.
2. Нагорна І. І., Корейба В. Д. Машинобудування України під час війни: виклики, адаптація та можливості розвитку. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 16. С. 220-227.
3. Космідайло І. В., Марков В. С. Структурні трансформації та стратегічні імперативи розвитку машинобудівного комплексу України. *Підприємництво та інновації*. 2025. №36. С. 99-105.
4. Релокація бізнесу в умовах війни: оформлення переміщення підприємства, бухгалтерські нюанси. URL: <https://bip.net.ua/articles/relokacziya-biznesu-v-umovah-vijni/>
5. В Україні з 2025 року підвищено рівень локалізації у держзакупівлях машинобудування URL: <https://me.gov.ua/news/detail?lang=uk-ua&id=dc702433-1760-4389-b8cf-c3e84794dfdf&title=vukrainiz2025-rokupidvische>

Мусієнко Марина Володимирівна – студентка групи ЕК-22б, факультет менеджменту та інформаційної безпеки, Вінницький національний технічний університет; marynaaaa14@ukr.net.

Коротіна Каріна Сергіївна - студентка групи ЕК-22б, факультет менеджменту та інформаційної безпеки, Вінницький національний технічний університет; korotinakarina@gmail.com.

Науковий керівник – Вітюк Анна Валеріївна, доцент, канд. екон. наук, доцент кафедри менеджменту, маркетингу та економіки, Вінницький національний технічний університет; anna_vitiuk@ukr.net.

Musienko Maryna Volodymyrivna – student of group EK-22b, Faculty of Management and Information Security, Vinnytsia National Technical University; marynaaaa14@ukr.net.

Korotina Karina Serhiivna – student of group EK-22b, Faculty of Management and Information Security, Vinnytsia National Technical University; korotinakarina@gmail.com.

Scientific advisor – Vitiuk Anna Valeriivna, Associate Professor, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Management, Marketing and Economics, Vinnytsia National Technical University; anna_vitiuk@ukr.net.