

7. *Noland M.* The Arab Economies in a Changing World. / M. Noland, H. Pack. — Washington : Peterson Institute for International Economics, 2007.
8. *Pisani-Ferry J.* The Euro at Ten : The Next Global Currency? / J. Pisani-Ferry, A. S. Posen. — Washington : Peterson Institute for International Economics, 2009. — 252 p.
9. *Mazower M.* Greece's history is defined by foreign meddling. [Електронний ресурс] / M. Mazower // The Financial Times. — 09.03.2010. — Режим доступу : <http://www.ft.com/cms/s/0/4bede68a-2aef-11df-886b-00144feabdc0.html>
10. *Słojewska A.* Niemcy chcą rozszerzenia unii walutowej o zdrowe państwa UE? [Електронний ресурс] / A. Słojewska // Rzeczpospolita. — 22.02.2010. — Режим доступу : <http://www.rp.pl/artykul/437675.html>

Статтю подано до редакції 24.10.2012 р.

УДК 339.5

А. О. Гончарова,
аспірантка кафедри європейської інтеграції,
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

ІННОВАЦІЙНІ ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ

АНОТАЦІЯ. Проведено критичний аналіз сучасного стану інноваційних процесів у сфері машинобудування Європейського Союзу. Окреслено перспективні напрями вдосконалення інноваційної структури розвитку машинобудівного комплексу ЄС. Викладені дані можуть використовуватись для подальших досліджень.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: машинобудування, інноваційний потенціал, інноваційні пріоритети, інноваційна діяльність, Європейський Союз.

АННОТАЦИЯ. Проведен критический анализ современного состояния инновационных процессов в отрасли машиностроения Европейского Союза. Определены перспективные направления усовершенствования инновационной структуры развития машиностроительного комплекса ЕС. Изложенные данные могут использоваться для дальнейших исследований.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: машиностроение, инновационный потенциал, инновационные приоритеты, инновационная деятельность, Европейский Союз.

ANNOTATION. The critical analysis of innovative processes current status to branches of mechanical engineering in European Union is lead. Outlines promising directions for improving the innovative structure of engineering complex EU. Stated facts might be used in future investigations.

KEY WORDS: engineer, innovative potential, innovative priorities, innovation activity, European Union.

Постановка проблеми. Ідентифікація характеру промислової динаміки великого інтеграційного угруповання завжди нашоухується на існуючу ще й досі недосконалість статистичної бази, яка в умовах поліструктурного розвитку Єв-

ропейського Союзу виявилась не готовою для використання в процесі системного аналізу тих інноваційних, структурних і локальних змін, що мають місце в цьому інтеграційному угрупованні, а відтак являють собою важливий напрямок міжнародних економічних досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасних наукових публікаціях і дослідженнях знаходить своє відображення широке коло актуальних проблем інноваційної діяльності, як найважливішого фактора підвищення ефективності діяльності машинобудівних підприємств.

Теоретичним і практичним аспектам підвищення ефективності інноваційної діяльності присвячені праці зарубіжних учених: Т. Андерсона, Р. Боєра, Л. Вальроса, Д. Гвелека, П. Каталана, Д. Кендріка, В. Коєна, П. Массе, Х. Фрімана, Ф. Хайєка, Й. Шумпетера.

У наукових працях цих учених розглядаються теоретичні основи створення інновацій, закономірності інноваційного розвитку, ресурсне забезпечення їх розроблення та запровадження інновацій, а також оцінювання ефективності, застосування у машинобудуванні.

Водночас, інтерес щодо дослідження інноваційних зрушень у промисловій сфері виявляли й вітчизняні науковці: О. Амоша, Я. Базиліук, О. Власюк, Я. Жаліло, Д. Крисанов, В. Макогон, В. Семиноженко, Л. Федулова, В. Чужиков та багато інших, основні праці яких, були скеровані на прогнозування наслідків економічної конвергенції України та Європейського Союзу.

Мета і завдання. Метою статті є дослідження сутності та основних особливостей інноваційної активності підприємств машинобудівного комплексу Європейського Союзу.

Викладення основного матеріалу. Технологічні інновації в глобальній економічній системі відіграють надзвичайно велику роль, виступаючи найважливішим засобом виходу постіндустріальних країн з економічної кризи, позитивних зрушень в структурі їх господарства та проведення якісних змін у діяльності бізнесу.

Попри те, що країни ЄС поступово вибираються із кризи, економічна ситуація в них ще й досі залишається доволі складною, що неодмінно призводить до подальшої деформації промислової структури. Найбільш відчутними такі зміни сталися у машинобудуванні. Так, за період з 2008 по 2011 рік виробництво у цьому секторі в країнах Європейського Союзу знизилось приблизно на 10 %, що знайшло свій негативний відбиток на інших макроекономічних показниках (рис. 1).

Від'ємна кризова та посткризова динаміка промислового зростання яскраво свідчить, що існуюча зараз структура індустрії Європейського Союзу є недосконалою, при цьому найуразливішою галуззю виявилось машинобудування, яке потребує істотних змін модернізації виробничих процесів і посилення їх інноваційності [4]. Наслідком деформації машинобудування у кризовий період стали суттєві зміни в структурі зайнятості та зниження рівня добробуту населення. Ось чому більшість економістів переконані, що навіть за умов швидкого відновлення докризових тенденцій, повернення до колишнього рівня відбудеться ще не скоро. Яскравим свідченням цього може вважатися той факт, що якщо кількість працюючих у промисловості Європейського Союзу з 2008 по 2011 рік зро-

сла приблизно на 5 %, то число зайнятих у машинобудівному комплексі скоротилося на 7 % (табл. 1).

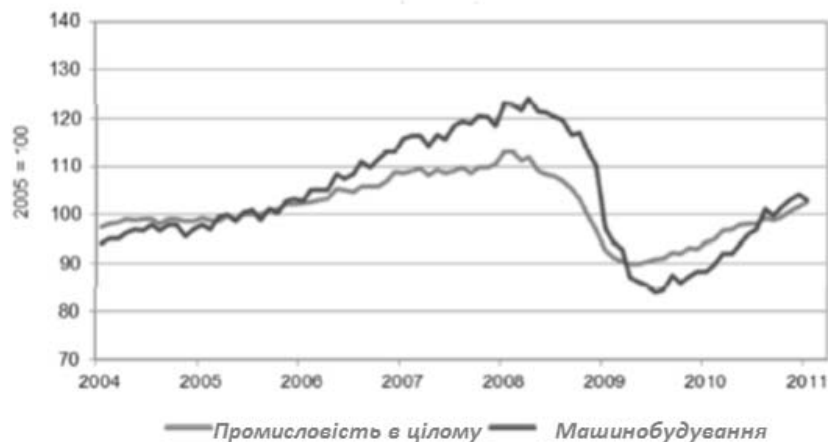


Рис. 1. Темпи зростання промисловості в Європейському Союзі 2004—2011 рр.

Джерело: Statistics Explained — Eurostat — Europa[електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.eurostat.ec.europa.eu>

Таблиця 1

**СТРУКТУРА ЗАЙНЯТОСТІ В МАШИНОБУДІВНІЙ СФЕРІ
З 2008 ПО 2011 РІК, ТИС.ОСІБ**

Галузь	Рік	2008	2009	2010	2011
	Промисловість ЄС-27		34413	31557	35249
Машинобудування та виробництво устаткування		3650	2858	3341	3412

Джерело: Statistics Explained — Eurostat — Europa[електронний ресурс]. —Режим доступу:<http://www.eurostat.ec.europa.eu> та авторські розрахунки

Неважко передбачити, що такі зміни пов'язані зі зменшенням обсягів виробництва в машинобудівному комплексі, зміною попиту та пропозиції на продукцію галузі, що, у свою чергу, провокує подальше зростання секторального безробіття від якого найбільше потерпали такі країни, як Іспанія, Ірландія та держави Балтії і на сам перед Естонія, в яких відповідний індикатор був у два, а то і в три рази вищим за середній по ЄС-27.

Подібного роду деформація промислової структури, зокрема, машинобудівної сфери, внаслідок світової фінансової кризи 2008—2009 рр. змусила Європейську Комісію прийняти пакет адресних фінансових заходів щодо прискорення переведення країн Європейського Союзу на інноваційний шлях розвитку (надання позикових коштів, стимулювання сукупного попиту, вико-

ристання механізмів держзамовлення тощо). Утім ці заходи, на нашу думку, матимуть тимчасовий характер, адже задля підтримки і стимулювання економічного зростання і добробуту Європейському Союзу необхідна нова політика, яка дозволить сформувати сприятливі умови для інновацій і забезпечуватиме їх найшвидше впровадження у формі створення нових видів бізнесу, а також розробки алгоритму прийняття нових бізнес-рішень [3].

Вирішенню проблем реіндустріалізації галузі може сприяти подальше стимулювання відкритості бізнес-процесів інноваційності підприємств машинобудівного комплексу, за рахунок чого можна буде розрахувати на його максимальну ефективність, адже промислові компанії будуть інтенсивніше запроваджувати новітні технології, використовуючи при цьому досвід міжнародних машинобудівних транснаціональних корпорацій.

Попри те, що останнім часом число стимулюючих інноваційних ініціатив з боку ЄС стрімко зростало, динаміка нарощування виробництва у машинобудуванні була негативною, що стало характерною рисою не лише для Європейської, а й для світової економіки, про що доволі красномовно свідчать опубліковані Європейською Комісією дані в звіті «Innovation Union Scoreboard 2010» («Інноваційний союз: показники за 2010 рік»), згідно з яким упродовж кризи 2008—2010 р. США і Японії вдалося значно випередили країни Європейського Союзу за показниками інноваційного розвитку [2].

Водночас із цим мало місце прискорення розвитку інноваційної економіки у ряді держав, зокрема в країнах БРІК, темпи нарощування в яких були найвищими у світі. Можна припустити, що вже через кілька років вони посядуть лідерські позиції в селективних сферах машинобудування. Відтак, очікувана втрата Європейським Союзом своїх позицій у глобальній економіці, поставить під сумнів реалізацію ідеї сталого розвитку, добробуту європейських країн і успіху європейського бізнесу в майбутньому.

Зайвим свідченням таких висновків може вважатися рис. 2, на якому наявно продемонстрована динаміка основних показників Європейського Союзу в машинобудівній сфері у порівнянні з такими країнами, як Сполучені Штати Америки, Японія та Китай. Екстраполюючи їх можна передбачити, що випередження КНР станеться у 2015—2016 роках.

Доволі небезпечні тенденції зниження питомої ваги машинобудування в структурі ВВП ілюструє рис. 3, на якому добре видно відставання ЄС від США та Японії, яке не можна пояснити розвитком креативної сфери.

Подальший розвиток машинобудівної промисловості в ЄС багато у чому залежить від вартості робочої сили та продуктивності праці, а також від характеру фінансування інновацій, які у цій сфері мають вирішальне значення адже забезпечують як конкурентоспроможність спеціалізованих компаній, так і національної економіки в цілому.

Проведений автором, системно-структурний аналіз країнових інноваційних систем машинобудування дозволив виявити низку факторів, які гальмують розвиток цієї наукомістської галузі, найважливішими з яких є наступні:

- недосконала та забюрократизована система просування на внутрішній і зовнішній ринки високих технологій;
- ускладнена процедура технологічного трансферу;

- низька рентабельність традиційних виробництв (виробництво тракторів та іншої аграрної техніки), а також збитковість цілого ряду підприємств, що відіграють в окремих випадках важливу місто утворювальну функцію;
- асиметрична структура зовнішньої торгівлі, внаслідок чого переважає дешевий імпорт з країн що розвиваються;
- недосконала структура ринку машинобудівної продукції.

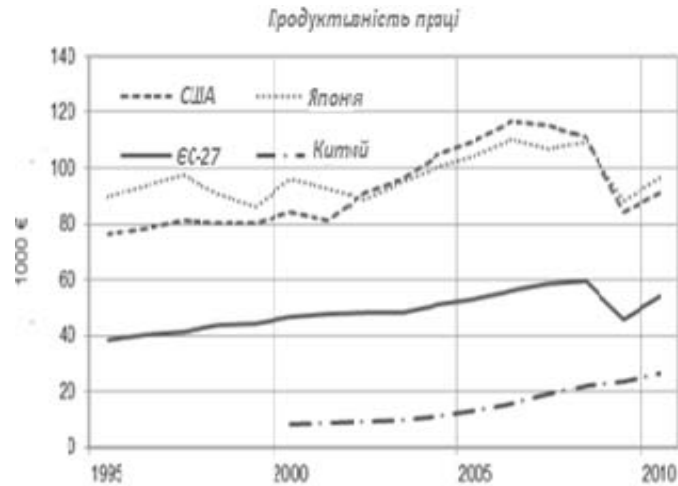


Рис. 2. Продуктивність праці ЄС-27 і країн-лідерів

Джерело: An introduction to Mechanical Engineering: Study on the Competitiveness of the EU Mechanical Engineering Industry [електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/files/competitiveness/comp-mech-eng-2012-frep_en.pdf

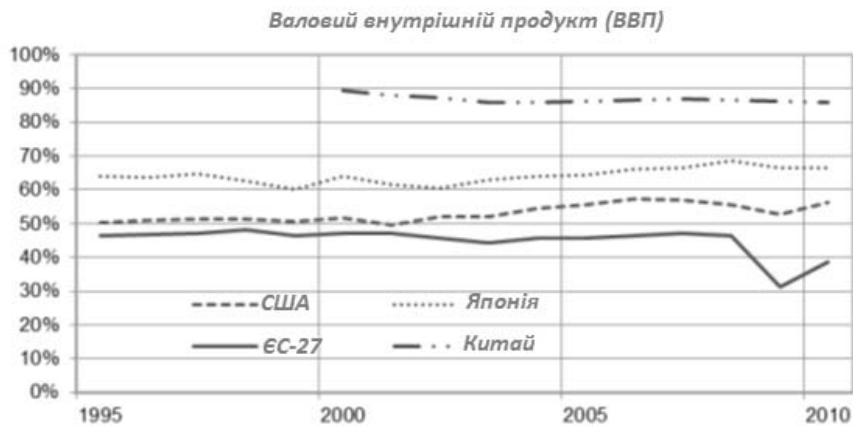


Рис. 3. Питома вага машинобудування в структурі ВВП ЄС-27 і країн-лідерів

Джерело: An introduction to Mechanical Engineering: Study on the Competitiveness of the EU Mechanical Engineering Industry [електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/files/competitiveness/comp-mech-eng-2012-frep_en.pdf

Наведене дозволяє виокремити наступні основні проблеми, що впливають з аналізу інноваційної діяльності в машинобудуванні Європейського Союзу:

- низький за відношенням до ВВП обсяг фінансування науки з боку національного та наднаціональних бюджетів;
- низька питома вага інноваційно-активних підприємств;
- недосконала структура витрат на технологічні інновації за видами діяльності в машинобудуванні;
- низький рівень активності приватного сектора у фінансуванні інновацій;
- архаїчна, багато у чому, структура фінансування;
- низький ступінь підтримки з боку держави високого кадрового потенціалу.

За результатами авторського дослідження розв'язання виявлених проблем та пошуків інноваційної активності в машинобудівного комплексу країн ЄС-27 могло б сприяти:

- більш широке використання методів часткового фінансування витрат на НДДКР, наприклад, розвиток системи грантів;
- розширення участі приватного бізнесу при фінансуванні інновацій, що забезпечує тіснішу взаємодію наукових організацій з промисловістю і комерційними фірмами;
- посилення концентрації ресурсів на пріоритетних інноваційних проектах, що забезпечують конкурентоспроможність машинобудування ЄС;
- вдосконалення системи освіти та підготовки кадрів, які будуть готові до запровадження нововведень і до вирішення системних завдань сучасної інноваційної стратегії країни.

Удосконалення управління у сфері інноваційної діяльності має покращити нормативну основу машинобудівного комплексу, забезпечивши більш високий рівень фінансування інноваційних розробок, концентрацію коштів на найважливіших напрямках інноваційного розвитку та сформувати належну інфраструктуру мегарегіонального ринку.

Висновки

1. Упродовж останнього десятиліття в Європейському Союзі відбулися значні зміни як у машинобудівній сфері, так і в промисловості в цілому, що викликано впливом глобалізації, посиленням внутрішньої кооперації держав-членів, міжнародною інтернаціоналізацією виробництва, зменшенням частки видобувної індустрії та впливом глобальної фінансової кризи, яка дистанціювала Європейські компанії від американських, японських і частково китайських, стратегія діяльності яких була більш гнучкою.

2. Глобалізація сформувала наднаціональні мегапотоки, які максимально пришвидшують переміщення інтелектуальних, матеріальних, фінансових та інші ресурси, а також нагромаджений капітал по всьому глобальному просторі незалежно від наявності державних кордонів. Рушійною силою країн ЄС у глобалізованій економіці залежить від здатності знайти свою нішу на ринковому просторі. А це можливо лише за умов підтримки високого рівня інновацій.

3. Від'ємна кризова та посткризова динаміка промислового зростання яскраво свідчить, що існуюча зараз структура індустрії Європейського Союзу є недо-

сконалою, при цьому найбільш вразливою галуззю виявилось машинобудування, яке потребує істотних змін модернізації виробничих процесів та посилення їх інноваційності. Наслідком деформації машинобудування у кризовий період стали суттєві зміни в структурі зайнятості та зниження рівня добробуту населення. Ось чому більшість економістів переконані, що навіть за умов швидкого відновлення докризових тенденцій, повернення до колишнього рівня відбудеться ще не скоро.

Проведений автором, системно-структурний аналіз країнових інноваційних систем машинобудування дозволив виявити низку факторів, які гальмують розвиток цієї наукомістської галузі, найважливішими з яких є наступні: недосконала та забюрократизована система просування на внутрішній та зовнішній ринки високих технологій; ускладнена процедура технологічного трансферу; низька рентабельність традиційних виробництв (виробництво тракторів та іншої аграрної техніки), а також збитковість цілого ряду підприємств що відіграють в окремих випадках важливу місто утворювальну функцію; асиметрична структура зовнішньої торгівлі, внаслідок чого переважає дешевий імпорт з країн що розвиваються; недосконала структура ринку машинобудівної продукції.

Література

1. *Барташевська Ю.М.* Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // *Європейський вектор економічного розвитку*. — 2010. — №1. — С. 26—28.
2. Стратегический документ, раскрывающий содержание данной инициативы, обнародован в октябре 2010 г. Europe 2020 Flagship Initiative Innovation Union.SEC (2010)1161.Brussels,6.10.2010 http://ec.europa.eu/research/innovation-union/pdf/innovation-union-communication_en.pdf.
3. *Польова Н. М.* Класифікація інноваційної діяльності машинобудівних підприємств / Н. М. Польова // *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : збірник наукових праць : Вип. 21*. — К. : НАУ, 2009. — С. 115—120.
4. Industrial innovation Innovation Union Scoreboard. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/facts-figures-analysis/innovation-scoreboard/index_en.htm
5. Industry, trade and services. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.eurostat.ec.europa.eu>
6. Open Innovation Accelerator [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://openinnovationaccelerator.eventbrite.com>
7. *Berden K. et al.* (2009) «Non-Tariff Measures in the EU-US Trade and Investment — An Economic Analysis», Rotterdam.
8. ССРІТ (2010). Survey on Current Conditions and Intention of Outbound Investment by Chinese Enterprises, China Council for the Promotion of International Trade, Brussels, pp. 11. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2010/may/tradoc_146193.pdf

Статтю подано до редакції 17.10.2012 р.