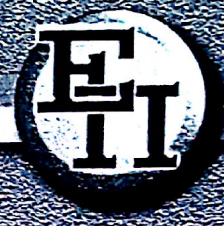


45

ISSN 1605 - 7988



ЕКОНОМІКА І ПРОГНОЗУВАННЯ

науково-аналітичний журнал

4/2003

Ринок: прогноз і кон'юнктура

Бридун Є.В., канд. екон. наук
Інститут економічного прогнозування НАН України

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ

Аналізуються основні тенденції розвитку внутрішнього ринку продукції машинобудування. Обґрунтовується, що політика, спрямована на радикальну лібералізацію внутрішнього ринку, може знищити наявний науково-технологічний та виробничий потенціал наукомістких галузей промисловості. Пропонуються напрями розвитку внутрішнього ринку машинобудівної продукції.

Криза перехідного періоду виявила, що машинобудівний комплекс є найбільш вразливим до негативних змін економічної ситуації: розриву господарських зв'язків, зменшення серійності виробництва, зниження платоспроможності, економічної інтервенції зарубіжних компаній, відсутності дієвого механізму захисту вітчизняного ринку. Перехід до ринкових відносин не створив суттєвих стимулів для розвитку галузі, тому тенденція зростання загальних обсягів виробництва в машинобудуванні виникла лише у 2000–2001 рр. (16,8–18,8 %) і зберігалася протягом 2002 р. (11,3 %) та 2003 р. (за січень–вересень приріст обсягів виробництва склав 33,0 %). Цей позитивний результат, безперечно, має *системне походження*. Він є наслідком комбінованої взаємодії низки внутрішніх та зовнішніх факторів, які задіяли наявні ресурси зростання. Позитивні зміни передусім пов'язані:

- зі сприятливою світовою економічною кон'юнктурою і зростанням доходів в експортоорієнтованих галузях (переважно у чорній металургії та хімічній промисловості), які, у свою чергу, спричинили зростання внутрішнього платоспроможного попиту на промислову продукцію, у тому числі і на продукцію машинобудування;
- з тим, що підприємства, орієнтовані на внутрішній ринок, завдяки підвищенню внутрішнього платоспроможного попиту з боку базових галузей, збільшили загальні обсяги виробництва та реалізації продукції, що сприяло загальному поживленню та розширенню внутрішнього ринку;
- з позитивною зміною структури кінцевого споживання на користь товарів довгострокового користування.

Системні зміни задіяли *ресурси та резерви зростання*, які дозволили збільшити обсяги виробництва та реалізації продукції машинобудування, що, у свою чергу, привело до: *зростання прибутків*, які спрямовувалися на розширення внутрішнього попиту; *більш повного задіяння наявних потужностей* – потужний за своїми можливостями науково-технічний та виробничий потенціал машинобудування в структурі виробництва продукції промисловості становив 12,5 % за 2002 р.; *зростання грошових розрахунків* та зменшення обсягів реалізації продукції на бартерних умовах (частка продукції, відвантаженої на бартерних умовах у машинобудуванні, змен-



шилась з 26,7 % у 2000 р. до 14,5 % у 2002 р.); як наслідок, у галузі збільшилась оборотність дебіторської (у 2002 р. у 18,4 раза порівняно з 1998 р.) та кредиторської (у 2002 р. у 30,5 раза порівняно з 1998 р.) заборгованостей та оборотності матеріальних оборотних коштів (з 1,26 у 1998 р. до 1,81 у 2002 р.); покращання ділової активності підприємств (за рахунок збільшення виручки від реалізації підвищилась загальна оборотність капіталу машинобудівної галузі з 0,25 у 1998 р. до 0,48 у 2002 р.)¹.

Суттєву роль у зростанні обсягів виробництва в машинобудуванні відіграли попередні зміни в законодавстві стосовно тракторного та сільськогосподарського машинобудування, автомобільної промисловості, суднобудівної промисловості, космічної галузі та ін. Проте в структурі загального ВВП країни внесок виробництва машин та устаткування не достатній (у 2001 р. 5,2 %) [1, 2, 3].

Структура виробництва. Трансформаційні процеси української економіки останніх років привели до того, що сформувався новий уклад машинобудівного комплексу, характеристиками якого є: орієнтація на поточний платоспроможний попит (як внутрішній, так і зовнішній), кооперація з головними закордонними виробниками щодо випуску конкурентоспроможної продукції, раціоналізація схем комплектування кінцевих продуктів, регіоналізація і локалізація машинобудування тощо. З одного боку, різко нарощуються обсяги надання послуг промислового характеру, що викликане збільшенням замовлень на ремонт машин і устаткування, а відтак відбувається удосконалювання ремонтного господарства шляхом об'єднання підприємств різного профілю для виконання промислового ремонту, проектних і технологічних розробок, реконструкції і технічного переозброєння, комплектації устаткуванням, запчастинами, технологічною оснасткою й інструментом, сервісного обслуговування. З іншого боку значно зростають обсяги виробництва (особливо у 2001–2003 рр.) у транспортному машинобудуванні, що переважно пов'язано зі значною кількістю “викруткових” виробництв по збиранню автомобілів (“Шкода”, “Мерседес”, “Опель”, “Део” та ін.). Проте порівняно з 1990 р. скоротилися обсяги виробництва за широкою номенклатурою машинобудівної продукції – майже на 50 % – по виробництву гірничошахтного і гірничорудного машинобудування, продукції автомобільної промисловості власного виробництва, тракторного та сільськогосподарського машинобудування, устаткування для легкої промисловості.

Зміни у внутрішньому попиті та його структурі. Зростання попиту на продукцію машинобудування у 2000–2002 рр. спостерігалось по всіх видах економічної діяльності. Проте за 2002 р. скоротилися обсяги валового випуску у виробництві сільськогосподарських машин (на 8,9 %) та машин спеціального призначення (на 0,2 %), верстатів (на 7,8 %), машин для металургії (на 6,4 %) та для переробки сільськогосподарських продуктів (на 6,0 %), устаткування для радіо, телебачення та зв'язку (на 1,4 %), що пов'язано виключно з кон'юнктурними коливаннями попиту на відповідну продукцію.

Найбільші споживачі продукції протягом 1999–2001 рр. постійно змінювалися; так, наприкінці 2001 р. найбільшу питому вагу в структурі проміжного споживання займали сільське господарство (12,7 %), чорна металургія (10,0 %), торгівля (6,8 %), вугільна промисловість (5,1 %), транспорт (4,1 %), електросенергетика (2,1 %) та власне споживання галуззю (27,7 %) [див. 1, 2, 3].

¹ Розраховано за даними Державного комітету статистики України.

У зв'язку зі зростанням обсягів виробництва в базових галузях промисловості протягом 2000–2002 рр. підприємства частину коштів направляли на оновлення та придбання засобів виробництва; такі витрати ініціювали зростання інвестиційного попиту галузі. Слід відзначити, що масштаби інвестиційного попиту у 2000–2002 рр. зросли завдяки:

- зростанню прибутків промислових підприємств та зниженню облікової ставки Національного банку України;

- піднесенню ділової активності споживачів продукції машинобудування (в промисловості загальна оборотність капіталу зросла з 0,51 у 2000 р. до 0,64 у 2002 р.; майже незмінною залишалася оборотність матеріальних оборотних коштів у 2000–2002 рр. – 5,14–5,17; оборотність власного капіталу зросла з 1,0 у 2000 р. до 1,24 у 2002 р., але водночас зменшилась оборотність дебіторської заборгованості – з 2,7 у 2000 р. до 2,18 у 2002 р.; незмінною залишалась у цей період кредиторська заборгованість – 1,9);

- інтенсивності нововведень (порівняно з 2000 р. у 2001 р. кількість створених вперше в країні зразків нових типів машин, устаткування, апаратів, приладів збільшилася на 9,0 %; серед створених зразків нової техніки, зокрема електротехнічного устаткування та електричних машин – на 16,4 %; на 11,0 % – гірничошахтного устаткування; на 6,6 % – сільськогосподарських машин та машин і устаткування культурно-побутового призначення; на 6,3 % – хімічного та компресорного устаткування; на 4,1 % – технологічного устаткування для харчової промисловості [4]);

- збільшенню витрат на створення зразків нової техніки (витрати на розроблення та створення зразків нової техніки з урахуванням витрат минулих періодів, які було завершено та прийнято у 2001 р. порівняно з 2000 р. збільшились у 4,5 рази і становили 460,7 млн. грн. [див. 4]).

Зовнішній попит на фоні кон'юнктурних коливань характеризується загальним збільшенням експорту засобів наземного, повітряного та водного транспорту за 2002 р. – на 100,0 % (у 2000 р. – на 5,5 %, у 2001 р. – на 25,3 %), плавучих засобів (морських або річкових) – на 26,6 %, машин та механізмів, електротехнічного устаткування – на 2,4 % (у 2000 р. на 48,1 %, у 2001 р. – на 26,2 %). Частка продукції машинобудування в загальному експорті за 2002 р. становила 13,6 % (у 2000 р. – 12,3 %, у 2001 р. – 13,9 %). Основними статтями експорту в машинобудуванні є машини та устаткування, електричні машини, локомотиви залізничні і рухомий склад, трамваї та інші засоби наземного транспорту (крім залізничного), судна, човни та плавучі засоби тощо. Слід відзначити, що у 2002 р. різко (на 25,3 %) зменшився експорт аеронавігаційних і космічних апаратів та їх частин.

Частка імпорту машин, устаткування та механізмів, електротехнічного устаткування за 2002 р. зросла на 5,2 % (у 2000 р. – на 25,9 %, у 2001 р. – на 22,5 %); засобів наземного, повітряного та водного транспорту – на 36,9 % (у 2000 р. зменшилася на 8,13 %, а у 2001 р. – збільшилася на 48,1 %). Структура зовнішньої торгівлі України (табл. 1) не відповідає сучасним тенденціям на світовому ринку і характеризує низький якісний рівень конкурентних переваг багатьох традиційних і потенційних експортних товарів.

Імпорт машинобудівної продукції із значно вищими технічними характеристиками, ніж вітчизняна продукція, різко збільшується (див. табл. 1). Така ситуація пояснюється підвищенням внутрішнього попиту і активізацією процесів модернізації обладнання в промисловості. Внутрішній ринок наповнюється імпортованими товарами. Це, насамперед, машини та устаткування (співвідношення імпорту до виробництва цих видів продукції коливалося у 2002 р. по кварталах від 84,9 % до 259,3 %), електричні

машини (співвідношення імпорту до виробництва у 2002 р. – 73,7 % – 86,9 %) та засоби наземного, повітряного і водного транспорту (співвідношення імпорту до виробництва у 2002 р. – 55,8 % – 74,1 %)². Динаміка зміни експорту до обсягів виробництва, а також співвідношення імпорту до виробництва зображені на рис. 1.

Таблиця 1

Динаміка пропозиції та попиту на ринку продукції машинобудування
(до відповідного періоду попереднього року)³, %

Рік	Пропозиція			Внутрішній попит**
	Виробництво	Експорт	Імпорт	
1998	-3,0	-19,4	-12,0	-35,4
1999	-2,1	-17,1	-32,5	-26,9
2000	16,8	48,2	25,9	16,0
2001	18,8	26,2	22,5	2,5
2002	11,3	42,8	48,18	20,9

*Темпи зростання (+), зниження (-).

**Внутрішній попит = виробництво – експорт + імпорт. Обсяги виробництва на кінець звітної періоду перераховано в доларах США.

Джерело. Розраховано за даними [5, 6].

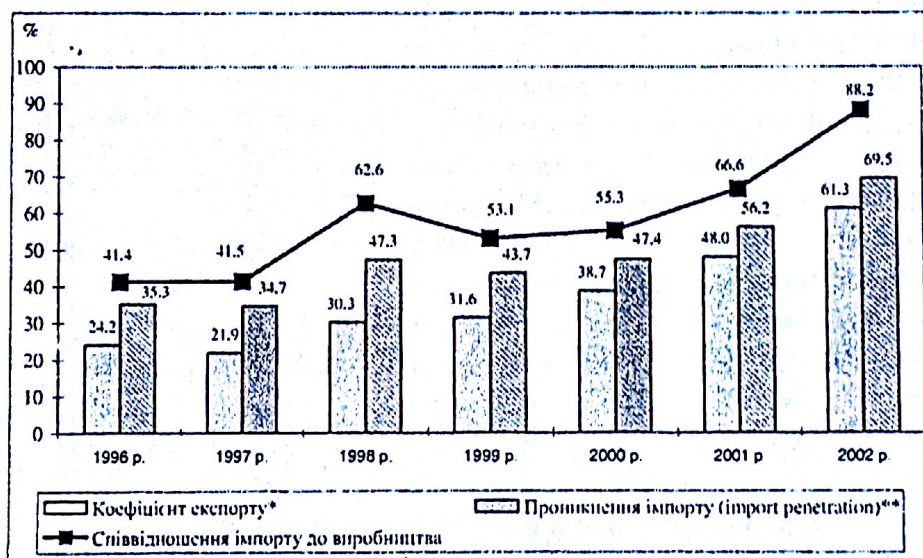


Рис. 1. Співвідношення обсягів виробництва (пропозиції) в машинобудуванні до експорту та імпорту машинобудівної продукції²

*Експорт в процентах до виробництва [7].

**Імпорт в процентах до внутрішнього попиту (виробництво плюс імпорт мінус експорт).

Темпи зростання виробництва у 2000–2002 рр. менші, ніж темпи зростання імпорту (див. табл. 1). Багато імпортується тих видів продукції, яку могли б виробляти вітчизняні підприємства. Це стосується виробництва машин та устаткування, електричних машин і засобів наземного транспорту (крім залізничного).

Така ситуація є загрозовою для вітчизняної промисловості, адже проникнення імпорту за базовими видами економічної діяльності машинобудування, що забезпечують виробництво середньо- та високотехнологічних товарів, досить високе (табл. 2). Водночас, коефіцієнт експорту машин та устаткування (76,4 %), електрич-

² Розраховано за даними [5, 6]. Обсяги виробництва по роках перераховані в доларах США за курсом на останню дату відповідного періоду.

них машин (59,4 %) та засобів наземного транспорту, крім залізничного (60,3 %), високий (табл. 3) через значний обсяг експорту в країни середньо- та і низькоіндустріального розвитку – такі як Росія, Білорусь, Туркменістан, Казахстан, Узбекистан, Угорщина, Польща, Чехія, Туреччина, Індія, Кітай, Лівія тощо. Таке експортне спрямування продукції галузі свідчить про відносно низьку конкурентоспроможність машинобудівної продукції. Слід відзначити, що Україна імпортує значну кількість машин та устаткування, електричних машин та засобів наземного транспорту з країн ОЕСР, про що свідчить високий коефіцієнт проникнення імпорту (див. табл. 2). Машинобудівний комплекс України намагається зберегти свої конкурентні переваги у високотехнологічних галузях – у виробництві літальних, космічних апаратів і частково суден, човнів та інших плавучих засобів.

Період 2002–2003 рр. характеризувався стрімким зростанням євро по відношенню до гривні (з 4,696 у січні 2002 р. до 5,894 у вересні 2003 р. за одну гривню) і стабільним курсом національної валюти по відношенню до долара (5,313 гривень за долар у січні 2002 р. і 5,332 у вересні 2003 р.) [9]. Зважаючи на експортно-імпорту залежність вітчизняного машинобудування та зростання імпорту, за який необхідно сплачувати євро, існує певна загроза зростання цін виробників продукції інвестиційного призначення, що, у свою чергу, може викликати інфляційні процеси в країні у 2003–2004 роках.

Світові тенденції науково-технічного прогресу виявляються у скороченні життєвого циклу машин, обладнання, високотехнологічних споживчих товарів, тому вирішальною перевагою в міжнародній торгівлі стає спроможність забезпечити технологічний відрив від конкурентів, тобто постійне створення і освоєння нових технологій та товарів на основі інновацій.

Таблиця 2

Проникнення імпорту (import penetration)¹⁾ по країнах у виробництво та в основні види продукції машинобудування*, %

Країна	Роки	Всього у виробництво			За основними видами продукції машинобудування*					
		високотехнологічних галузей ²⁾	середньо та високотехнологічних галузей ³⁾	середньо- та низькотехнологічних галузей ⁴⁾	літальні, космічні апарати та їх частини	машини, устаткування та механізми	електричні машини	локомотиви залізничні і рухомий склад, трамвай та ін.	засоби наземного транспорту, крім залізничного	судна, човни, інші плавучі засоби
Україна	2001	...	...	...	11,7	81,2	69,2	8,5	85,0	12,7
Канада	1996	60	71	34	66	...	7	...	68	41
США	1996	29	23	14	14	...	2	...	30	11
Австралія	1996	20	52	17	80	...	5	...	43	28
Японія	1996	13	8	6	34	...	0	...	5	2
Корея	1996	27	35	17	88	...	4	...	8	16
Країни ОЕСР ⁵⁾	1996	37	30	16	33	...	2	...	30	14

* Розраховано за даними [див. 5, 6; 8]: ¹⁾ імпорт у відсотках до внутрішнього попиту; ²⁾ включено авіабудування, виробництво офісної та комп'ютерної техніки, фармацевтика, комунікаційна та радіотелевізійна техніка; ³⁾ включено автомобілебудування, виробництво електричних машин; ⁴⁾ включено паперову та поліграфічну промисловість, суднобудування та ремонт, виробництво неметалевих мінеральних виробів, виробництво чорних та кольорових металів та виробництво неметалевих мінеральних продуктів
⁵⁾ Країни Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР).

Таблиця 3

Коефіцієнт експорту¹⁾ по країнах у виробництві та за основними видами продукції машинобудування*, %

Країна	Роки	Всього у виробництво			За основними видами продукції машинобудування						
		високотехнологічних галузей ²⁾	середньо та високотехнологічних галузей ³⁾	середньо- та низькотехнологічних галузей ⁴⁾	літальні, космічні апарати та їх частини	машини й устаткування та механізми	електричні машини	локомотиви залізничні і рухомий склад, трамваї та ін.	засоби наземного транспорту, крім залізничного	судна, човни, інші плаваючі засоби	
Україна	2001	...	...	...	33,5	76,4	59,4	14,1	60,3	71,1
Канада	1996	60	69	37	71	...	4	...	72	67	
США	1996	29	20	7	33	...	2	...	14	11	
Австралія	1996	20	23	14	57	...	3	...	15	31	
Японія	1996	13	23	7	17	...	1	...	23	35	
Корея	1996	27	31	17	48	...	5	...	27	56	
Країни ОЕСР ⁵⁾	1996	37	35	15	44	...	2	...	2	33	

* Розраховано за даними [див. 5, 6, 8]: ¹⁾ експорт у процентах до виробництва; ²⁾ включено авіабудування, виробництво офісної та комп'ютерної техніки, фармацевтика, комунікаційна та радіотелевізійна техніка; ³⁾ включено автомобілебудування, виробництво електричних машин; ⁴⁾ включено паперова та поліграфічна промисловість, суднобудування та ремонт, виробництво неметалевих мінеральних виробів, виробництво чорних та кольорових металів та виробництво неметалевих мінеральних продуктів; ⁵⁾ країни Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР).

Можна констатувати, що серйозних передумов збереження і розвитку науково-технічного потенціалу машинобудування дотепер не створено. Це пояснюється, *по-перше*, невисокою інноваційною активністю промислової сфери в умовах обмеженості бюджетної підтримки галузі (так, у 2001 р. витрати на інноваційну діяльність у промисловості становили 16,2 % від загальної суми вкладень у промисловість. Основним джерелом фінансування наукових та науково-технічних робіт бути вітчизняні замовники – близько 33,0 %) [10]. *По-друге* – незахищеністю внутрішнього ринку від імпорту машинобудівної продукції, якість і технічні характеристики якої не завжди перевищують вітчизняні товари-аналоги. Тому потрібна радикальна активізація не тільки інноваційної діяльності, але й ринкових важелів та державного протекціонізму.

Протягом перехідного періоду української економіки слід відзначити масовість законів України, що встановлюють пільги в оподаткуванні для окремих підприємств машинобудування ("Про затвердження переліку суб'єктів космічної діяльності, що звільнюються від сплати земельного податку в 2003 р.", "Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні" тощо). Пільги, з одного боку сприяють залученню іноземних капіталів, стимулюванню стратегічних альянсів між українськими та іноземними підприємствами, стають інструментом податкового стимулювання інвестицій. З іншого – порушують принципи податкового нейтралітету і рівності платників податків, а також сприяють нерівній конкуренції і унеможливають зниження податкового тиску в цілому на підприємства галузі. Уряд намагається штучно підтримувати інноваційну активність промислових підприємств через відсутність достатніх грошових коштів, труднощі із матеріальними ресурсами, проте рівень та структура фінансування машинобудівної галузі за рахунок коштів Державного бюджету постійно зменшується. Якщо у 2000 р. на впровадження у виробництво сучасних видів цивільної продукції на підприємствах машинобудівного комплексу з



державного бюджету було заплановано виділити 45 млн. грн., то у 2002 р. – лише 20 млн. грн., а у 2003 р. – взагалі лише 10 млн. грн., при цьому профінансовано менше третини видатків [11–14]. Лише на підтримку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу у 2002 р. порівняно з попередніми роками значно підвищено видатки, заплановано і виділено 30 млн. грн. [див. 11–14].

У ході приватизації, роздержавлення майна і утворення нових форм власності (приватної і колективної) починаючи з 1993 р. відбулася істотна децентралізація виробництва. Акціонування підприємств не дало змоги ефективно працювати абсолютній більшості машинобудівних підприємств і породило негативні тенденції. Так, штучне заниження вартості акціонерного капіталу та загальна макроекономічна нестабільність призвели до кризового фінансового становища підприємств.

Слід відзначити, що в багатьох випадках приватизація проходила формально, так і не створивши ефективного власника. Особливо негативно вона позначилося на наукових установах, конструкторських бюро, науково-дослідних інститутах, які майже перестали виконувати свої функції за прямим призначенням. Інституційні зміни у машинобудівному комплексі привели до того, що на базі великих і середніх підприємств почали утворюватися нові малі підприємства. Так, з 1998 р. до 2001 р. кількість малих підприємств в машинобудуванні зросла в 1,4 рази³. Негативним фактором є те, що більшість таких підприємств списує борги на велике підприємство, а через малий бізнес реалізується продукція, виконується ремонтно-сервісне обслуговування обладнання тощо і таким чином вимиваються оборотні кошти. Малі підприємства більшістю орієнтуються на виробництво електричного та електронного устаткування та виробництво машин та устаткування.

Таким чином, аналіз стану та тенденцій розвитку внутрішнього ринку продукції машинобудування дає змогу окреслити *внутрішні та зовнішні чинники, що впливатимуть на розвиток галузі у довгостроковій перспективі.*

Внутрішні чинники:

- *надмірна лібералізація внутрішнього ринку промислових товарів через відсутність державного протекціонізму щодо машинобудування;*
- *протиріччя між формуванням кінцевого попиту і можливостями його покриття за рахунок вітчизняного виробництва, адже внутрішній кінцевий попит є основним фактором зростання обсягів виробництва;*
- *невикористаний науково-технічний та виробничий потенціал, який потребує затрат на його утримання, значно збільшуючи собівартість продукції, знижуючи її конкурентоспроможність та погіршуючи фінансовий стан підприємств;*
- *низька інноваційна активність підприємств, яка не тільки за масштабністю, а й за спрямованістю інноваційних процесів не відповідає вимогам підвищення конкурентоспроможності галузі. Придбанням та використанням інновацій займалися у 2001 р. лише 14,3 % промислових підприємств. Інноваційна продукція на внутрішньому ринку складала близько 9,4 % від загального обсягу продукції, вітчизняна промисловість споживала лише близько 34 % вітчизняних науково-технічних розробок;*
- *гіпертрофовані інституційні зміни, що призвели до кризового фінансового стану підприємств з державною часткою в акціонерному капіталі з одного боку і утворення нових структур, що вимивають фінансові ресурси з держпідприємств – з іншого.*



- *недосконала структура товарної продукції*, що справляє негативний вплив на суму чистого та балансового прибутку;
- *надзвичайно високий коефіцієнт зносу основних фондів у машинобудуванні*, який до того ж має тенденцію до збільшення (з 0,50 у 1998 р. до 0,57 у 2002 р.), причому він більший ніж в цілому по промисловості (у 1998 р. – 0,47, а у 2002 р. – 0,54)⁴.
- *значна кількість пільг*, що ставить у нерівні початкові умови товаровиробників (пільги надаються державним підприємствам, а продукція реалізується через збутові структури).

Зовнішні чинники: вступ до Європейського союзу країн-сусідів; проблеми, пов'язані з можливим включенням в "чорний список" Financial Action Task Force on Money Laundering (FATF); інтеграція у світові торгові організації.

Стратегічними цілями у машинобудуванні на довгострокову перспективу слід вважати: доведення обсягів виробництва до рівня 30 % у структурі промислового виробництва; суттєве збільшення обсягів виробництва товарів кінцевого споживання; зменшення тривалості життєвого циклу інновацій до 2–3 років; підвищення якості виробленої продукції та її конкурентоспроможності; створення виробництв із замкненими виробничими циклами; суттєве зменшення залежності від експорту та імпорту; встановлення справедливих ринкових правил гри як для імпортерів, так і для товаровиробників.

У 2003 р. економіка України підійшла до якісно нових рубежів, що пов'язано, перш за все, з обмеженням багатьох внутрішніх та зовнішніх факторів економічного зростання, а головне – скороченням доходів від експорту, відсутністю інфляційних процесів та регульованою Нацбанком України стабілізацією рівня обмінного курсу гривні. Ці фактори, як наслідок приведуть до зменшення кінцевого попиту в базових галузях промисловості, а також до можливостей його покриття за рахунок внутрішнього виробництва. Проте внутрішній кінцевий попит буде основним фактором економічного та промислового зростання.

З основних напрямків регулювання економіки, що забезпечує промислове зростання, – стимулювання попиту, інвестицій та інновацій – найбільш швидко віддачу може дати саме підвищення інноваційної активності. Тому в *основу стратегії розвитку ринків продукції машинобудування покладено інноваційних шлях розвитку* відповідно до "Концепції міждержавної інноваційної політики співдружності незалежних держав на період до 2005 р.", а також Закону України "Про інноваційну діяльність". Така *стратегія на довгострокову перспективу має базуватися на національних інтересах та підтримці наявного потенціалу галузі з урахуванням платоспроможного попиту та кон'юнктури внутрішнього і зовнішніх ринків.*

Однією з найважливіших для ринку продукції машинобудування є проблема зростання внутрішнього попиту. Різке скорочення інвестиційного попиту за роки реформ значно обмежило ринки збуту машинобудівної продукції. Сьогодні завантаження виробничих потужностей – одне із найнижчих в промисловості; водночас потенціал попиту досить високий. Тому розширення попиту на машинобудівну продукцію, особливо з боку підприємств-експортерів, сприятиме зростанню інвестиційних ресурсів. З метою ініціювання попиту на машинобудівну продукцію, на нашу думку, необхідно реалізувати деякі заходи стратегічного характеру.

⁴ Розраховано за даними Державного комітету статистики України.

У сфері пропозиції:

- розширення обсягів виробництва машинобудівної продукції для внутрішнього ринку при підвищенні її якості та скороченні обсягу й асортименту імпортованої продукції. До 2011 р. потреба України в машинобудівній продукції повинна бути задоволена не менше ніж на 80–90 % вітчизняним виробництвом;

- впровадження у виробництво нових зразків машинобудівної продукції з урахуванням мінімізації відходів і можливості їх подальшого використання для виробництва інших товарів, придбання технологій і ліцензій для освоєння виробництва нової машинобудівної продукції з високим рівнем надійності, високою якістю та незначними затратами усіх видів ресурсів при експлуатації;

- розширення номенклатури машинобудівної продукції для суб'єктів підприємницької діяльності та сфери побутового обслуговування населення за рахунок розробки і виробництва багатофункціональної техніки, яка спроможна конкурувати з зарубіжними аналогами;

- сприяння укладанню угод з обладнанням на основі лізингу, перехід на інженірингове виробництво продукції (монтаж, налагодження, сервісне обслуговування), розвиток системи організації ремонту, модернізації та сервісного обслуговування обладнання, що виробляється.

У сфері платоспроможного попиту:

- встановлення механізму здійснення амортизаційних відрахувань, при якому підприємствам, що інвестують кошти у виробництво, надається право списувати протягом першого року інвестиції на придбання або виробництво основних засобів;

- створення банків довгострокового кредитування, які займаються довгостроковим кредитуванням великих підприємств під фіксований процент, стимулювання страхування кредитів та надання державних гарантій на основі заставної системи;

- встановлення преференцій для імпорту технологій (а не товарів) у високотехнологічній галузі виробництва.

У галузі державного регулювання:

- зменшення податкового навантаження на підприємства машинобудівного комплексу, введення галузевих податків замість існуючих пільг в окремих підгалузях машинобудування (автомобілебудуванні, тракторному і сільськогосподарському машинобудуванні, суднобудуванні тощо);

- захист економічних інтересів України на світових товарних ринках шляхом створення для вітчизняних суб'єктів господарювання належних умов щодо здійснення зовнішньоекономічної діяльності та захисту інтересів вітчизняних суб'єктів господарювання в разі порушення іншими державами антидемпінгових процедур;

- підтримка українських товаровиробників стосовно збереження позицій на традиційних зовнішніх ринках та розширення географії експорту, сприяння узгодженим діям вітчизняних суб'єктів господарювання, спрямованим на підвищення їх конкурентоспроможності на світових товарних ринках, за умови недопущення обмеження конкуренції на відповідних товарних ринках України;

- розробка та впровадження програми стимулювання промислового експорту, що передбачає реалізацію конкурентних переваг вітчизняної промисловості із застосуванням необхідних заходів державної підтримки. Такими перевагами є: природні ресурси, розвинута мінерально-сировинна база і транспортна інфраструктура, високий технологічний потенціал оборонних та суміжних цивільних виробництв, резерв виробничих потужностей з випуску масової і відносно дешевої продукції, що має попит на внутрішньому та зовнішньому ринках, значний науково-технічний потенціал (патенти, ноу-хау, висококваліфіковані наукові кадри);



- захист внутрішнього ринку по окремих видах товарів, на яких традиційно спеціалізуються вітчизняні підприємства машинобудівного комплексу;
- розширення взаємовигідного співробітництва України з членами міжнародного співтовариства у сфері конкурентної політики, зокрема шляхом налагодження співробітництва з Європейською Комісією, укладення з іншими державами, в тому числі державами – членами Організації економічного співробітництва та розвитку, договорів про співпрацю у сфері захисту конкуренції.

Література

1. *Міжгалузевий баланс України за 1999 р. в цінах споживачів: Стат. зб.* – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2000. – 45 с.
2. *Міжгалузевий баланс України за 2000 р. в цінах споживачів: Стат. зб.* – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2001. – 50 с.
3. *Міжгалузевий баланс України за 2000 р. в цінах споживачів: Стат. зб.* – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2002. – 60 с.
4. *Наукова та інноваційна діяльність в Україні.* – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2002. – 316 с.
5. *Зовнішня торгівля товарами за 1998–2002 рр.* – Експрес-інформація Держкомстату України.
6. *Статистичні бюлетені про основні показники роботи промисловості України за січень–грудень 1998–2001 рр., січень–березень, січень–червень 2002 р.* – К.: ІВЦ Держкомстату України.
7. *OECD, Main Industrial Indicator, 1999* // <http://www.oecd.org/dsti/sti/stat-ana>.
8. *Science, Technology and Industry Scoreboard 1999 Benchmarking Knowledge-based Economies.* – р. 62–66.
9. *Грошова та банківська статистика, процентні ставки* // <http://www.bank.gov.ua/STATIST/index.htm>.
10. *Послання Президента України до Верховної Ради України “Про внутрішнє і зовнішнє становище України у 2001 р.”.* – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2002. – 412 с.
11. *Закон України “Про державний бюджет на 2000 рік” від 17.02.2000 №1458-III* // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 14–15–16. – С. 121.
12. *Закон України “Про державний бюджет на 2001 рік” від 07.12.2000 №2120-III* // Офіційний вісник України. – 2000. – № 52. – С. 2243.
13. *Закон України “Про державний бюджет на 2002 рік” від 20.12.01 № 2905-III* // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 12–13. – С. 92.
14. *Закон України “Про державний бюджет на 2003 рік” від 26.12.02 №380-IV* // Офіційний вісник України. – 2003. – № 23. – С. 1034.