

Вісник

Інституту економічного
прогнозування

2002 (2)

З М І С Т

<i>Гесць В.М., Точилін В.О.</i> КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ УКРАЇНИ	3
<i>Мазаракі А.А.</i> ВНУТРІШНІЙ РИНОК ЯК ОСНОВА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ	10
<i>Скрипниченко М.І.</i> СТАНОВЛЕННЯ РИНКУ ПРАЦІ В УКРАЇНІ: МІЖНАРОДНІ ПОРІВНЯННЯ	17
<i>Півень М.П., Соколик М.П.</i> ФАКТОРИ РОЗВИТКУ РИНКУ ПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ В УКРАЇНІ	24
<i>Базилевич В.Д.</i> ФОРМУВАННЯ РИНКУ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ В УКРАЇНІ	32
<i>Кораблін С.О.</i> ПРОБЛЕМИ КУРСОВОЇ СТАБІЛЬНОСТІ ГРИВНІ	37
<i>Лір В.Е., Подолець Р.З.</i> ФОРМУВАННЯ РИНКІВ ЕНЕРГОРЕСУРСІВ	42
<i>Загорська Т.П., Гуменюк К.В.</i> РОЗВИТОК ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ МЕТАЛОПРОДУКЦІЇ: ПЕРЕПОНИ І ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ	46
<i>Бридун Є.В.</i> ФОРМУВАННЯ РИНКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ	50
<i>Приходько О.І.</i> ВПЛИВ ОБОРОННО-ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ НА РОЗВИТОК ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ УКРАЇНИ	54
<i>Осташко Т.О.</i> ФОРМУВАННЯ РИНКУ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ: ЕКОНОМІЧНА ДОЦІЛЬНІСТЬ НА ФОНІ СУСПІЛЬНОГО КОНСЕРВАТИЗМУ	57
<i>Міщенко Н.М.</i> РИНОК ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ АГРАРНОГО СЕКТОРА	64
<i>Олефір В.К.</i> РОЗВИТОК РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	74
<i>Мартьянов О.І., Гурленко А.О.</i> ДЕРЖАВНИЙ ПРОТЕКЦІОНІЗМ ЯК НЕОБХІДНА СКЛАДОВА ЕВОЛЮЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	79
<i>Фомін І.С.</i> УДОСКОНАЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ НІТАРИФНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІМПОРТУ	84
<i>Анотації</i>	89

ФОРМУВАННЯ РИНКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ

Аналізується діяльність галузі машинобудування та її підгалузей в 1999–2002 рр. з точки зору наявного і перспективного споживчого попиту на продукцію. З урахуванням основних проблем галузі запропоновані напрямки розширення внутрішнього ринку машинобудівної продукції.

В економіці перехідного періоду машинобудівний комплекс є найбільш вразливий до змін економічної ситуації в країні, розриву господарських зв'язків, зменшення серійності виробництва товарів, зниження платоспроможності споживачів. Процес адаптації вітчизняних підприємств до ринкових умов, при відсутності захисту національного ринку від економічної інтервенції зарубіжних компаній і кон'юнктури ринку, що стрімко змінюється, проходить складно. Формування ринку машинобудівної продукції в Україні багато в чому залежить від розвитку галузей народного господарства – основних споживачів продукції машинобудування. Відсутність внутрішнього попиту в 1998–1999 рр. призвело до значного спаду виробництва та реалізації продукції галузі, різкого зменшення використання виробничих потужностей. Тому незважаючи на зростання обсягів виробництва в галузі у 2000 р. на 16,8 %, в 2001 р. на 18,8 % та у 1 кварталі 2002 р. на 8,7 % [1], наявний науково-технічний та виробничий потенціал галузі в середньому використовується лише на 15 %.

Внутрішній попит. Найбільшими споживачами продукції машинобудування в структурі проміжного споживання є чорна металургія (14,5 %), сільське господарство (11,1 %), вугільна промисловість (6,0 %), електроенергетика (5,5 %) та власне споживання галузю (28,5 %) [2, 3]. В 1 кварталі 2002 р. внаслідок спаду, в основному, внутрішнього попиту скоротилися об-

сяги валового випуску машин та устаткування на 5,4 % (крім виробництва машин для добувної промисловості – 4,4 %), електричного та електронного устаткування на 3,1 % (крім канцелярських та електронно-обчислювальних машин – 17,2 %) [див. 1].

Разом з тим у 2000–2001 рр. імпорту зростає швидше, ніж власне виробництво (табл. 1). Більше видів продукції, яку могли виробляти вітчизняні підприємства, імпортується. Тому вирішальним є задоволення внутрішнього попиту конкурентноспроможною вітчизняною продукцією.

Зовнішній попит характеризується загальним збільшенням після 1999 р. попиту на продукцію вітчизняного виробництва, зокрема: у 2001 р. експорт машин, устаткування та механізмів, електротехнічного устаткування зріс на 26,2 % (в 2000 р. – на 48,1 %); засобів наземного, повітряного та водного транспорту – на 25,3 % (в 2000 р. – на 5,5 %). Питома вага продукції машинобудування в загальному експорті у 2001 р. складала 13,9 % (в 2000 р. – 12,3 %) [4]. При цьому майже не змінилася географія експорту продукції машинобудівного комплексу: головними партнерами є Росія, Беларусь, Туркменістан, Казахстан, Узбекистан (серед країн СНД), Угорщина, Польща, та Чехія (серед країн Східної Європи), Туреччина (серед країн Чорноморського басейну), Німеччина, Австралія та Італія (серед країн Західної Європи), Індія, Китай (в Азії).

Таблиця 1

Динаміка пропозиції та попиту продукції машинобудування (до попереднього періоду), темпи зростання (+), зниження (–), %

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

*Внутрішній попит = виробництво – експорт + імпорту. При розрахунках обсяги виробництва перераховано в дол. США.
Джерело: розраховано за даними [див. 1, 4].

ФОРМУВАННЯ РИНКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ

Аналізується діяльність галузі машинобудування та її підгалузей в 1999–2002 рр. з точки зору наявного і перспективного споживчого попиту на продукцію. З урахуванням основних проблем галузі запропоновані напрямки розширення внутрішнього ринку машинобудівної продукції.

В економіці перехідного періоду машинобудівний комплекс є найбільш вразливий до змін економічної ситуації в країні, розриву господарських зв'язків, зменшення серійності виробництва товарів, зниження платоспроможності споживачів. Процес адаптації вітчизняних підприємств до ринкових умов, при відсутності захисту національного ринку від економічної інтервенції зарубіжних компаній і кон'юнктури ринку, що стрімко змінюється, проходить складно. Формування ринку машинобудівної продукції в Україні багато в чому залежить від розвитку галузей народного господарства – основних споживачів продукції машинобудування. Відсутність внутрішнього попиту в 1998–1999 рр. призвело до значного спаду виробництва та реалізації продукції галузі, різкого зменшення використання виробничих потужностей. Тому незважаючи на зростання обсягів виробництва в галузі у 2000 р. на 16,8 %, в 2001 р. на 18,8 % та у 1 кварталі 2002 р. на 8,7 % [1], наявний науково-технічний та виробничий потенціал галузі в середньому використовується лише на 15 %.

Внутрішній попит. Найбільшими споживачами продукції машинобудування в структурі проміжного споживання є чорна металургія (14,5 %), сільське господарство (11,1 %), вугільна промисловість (6,0 %), електроенергетика (5,5 %) та власне споживання галуззю (28,5 %) [2, 3]. В 1 кварталі 2002 р. внаслідок спаду, в основному, внутрішнього попиту скоротилися об-

сяги валового випуску машин та устаткування на 5,4 % (крім виробництва машин для добувної промисловості – 4,4 %), електричного та електронного устаткування на 3,1 % (крім канцелярських та електронно-обчислювальних машин – 17,2 %) [див. 1].

Разом з тим у 2000–2001 рр. імпорт зростає швидше, ніж власне виробництво (табл. 1). Багато видів продукції, яку могли виробляти вітчизняні підприємства, імпортується. Тому вирішальним є задоволення внутрішнього попиту конкурентоспроможною вітчизняною продукцією.

Зовнішній попит характеризується загальним збільшенням після 1999 р. попиту на продукцію вітчизняного виробництва, зокрема: у 2001 р. експорт машин, устаткування та механізмів, електротехнічного устаткування зріс на 26,2 % (в 2000 р. – на 48,1 %); засобів наземного, повітряного та водного транспорту – на 25,3 % (в 2000 р. – на 5,5 %). Питома вага продукції машинобудування в загальному експорті у 2001 р. складала 13,9 % (в 2000 р. – 12,3 %) [4]. При цьому майже не змінилася географія експорту продукції машинобудівного комплексу: головними партнерами є Росія, Беларусь, Тукменістан, Казахстан, Узбекистан (серед країн СНД), Угорщина, Польща, та Чехія (серед країн Східної Європи), Туреччина (серед країн Чорноморського басейну), Німеччина, Австралія та Італія (серед країн Західної Європи), Індія, Китай (в Азії).

Таблиця 1

Динаміка пропозиції та попиту продукції машинобудування (до попереднього періоду), темпи зростання (+), зниження (–), %

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

*Внутрішній попит = виробництво – експорт + імпорт. При розрахунках обсяги виробництва перераховано в дол. США. Джерело: розраховано за даними [див. 1, 4].

Основними статтями експорту продукції машинобудування є машини та устаткування (7,7 %), електричні машини (2,9 %), засоби наземного транспорту (1,1 %), продукція авіаційної промисловості тощо.

Співвідношення виробництва, експорту та імпорту. Різке збільшення імпорту машин, устаткування та механізмів, електротехнічного устаткування в 2001 р. на 22,5 % (в 2000 р. – на 25,9 %), засобів наземного, повітряного та водного транспорту на 48,1 % (в 2000 р. зменшився на 8,13 %), пояснюється підвищенням внутрішнього попиту і активізацією процесів модернізації обладнання в промисловості [див. 4]. Внутрішній ринок наповнюється імпортованими товарами, особливо це стосується машин та устаткування (співвідношення імпорту до виробництва цих видів продукції в 1 кварталі 2002 р. – 84,9 %) та електричних машин (співвідношення імпорту до виробництва цих видів продукції в 1 кварталі 2002 р. – 81,9 %). Тенденції зміни частки експорту в обсязі випуску та співвідношення імпорту до виробництва показано на рисунку.

Зростання за останні роки виробництва продукції машинобудування супроводжується кризовим фінансовим станом переважної більшості підприємств галузі, тому не було умов для активного інвестування в галузь. Аналіз стану основних виробничих фондів засвідчив, що коефіцієнт зносу в машинобудуванні має тенденцію до збільшення (у 1998 р. – 0,50, у 2000 р. – 0,53), причому знос в галузі більший, ніж в цілому по промисловості (у 1998 р. – 0,47, у 2000 р. – 0,48) [5].

Окремі ринки: зміни та тенденції. Характеризуючи ринки продукції машинобудування, слід відзначити зростання парку *автомобільної техніки* (у порівнянні з 1991 р. у 3,5 раза), що поповнюється в основному за рахунок імпорту: за даними Держмитслужби, протягом 1995–2000 рр. в Україну щороку офіційно ввозилося близько 300 тис. легкових автомобілів. Причому майже 80 % з них – автомобілі, що були у користуванні. Що стосується власного виробництва автомобілів, то його поживлення в 1998–2001 рр. спричинене низкою законодавчих актів, які були прийняті, а саме: закон України “Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні”, постанова Кабінету Міністрів України “Про Концепцію регулювання ринку автомобілів та розвитку автомобілебудівної промисловості в період до 2005 р.”.

Очевидно, що власне виробництво не забезпечує достатнє наповнення внутрішнього ринку. Компенсація внутрішнього попиту за рахунок імпорту викликана низькими технічними характеристиками автомобільної техніки, низькою якістю, системою обслуговування та маркетинговою політикою. На думку експертів [6], потенційний попит на автомобільну техніку в довгостроковій перспективі буде зростати щороку: на легкові автомобілі – 220–280 тис. одиниць, на вантажні автомобілі – 45–60 тис. одиниць, на автобуси – у межах 3–5 тис. одиниць, що викликає старіння техніки, зростанням кількості автоперевезень, збільшенням платоспроможного попиту населення.

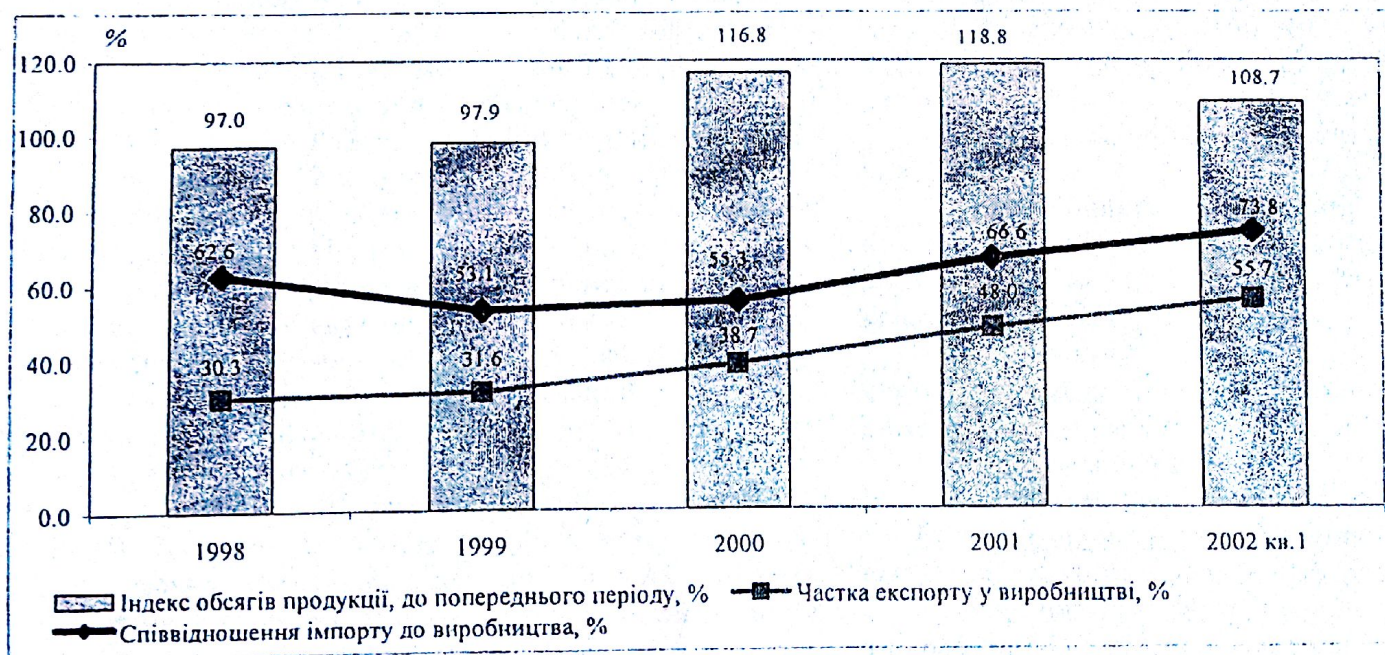


Рисунок. Співвідношення обсягів виробництва в машинобудуванні і зовнішньоторговельних показників

Джерело: розраховано за даними [див. 1, 4].

Тракторне і сільськогосподарське машинобудування характеризується загальним збільшенням основних видів продукції, оновленням номенклатури вироблених товарів, що пов'язане з низкою законодавчих актів: “Програмою виробництва технологічних комплексів машин і обладнання для агропромислового комплексу на 1998–2005 рр.”, Законом України “Про списання та реструктуризацію податкової заборгованості платників податків – підприємств тракторобудування та комбайнобудування”, Законом України “Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу”. Найбільший прорив вітчизняного сільгоспмашинобудування спостерігається у виробництві ґрунтообробної техніки, яка за своїми техніко-економічними характеристиками не поступається зарубіжним аналогам.

Споживчий попит у **хімічному та нафтовому машинобудуванні** формується виходячи із замовлень потужних нафтових компаній Росії і РАО “Газпром”, а також замовлень на обладнання компанії “НафтоГаз України”. Тому, в останні роки вдалося зберегти позитивну динаміку зростання обсягів виробництва. В довгостроковій перспективі споживчий попит буде залежати від створення сприятливих умов для модернізації нафтопереробних заводів, для замовлень нафтового та газотранспортного обладнання.

Продукція **авіаційної промисловості** відповідає світовим стандартам і має майже замкнутий цикл виробництва літаків та ракет. Із метою створення сприятливих умов для ефективного використання виробничого, науково-технічного потенціалу, модернізації авіаційних підприємств, активізації інвестиційної діяльності Верховною Радою України прийнято закон України від 12 липня 2001 р. “Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні”. Крім того, Постановами Кабінету Міністрів України створені умови для розвитку вітчизняного літакобудування. Вітчизняне літакобудування має можливість повністю забезпечити потреби країни у транспортній авіації та пасажирських літаках злітною вагою до 51 тонн. Авіаційна промисловість забезпечує реалізацію головних своїх конкурентоспроможних проектів: Ан-140, Ан-70, Ан-74, Ту-334. Розпочато проектування нових транспортних літаків: Ан-74-68, Ан-70Т, Ан-140Т і Ан-74ТК-300. На жаль, через жорстку конкуренцію на світових ринках і значне старіння авіаційного парку виникає проблема з реалізацією літаків на внутрішньому ринку.

Розвиток ринку **електротехнічної промисловості** залежить від розвитку нетрадиційних

джерел енергії, модернізації енергетичного обладнання, збільшення потужностей на енергогенеруючих компаніях. Підприємства електротехнічної промисловості в 1999–2001 рр. освоїли виробництво нових видів продукції (вантажних і магистральних електровозів, потужних трансформаторів, сучасних перетворювачів електричної енергії, ряду напівпровідникових приладів, енергоекономічних джерел світла), які користуються попитом на внутрішньому та зовнішньому ринках. Модернізація енергетичного устаткування Дніпровської ГЕС та збільшення її потужностей, розвиток нетрадиційної енергетики шляхом переходу на більш потужні вітроагрегати (1000 кВт), виробництво засобів мобільного радіозв'язку для потреб силових та державних структур, приватизація енергорозподільчих компаній та об'єднання єдиних енергосистем з Росією дає змогу галузі зберігати обсягів виробництва продукції.

Виходячи з результатів аналізу стану ринку машинобудівної продукції, можна сформулювати такі основні проблеми, що потребують вирішення:

- відсутність достатньої збалансованості виробництва та внутрішнього попиту;
- відставання від розвинених країн за рівнем технологічної бази, орієнтація на випуск продукції ВПК без диверсифікації виробництва цих підприємств;
- недостатній розвиток ринку кредитних та фінансових ресурсів, лізингу товарів довгострокового користування;
- повільне реформування підприємств, що знижує їх інвестиційну привабливість, в тому числі для зарубіжних інвесторів, низькі стимули для інвестицій;
- значний фізичний і моральний знос основних фондів;
- невідповідність виробничих потужностей по більшості видів машин і обладнання структурі внутрішнього попиту, низька якість порівняно з кращими зарубіжними зразками;
- відсутність узгоджених взаємодій підприємств у сфері технічного переозброєння сировинних галузей на базі вітчизняного обладнання;
- відставання у створенні інтегрованих структур (холдінгів, промислово-фінансових груп тощо).

Головними завданнями підприємств машинобудування на короткострокову перспективу є:

- створення замкнутих технологічних циклів з виробництвом кінцевої продукції, переорієнтація товарної номенклатури виробів на повніше задоволення потреб внутрішнього ринку з врахуванням кон'юнктури власної міжгалузевої кооперації;

- розширення інноваційної діяльності, що направлена на збільшення частки конкурентоспроможної на внутрішньому та зовнішньому ринках продукції, розробка і впровадження у виробництво імпортозамінюючої продукції, впровадження машин, обладнання, приладів, що забезпечують використання ресурсо- та енергозберігаючих технологій. Продовження роботи в напрямку створення технопарків та інноваційних структур;

- модернізація виробничого потенціалу, приведення виробництва у відповідність до структури попиту, реформування потужних структуруючих в соціальному аспекті машинобудівних підприємств у напрямку підвищення їх фінансової стійкості, зниження витрат на виробництво;

- реалізація регіональних програм розвитку окремих підгалузей машинобудування (тракторного та сільськогосподарського);

- приватизація потужних державних підприємств на основі індивідуальних проектів, у тому

числі ВПК. Формування інтегрованих структур, які забезпечать поступове знищення неефективних власників. Підвищення якості машинобудівної продукції.

Висновок. Враховуючи галузеву структуру промисловості та специфіку ринків продукції машинобудування, слід проводити комплексну виважену політику, яка забезпечить розвиток окремих сегментів ринку. Головним пріоритетом розвитку має стати виробництво конкурентоспроможної продукції машинобудування з переважною орієнтацією на внутрішній ринок. У свою чергу, внутрішній ринок автоматично регулює діяльність суб'єктів ринку, він в змозі ефективно розподіляти ресурси, стимулюючи розвиток одних галузей і стримуючи зростання інших. Ось чому держава повинна втручатись в сектори, особливо важливі для розвитку (зокрема, машинобудування), щоб забезпечити необхідну трансформацію і процвітання.

Література

1. Державний комітет статистики України, статистичний бюлетень "Про основні показники роботи промисловості України за січень-грудень 2000 р., січень-грудень 2001 р., січень-березень 2002 р.". – К.: ІВЦ Держкомстату України.
2. Статистичний збірник "Міжгалузевий баланс України за 1999 р. в цінах споживачів". – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2000. – 45 с.
3. Статистичний збірник "Експериментальна таблиця витрати-випуск України за 2000 рік за КВЕД в цінах споживачів". – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2002. – 60 с.
4. Державний комітет статистики України, експрес-інформація "Зовнішня торгівля товарами за 2000 р., 2001 р. та 1 квартал 2002 р." № 47 від 16 лютого 2001 р., № 31 від 7 лютого 2002 р., № 126 від 13 травня 2002 р.
5. Бريدун Є.В. Активізація фінансових ресурсів як чинник розвитку машинобудування // Економіст. – 2001. – №10. – С. 30–33.
6. Рынок автомобилей Украины <http://www.autoconsulting.com.ua/auto/auto.html>.