

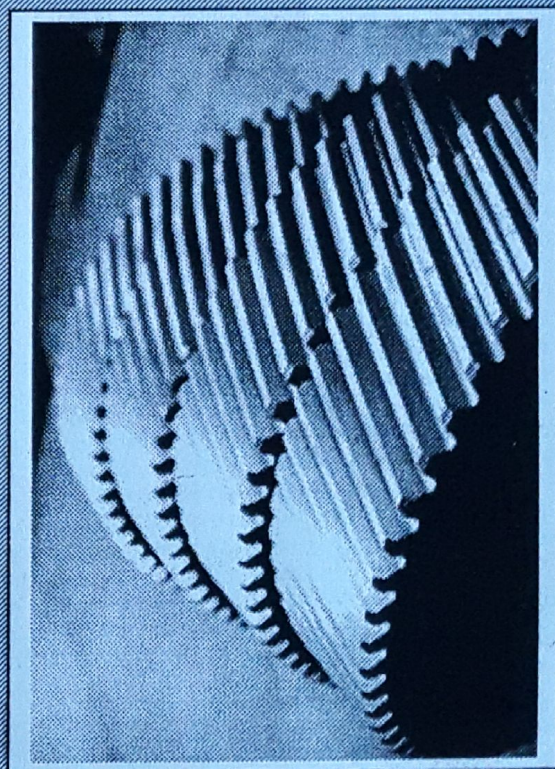
# *Машиностроение*

Выходит  
с 01.01.2003 г.

# УКРАИНЫ

№ 1(1)

Январь 2003 г.



4  
РЕЙТИНГ ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ

	ТОП-МЕНЕДЖЕР	КОМПАНИЯ	ИТОГОВЫЙ БАЛЛ
1	В. Богуслаев, председатель правления, генеральный директор	«Мотор сич»	51,836
2	В. Лукьяненко, председатель правления	Сумское МНПО им. Фрунзе	47,953
3	Г. Скударь, президент	Новокраматорский машиностроительный з-д	43,808
4	В. Ландик, председатель правления	ОАО "Норд"	38,845
5	Ю. Бондин, генеральный директор	НПО "Зоря"-Машпроект"	30,603
6	Ю. Алексеев, генеральный директор	ГП «Южный машиностроительный завод»	28,861
7	Г. Гриценко, генеральный директор	Завод им. Малышева	28,624
8	В. Чобан, председатель правления, генеральный директор	«Запорожтрансформатор»	23,088
9	А. Бугаец, генеральный директор	«Турбоатом»	21,511
10	О. Палашев, председатель правления	СП «АвтоАЗ-ДЭУ»	21,058
11	С. Сазонов, председатель правления, генеральный директор	ХК «АвтоКрАЗ»	19,486
12	Е. Уткин, президент	«Квазар-Микро IBM»	15,026
13	А. Савчук, генеральный директор, председатель правления	ОАО «Азов»	14,337
14	П. Тодоров, председатель правления	Харьковский тракторный з-д им. Орджоникидзе	13,957
15	С. Рябцев, председатель правления	Дружковский машиностроительный з-д	10,000

(Инвестгазета/Машиностроение Украины)

## МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

### УКРАИНА

#### РЫНОК МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Тенденции увеличения объемов производства в машиностроении в течение 2000-2002 гг. имеют системное происхождение. Такая положительная динамика не может быть долгосрочной, если не изменить подход к промышленной политике, в частности, по отношению к наукоемким областям. Политика, которая направлена на радикальную либерализацию внутреннего рынка машиностроительной продукции, сдерживает развитие производства и препятствует поддержке научно-технологического и производственного потенциала наукоемких отраслей.

#### Основные тенденции развития в последние годы

Переходный этап украинской экономики может достичь стратегической цели создания рыночной социально-ориентированной экономики, где внутренний рынок является фактором долгосрочного экономического роста. Поэтому развитие внутреннего рынка требует взвешенной государственной политики, которая учитывает приоритеты развития отдельных секторов экономики.

На этом этапе развитие рынка машиностроительной продукции - определяющее, ведь машиностроение обеспечивает, в первую очередь, реализацию ресурсо- и энергосберегающих технологий в областях реального сектора экономики, обеспечивает технологическое переоснащение и автоматизацию промышленных предприятий.

Производители машиностроительной продукции за последние десять лет соприкоснулись с рядом проблем, в частности, с разрывом хозяйственных связей, уменьшением серийности производства, снижением платежеспособности потребителей, стремительно меняющейся конъюнктурой рынка высокотехнологичных товаров и технологий, экономической интервенцией зарубежных компаний, отсутствием действенных механизмов защиты отечественного рынка и т. п.

Тенденция увеличения общих объемов производства в машиностроении возникла лишь в 2000-2001 гг. (соответственно 16,8% и 18,8%) и сохранялась в 2002 г. (за 10 месяцев - 9,5%). Данный положительный результат, бесспорно, имеет системное происхождение. Он - следствие комбинированного взаимодействия ряда внутренних и внешних факторов, которые задействовали имеющиеся ресурсы.

Положительные изменения, прежде всего, связаны с благоприятной мировой экономической конъюнктурой и возрастанием доходов в экспортоориентированных отраслях (в основном в черной металлургии и химической промышленности), что, в свою очередь, способствовало росту внутреннего платежеспособного спроса на промышленную продукцию, в том числе и продукцию машиностроения; с тем, что предприятия, ориентированные на внутренний рынок, благодаря повышению внутреннего платежеспособного спроса со стороны базовых отраслей, увеличили общие объемы производства и

реализации продукции, что привело к общему оживлению и расширению внутреннего рынка.

Системные изменения задействовали ресурсы и резервы роста, что позволило увеличить объемы производства и реализации продукции машиностроения. Это, в свою очередь, привело к возрастанию прибылей, которые направлялись на расширение внутреннего спроса; более полному задействованию мощностей - мощный по своим возможностям научно-технический и производственный потенциал машиностроения в структуре производства промышленной продукции составил 12,5% (за 10 месяцев 2002 г.); возрастанию денежных расчетов и уменьшению объемов реализации продукции на бартерных условиях (удельный вес продукции, отгруженной на бартерных условиях, в машиностроении уменьшился с 26,7% в 2000 г. до 6,9% за январь-сентябрь 2002 г.), как следствие, в отрасли увеличилась оборотность дебиторской (в 2001 г. в 21,5 раза по сравнению с 1998 г.), кредиторской задолженности (в 2001 г. в 31,8 раза по сравнению с 1998 г.) и оборачиваемости материальных средств (с 1,26 в 1998 г. до 2,11 в 2001 г.); улучшению деловой активности предприятий - за счет увеличения выручки от реализации повысилась общая оборачиваемость капитала машиностроительной отрасли (с 0,25 в 1998 г. до 0,50 в 2001 г. (По данным межотраслевого баланса общественного производства за 1999-2000 гг.).

Существенную роль в увеличении объемов производства в машиностроении сыграли изменения в законодательстве относительно реструктуризации задолженности и налогообложения: в тракторном и сельскохозяйственном машиностроении - "О списании и реструктуризации налоговой задолженности налогоплательщиков - предприятий тракторостроения и комбайностроения"; в автомобильной промышленности - "О стимулировании производства автомобилей в Украине"; судостроительной промышленности - "О мероприятиях по государственной поддержке судостроительной промышленности Украины"; космической отрасли - "О государственной поддержке космической деятельности" и др. Тем не менее структуре общего ВВП страны доля производства машин и оборудования не достаточная - 5,3% (в 2000 г.).

### Изменения во внутреннем спросе и его структуре

Увеличение спроса и соответственно предложения (выпуска) продукции в машиностроении в 2000–2002 гг. наблюдалось по всем видам экономической деятельности. Тем не менее за январь–октябрь 2002 г. сократились объемы валового выпуска в производстве сельскохозяйственных машин (на 11,9%), станков (на 8,9%) и механического оборудования (на 1,0%), оборудования для металлургии (на 10,8%) и для переработки сельхозпродуктов (на 1,0%), оборудования для радио, телевидения и связи (на 4,1%). Это связано с уменьшением внутреннего спроса на соответствующую продукцию.

Крупнейшими потребителями продукции в 1999–2000 гг. (по данным межотраслевого баланса общественного производства за 1999–2000 гг.) были черная металлургия (14,5%), сельское хозяйство (11,1%), угольная промышленность (6,0%), электроэнергетика (5,5%) и собственное потребление отраслью (28,5%).

В связи с увеличением объемов производства в базовых отраслях промышленности в 2000–2002 гг. предприятия средств направляли на обновление и приобретение средств производства. Такие затраты инициировали рост инвестиционного спроса в отрасли. В 2001 г. введены основные фонды: в промышленности – 40,0% от общего объема, в транспорте и связи – 23,5%. При этом инвестиции в основной капитал в промышленности составляют 13651 млн. грн. (или 41,9% от общего объема инвестиций), в транспорте и связи – 7453 млн. грн. (или 22,9% от общего объема инвестиций). Следует отметить, что масштабы инвестиционного спроса в 2000–2002 гг. возросли благодаря следующим факторам:

- увеличению прибылей промышленных предприятий (в 2001 г. чистая прибыль промышленности увеличилась в 2,5 раза по сравнению с 2000 г. (По данным межотраслевого баланса общественного производства за 1999 – 2000 гг.);

- снижению учетной ставки Национального банка Украины (с 30,6% годовых в 2000 г. до 8% годовых в 2002 г.) и ставок по кредитам у коммерческих банков (с 40,3% годовых в 2000 г. до 23,5% в 2002 г. в национальной валюте и с 17,0% годовых в 2000 г. до 11,9% годовых в 2002 г. - в иностранной (Денежная и банковская статистика, процентные ставки - <http://www.bank.gov.ua/statist/index.htm>);

- увеличению деловой активности потребителей продукции машиностроения (в промышленности выросла общая оборачиваемость капитала с 0,51 в 2000 г. до 0,58 в 2001 г., оборачиваемость материальных оборотных средств с 5,17 в 2000 г. до 5,39 в 2001 г., оборачивае-

мость собственного капитала с 1,0 в 2000 г. до 1,12 в 2001 г., но вместе с тем уменьшилась оборачиваемость дебиторской с 2,7 в 2000 г. до 2,2 в 2001 г. и кредиторской с 1,89 в 2000 г. до 1,88 в 2001 г. задолженностей (Денежная и банковская статистика, процентные ставки - <http://www.bank.gov.ua/statist/index.htm>);

- интенсивности нововведений (по сравнению с 2000 г. в 2001 г. количество созданных в стране образцов новых типов машин, оборудования, аппаратов, приборов увеличилось на 9,0%, среди образцов новой техники 16,4% - это электротехническое оборудование и электрические машины, 11,0% - горно-шахтное оборудование, 6,6% - сельскохозяйственные машины и машины и оборудование культурно-бытового назначения, 6,3% - химическое и компрессорное оборудование, 4,1% - технологическое оборудование для пищевой промышленности (Научная и инновационная деятельность Украины – К.: ИВЦ Держкомстату Украины, 2002. – 316 с.);

- увеличению затрат на создание образцов новой техники (затраты на разработку и создание образцов новой техники, из учета затрат минувших периодов, которые в 2001 г. по сравнению с 2000 г. увеличились в 4,5 раза и составили 460,7 млн. грн.).

Внешний спрос характеризуется общим увеличением экспорта, на социальном фоне конъюнктурных колебаний, средств наземного, воздушного и водного транспорта за 10 месяцев 2002 г. на 19,5% (в 2000 г. – на 5,5% в 2001 г. – на 25,3%) и уменьшением экспорта машин, оборудования и механизмов, электротехнического оборудования – на 1,8% (в 2000 г. увеличился на 48,1%, в 2001 г. – на 26,2%). Удельный вес продукции машиностроения в общем экспорте за январь–октябрь 2002 г. – 13,6% (в 2000 г. – 12,3%, в 2001 г. – 13,9%). В течение последних лет почти не изменилась география экспорта продукции машиностроительного комплекса: главные партнеры – Россия, Беларусь, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан (среди стран СНГ), Венгрия, Польша и Чехия (среди стран Восточной Европы), Турция (среди стран Черноморского бассейна), Германия, Австралия и Италия (среди стран Западной Европы), Индия, Китай (в Азии). Основные статьи экспорта в машиностроении – машины и оборудование, электрические машины, железнодорожные локомотивы и подвижной состав, трамваи и др., средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, суда, лодки и плавательные средства и т. п. Следует отметить, что в 2002 г. резко уменьшился экспорт летательных, космических аппаратов и их частей (на 41,9%).

### Динамика предложения и спроса на рынке продукции машиностроения (к соответствующему периоду предшествующего года)\*, %

Год	Предложение			Внутренний спрос **
	производство	экспорт	импорт	
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 кв.1	4,0	29,3	46,5	24,9
2002 кв.2	3,4	9,2	26,8	16,7
2002 кв.3	24,3	42,9	69,7	29,2

\* Темпы роста (+), спада (-). \*\* Внутренний спрос = производство – экспорт + импорт. При расчетах объемы производства на конец отчетного периода пересчитаны в \$. Источник: экспресс информация Госкомстата Украины «Внешняя торговля товарами в 1998–2002 гг.»

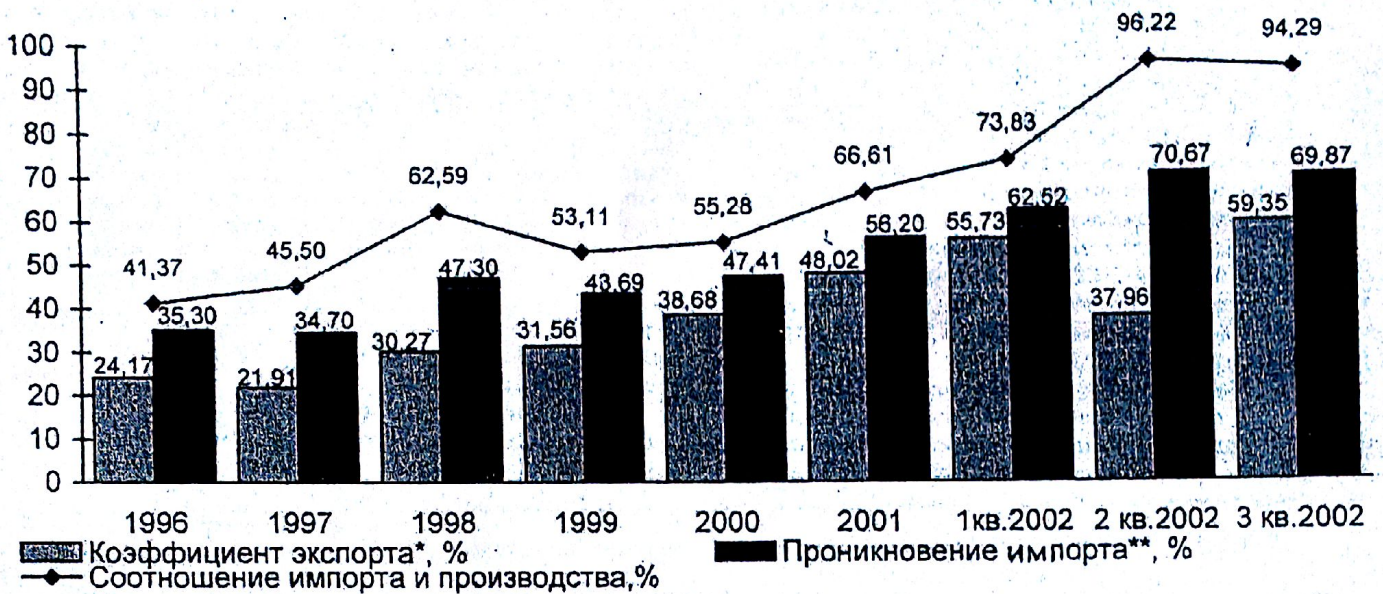
В импорте выросла доля машин, оборудования и механизмов, электротехнического оборудования за 10 месяцев 2002 г. на 6,1% (в 2000 г. – на 25,9%, в 2001 г. – на 22,5%); средств наземного, воздушного и водного транспорта – на 42,4% (в 2000 г. уменьшилась на 8,13%, в

2001 г. увеличилась на 48,1%). Структура внешней торговли Украины не отвечает современным тенденциям на мировом рынке и характеризует низкий качественный уровень конкурентных преимуществ по многим традиционным и потенциальным экспортным товарам.

## Соотношение объемов производства (предложения)

## в машиностроении к экспорту и импорту машиностроительной продукции

(Рассчитано по данным Госкомстата Украины и статистических бюллетеней по основным показателям работы промышленности Украины за январь-декабрь 1998-2001 гг., январь-март, январь-июнь 2002 г. Объемы производства по годам, кварталам пересчитаны в \$ по курсу на последнее число соответствующего периода)



\*Экспорт в процентах к производству (OECD, Main Industrial Indicator, 1999). \*\*Импорт в процентах к внешнему спросу (рассчитывается как производство + импорт - экспорт)

Импорт машиностроительной продукции более высоких, чем отечественная продукция характеристик, резко увеличивается. Такая ситуация объясняется повышенным внутренним спросом и активизацией процессов модернизации оборудования в промышленности. Внутренний рынок наполняется импортными товарами, это касается машин и оборудования (соотношение импорта к производству данных видов продукции в 2002 г. в пределах 73,7%-82,1%) и наземного, воздушного и водного транспорта (соотношение импорта к производству в 2002 г. в пределах 55,8%-74,1%). Темпы роста производства в 2000-2002 гг. меньше, чем темпы роста импорта. Импортируется большой объем тех видов продукции, которую могли бы

производить отечественные предприятия. Это касается производства машин и оборудования, электрических машин и наземного транспорта (кроме железнодорожного). Такая ситуация является угрожающей для отечественной промышленности, так как проникновение импорта по базовым видам экономической деятельности машиностроения, которые обеспечивают производство средне- и высокотехнологических товаров, достаточно высокое. В то же время по производству машин и оборудования, электрических машин и наземного транспорта (кроме железнодорожного) коэффициент экспорта невысокий, что свидетельствует о низкой конкурентоспособности данной продукции.

Проникновение импорта (Import penetration)<sup>1</sup> по странам в производство и основные виды продукции машиностроения, %

Страна	Год	Всего в производство			По основным видам продукции машиностроения					
		высокотехнологические отрасли <sup>2</sup>	средне- и высокотехнологические отрасли <sup>3</sup>	средне- и низкотехнологические отрасли <sup>4</sup>	летательные, космические аппараты, их части	машины, оборудование и механизмы	электрические машины	локомотивы железнодорожные и подвижной состав, трамваи и др.	наземный транспорт (кроме железнодорожного)	суда, корабли и другие плавсредства
Украина	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
Австралия	1996	20	52	17	80	-	5	-	43	28
Япония	1996	13	8	6	34	-	0	-	5	2
Корея	1996	27	35	17	88	-	4	-	8	16
Страны ОЭСР <sup>5</sup>	1996	37	30	16	33	-	2	-	30	14

1. Импорт в процентах к внутреннему спросу.

2. Учитывается авиастроение, производство офисной и компьютерной техники, фармацевтика, коммуникационная и радиотелевизионная техника.

3. Учитывается автомобилестроение; машиностроение, производство электрических машин.

4. Учитывается бумажная и полиграфическая промышленность, кораблестроение и ремонт, производство неметаллическое минеральное производство, производство черных и цветных металлов, производство неметаллических минеральных продуктов.

5. Страны Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

Источник: Рассчитано по данным Госкомстата Украины и статистических бюллетеней об основных показателях работы промышленности Украины за январь-декабрь 1998-2001 гг.; экспресс информации Госкомстата Украины «Внешняя торговля товарами в 1998-2001 гг.»; Science, Technology and Industry Scoreboard 1999 Benchmarking Knowledge-based Economies. – P. 62–66.

Проникновение импорта в производство машин и оборудования, электрических машин и наземного транспорта в развитых странах в 2-7 раз меньше, чем в Украине, при

больших объемах экспорта. Машиностроительный комплекс Украины пытается сохранить конкурентные позиции лишь в производстве летательных и космических аппара-

тов, а также в производстве судов, кораблей и других плавсредств. Машиностроительная продукция, в большинстве своем, - продукция с длительным сроком использования и требует не только тщательной предпродажной подготовки, но и развития сервисных центров, станций технического обслуживания и т. д. Поэтому политика, которая направлена на радикальную либерализацию внутреннего рынка, в будущем может уничтожить научно-

технологический и производственный потенциал отрасли. Мировые тенденции научно-технического прогресса показывают сокращение жизненного цикла машин, оборудования, высокотехнологичных потребительских товаров, поэтому решающее преимущество в международной торговле будет иметь возможность технологического отрыва от конкурентов, то есть постоянное создание и освоение новых технологий и товаров на основе инноваций.

Коэффициент экспорта<sup>1</sup> по странам в производстве и по основным видам продукции машиностроения, %

Страна	Год	Всего в производстве			По основным видам продукции машиностроения					
		высокотехнологичные отрасли <sup>2</sup>	средне- и высокотехнологичные отрасли <sup>3</sup>	средне- и низкотехнологичные отрасли <sup>4</sup>	лета-тельные, космические аппараты, их части	машинь, оборудование и механизмы	электрические машины	локомотивы железнодорожный и подвижной состав, трамваи и др.	наземный транспорт (кроме железнодорожного)	суда, корабли и другие плавсредства
Украина	2001	-	-	-	33,5	76,4	59,4	17,1	60,3	71,1
Канада	1996	60	69	37	71	-	4	-	72	67
США	1996	29	20	7	33	-	2	-	17	11
Австралия	1996	20	23	17	57	-	3	-	15	31
Япония	1996	13	23	7	17	-	1	-	23	35
Корея	1996	27	31	17	48	-	5	-	27	56
Страны ОЭСР <sup>5</sup>	1996	37	35	15	44	-	2	-	2	33

1. Экспорт в процентах к производству.

2. Учитываются авиастроение, производство офисной и компьютерной техники, фармацевтика, коммуникационная и радиотелевизионная техника.

3. Учитываются автомобилестроение, машиностроение, производство электрических машин.

4. Учитываются бумажная и полиграфическая промышленность, кораблестроение и ремонт, неметаллическое минеральное производство, производство черных и цветных металлов, производство неметаллических минеральных продуктов.

5. Страны Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

Источник: Рассчитано по данным Госкомстата Украины и статистических бюллетеней об основных показателях работы промышленности Украины за январь-декабрь 1998-2001 гг.; экспресс информации Госкомстата Украины «Внешняя торговля товарами в 1998-2001 гг.», Science, Technology and Industry Scoreboard 1999 Benchmarking Knowledge-based Economies. - P. 62-66.

Серьезные предпосылки сохранения и развития научно-технического потенциала машиностроения до сих пор не созданы. Это объясняется, во-первых, высокой инновационной активностью промышленной сферы в условиях ограниченной бюджетной поддержки отрасли. В 2001 г. затраты на инновационную деятельность в промышленности составили 16,2% общей суммы вкладов в промышленность, основным источником финансирования научных и научно-технических работ являются отечественные заказчики (около 33,0%). Научеёмкость ВВП постоянно снижается (с 1,36% в 1997 г. до 1,14% в 2000 г.) (Послание Президента Украины Верховной Раде Украины "О внутреннем и внешнем положении Украины в 2001 г.", - К.: ИВЦ Держкомстата Украины, 2002. - 412 с.), это в 2,2-5 раза меньше, чем в ведущих странах.

Во-вторых, - незащищенностью внутреннего рынка от импорта машиностроительной продукции, которая по качеству и техническим характеристикам не всегда лучше отечественных товаров-аналогов. Поэтому необходима радикальная активизация не только инновационной деятельности, но и рыночных рычагов, и государственного протекционизма.

Главной задачей рынка машиностроительной продукции становится повышение качества и конкурентоспособности. Технической базой реструктуризации машиностроительного комплекса станет использование производителями машиностроительной продукции таких технологий и оборудования, с внедрением которых существенно повысится эффективность производства и увеличится конкурентоспособность.

Анализ положения и тенденций развития внутреннего рынка продукции машиностроения дает возможность подчеркнуть такие основные проблемы:

- радикальную либерализацию внутреннего рынка промышленных товаров при отсутствии государственного протекционизма машиностроения;

- противоречия между формированием конечного спроса и возможностями его удовлетворения за счет отечественного производства, так как внутренний конечный спрос является основным фактором увеличения объемов производства;

- неиспользованный научно-технический и производственный потенциал, требующий затрат на поддержку, значительно увеличивая себестоимость продукции, усложняя повышение ее конкурентоспособности и ухудшая финансовое положение предприятий;

- кризисное финансовое положение большей части предприятий отрасли, что не создает соответствующих условий для активного инвестирования в отрасль в последние годы (в первом полугодии 2001 г. 52,2% предприятий машиностроения работали с убытками) (Госкомстат Украины "Финансы Украины" за первое полугодие 2001 г.);

- низкую инновационную активность предприятий, которая не только по масштабам, но и по направленности инновационных процессов не соответствует требованиям повышения конкурентоспособности. Получением и использованием инноваций занималось в 2001 г. только 14,3% промышленных предприятий. Инновационная продукция на внутреннем рынке составляет примерно 9,4% от общего объема, отечественная промышленность использует только 34% отечественных научно-технических разработок;

- несовершенную структуру товарной продукции, что негативно влияет на чистую и балансовую прибыль. Общая балансовая прибыль всех видов деятельности в 2000 г. по сравнению с 1999 г. уменьшилась в 1,13 раза. Эта тенденция касается и чистой прибыли, которая используется предприятиями для формирования целевых фондов;

- чрезвычайно высокий коэффициент износа основных фондов машиностроения, который к тому же имеет тенденцию увеличения (в 1998 г. - 0,5, в 2000 г. - 0,53, в 2001 г. - 0,56), причем в машиностроении он больше, чем в целом в промышленности (в 1998 г. - 0,47, в 2000 г. - 0,48, в 2001 г. - 0,51).

## Возможные стратегические направления развития рынка машиностроительной продукции

В конце 2002 г. экономика Украины вышла на качественно новые рубежи, это связано, прежде всего, с ограничением внутренних и внешних факторов экономического роста, а главное – сокращением доходов от экспорта, отсутствием инфляционных процессов и регулируемой Нацбанком Украины стабилизацией курса гривны. Эти факторы впоследствии приведут к уменьшению конечного спроса в базовых отраслях промышленности, а также к возможности его удовлетворения за счет внутреннего производителя. Итак, внутренний конечный спрос будет основным фактором экономического и промышленного роста.

Из основных направлений регулирования экономики, обеспечивающих рост промышленности, стимулирование спроса, инвестиций и инноваций, самый быстрый результат может дать именно повышение инновационной активности. Поэтому в основу стратегии развития рынков продукции машиностроения положен инновационный путь, в соответствии с «Концепцией межгосударственной инновационной политики Содружества Независимых Государств на период до 2005 г.», а также Закона Украины «Об инновационной деятельности». Такая стратегия на долгосрочную перспективу должна разрабатываться, исходя из национальных интересов на основе сохранения, поддержки потенциала отрасли, с учетом платежеспособного спроса, конъюнктуры внутреннего и внешнего рынков.

Проблема увеличения внутреннего спроса – одна из самых главных для рынка машиностроения. Резкое сокращение инвестиционного спроса за годы реформ значительно ограничило рынки сбыта машиностроительной продукции. Сегодня загрузка производственных мощностей – одна из самых низких в промышленности. В то же время потенциал спроса очень высок. Поэтому расширение спроса на машиностроительную продукцию, особенно со стороны предприятий-экспортеров, содействует увеличению инвестиционных ресурсов. С целью инициации спроса на машиностроительную продукцию необходимо реализовать следующие шаги стратегического характера:

### в области предложения:

- расширение объемов производства машиностроительной продукции для внутреннего рынка при повышении ее качества и уменьшении ассортимента импортируемой продукции. До 2011 г. потребность Украины в машиностроительной продукции должна быть удовлетворена на 80-90% отечественным производителем;
- внедрение в производство новых образцов машиностроительной продукции с учетом минимизации отходов и возможности их дальнейшего использования для производства других товаров, приобретение технологий и лицензий для освоения производства новой машиностроительной продукции с высоким уровнем надежности, высокого качества и небольшими затратами всех видов ресурсов при эксплуатации;
- расширение номенклатуры машиностроительной продукции для субъектов предпринимательской деятельности и сферы бытового обслуживания населения за счет разработки и производства многофункциональной техники, которая сможет конкурировать с зарубежными аналогами;
- расширение соглашений на оборудование на основе лизинга;
- переход на инжиниринговое производство продукции (монтаж, наладка, сервисное обслуживание), развитие

системы организации ремонта, модернизации и сервисного обслуживания производимого оборудования.

### в сфере платежеспособного спроса:

- создание механизма осуществления амортизационных отчислений, при котором предприятиям, инвестирующим средства в производство, дается право списывать на протяжении первого года инвестиции на приобретение или производство основных средств;
- создание банков долгосрочного кредитования, которые будут давать долгосрочные кредиты крупным предприятиям под фиксированный процент, стимулирование страхования кредитов и выдача государственных гарантий на основе залоговой системы;
- установление приоритета для импорта технологий (не товаров) в высокотехнологичной отрасли производства;

### в области государственного урегулирования:

- уменьшение налоговой нагрузки на предприятия машиностроительного комплекса, введение отраслевых налогов вместо существующих льгот в отдельных подотралях машиностроения (автомобилестроении, тракторном, сельскохозяйственном машиностроении, судостроении, т. д.);

- защита экономических интересов Украины на мировых товарных рынках путем создания для отечественных субъектов хозяйствования соответствующих условий осуществления внешнеэкономической деятельности, защита интересов отечественных субъектов хозяйствования в случае нарушения другими государствами антидемпинговых процедур;

- поддержка украинских товаропроизводителей для сохранения позиций на традиционных внешних рынках расширения географии экспорта;

- содействие в согласовании действий отечественных субъектов хозяйствования, направленных на повышение их конкурентоспособности на мировых товарных рынках при условии недопущения устранения или ограничения конкуренции на соответствующих товарных рынках Украины;

- разработка и внедрение программы стимулирования промышленного экспорта, предусматривающей реализацию конкурентного преимущества отечественной промышленности, с использованием необходимых способов государственной поддержки.

Таким преимуществом являются: природные ресурсы, развитая минерально-сырьевая база и транспортная инфраструктура, высокий технологический потенциал оборонных и смежных гражданских производств, резерв производственных мощностей по выпуску массовой и относительно дешевой продукции, имеющей спрос на внутреннем и внешнем рынках, существенный научный и технический потенциал (патенты, ноу-хау, высококвалифицированные научные кадры);

- защита внутреннего рынка по отдельным видам товаров, на которых традиционно специализируются отечественные предприятия машиностроительного комплекса

- расширение взаимовыгодного сотрудничества Украины с членами международного сообщества в сфере конкурентной политики, а также путем налаживания сотрудничества с Европейской комиссией, заключение договоров с другими государствами, в том числе с государствами членами Организации экономического сотрудничества и развития, договоров о сотрудничестве в области защиты конкуренции.

Е. Бридун, Институт экономического прогнозирования НАН Украины.

## ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА

Кабинет министров Украины одобрил проект закона об утверждении государственной программы научно-технического развития до 2006 г. Программа направлена на создание правовых, экономических и социальных основ, которые обеспечат развитие отечественного научно-технического потенциала, будут способствовать формированию национальной научно-инновационной системы, а также обеспечат научно-технический прогресс в Украине. Основными задачами программы определены: усовершенствование системы формирования и реализации приоритетных направлений научно-технического развития, ресурсное обеспечение научно-технического процесса; организационно-функциональная трансформация научно-технического потенциала и приоритетное развитие высоких технологий; создание конкурентоспособной наукоемкой продукции по основным параметрам развития науки. Финансирование программы будет осуществляться за счет средств госбюджета, местных бюджетов, внешних и внутренних заимствований, грантов международных организаций, средств международных программ, спонсорской помощи. Реализация государственной политики в научно-технической сфере, согласно определенным программой принципам, будет содействовать сохранению научного потенциала в сфере фундаментальных исследований, всемирно признанных научных школ, обеспечению передовых позиций в мире на основе новых открытий, внедрения ноу-хау, научных идей путем поддержки прикладных исследований и разработок. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины)

### В МАШИНОСТРОЕНИИ - ПРИРОСТ ПРОИЗВОДСТВА

Госкомстат Украины обнародовал данные о состоянии экономики за 9 месяцев 2002 г.. По оценке специалистов этого ведомства, валовый внутренний продукт с начала 2002 г. ориентировочно составлял чуть более 174 млрд. грн., что больше показателя аналогичного периода 2001 г. на 4,1%. Наибольший прирост валовой добавленной стоимости в январе-октябре 2002 г. наблюдался в оптовой и розничной торговле - 10,3%, обрабатывающей промышленности - 7,8%. Промышленные предприятия произвели продукции (предоставили услуг) на 138,4 млрд. грн. По сравнению с таким же периодом в 2001 г., прирост производства составил 6%. В машиностроении прирост достиг 9,5%. Рынок капитальных инвестиций, по данным Госкомстата, с начала 2002 г. также был довольно активным. Предприятия и организации всех форм собственности освоили 22,8 млрд. грн. капитальных инвестиций. Основная часть из них (87,2%) составляли инвестиции в основной капитал (в капитальное строительство и приобретение машин, оснащения). (Госкомстат Украины/Машиностроение Украины)

## РОССИЯ

### Анализ

#### МАШИНОСТРОЕНИЕ НЕ МОЖЕТ ДОЖДАТЬСЯ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫХ ЗАКАЗЧИКОВ

Главный барометр инвестиционного спроса в стране - машиностроение - переживает далеко не самые лучшие времена. Рост в отрасли обеспечивают в основном производители потребительских товаров, в то же время производство средств производства в России явно "в загоде". А это спустя некоторое время неминуемо приведет к кризису в других отраслях. Согласно данным Госкомстата России, производственный индекс в машиностроении и металлообработке по результатам 10 месяцев 2002 г. в сравнении с аналогичным периодом 2001 г. составил 103,1%. Однако относительно благополучный для нынешней экономической ситуации в России средний показатель не отражает ситуации в отрасли. В ряде подотраслей продолжается падение. Так, за 10 месяцев объемы производства доменного и сталеплавильного оборудования снизились в сравнении с соответствующим периодом 2001 г. на 31,8%, оборудования для цветной металлургии - на 58,7%, металлорежущих станков - на 22,9%, тракторов - на 31%, зерноуборочных комбайнов - на 12,9%. В то же время выпуск грузовых и легковых автомобилей увеличился на 1,6% и 3,8% соответственно, автобусов - на 21,9%, персональных компьютеров - на 22,5%.

Лидером промышленного роста по итогам 10 месяцев стало ОАО "Ижмаш-Авто". Объем реализации продукции здесь увеличился в сравнении с соответствующим периодом 2001 г. на 82%. Начальник планового отдела завода Николай Булдаков пояснил, что предприятие постепенно восстанавливает достигнутые во времена плановой экономики объемы производства. "Если учесть низкую сравнительную базу, то темпы роста действительно получаются внушительными, - говорит Н. Булдаков. - В 2002 г. мы выпустили 80000 автомобилей, а в 2003 г. - свыше 100000. Однако до рекордных показателей пока далеко: когда-то мы производили 186900 машин". Автозавод не стремится к рекордам и выпускает ровно столько автомобилей, сколько может продать. Обе базовые модели - ИЖ-2126 и, снятая с производства в Тольятти, популярная "шестерка" - ВАЗ-2106 - продолжают пользоваться успехом у покупателей. Если не считать микролитражную "Оку", то ижевские автомобили по цене самые доступные.

На Волгоградском моторном заводе, производящем двигатели для промышленных тракторов, темп роста за 10 месяцев составил 106,3% в сравнении с аналогичным периодом 2001 г. Несмотря на внешне благополучный показатель, специалисты завода не считают его достижением: рост достигнут за счет низкой сравнительной базы 2001 г. Предприятие выпускает примерно десятую часть того, что производилось на нем раньше. Низкий спрос на двигатели побуждает предлагать рынку другую продукцию. На базе серийного тракторного мотора завод освоил выпуск дизель-электрических агрегатов, насосных станций, силовых агрегатов к буровым установкам. На Волгоградском моторном заводе активно развивают дилерскую сеть. Продажей продукции предприятия заняты 17 компаний. По словам генерального директора предприятия Николая Дроздова, роль дилеров будет постоянно возрастать. "На дилерскую сеть сейчас приходится сравнительно небольшая доля продаж, - говорит Николай Дроздов. - Однако она быстро растет. В 2001 г. через наших дилеров продавалось только 6% производимой продукции, а сегодня - 13%".

Вообще ситуация в машиностроении весьма неоднозначная. Многие предприятия, ориентированные только на российского потребителя, продолжают переживать глубокий кризис. Например, не прекращается спад в одном из важнейших сегментов отрасли - в тракторном и сельскохозяйственном машиностроении. Главную причину продолжающегося падения специалисты видят в том, что у сельских потребителей слишком мало средств на покупку техники. Лизинговые схемы в России недостаточно развиты. Основным препятствием на пути развития лизинга являются недостаток кредитных ресурсов и высокие процентные ставки. Практически единственным источником финансирования приобретения техники для села продолжают оставаться региональные бюджеты. Малейшее изменение финансовых потоков немедленно ведет к сокращению производства. Например, в сентябре 2002 г. резкое снижение объемов заказов на зерноуборочные комбайны привело к беспрецедентному падению их вы-