

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОГНОЗУВАННЯ

ГАЛУЗЕВІ РИНКИ УКРАЇНИ:
ОЦІНКА СТАНУ
ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

НАУКОВА ДОПОВІДЬ

За редакцією
доктора економічних наук,
професора В.О.Точиліна

Київ – 2004

РОЗДІЛ 5. ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК РИНКУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ

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.*

Початковий стан переходу до ринкових відносин не створив суттєвих стимулів для розвитку галузі. Тому тенденція зростання загальних обсягів виробництва в машинобудуванні виникла лише в 2000–2001 рр. (16,8–18,8 %) і зберігалася протягом 2002 р. (11,3 %). 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 (в основному у чорній металургії та хімічній промисловості), які, у свою чергу, спричинили зростання внутрішнього платоспроможного попиту на промислову продукцію, в 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 пожвавленню 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, в 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, відван-

таженої на бартерних умовах у машинобудуванні, зменшилась з 26,7 % у 2000 р. до 14,5 % у 2002 р.), як наслідок, в галузі збільшилась оборотність дебіторської (в 2002 р. у 18,4 раза порівняно з 1998 р.), кредиторської (в 2002 р. у 30,5 раза порівняно з 1998 р.) заборгованості та оборотності матеріальних оборотних коштів (з 1,26 у 1998 р. до 1,81 у 2002 р.); поліпшення *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 2000 р. 5,3 %).

Зміни у внутрішньому попиті та його структурі. Зростання попиту та відповідно пропозиції (випуску) продукції в машинобудуванні у 2000–2002 рр. спостерігалось у 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 зі зменшенням внутрішнього попиту на відповідну продукцію.

Найбільші споживачі продукції впродовж 1999–2001 рр. постійно змінюються, так, у кінці 2001 р. найбільшу питому вагу у структурі проміжного споживання займали сільське господарство (12,7 %), чорна металургія (10,0 %), торгівля (6,8 %), вугільна промисловість (5,1 %), транспорт (4,1 %), електроенергетика (2,1 %) та власне споживання галузю (27,8 %) [1, 2].

У зв'язку із 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. Так у 2001 р. уведено в дію основних фондів у промисловості 40,0 % від загального обсягу, на транспорті та зв'язку – 23,5 % від загального обсягу введених основних фондів; при цьому інвестиції в основний капітал у промисловість становили 13651 млн. грн. (або 41,9 % від

¹ Розраховано за даними Держаного комітету статистики України.

загального обсягу інвестицій), у транспорт і зв'язок 7453 млн. грн. (або 22,9 % від загального обсягу інвестицій). Слід відзначити, що масштаби інвестиційного попиту у 2000–2002 рр. зросли завдяки:

- зростанню прибутків промислових підприємств (у 2001 р. чистий прибуток промисловості збільшився у 2,5 раза порівняно з 2000 р.¹);
- зниженню облікової ставки Національного банку України (з 30,6 % річних у 2000 р. до 7 % річних у 2002 р. та ставок по кредитах у комерційних банках з 40,3 % річних у 2000 р. до 21,8 % у 2002 р. у національній валюті та з 17,0 % річних у 2000 р. до 11,3 % річних у 2002 р. – в іноземній) [3];
- збільшенню ділової активності споживачів продукції машинобудування (у промисловості загальна оборотність капіталу зросла з 0,51 в 2000 р. до 0,58 в 2001 р., оборотність матеріальних оборотних коштів – з 5,17 в 2000 р. до 5,39 в 2001 р., оборотність власного капіталу – з 1,0 в 2000 р. до 1,12 в 2001 р., але водночас зменшилась оборотність дебіторської з 2,7 в 2000 р. до 2,2 в 2001 р. та кредиторської з 1,89 в 2000 р. до 1,88 в 2001 р. заборгованості);
- інтенсивності нововведень (порівняно з 2000 р. у 2001 р. кількість створених вперше в країні зразків нових типів машин, устаткування, апаратів, приладів збільшилась на 9,0 %, серед створених зразків нової техніки на 16,4 % – це електротехнічного устаткування та електричних машин, 11,0 % – гірничошахтного устаткування, 6,6 % – сільськогосподарських машини та машини і устаткування культурно-побутового призначення, 6,3 % – хімічного та компресорного устаткування, 4,1 % технологічного устаткування для харчової промисловості [4]);
- збільшенню витрат на створення зразків нової техніки (витрати на розроблення та створення зразків нової техніки з урахування витрат минулих періодів, які були закінчені та прийняті у 2001 р. порівняно з 2000 р. збільшились у 4,5 раза і становили 460,7 млн. грн. [4]).

Зовнішній попит на соціальному 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, 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 %). Основні

¹ Розраховано за даними Держаного комітету статистики України.

ми 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 в 2002 р. різко зменшився експорт аеронавігаційних і космічних апаратів та їх частин (на 25,3 %).

Зросла частка імпорту машин, устаткування та механізмів, електротехнічного устаткування за 2002 р. на 5,2 % (в 2000 р. – на 25,9 %, у 2001 р. – на 22,5 %); засобів наземного, повітряного та водного транспорту – на 36,9 % (в 2000 р. зменшилася на 8,13 %, у 2001 р. збільшилася на 48,1 %). Структура зовнішньої торгівлі України (табл. 5.1) не відповідає сучасним тенденціям на світовому ринку і характеризує низький якісний рівень конкурентних переваг багатьох традиційних і потенційних експортних товарів.

Таблиця 5.1

Динаміка пропозиції та попиту на ринку продукції машинобудування (до відповідного періоду попереднього року)^{*}, %

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 звітного періоду перераховано в доларах США.

Джерело: [5].

Імпорт машинобудівної продукції значно вищих технічних характеристик, ніж вітчизняна продукція різко збільшується (див. табл. 5.1). 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 коливається у 2002 р. по кварталах від 84,9 % до 259,3 %), електричні машини (співвідношення імпорту до виробництва в 2002 р. – 73,7 % – 86,9 %) та засоби наземного, повітряного і водного транспорту (співвідношення імпорту до виробництва в 2002 р. – 55,8 % – 74,1 %)¹. Тенденція зміни експорту до обсягів виробництва, а також співвідношення імпорту до виробництва показано на рис. 5.1.

¹ Розраховано за даними [6]. Обсяги виробництва по роках, кварталах переховані в доларах США за курсом на останнє число відповідного періоду.

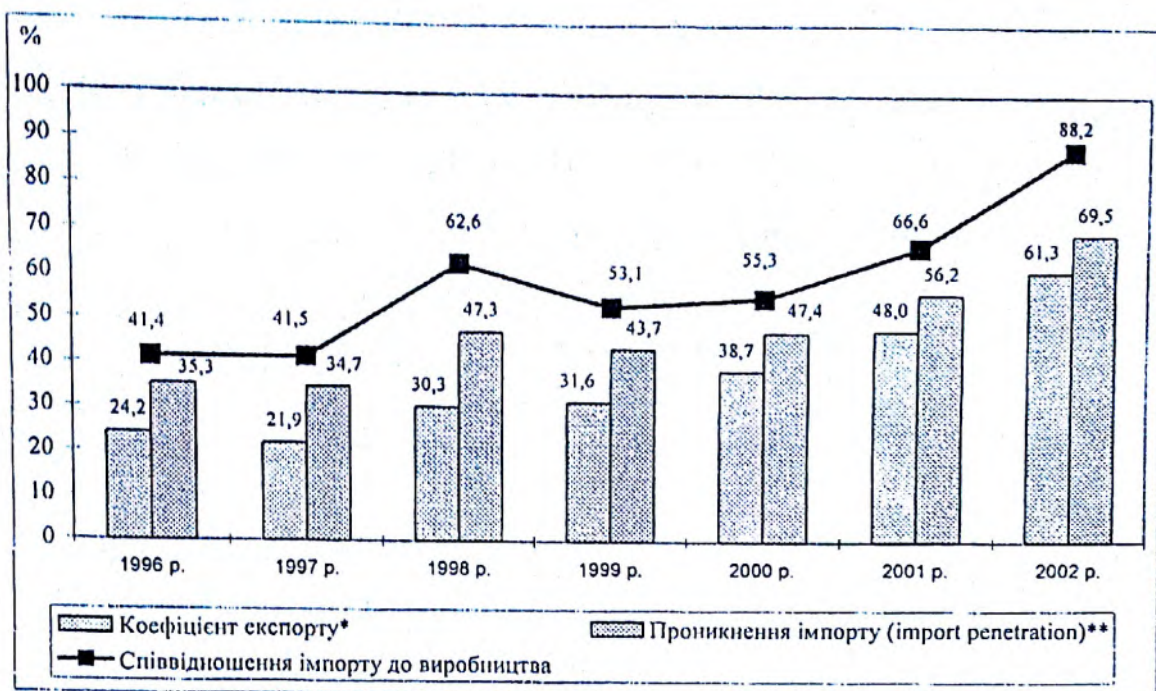


Рис. 5.1. Співвідношення обсягів виробництва (пропозиції) в машинобудуванні до експорту та імпорту машинобудівної продукції

*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 (табл. 5.2). 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. 5.2). Водночас, коефіцієнт експорту машин та устаткування, електричних машин та засобів наземного транспорту, крім залізничного (табл. 5.3) невисокий, що свідчить про низьку конкурентоспроможність цієї продукції. Причому проникнення імпорту по виробництву машин та устаткування, електричних машин та засобів наземного транспорту для розвинених країн в 2–7 разів менший, ніж в Україні, при великих обсягах експорту. Машинобудівний комплекс України намагається зберегти свої конкурентні позиції лише у виробництві літальних, космічних апаратів і частково суден, човнів та інших плавучих засобів.

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

Країна	Роки	Всього у виробництво			За основними видами продукції машинобудування					
		високотехнологічних галузей ²⁾	середньота високотехнологічних галузей ³⁾	середньота низькотехнологічних галузей ⁴⁾	Літальні, космічні апарати та їх частини	Машини, устаткування та механізми	Електричні машини	Локомотиви залізничні і рухомий склад, трамваї 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

¹⁾ Імпорт в процентах до внутрішнього попиту.

²⁾ Включено авіабудування, виробництво офісної та комп'ютерної техніки, фармацевтики, комунікаційна та радіотелевізійна техніка.

³⁾ Включено автомобілебудування, машинобудування, 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).

Джерело: [5, 6, 8].

Коефіцієнт експорту¹⁾ по країнам у виробництві та за основним видом продукції машинобудування, %

Країна	Роки	Всього у виробництво			За основними видами продукції машинобудування					
		високотехнологічних галузей ²⁾	середньота високотехнологічних галузей ³⁾	середньота 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 плавучі 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

¹⁾ Експорт в процентах до виробництва.

²⁾ Включено авіабудування, виробництво офісної та комп'ютерної техніки, фармацевтики, комунікаційну та радіотелевізійну техніку.

³⁾ Включено автомобілебудування, машинобудування, 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).

Джерело: [5, 6, 8].

Слід зазначити, що машинобудівна продукція в своїй більшості є продукцією довгострокового користування і потребує не тільки ретельної передпродажної підготовки, але і розвитку сервісних центрів, станцій технічного обслуговування тощо. Тому *політика, спрямована на радикальну лібералізацію внутрішнього ринку, може знищити наявний науково-технологічний та виробничий потенціал галузі у довгостроковій перспективі.*

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 підставі інновацій.

Можна констатувати, що серйозних передумов збереження і розвитку науково-технічного потенціалу машинобудування до тепер не створено. Це пояснюється, *по-перше*, невисокою інноваційною активністю промислової сфери в умовах обмеженості бюджетної підтримки галузі. Так в 2001 р. витрати на інноваційну діяльність у промисловості становили 16,2 % від загальної суми вкладань у промисловість, основним джерелом фінансування наукових та науково-технічних робіт є вітчизняні замовники (близько 33,0 %) [9]. *По-друге* – незахищеністю внутрішнього ринку від імпорту машинобудівної продукції, яка за якістю і технічними характеристиками не завжди краща від вітчизняних товарів-аналогів. Тому потрібна радикальна активізація не тільки інноваційної діяльності, але і ринкових важелів та державного протекціонізму.

Головним завданням ринків машинобудівної продукції стає підвищення якості виробленої продукції та її конкурентоспроможність. Технічною базою реструктуризації машинобудівного комплексу є застосування виробниками машинобудівної продукції технологій та обладнання, із впровадженням яких суттєво підвищиться ефективність виробництва та збільшиться конкурентоспроможність.

Проведений аналіз стану та тенденцій розвитку внутрішнього ринку продукції машинобудування дає змогу окреслити такі *основні проблеми*:

– *лібералізація внутрішнього ринку промислових товарів за відсутності державного протекціонізму 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*, що потребує затрат на його утримання, значно збільшуючи собівартість продукції, ускладнюючи підвищення її конкурентоспроможності та погіршуючи фінансовий стан підприємств;

– *кризовий фінансовий стан* переважної більшості підприємств галузі (в першому півріччі 2001 р. 52,2 % підприємств машинобудування працювало із збитками [10]);

– *низька інноваційна активність* підприємств, яка не тільки за масштабістю, а і за направленістю інноваційних процесів не відповідає вимогам підвищення конкурентоспроможності галузі. Придбанням та використанням інновацій займається в 2001 р. лише 14,3 % промислових підприємств. Інноваційна продукція на внутрішньому ринку становить близько 9,4 % від загального обсягу продукції, вітчизняна промисловість споживає всього близько 34 % вітчизняних науково-технічних розробок;

– *недосконала структура товарної продукції*, що справляє негативний вплив на суму чистого та балансового прибутку. Загальний балансовий прибуток від усіх видів діяльності у 2000 р., порівняно з 1999 р., зменшився – в 1,13 раза. Ця тенденція стосується і *чистого прибутку*, який використовують підприємства для формування цільових фондів;

– *надзвичайно високий коефіцієнт зносу основних фондів* у машинобудуванні, який до того ж має тенденцію до збільшення (у 1998 р. – 0,50, у 2000 р. – 0,53, у 2001 р. – 0,56), причому він більший ніж в цілому по промисловості (у 1998 р. – 0,47, 2000 р. – 0,48, у 2001 р. – 0,51)¹.

Виходячи з основних проблем ринку машинобудівної продукції України, *стратегічні напрямки розвитку* повинні будуватися по “копіюванню постіндустріальних тенденцій” на підставі таких стратегічних напрямів:

– *“політика випереджаючого розвитку”* – конкурентоспроможна продукція на світовому та національному ринках (авіаційна, ракетно-космічна, озброєння тощо);

¹ Розраховано за даними Державного комітету статистики України.

– “політика доганяючого розвитку” – продукція, яка має стабільний платоспроможний попит на внутрішньому ринку в довгостроковій перспективі (електронне та енергетичне устаткування, сільськогосподарські машини та техніка, нафтове та хімічне обладнання, продукція суднобудівної та судоремонтної галузі, тощо);

– “політика стимулювання виробництва іноземними компаніями” – на продукцію потенційноємного попиту, але яка по технологічному рівню значно відстає від зарубіжних аналогів (легкові автомобілі, верстати, робототехнічні комплекси тощо).

Тому сутність стратегічних напрямків розвитку полягає:

– у розширенні інноваційної діяльності, яка направлена на збільшення частки конкурентноспроможної на внутрішньому та зовнішньому ринках продукції, розробка і впровадження у виробництво імпортозамінюючої продукції, впровадження машин, обладнання приладів, що забезпечують використання ресурсо- та енергозберігаючі технології. Продовження роботи в напрямку створення технопарків та інноваційних структур, розвиток виробництва високоліквідних і експортноспроможних видів продукції;

– у модернізації виробничого потенціалу, приведенні структури потужностей і виробництва у відповідності до структури попиту з реформуванням потужних структуроутворюючих в соціальному аспекті машинобудівних підприємств у напрямі підвищення їх фінансової стійкості, зниження витрат на виробництво;

– у реалізації регіональних програм по розвитку окремих підгалузей машинобудування (тракторного та сільськогосподарського);

– у приватизації потужних державних підприємств на основі індивідуальних проектів, у тому числі ОПК. Формування інтегрованих структур, що забезпечать поступове знищення неефективних власників, і проведення на підприємствах інституціональних перетворень. Підвищення якості машинобудівної продукції;

– у підтримці в рамках державної політики виробництв з замкненими технологічними циклами при перспективі збуту кінцевої продукції на внутрішньому або зовнішньому ринках;

– в адресній інвестиційній підтримці виробництв споживчих товарів у рамках державної промислової політики не виключена підтримка за допомогою протекціоністських заходів.

Вагоме місце слід приділяти окремим критеріальним ринкам машинобудування, зокрема ринку автомобілів. Метою розвитку ринку автомобілів в Україні є створення сприятливих вигідних умов для інтенсивного виробництва автомобільної техніки на основі кон'юнктури внутрішнього ринку. Він має будуватися по принципу *“доганяючого розвитку”* технологій, враховуючи світові тенденції глобалізації, низьку купівельну спроможність переважної більшості населення в Україні. Не виключається можливість *“віддати”* сегмент ринку легкових автомобілів з вартістю понад 5000 доларів великим ТНК (*“політика стимулювання виробництва іноземними компаніями”*). Такі корпорації мають довгострокову стратегію і стабільну фінансову базу, можуть передати ноу-хау та управління технологіями, організаційні навички.

Основною метою розвитку ринку техніки для агропромислового комплексу є створення сприятливих вигідних умов для інтенсивного виробництва техніки з врахування технічних можливостей та потреб внутрішнього ринку. Такий розвиток має будуватися по принципу *“доганяючого розвитку”*.

У ринок наукоємної продукції входять галузі військово-промислового комплексу України, зокрема, авіаційна ракетно-космічна, електронна, засобів зв'язку, промисловість військової техніки, озброєння, військове суднобудування, наукове приладобудування, виробництво складного медичного обладнання тощо. Політика розвитку таких галузей повинна будуватися по принципу *“випереджаючого розвитку”*:

Стратегічні напрями розвитку на довгострокову перспективу мають виходити з національних інтересів, базуватися на збереженні, підтримці наукового та інноваційного потенціалу галузі з урахуванням платоспроможного попиту та кон'юнктури внутрішнього і зовнішнього ринків. Різке скорочення внутрішнього інвестиційного попиту значно обмежило ринки збуту машинобудівної продукції, тому внутрішній кінцевий попит є основним фактором економічного та промислового зростання. Щоб ініціювати попит на машинобудівну продукцію, потрібно реалізувати такі заходи стратегічного характеру.

У сфері пропозиції:

– розширити обсяги виробництва машинобудівної продукції для внутрішнього ринку, підвищити її якість та скоротити асортимент імпортованої продукції. (До 2011 р. потреба України в машинобудівній продукції має бути задоволена не менше ніж на 80–90 % вітчизняним виробництвом.);

– впровадити у виробництво нові зразки машинобудівної продукції з урахуванням мінімізації відходів і можливості їх подальшого використання для виробництва інших товарів, придбати технології і ліцензії для освоєння виробництва нової машинобудівної продукції з високим рівнем надійності, високої якості та невеликими затратами усіх видів ресурсів у процесі експлуатації;

– розширити номенклатуру машинобудівної продукції для суб'єктів підприємницької діяльності та сфери побутового обслуговування населення за рахунок розроблення і виробництва багатофункціональної техніки, яка спроможна конкурувати із зарубіжними аналогами;

– розширювати укладання угод про придбання обладнання на основі лізингу;

– перейти на інжинірингове виробництво продукції (монтаж, налагодження, сервісне обслуговування), розвивати систему організації ремонту, модернізації та сервісного обслуговування виробленого обладнання.

У сфері платоспроможного попиту:

– виробити механізм здійснення амортизаційних відрахувань, за якого підприємствам, що інвестують кошти у виробництво, надається право списувати протягом першого року інвестиції на придбання або виробництво основних засобів;

– створити сприятливі умови для банків, які займаються довгостроковим кредитуванням великих підприємств, особливо для тих, що надають кредити під фіксований процент, стимулювання страхування кредитів та надання державних гарантій на основі заставної системи;

– установити преференції для імпорту високих технологій (а не товарів) у сфері виробництва.

У галузі державного регулювання:

– зменшити податкове навантаження на підприємства машинобудівного комплексу, ввести галузеві податки замість існуючих пільг в окремих підгалузях машинобудування (автомобілебудуванні, тракторному і сільськогосподарському машинобудуванні, суднобудуванні тощо);

– захищати економічні інтереси України на світових товарних ринках через створення для вітчизняних суб'єктів господарювання належних умов здійснення зовнішньоекономічної діяльності та захисту інтересів вітчизня-

них суб'єктів господарювання в разі порушення іншими державами антидемпінгових процедур;

- підтримувати українських товаровиробників щодо збереження позицій на традиційних зовнішніх ринках та розширення географії експорту;

- сприяти узгодженню дій вітчизняних суб'єктів господарювання, спрямованих на підвищення їх конкурентоспроможності на світових товарних ринках, за умови недопущення усунення чи обмеження конкуренції на відповідних товарних ринках України;

- розробити та впровадити програми стимулювання промислового експорту, що передбачає реалізацію конкурентних переваг вітчизняної промисловості, із застосуванням належних 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 для випуску масової і відносно дешевої продукції, що має попит на внутрішньому та зовнішньому ринках, значний науково-технічний потенціал (патенти, ноу-хау, висококваліфіковані наукові кадри);

- захищати внутрішній ринок за окремими видами товарів, на яких традиційно спеціалізуються вітчизняні підприємства машинобудівного комплексу. У довгостроковому періоді (до 2020 р.) можливе істотне збільшення попиту на найважливіші види машинобудівної продукції, такі як вантажні і легкові автомобілі, автобуси, будівельно-дорожня техніка, електродвигуни, пасажирські вагони, сільськогосподарська техніка тощо.

Основними ризиками на шляху реалізації зазначених заходів на ринку продукції машинобудування можуть стати:

- відсутність реально підтримуваних стратегічних довгострокових програм розвитку та недостатня захищеність вітчизняних виробників від зростаючої конкуренції численних імпортерів;

- погіршення відтворювальної структури створеного промислового продукту, збереження орієнтації промислового виробництва на проміжне споживання, послідовне звуження сфери обміну внаслідок збільшення імпорту, різке обмеження участі галузі у процесах валового нагромадження основного та обігового капіталів;

– у зв'язку із глобальними тенденціями транснаціонального монополізму в країні створення сприятливих умов для експансії зарубіжних компаній, що займаються великовузловим складанням машин та механізмів без використання існуючих резервів вітчизняного машинобудування та сировинних потужностей, в тому числі і вітчизняної металургійної бази;

– адресна інвестиційна підтримка виробництв у рамках державної промислової політики, підтримка за допомогою протекціоністських заходів.