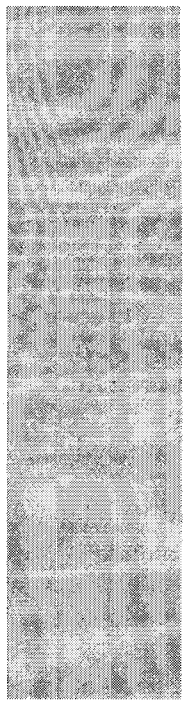
Економіка України:



СТРАТЕГІЯ І ПОЛІТИКА ДОВГОСТРОКОВОГО РОЗВИТКУ

УДК 338.22.01(477)
ББК 65.9(4УКР)23-2
Е45

Автори:
Геєць В.М. (вступ, р.1, п.4.1, п.4.2, п.5.3.2), Александрова В.П. (п.4.3, п.4.4, п.4.5), Артьомова Т.І. (п.2.3), Бажал Ю.М. (п.6.4), Барановський О.І. (п.5.3.3), Близнюк В.В. (п.3.6), Болховітінова О.Ю. (п.6.2, п.6.3), Бридун Є.В. (7.7), Вахненко Т.П. (п.5.1.3, п.5.1.4), Голіков В.І. (п.2.4), Голікова Н.В. (п.3.4.), Гриценко А.А. (п.2.1), Гуменюк К.В. (п.7.6), Данько М.С. (п.4.8), Дем'яненко В.В. (п.3.2, п.3.3, п.3.5); Загорська Т.П. (п.7.6), Кваснюк Б.Є. (р.1), Кірєєв С.І. (п. 1.2.6, п.8.2, п.9.1, п.9.5, п.9.7), Кричевська Т.О. (п.2.5), Крючкова І.В. (п.9.4), Лапко О.О. (п.4.3), Ліу Конг Тхань (п.8.5), Лір В.Е. (п.7.5), Луніна І.О. (п.5.1.1, п.5.1.2), Мар'єнко А.В. (п.6.1, п.6.2), Мішенко Н.М. (п.7.4), Навроцький Д.А. (п.5.2.2), Одотюк І.В. (п.6.4), Олійник О.С. (п.4.10), Онишко С.В. (п.4.9), Осташко Т.О. (п.7.4), Павленко Ю.В. (п.8.1), Подолець Р.З. (п.7.5), Приходько Т.І. (п.7.1, п.7.2, п.7.3), Ревенко А.П. (п.3.1), Сіденко В.Р. (п.8.3, п.8.4, п.8.5), Скрипниченко М.І. (п.1.2.3), Снігир Л.Я. (п.5.1.5); Соколик М.П. (п.3.7), Соляник А.І. (п.7.1), Тарасевич В.М. (п.2.3), Тимченко О.Г. (п.8.4), Тіменко Н.М. (п.3.5), Федоренко А.В. (п.2.4, п.5.2.1), Шнипко О.С. (п.9.1, п.9.2, п.9.3, п.9.5, п.9.6, п.9.7), Шумська С.С. (п.5.1.5, п.5.3.1), Щедріна Т.І. (п.4.6, п.4.7), Яременко О.Л. (п. 2.2, п.2.3).

Координатор: канд. екон. наук Скрипниченко М.І. (Інститут економічного прогнозування НАН України – Київ).

Рецензенти:
чл.-кор. НАН України, д-р екон. наук, проф. Бородюк В.М.; чл.-кор. НАН України, д-р екон. наук Голіков В.І.; д-р екон. наук Ревенко А.П.

Затверджено до друку Постановою Вченої ради Інституту економічного прогнозування НАН України від 26 червня 2003р. № 39

Е45 **Економіка України:** стратегія і політика довгострокового розвитку / За ред. акад. НАН України В.М.Гейця. – К.: Ін-т екон. прогнозув.; Фенікс, 2003. – 1008 с.

ISBN 966-02-1600-9 (Ін-т екон. прогноз.)
ISBN 966-651-105-3 (Вид-во "Фенікс")

У монографії подаються результати економічного аналізу взаємодії внутрішніх і зовнішніх факторів економічного розвитку та досвіду трансформаційних перетворень в Україні протягом 1990–2002 років. Як напрямок розгортання ефективної економічної політики на початку XXI століття пропонується обґрунтування стратегії розвитку економіки України на довгострокову перспективу, за якою узгоджено та гармонізовано цільові орієнтири стабільного економічного зростання, підвищення якості життя, інституційних перетворень, інноваційно-інвестиційної модернізації, структурно-технологічного оновлення, антикризового регулювання, інтеграції у світову економіку на конкурентних засадах.

У розділах колективної монографії наведено деталізовані складові змісту та механізмів забезпечення стабільного розвитку, пошуку ефективних рішень на державному рівні, обґрунтування шляхів, джерел та механізмів їх досягнення щодо реалізації інноваційної моделі розвитку економіки України.

Робота є результатом наукових досліджень, виконаних в Інституті економічного прогнозування НАН України в 2001–2003 роках.

ББК 65.9(4УКР)23-2

ISBN 966-02-1600-9
ISBN 966-651-105-3

© Інститут економічного прогнозування НАН України, 2003
© Видавництво "Фенікс", оформлення, оригінал-макет, 2003

СТРУКТУРНА ПЕРЕБУДОВА ЕКОНОМІКИ

Розділ 7
СТРУКТУРНІ ЗМІНИ У ВИРОБНИЦТВІ ТА ВНУТРІШНІЙ РИНОК 6

7.1. Особливості структурних змін в економіці кінця XX століття. *А.І.Соляник, Т.І.Приходько* 6
7.2. Структуроутворюючі фактори в економіці України у 1991–2002 рр. *Т.І.Приходько* 7
7.2.1. Спад виробництва та його відновлення як структуроформуючий чинник 7
7.2.2. Вплив зміни цін та інших факторів на структурні зрушення у виробництві 7
7.2.3. Інерційність структурних перетворень за умов пасивної ролі держави 7
7.2.4. Посилення дії зовнішніх факторів економічного розвитку та накопичування деформацій у структурі зовнішньоторговельного обороту 7
7.3. Стратегія і політика раціональних структурних змін у 2003–2012 рр. *Т.І.Приходько* 7
7.4. Структурні зміни в аграрному секторі і розвиток аграрного ринку. *Т.О.Осташко, Н.М.Міщенко* 7
7.5. Структурні зміни на ринках енергоресурсів та перспективний енергетичний баланс України. *В.Е.Лір, Р.З.Подолець* 7
7.6. Структурні зміни в металургії та розвиток внутрішнього ринку металопродукції. *Т.П.Загорська, К.В.Гуменюк* 7
7.7. Інноваційний розвиток та перспективи внутрішнього ринку машинобудівної продукції. *Є.В.Бридун* 8

Частина III
УКРАЇНА У СВІТОВОМУ ГЕОЕКОНОМІЧНОМУ ПРОСТОРІ 827

Розділ 8
СТРАТЕГІЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ 829

8.1. Соціокультурні засади інтеграційних процесів України. *Ю.В.Павленко* 829
8.2. Україна в системі європейських та євроазіатських процесів інтеграції: проблема вибору оптимального вектора. *С.І.Кірєєв* 835

простір та координації зусиль, спрямованих на розвиток технологій інтернет-комерції в Україні.

У сфері державного регулювання:

– розробка і прийняття Закону "Про пріоритетне використання вітчизняної промислової продукції інвестиційного попиту", в якому слід передбачити введення мораторію на використання імпортних матеріалів, в тому числі металопродукції, аналоги яких виробляються в Україні при реалізації спільних проектів (наприклад, в автомобілебудуванні).

– запровадження державної політики, спрямованої на створення умов для виробництва конкурентоспроможної металопродукції на вітчизняних підприємствах (стримування підвищення цін і тарифів на товари та послуги природних монополій; повернення у визначений законодавством термін ПДВ, а також розробка заходів щодо ліквідації заборгованості бюджету перед металургами);

– прискорення прийняття Верховною Радою Податкового кодексу, в якому передбачено зменшення ставок податків для підприємств промисловості до рівня тих, при яких підприємства ГМК працюють в умовах економічного експерименту. Це особливо актуально у зв'язку із передбаченим вступом України до СОТ;

– моніторинг впливу прийнятих законодавчих актів на господарчі та фінансові результати діяльності підприємств гірничо-металургійного комплексу;

– запровадження державної політики протекціонізму у сфері зовнішньої торгівлі металопродукцією, дієва підтримка вітчизняного товаровиробника;

– розробка державних заходів щодо забезпечення участі держави в процесах реконструкції і технічного переозброєння ГМК, створення нових організаційних структур (з урахуванням досвіду Росії), які допоможуть у вирішенні проблем інвестування в оновлення галузі.

7.7. Інноваційний розвиток та перспективи внутрішнього ринку машинобудівної продукції

Початковий стан переходу до ринкових відносин не створив суттєвих стимулів для розвитку машинобудування, тому тенденція зростання загальних обсягів виробництва в галузі виникла лише у 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 фак-

торів, які задіяли наявні ресурси зростання. Позитивні зміни передусім пов'язані:

зі сприятливою світовою економічною кон'юнктурою і зростанням доходів в експортно орієнтованих галузях (переважно у чорній металургії та хімічній промисловості), які, в 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, 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, зменшилась з 26,7 % у 2000 р. до 14,5 % у 2002 р.); як наслідок, у галузі збільшилась оборотність дебіторської (у 2001 р. у 21,5 раза порівняно з 1998 р.), кредиторської (в 2001 р. у 31,8 рази порівняно з 1998 р.) заборгованості та оборотності матеріальних оборотних коштів (з 1,26 у 1998 р. до 2,11 у 2001 р.); *покращання ділової активності підприємств* (за рахунок збільшення виручки від реалізації підвищилась загальна оборотність капіталу машинобудівної галузі з 0,25 у 1998 р. до 0,50 у 2001 р.)[4].

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 за всіма видами економічної діяльності. Проте за 2002 р. скоротилися обсяги валового випуску у виробництві сільсько-

[4] Розраховано за даними [51].

господарських 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.

Найбільшими споживачами продукції у 1999–2000 рр. [52, 53] були чорна металургія (14,5 %), сільське господарство (11,1 %), вугільна промисловість (6,0 %), електроенергетика (5,5 %) та власне споживання галуззю (28,5 %).

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 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.[5]);

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. в національній валюті та з 17, 0 % річних у 2000 р. до 11,3 % річних у 2002 р. – в іноземній) [54];

— збільшенню ділової активності споживачів продукції машинобудування (в 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 у 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 % – зокрема електротехнічного устаткування та електричних машин, 11,0 % – гірничошахтного устаткування, 6,6 % – сільськогосподарських машини та машини і устаткування культурно-по-

[5] Розраховано за даними [див. 51].

бутового призначення, 6,3 % – хімічного та компресорного устаткування, 4,1 % технологічного устаткування для харчової промисловості [55]);

— 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. [див. 55]).

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 % (в 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 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. 7.33) не відповідає сучасним тенденціям на світовому ринку і характеризує низький якісний рівень конкурентних переваг багатьох традиційних і потенційних експортних товарів.

Таблиця 7.33

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

* Розраховано за даними [56]: темпи зростання (+), зниження (–).

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

Імпорт машинобудівної продукції значно вищих технічних характеристик різко збільшується у порівнянні з вітчизняною продукцію (див. табл. 7.33). 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 %)[6]. Тенденція зміни експорту до обсягів виробництва, а також співвідношення імпорту до виробництва показано на рис. 7.3.

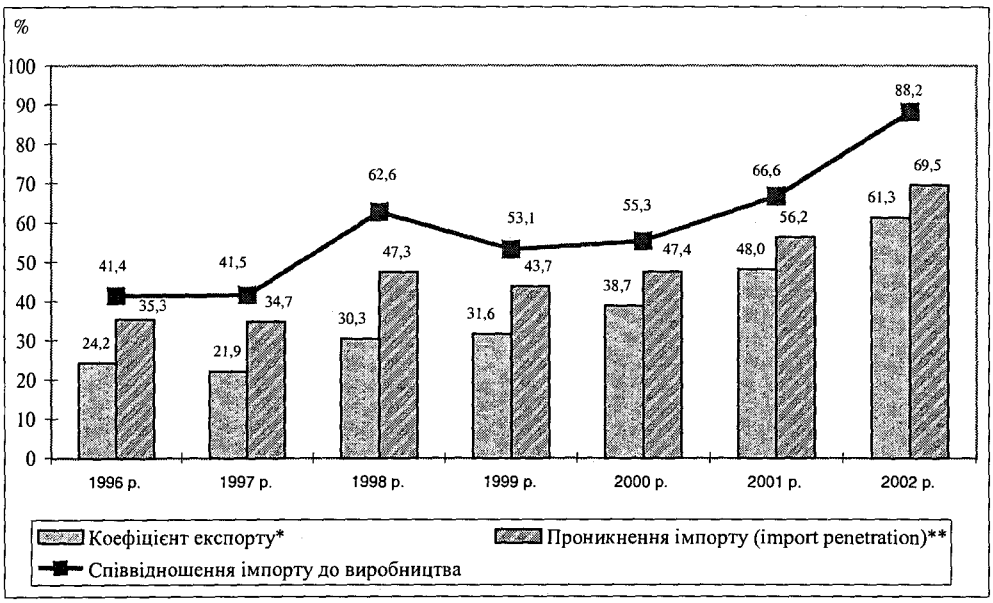


Рис. 7.3. **Співвідношення обсягів виробництва (пропозиції) в машинобудуванні до експорту та імпорту машинобудівної продукції[7]**

* Експорт в процентах до виробництва [58].

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

Темпи зростання виробництва у 2000–2002 рр. менші, ніж темпи

[6] Розраховано за даними [57]. Обсяги виробництва по роках переховані в дол. США за курсом на останню дату.

[7] Розраховано за даними [див. 57]. Обсяги виробництва за роками переховано в дол. США за курсом на останню дату відповідного періоду.

зростання імпорту (див. табл. 7.33). 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 загрозливою для вітчизняної промисловості, адже проникнення імпорту за базовими видами економічної діяльності машинобудування, що забезпечують виробництво середньо- та високотехнологічних товарів, досить високе (табл. 7.34). Водночас, коефіцієнт експорту машин та устаткування (76,4 %), електричних машин (59,4 %) та засобів наземного транспорту, крім залізничного (60,3 %), високий (табл. 7.35), що свідчить про низьку конкурентоспроможність цієї продукції. Причому проникнення імпорту по виробництву машин та устаткування, електричних машинах та засобах наземного транспорту для розвинених країн у 2–7 разів менший, ніж в Україні, при великих обсягах експорту. Машинобудівний комплекс України намагається зберегти свої конкурентні переваги лише у виробництві літальних, космічних апаратів і частково суден, човнів та інших плавучих засобів.

Таблиця 7.34

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. 56, 57, 59]: [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 7.35

Коефіцієнт експорту[1] 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 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

* Розраховано за даними [див. 56, 57, 59]: [1] експорт в 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).

Слід зазначити, що машинобудівна продукція є переважно 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 основі інновацій.

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 є вітчизняні замовники (близько 33,0 %) [60]. *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 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***:

– *надмірна лібералізація внутрішнього ринку* промислових товарів за відсутності 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,* 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 [61]);

– *низька інноваційна активність* підприємств, яка не тільки за масштабністю, а й за направленістю інноваційних процесів не відповідає вимогам підвищення конкурентоспроможності галузі. Придбанням та використанням інновацій займається у 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 у цілому по промисловості (у 1998 р. – 0,47, 2000 р. – 0,48, у 2001 р. – 0,51[8]).

Стратегія довгострокового розвитку на ринку машинобудування України, виходячи з основних проблем галузі, може будуватися шляхом "копіювання постіндустріальних тенденцій [62]" на підставі таких стратегічних напрямів:

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

"*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*" – продукція потенційноємного попиту, але яка по технологічному рівню значно відстає від зарубіжних аналогів (легкові автомобілі, верстати, робототехнічні комплекси тощо).

Така ***стратегія розвитку*** базується на збереженні та підтримці національного 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 на перспективу внутрішній кінцевий попит є основним фактором економічного та промислового зростання.

Окремі ринки: зміни, тенденції та стратегія розвитку. Вагоме місце слід відвести окремим критеріальним ринкам машинобудування, зокрема ринку автомобілів. Зростання парку ***автомобільної техніки*** (у порівнянні з 1991 р. у 3,5 раза) викликано значним поповненням за рахунок імпорту: за даними Держмитслужби, протягом 1995–2002 рр. в Україну щороку офіційно ввозилося близько 300 тис. легкових автомобілів. Причому 50–80 % з них – автомобілі, що були у користуванні. Що стосується власного виробництва автомобілів, то його пожвавлення у 1998–2002 рр. спричинене низкою законодавчих актів, які були прийняті, а саме – Законом України "Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні" та Постанова Кабінету Міністрів України "Про Концепцію регулювання ринку автомобілів та розвитку автомобілебудівної

[8] Розраховано за даними [див. 51].

промисловості в період до 2005 року". 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 [63], потенційний попит на автомобільну техніку в довгостроковій перспективі буде зростати щороку: на легкові автомобілі – 220–280 тис. од., на вантажні автомобілі – 45–60 тис. од., на автобуси – у межах 3–5 тис. од., що викликано старінням техніки, зростанням кількості автоперевезень, збільшенням платоспроможного попиту населення.

Метою розвитку *ринку автомобілів* в Україні має стати створення сприятливих вигідних умов для інтенсивного нарощування виробництва автомобільної техніки на основі кон'юнктури внутрішнього ринку. Він повинен будуватися по принципу "*доганяючого розвитку*" технологій, враховуючи світові тенденцій та виходячи з порівняно низької купівельної спроможність переважної більшості населення в Україні. Не виключається можливість "віддати" сегмент ринку легкових автомобілів з вартістю понад 5000 дол. США 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.

У цьому контексті необхідно вдосконалити законодавчо-правову базу, а саме:

1. Скасувати окремі податкові пільги, оскільки вони негативно впливають на наповнення бюджету країни і не створюють стимулів для іноземних інвестицій. Скасування таких пільг, які застосовуються до певного рівня інвестицій, також усуне головну дискримінаційну природу законодавства відповідно до угод ГАТТ/СОТ;

2. Замінити пільги системою стимулювання, яка включає:

— короткострокові звільнення від сплати податку на прибуток протягом трьох років;

— запровадження податкової системи, яка передбачає прискорену амортизацію обладнання та устаткування, ввезеного як обладнання;

— звільнення протягом необмеженого строку від сплати податку на нерухомість, яка використовується у зв'язку з виробництвом автомобілів;

— надання податкових пільг, які ґрунтуються на створенні або забезпеченні певної кількості робочих місць;

— надання податкових стимулів щодо навчальних програм, які є необхідними для перепідготовки працівників і керівництва автомобілебудівних підприємств;

— встановлення вимоги стосовно розміру інвестиції, які повинні здійснюватись у формі інвестиції капіталу, а не просто придбання деталей або автомобілів, які мають збиратися в Україні, оскільки це не є капіталовкладенням;

— передбачення звільнення від сплати мита тільки на обладнання, що ввозиться для використання у виробництві, а не на матеріально-товарні цінності, які мають використовуватися як комплектуючі до самої продукції;

— зберігати високі ставки ввізного мита на потримані автомобілі. Потрібно зберегти в короткостроковій перспективі нетарифні бар'єри, такі як вік автомобілів або екологічні вимоги як засіб стримування імпорту потриманих автомобілів;

— надходження могли б бути збільшені шляхом встановлення вищої ставки податку на автомобілі, які вважаються престижними, (наприклад, які перевищують певний рівень цін або робочий об'єм циліндрів двигуна), а надходження, отримані від сплати такого податку, реінвестувалися б у галузь промисловості шляхом створення науково-дослідницьких центрів або шляхом вдосконалення інфраструктури в регіоні розташування виробництва.

Тракторне і сільськогосподарське машинобудування характеризується загальним збільшенням основних видів продукції, оновленням номенклатури вироблених товарів, що пов'язано з низкою таких 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.

Незважаючи на ці позитивні тенденції і зростання обсягів сільськогосподарського виробництва, питання технічного забезпечення АПК є відкритим. Так, через відсутність платоспроможного попиту на техніку парк основних сільськогосподарських машин на селі порівняно з 1990 р. скоротився на 41,3–64,5 % [64]. Це скорочення продовжується, оскільки темпи списання основних видів сільськогосподарської техніки перевищують обсяги її закупівлі в 1,1–1,9 раза [див. 64].

Вітчизняна сільськогосподарська техніка переважно відповідає технічному рівню закордонних аналогів і вимогам вітчизняних агротехнологій, вона більш адаптована до вітчизняних умов ведення сільськогос-

подарського виробництва і вітчизняних сортів паливно-мастильних матеріалів. Крім того, українська техніка значно дешевше імпортованої (в 3–10 раз), більш ремонтопридатна і за критерієм "ціна–якість" зберігає конкурентоспроможність на ринках України і СНД.

Трансформаційні процеси в машинобудуванні усунули надлишкові потужності, більшість підприємств сільгоспмашинобудування, особливо середні та малі, а також підприємства оборонно-промислового комплексу (ОПК), адаптувались до ринкових умов і здатні задовольнити потреби АПК України в основних видах сільгосптехніки. Тому основною *метою розвитку ринку техніки для агропромислового комплексу* є створення сприятливих вигідних умов для інтенсивного виробництва техніки з врахуванням технічних можливостей та потреб внутрішнього ринку. Такий розвиток має будуватися за принципом "*доганяючого розвитку*".

Основними напрямами державної підтримки пріоритетного розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу повинні стати:

1. На етапі до 2005 р. – підтримка бюджетними асигнуваннями підготовки, створення серійного виробництва нової техніки та обладнання; переоснащення підприємств та впровадження новітніх технологій проектування та виготовлення техніки та обладнання; формування, розвиток та вдосконалення інфраструктури ринку техніки для агропромислового комплексу; закупівля вітчизняної техніки і обладнання на умовах фінансового лізингу;

2. Вдосконалення законодавства у напрямку: списання і реалізації застарілих та надлишкових засобів виробництва із застосуванням особливих умов оподаткування та спрямування коштів, отриманих від їх реалізації, на оновлення основних фондів виробництва цих підприємств;

3. Зміна податкової політики, а саме: пільгове оподаткування податком на додану вартість операцій з оплати вартості витрат, спрямованих на науково-дослідні, проектно-конструкторські роботи та виготовлення дослідних зразків нової техніки і обладнання, здійснених як за рахунок бюджету, так і за власні кошти підприємств та віднесення витрат, пов'язаних з розробкою і підготовкою серійного виробництва нової техніки та обладнання до валових витрат виробництва; зменшення ставки податку на прибуток, отриманий від реалізації техніки на експорт (*державний протекціонізм*);

4. Спрямовування коштів державного бюджету на закупівлю техніки і обладнання на умовах фінансового лізингу, часткова компенсація за рахунок державного бюджету ставки по кредитах банків спрямовуються виключно на закупівлю вітчизняної техніки і обладнання.

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. У 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. У цьому спектрі економіка машинобудування може і має розвиватися за законами випереджаючого розвитку.

Розвиток ринку ***електротехнічної промисловості*** залежить від розвитку нетрадиційних джерел енергії, модернізації енергетичного обладнання, збільшення потужностей на енергогенеруючих компаніях. Підприємства електротехнічної промисловості в 1999–2002 рр. освоїли виробництво нових видів продукції (вантажних і магістральних 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 обсяги виробництва продукції.

До *ринку наукомісткої продукції* входять не тільки хімічне та нафтове машинобудування, авіаційна та електротехнічна промисловість, але й галузі ОПК України, зокрема, ракетно-космічна, засобів зв'язку,

озброєння, військове суднобудування та приладобудування, виробництво складного медичного обладнання тощо. Політика щодо ринку цих галузей у цілому обов'язково повинна будуватися за принципом "*випереджаючого розвитку*". Саме завдяки їй можливо в перспективі рівноправно досягти успіхів у світогосподарських стосунках.

Здійснення стратегічних напрямків розвитку передбачає:

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

— модернізацію виробничого потенціалу, приведення структури потужностей і виробництва у відповідність до структури попиту з реформуванням потужних структуроутворюючих в соціальному аспекті машинобудівних підприємств у напрямку підвищення їх фінансової стійкості, зниження витрат на виробництво;

— реалізацію регіональних програм розвитку окремих підгалузей машинобудування (тракторного та сільськогосподарського);

— приватизацію 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;

— підтримку в рамках державної політики виробництв із замкненими технологічними циклами при перспективі збуту кінцевої продукції на внутрішньому або зовнішньому ринках;

— адресну інвестиційну підтримку виробництв споживчих товарів у рамках державної промислової політики (не виключена підтримка за допомогою протекціоністських заходів).

Визначення нової моделі розвитку ринків машинобудівної продукції може здійснюватися за трьома сценаріями (табл. 7.36—7.38).

Метою *оптимістичного варіанту* (див. табл. 7.36) є підтримка зростання обсягів виробництва, імпортозаміщення продукції та переведення на цій основі інноваційно активного промислового виробництва на стадію стабільного зростання. Пріоритетними напрямами економічної політики щодо ринку продукції машинобудування є такі:

Таблиця 7.36

Індикатори розвитку ринку продукції машинобудування (оптимістичний варіант), %

Показник	2002–2005 рр.	2006–2011 рр.	2012–2020 рр.
Інвестиції в основний капітал за період	120,0–150,0	145,0–160,0	120,0–130,00
Частка продукції галузі у промисловості	12,2–15,0	15,5–20,7	20,7–30,0
Індекс виробництва продукції (до попереднього року)	118,8–120,0	115,0–118,0	118,0–119,0
Співвідношення імпорту до виробництва	45,0–66,6	36,0–40,5	30,0–35,0
Темпи зростання обсягів внутрішнього попиту	2,5–7,0	7,0-7,5	7,5-10,0

Таблиця 7.37

Індикатори розвитку ринку продукції машинобудування *(помірний варіант), %*

Показник	2002–2005 рр.	2006–2011 рр.	2012–2020 рр.
Інвестиції в основний капітал за період	115,0–120,0	120,0–125,0	120,0–130,0
Частка продукції галузі у промисловості	12,2–14,1	14,1–17,7	17,7–20,0
Індекс виробництва продукції (до попереднього року)	110,8–112,0	107,0–112,0	112,0–114,0
Співвідношення імпорту до виробництва	50,0–60,0	40,0–50,0	35,0–40,0
Темпи зростання обсягів внутрішнього попиту	2,5–5,0	5,0–7,0	7,0-8,0

Таблиця 7.38

Індикатори розвитку ринку продукції машинобудування *(песимістичний варіант), %*

Показник	2002–2005 рр.	2006–2011 рр.	2012–2020 рр.
Інвестиції в основний капітал за період	110,0–115,0	115,0–120,0	120,0–125,0
Частка продукції галузі у промисловості	12,0–14,0	14,0–15,0	15,0–17,0
Індекс виробництва продукції (до попереднього року)	109,0–111,0	112,0–113,0	113,0–114,0
Співвідношення імпорту до виробництва	55,0–60,0	45,0–55,0	45,0–50,0
Темпи зростання обсягів внутрішнього попиту	2,5–4,0	4,0-6,0	6,0-7,0

— розширення інноваційної діяльності, спрямованої на збільшення частки конкурентоспроможної на внутрішньому та зовнішньому ринках продукції, розроблення та впровадження у виробництво імпортозамінної продукції, а саме: машин, обладнання приладів, що забезпечують використання ресурсо- та енергозберігаючих технологій; продовження роботи в напрямі створення технопарків та інноваційних структур, розвиток виробництва високоліквідних і експортоспроможних видів продукції;

— збереження та розширення ринків збуту продукції машинобудування в тих сферах, де спостерігається підвищення платоспроможного попиту, перш за все на ринках виробничого обладнання експортно орієнтованих галузей, а також галузей кінцевого споживання;

— модернізація виробничого потенціалу, приведення структури потужностей і виробництва у відповідність до структури попиту з реформуванням потужних структуроутворюючих у соціальному аспекті машинобудівних підприємств у напрямі підвищення їх фінансової стійкості, зниження витрат на виробництво;

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

— приватизація потужних державних підприємств на основі індивідуальних проектів, у тому числі підприємств ОПК; формування інтегрованих структур (холдингових компаній, фінансово-промислових груп тощо), що забезпечать поступове знищення неефективних власників і проведення на підприємствах інституціональних перетворень; підвищення якості машинобудівної продукції;

— підтримування в рамках державної політики лише виробництв із замкненими технологічними циклами за перспективи збуту кінцевої продукції на внутрішньому або зовнішньому ринку.

Характерним для цього етапу має стати швидкий оборот капіталу, створення ефективної системи стимулювання промислового розвитку, реалізація широкомасштабної інституціональної реформи.

Головною метою *помірного сценарію* (див. табл. 7.37) є відновлення матеріально-технічної бази, підвищення ефективності та конкурентоспроможності виробництва. Пріоритетні напрями економічної політики:

— приведення у відповідність виробничих потужностей з більшості видів продукції до структури внутрішнього попиту (пасажирські та вантажні електровози, електропоїзди та інший рухомий склад залізниці, автомобілі, техніка для АПК, літаки, засоби мобільного радіозв'язку, потужні трансформатори, турбо- та гідрогенератори тощо);

— стимулювання реструктуризації підприємств, створення горизонтально-інтегрованих консорціумів за типом таких світових лідерів для активізації інвестиційних процесів;

— проведення реформи системи амортизації, що підвищує її роль у фінансуванні інвестицій, стимулює підприємства до оновлення основних фондів;

— встановлення митного режиму, що стримує імпорт споживчих товарів і стимулює імпорт високоякісного обладнання.

Сутність *песимістичного варіанту* (див. табл. 7.38) полягає у підтримці до кінця прогнозного періоду тенденцій, що склалися у 2000–2002 рр., а саме:

— внутрішній ринок машинобудівної продукції розширюється незначними темпами через кризовий стан фінансової більшості підприємств галузі, відсутність стратегічних довгострокових планів розвитку та незахищеність вітчизняних виробників від конкуренції численних імпортерів;

— у зв'язку із глобальними тенденціями транснаціонального монополізму в країні створюється необхідні умови для зарубіжних компаній, що займаються великовузловим складанням машин та механізмів, не використовуючи сировинні потужності вітчизняної металургійної бази.

— адресна інвестиційна підтримка виробництв споживчих товарів у рамках державної промислової політики буде мінімальною. Це обумовлено крайньою обмеженістю державних фінансових ресурсів і надзвичайною складністю вибору об'єктів підтримки. Водночас, не виключена підтримка за допомогою протекціоністських заходів;

— проведення політики підтримки імпортозаміщення, яка не сприяє формуванню в країні ефективної структури виробництва і призводить до відставання від лідерів технічного прогресу. Така підтримка необхідна якщо витрати на випуск продукції значно менші, ніж при її покупці за кордоном.

Основними ризиками на шляху досягнення стратегії довгострокового розвитку ринків продукції машинобудування можуть стати:

- відсутність реально підтримуваних (обмеженого, але дійсно стратегічного характеру) довгострокових програм розвитку та недостатня захищеність вітчизняних виробників від зростаючої конкуренції численних імпортерів, особливо в умовах майбутнього входження до СОТ;
- погіршення відтворювальної структури створюваного 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;

- домінування глобального характеру транснаціонального монополізму в країні за рахунок створення сприятливих умов для експансії зарубіжних компаній, що займаються великовузловим складанням машин та механізмів без використання існуючих резервів вітчизняного машинобудування та відповідних потужностей вітчизняної металургійної бази.