

# УКРАЇНСЬКЕ МАШИНОБУДУВАННЯ: ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ

ЮДІН М. А.

кандидат економічних наук

## Первомайськ

На сучасному етапі розвитку світової економіки машинобудівний комплекс є ключовим комплексом для економіки кожної розвинутої країни. Так, у таких країнах, як Японія, Німеччина, США доля машинобудування у промисловості складає близько 40 – 50%, що свідчить про визначальну роль машинобудівного комплексу в економіці високорозвинених країн. У той же час країнам, які прагнуть наблизитися до високорозвинених, необхідно приділяти значну увагу стану та перспективам розвитку машинобудування, оскільки саме воно може стати своєрідним імпульсом розвитку національної економіки, що дозволить країні вийти на рівень промислово розвинутих країн.

На момент проголошення незалежності Україна визначалась як держава з потужною індустріальною базою, науково-технічним потенціалом, з високим рівнем наукового потенціалу в галузі енергетичного машинобудування, літакобудування, верстатобудування та ін.

Проблемами машинобудування присвячено ряд праць вітчизняних і зарубіжних вчених Соломатіної Н. К., Амоші О. І., Точиліна В. О., Захарченка В. І., Микитенко В. В., Поповченка О. М., Овсієнко О. В., Шевцової С. В., Сотник І. Н. і зарубіжних вчених Бернера М. С., Де Каніо С. Д., Кітамото Д., Лоскутова О. В., Понаровкіна Д. Б. та ін. Більшість даних праць розглядає машинобудівну галузь як цілісний, фінансово незалежний комплекс, проте в сучасних умовах, в основному через відсутність інноваційного виробництва, необхідно розглянути питання

державного фінансування та стимулювання машинобудівного виробництва.

*Мета статті* – дослідити тенденції розвитку українського машинобудівного виробництва, визначити пріоритетні напрями його відродження.

За роки незалежності машинобудівний комплекс України розвивався в основному за рахунок того науково-технічного потенціалу, що лишився їй у спадок від адміністративно-командної системи СРСР. На фоні загального підвищення випуску машинобудівної продукції її частка у загальному обсязі промислового виробництва знизилась з 31% у 1990 р. до 15% із синусоїдальним трендом частки випуску. В економічно розвинутих країнах на частку машинобудівних підприємств припадає від 30 до 50% загального обсягу випуску промислової продукції (у Німеччині – 53,6%, Японії – 51,5%, Великої Британії – 39,6%, Італії – 36,4%, Китаї – 35,2%), що забезпечує технічне переозброєння всієї промисловості кожні 8 – 10 років [1, с. 156].

Показники обсягів реалізованої промислової продукції машинобудівного комплексу також свідчать про те, що машинобудування не є провідною галуззю. Динаміку випуску продукції підприємствами машинобудування України відображено в *табл. 1*.

Скорочення виробництва машинобудівної продукції за перші роки незалежності України було викликане низкою причин. Держава не надавала допомоги новим власникам, а банки не видавали кредити на довгий термін і під пільгові відсотки. Машинобудування перетворилося на одну з найменш рентабельних галузей промисловості. Наслідком цього стало зменшення інвестицій та інновацій в галузь для реконструкції і модернізації виробництва.

Таблиця 1

Обсяги реалізованої промислової продукції машинобудівного комплексу

Показник	2004 р.		2005 р.		2006 р.		2007 р.		2008 р.		2009 р.	
	млрд грн	%	млрд грн	%	млрд грн	%	млрд грн	%	млрд грн	%	млрд грн	%
Промисловість, у т. ч.:	400,8	100	468,6	100	551,7	100	717,1	100	917,0	100	436,5	100
Машинобудування	53,6	13,4	59,7	12,7	68,7	12,5	98,3	13,7	121,8	13,3	47,6	10,9
Виробництво машин та устаткування	16,7	31,7	20,8	34,8	22,4	32,6	30,1	30,6	37,3	30,6	14,4	30,3
Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	16,4	30,7	13,5	22,7	15,5	22,6	21,2	21,6	25,6	21,0	9,4	19,7
Виробництво транспортних засобів та устаткування	20,1	37,6	25,4	42,5	30,8	44,8	47,0	47,8	58,9	48,4	23,7	49,8

У зв'язку з цим знизилася заробітна плата на заводах. Висококваліфіковані працівники пішли на іншу роботу, де більше платять. У 1996 р. середня зарплата в машинобудуванні складала 71 гривню, а в металургійному виробництві – 113 гривень, добувній промисловості – 131, фінансовому секторі – 172 гривні. До 2010 р., при загальній тенденції до зростання заробітної плати у всіх видах економічної діяльності, розрив не зменшився.

**Н**а теперішній час машинобудівний комплекс України об'єднує понад 50 підгалузей, найбільш важливим серед яких є транспортне, енергетичне, електротехнічне, тракторне і сільськогосподарське машинобудування, верстатобудування, а також машинобудування для нафтохімічної та хімічної, металургійної й гірничодобувної промисловості. Машинобудівний комплекс поєднує більш ніж 11 тис. підприємств, діяльність яких пов'язана з виробництвом засобів виробництва та предметів народного споживання, і 57 науково-дослідних організацій (з них 25 перебуває у державній власності) із загальною кількістю працюючих понад 233 тис. осіб.

Від рівня розвитку машинобудування залежить не лише побутове споживання населення, а й рівень розвитку решти галузей промисловості. Підприємства машинобудівного комплексу забезпечують робочі місця для понад 7% зайнятого в промисловості населення [2].

Зростання виробництва машинобудування за окремими видами продукції спричинене економічною ситуацією у країні, яка сприяла в першу чергу зростанню попиту на продукцію машинобудування на внутрішньому ринку, а також зростанню цін на продукцію галузі.

Проте, незважаючи на зростаючі темпи випуску продукції, цього не можна сказати про прибуток машинобудівних підприємств (табл. 2).

Як видно з табл. 2, прибуток в цілому по промисловості отримують усього 60% підприємств, трохи кращий цей показник по машинобудуванню – 63%. Проте прибуток по промисловості становить 5 млн грн, у той час як машинобудування є збитковим на 1 млн грн. Це свідчить про неефективність його функціонування. Причинами такої ситуації є:

- ✦ недостатня кількість капіталовкладень у науково-дослідницьку та дослідно-конструкторську роботу;
- ✦ зростання виробництва пов'язано з використанням екстенсивних факторів розвитку;
- ✦ неефективна система менеджменту в умовах економічної нестабільності.

В умовах обраного Україною інноваційного шляху розвитку економіки особливу увагу слід приділяти саме машинобудуванню, розвиток якого забезпечить поступовий перехід до новітніх технологій виробництва всіх інших галузей економіки. При такому шляху розвитку роль техніки, яку створюють машинобудування, електроніка, комп'ютеризація, технічні дисципліни у вищих навчальних закладах і взагалі технічні знання, зростає багато разів.

Ось чому важливим є вирішення проблем підтримки високого науково-технічного рівня машинобудівної продукції та її конкурентоспроможності, чому й має сприяти активна інноваційна діяльність. Слід зазначити, що інноваційний розвиток країни на міжнародному рівні оцінюють за показниками розвитку машинобудування, його частки в структурі промислового виробництва та експорту. Значення цих показників свідчить про сталий і високий рівень конкурентоспроможності економіки в цілому. Розвиток цієї галузі сприятиме збільшенню ВВП держави, розвитку наукової бази, зміцненню рейтингу як індустріальної країни та зростанню доходів населення. Інноваційна активність у галузі недостатня: лише близько 14% підприємств є інноваційно-активними. З державного бюджету на фінансування інноваційної діяльності було виділено лише 1,4%; 87% фінансування здійснювалося за рахунок власних коштів підприємств [3].

Головною проблемою негативного інноваційного розвитку машинобудування є дефіцит фінансових ресурсів для забезпечення наукових досліджень й упровадження інноваційних розробок. Питання розробки ефективного механізму фінансування інноваційного розвитку посідало чільне місце на всіх етапах розробки інноваційного законодавства України, проте досі фактично залишається не вирішеним. Суттєвим недоліком системи

Таблиця 2

Фінансові результати діяльності машинобудівних підприємств у 2010 році

Показник		Промисловість	Машинобудування	Виробництво машин та устаткування	Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	Виробництво транспортних засобів та устаткування
Чистий прибуток (збиток), тис. грн		5542,5	-1089,5	102,6	-190,8	-1001,3
Прибуток	у % до загальної кількості підприємств	59,6	62	61	64,2	56,8
	фінансовий результат, тис. грн	55180,4	5733,8	2375,3	1432,4	1926,1
Збиток	у % до загальної кількості підприємств	40,4	38	39	35,8	43,2
	фінансовий результат, тис. грн	49637,9	6823,3	2272,7	1623,2	2927,4

національного регулювання розвитку інноваційної сфери є те, що вона, на відміну від законодавства більшості країн світу, не лише не сприяє розширенню джерел фінансування інноваційного розвитку, а й протидіє залученню небюджетних коштів і виключає можливість формування спеціальних, у тому числі відомчих, фондів фінансування інноваційних проектів і програм [4].

**Д**ля створення ефективної фінансової бази інноваційного розвитку машинобудування потрібне залучення недержавних фінансових ресурсів. Основною перешкодою на цьому шляху є різні пріоритети з боку держави та промисловості. Держава більшу увагу приділяє розвитку фундаментальних наукових програм, а промисловості потрібен розвиток тих програм, які безпосередньо пов'язані з виробництвом того чи іншого підприємства, тому ця розбіжність на всіх рівнях наукової сфери держави та неможливість нормальної координації потреб підприємств і науки призвели до відмови або незначної зацікавленості з боку бізнесових структур до вкладання коштів в інноваційний розвиток національної економіки. Одним із напрямів виходу із цієї ситуації є перехід на сучасні відносини між представниками виробництва, тобто бізнесу, та науковим потенціалом держави у вигляді наукових і дослідних інститутів, академій, університетів або приватних наукових організацій. Також, враховуючи іноземний досвід, на сучасному етапі представники бізнесу повинні стати замовниками наукових досліджень та створення інновацій, а наукові кадри державних або приватних структур повинні стати виконавцями цих замовлень, але постає проблема фінансування. Фінансування таких досліджень підприємства машинобудівної сфери можуть здійснювати за рахунок власних коштів, інвестицій або часткового чи повного фінансування з боку держави, яке може реалізовуватися за рахунок пільгового оподаткування організацій, які здійснюють інноваційний розвиток й упроваджують інновації у виробництво, надання з боку держави або підтримки пільгового кредитування на упровадження інновацій, фінансування з боку регіональних програм, спрямованих на інноваційний розвиток регіону.

В Україні склалося замкнуте коло проблем: забезпечити інноваційний розвиток галузі можна виключно за рахунок формування інвестиційних ресурсів, а їх напрацювання залежить від інноваційного та технологічного рівня продукції. Насамперед через важелі державної політики необхідно забезпечити підвищення ефективності функціонування тих підприємств і галузей, які представлені в структурі машинобудування та можуть забезпечити формування інвестиційних ресурсів у галузі.

У зв'язку з серйозною технологічною відсталістю машинобудівна продукція в цілому, за винятком окремих видів товарів (в основному це продукція ОПК), неконкурентоспроможна як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку.

Цілком очевидно, що внутрішніх ресурсів для підвищення конкурентоспроможності українських машинобудівних підприємств і продукції, яку вони випускають, бракує: внутрішній ринок має обмежені можли-

вості, спостерігається нестача нових технологій і фінансових ресурсів. Вихід із ситуації, що склалася, бачиться в оптимальному використанні наявних природних і набутих переваг, у вирішенні системних проблем українського машинобудування й у співробітництві з іноземними компаніями.

Саме тому вирішення проблеми старіння основних фондів на тлі суттєвої нестачі інвестиційних ресурсів в основний капітал потребує нагального визначення шляхів та засобів залучення інвестицій.

Джерелами інвестицій в основні фонди промислових підприємств є їх власні гроші (70 – 75% від загального обсягу інвестицій), кошти іноземних інвесторів (2 – 6%), кредити банків та інші позики (7 – 13%). Кошти державного та місцевого бюджетів становлять 3-4% кожен [5], що в 10 разів менше, ніж у розвинутих країнах.

**Т**аким чином, промислові підприємства машинобудівного комплексу є досить «ризиковими» об'єктами для інвесторів щодо залучення інвестицій. Існує багато причин таких ризиків. Одна з них полягає в тому, що обсяг інвестицій залучається, як правило, значний, а термін окупності при цьому – досить тривалий. Іншою причиною є те, що вкладення в підприємства машинобудування можуть бути непривабливими для інвестора, оскільки практично неможливо встановити високий відсоток оплати за користування кредитом через те, що поточний рівень рентабельності машинобудівних підприємств зазвичай є нижчим за відсоток, встановлений за користування кредитом [6]. Залучення інвестицій може бути досягнуто за рахунок:

- ✦ прямих інвестицій держави в розвиток машинобудівних підприємств;
- ✦ посилення контролю фінансового стану і репутації підприємств – реципієнтів інвестицій;
- ✦ контролю залучення інвестицій підприємствами;
- ✦ державної підтримки навчання персоналу підприємств;
- ✦ створення інвестиційних фондів або участі в їх створенні;
- ✦ співпраці з банками з питань прогнозування можливих криз машинобудівних підприємств.

З наведених оцінок стає очевидним, що для подальшого промислового розвитку країни простого шляху не існує й потрібна багаторічна наполеглива державна політика структурних перетворень. У той же час є необхідним випереджаюче зростання обсягу машинобудування, тому що саме воно визначає виробничий потенціал країни, забезпечує стійке функціонування провідних галузей економіки (паливно-енергетичний комплекс, транспорт і зв'язок, агропромисловий комплекс, оборонні галузі, будівництво), а також наповнення споживчого ринку і, що не менш важливо, забезпечує зайнятість населення, підвищуючи його кваліфікаційний рівень.

Розвиток машинобудування потребує конкретних заходів з боку держави, а не тільки написання державних програм підтримки цієї галузі, без чіткого визначення джерел їх фінансування. За часів незалежності України було написано дев'ять державних програм розвитку вітчизняного машинобудування, але жодна з них реаль-

но не спроможна була допомогти машинобудівникам, оскільки вони не передбачали чітко визначених джерел фінансування галузі [7, с. 86].

У «Державній програмі розвитку машинобудування на 2006 – 2011 рр.» [8] передбачалось збільшення обсягу такої продукції до 38 – 42 млрд грн за середніх річних темпів збільшення обсягу її виробництва на рівні не менш як 18 – 20% протягом трьох-чотирьох років, з наступною їх стабілізацією на рівні 15 – 17% ще протягом трьох-чотирьох років за рахунок посилення інвестиційної активності в більшості галузей, де використовується продукція машинобудування, та вжиття заходів для підвищення її конкурентоспроможності.

Підбиваючи підсумки, можна констатувати, що на сьогодні основними проблемами діяльності машинобудівного комплексу є:

- ✦ низька конкурентоспроможність багатьох видів продукції вітчизняних підприємств;
- ✦ недостатня підтримка галузевої науки з боку держави;
- ✦ застарілі основні виробничі фонди та відсутність реальних інвестиційних ресурсів для технологічного оновлення;
- ✦ невідповідність виробничих потужностей потенціалу ринків збуту;
- ✦ недостатня платоспроможність споживачів продукції;
- ✦ недосконалість механізму середньо- та довготермінового кредитування виробників і споживачів продукції та високі ставки кредитування;
- ✦ нерозвиненість інфраструктури ринку (відсутність реального моніторингу, дистрибуторської системи, фірмового технічного обслуговування);
- ✦ невідповідність галузі умовам вільної конкуренції на внутрішньому і зовнішньому ринках, насамперед щодо здатності швидко створювати і освоювати серійне виробництво конкурентоспроможної продукції;
- ✦ низький кадровий потенціал;
- ✦ скорочення попиту на кваліфіковане наукомістке устаткування та збільшення попиту на універсальне неавтоматизоване устаткування з ручним управлінням.

Пріоритетами щодо створення сучасного машинобудівного комплексу в Україні повинні бути:

- ✦ зміна галузевої структури виробництва машинобудування з метою збільшення наукомістких виробництв;
- ✦ розширення обсягів виробництва машинобудівної продукції для внутрішнього ринку з одночасним підвищенням її якості та скорочення асортименту продукції, що імпортується;
- ✦ збільшення валютних надходжень від експорту машинобудівної продукції шляхом використання досягнень науково-технічного прогресу та поставок на зовнішні ринки товарів із високим рівнем технологічної обробки, а також освоєння нових ринків збуту;
- ✦ оновлення виробничих фондів й інвестування в технологічне оновлення виробничих процесів;

- ✦ використання інвестицій не для розширення виробничих потужностей машинобудівних підприємств, а для створення замкнених циклів виробництва;
- ✦ скорочення виробничих потужностей відповідно до потенціальних обсягів реалізації, що забезпечить відсутність простоїв і зниження ціни готової продукції;
- ✦ закупівля технологій та ліцензій для освоєння виробництва нової машинобудівної продукції з високим рівнем надійності, тривалим життєвим циклом і низькими витратами всіх видів матеріалів під час експлуатації;
- ✦ упровадження у виробництво нових зразків машинобудівної продукції з урахуванням мінімізації відходів і можливості їх подальшого використання для випуску інших товарів;
- ✦ створення сучасного технологічного оснащення для всіх галузей машинобудівного комплексу з метою зниження енерго-, ресурсо- та трудомісткості виробництва і підвищення конкурентоспроможності його продукції;
- ✦ розширення номенклатури машинобудівної продукції для суб'єктів підприємницької діяльності і сфери побутового обслуговування населення за рахунок розробки та виробництва багатофункціональної і малогабаритної техніки, здатної конкурувати із закордонними аналогами;
- ✦ нарощування випуску продукції для споживчого сектора (включно з технічно складними виробами народного споживання, що є одним з найперспективніших напрямів та вузьким місцем у задоволенні споживчого попиту; обладнання для сфери послуг);
- ✦ екологізація виробництва, що передбачає випуск ресурсозберігаючих видів техніки, застосування ресурсозберігаючих технологій машинобудівного виробництва, розширення використання прогресивних конструкційних матеріалів.

## ВИСНОВКИ

Слід відзначити, що українське машинобудування характеризується низькою конкурентоспроможністю продукції на світових ринках. Низька інноваційна активність і фінансова нестабільність спричинила занепад одного з найбільш перспективних видів діяльності в Україні.

В умовах відсталості українського машинобудування від світового перспективною виглядає розробка ефективної державної політики, основною метою якої стало б створення інноваційно-інвестиційної бази для відродження машинобудівного комплексу України. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Пахомова С. В. Аналіз стану машинобудівних підприємств України та можливості стратегії їх розвитку / С. В. Пахомова // Прометей.– 2009.– № 3(29).– С. 155 – 159.
2. Касич А. О. Стратегічні пріоритети інноваційного розвитку машинобудування України / А. О. Касич // Актуальні проблеми економіки.– 2007.– № 7.– С. 32 – 40.

**3. Федулова Л. І.** Фінансова складова в інноваційній системі / Л. І. Федулова // Фінанси України.– 2008.– № 6.– С. 30 – 40.

**4. Дідов М. В.** Шляхи організаційно-фінансового забезпечення інноваційного процесу на підприємствах України / М. В. Дідов // Актуальні проблеми економіки.– 2009.– № 4.– С. 130 – 135.

**5.** Інвестиції у машинобудівний комплекс України у 2000 – 2008 рр.: статистичний збірник.– Київ, 2008.– 63 с.

**6. Войтова М. І.** Збалансування інноваційного розвитку машинобудівних підприємств в процесі страте-

гічного планування [Електронний ресурс] / М. І. Войтова, О. І. Сімчера.– Режим доступу: <http://www.confcontact.com/2010alyans/ek8-vojtova.htm>. - Назва з екрану.

**7. Фарінович І. В.** Тенденції розвитку машинобудівної галузі в економічному розвитку країни / І. В. Фарінович // Науковий вісник НЛТУ України.– 2009.– Вип. 19.11.– С. 83 – 88.

**8.** Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006 – 2011 роки.– [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.03.2006 р. № 516. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=516-2006-%EF>.– Назва з екрану.