

*О. В. Собкевич,
к. е. н., с. н. с., завідувач відділу секторальної економіки,
Національний інститут стратегічних досліджень*

РОЗВИТОК ІМПОРТОЗАМІННИХ ВИРОБНИЦТВ У МАШИНОБУДІВНІЙ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ ЯК ПРІОРИТЕТ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ

*O. Sobkevych,
sectoral economy department, Head of department,
PhD in Economics, Senior Research Fellow, National institute for strategic studies*

DEVELOPMENT OF IMPORT-SUBSTITUTION PRODUCTIONS IN THE MACHINE-BUILDING INDUSTRY OF UKRAINE AS A PRIORITY OF PUBLIC INDUSTRIAL POLICY

У статті показано тенденції виробництва у машинобудівній промисловості України, розкрито системні проблеми розвитку підгалузей машинобудування, ринки продукції яких є найбільш імпортозалежними. Запропоновано першочергові заходи промислової політики держави щодо реалізації потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення.

In the article the tendencies of production in machine-building industry of Ukraine are demonstrated. The system problems of development the most import — dependence machine-building industry markets are exposed. The near-term measures of public industrial policy in relation to achieving of machine-building industry in import-substitution strategy are offered.

Ключові слова: машинобудівна промисловість, імпортозаміщення, імпортозалежність, внутрішній ринок, промислова політика.

Key words: machine-building industry, import-substitution, import — dependence, internal market, industrial policy.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

У машинобудуванні України зосереджено значний науково-технічний та інноваційний потенціал промисловості. Випереджаючий розвиток машинобудівної промисловості сприятиме розвитку внутрішнього ринку збуту споживчих та промислових товарів власного виробництва, створенню замкнених виробничих циклів, побудованих на коопераційних зв'язках між українськими підприємствами, що дозволить знизити імпортозалежність української економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про широке висвітлення у науковій літературі питання розвитку машинобудівної галузі в Україні. Серед представників вітчизняного наукового середовища, які присвятили праці різним аспектам дослідження потенціалу машинобудування, — О.І. Амоша [1], Б.М. Данилишин

[2], К.Ф. Єфетова, Н.В. Тарасова [3], І.С. Калініченко, В.А. Романенко [4], Ю.Є. Пашченко, О.В. Шулькевич [5] та ін. Однак, в умовах посилення імпортозалежності економіки України, поступової втрати вітчизняними виробниками низки сегментів внутрішнього ринку товарів недостатньо висвітленими залишилися системні проблеми розвитку підгалузей машинобудування, ринки продукції яких є найбільш імпортозалежними.

МЕТА СТАТТІ

Мета статті полягає в аналізі продуктової структури імпорту товарів машинобудівної промисловості в Україну і обґрунтуванні напрямів державної промислової політики щодо підвищення потенціалу вітчизняної машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення.

Таблиця 1. Індекси виробництва у машинобудівній промисловості, % до попереднього періоду *

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Машинобудування	107,1	111,8	119,0	100,3	55,1	136,1	117,2	94,0
у тому числі:								
виробництво машин та устаткування	112,2	102,9	103,0	98,2	62,4	121,1	112,5	90,0
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	90,8	110,7	129,1	93,2	71,8	124,2	114,7	88,4
виробництво транспортних засобів та устаткування	112,4	119,1	130,0	105,7	42,1	161,9	122,6	101,1

* Інформація Держстату України "Індекси промислової продукції" (2000—2012 рр.). [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Таблиця 2. Динаміка зовнішньої торгівлі України продукцією машинобудівної промисловості, млрд дол. США *

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Експорт	4639,6	5563,9	8482,3	10903,5	6889,5	9182,6	11892,0	13284
Імпорт	10052,0	13697,2	19769,1	26649,0	9072,4	12689,2	20018,4	22433
Сальдо	-5412,3	-8133,3	-11286,8	-15745,5	-2182,9	-3506,6	-8126,4	-9149,0

* Складено та розраховано за: інформацією Держстату України "Товарна структура зовнішньої торгівлі" за 2005—2012 рр. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Аналіз динаміки промислового виробництва у машинобудівній промисловості (табл. 1) свідчить про стабільний розвиток галузі протягом 2005—2007 рр., зумовлений як внутрішнім попитом, так і нарощуванням обсягів експортних поставок в основному до РФ, Німеччини, Польщі, Угорщини та Індії. Унаслідок світової фінансово-економічної кризи у 2008 р. відбулось уповільнення зростання обсягу виробництва машинобудівної промисловості, а в 2009 р. — його падіння на 44,9 %, що виявилось найсуттєвішим серед усіх інших видів промислової діяльності.

У 2010—2011 рр. у галузі досягнуто збільшення обсягів виробництва на 36,1 % і 17,2 % відповідно, проте у 2012 р. обсяги виробництва зменшились на 6 % внаслідок в основному уповільнення розвитку країн — ос-

новних торговельних партнерів України і відповідного зниження зовнішнього попиту.

На збереження позитивної динаміки виробництва транспортних засобів та устаткування у 2012 р. вплинули закупівлі автобусів, тролейбусів, автомобілів швидкої допомоги муніципалітетами міст, які приймали учасників футбольного чемпіонату "Євро-2012", а також реалізація державної цільової соціальної програми "Шкільний автобус".

Аналіз показників зовнішньої торгівлі України у 2005—2012 рр. свідчить, що зростання експортної орієнтованості вітчизняного машинобудування супроводжувалося одночасним збільшенням залежності української економіки від імпорту машинобудівної продукції. Так, протягом 2005—2012 рр. частка імпорту продукції машинобудівної промисловості у загальній структурі товарного імпорту України становила у середньому за пе-

Таблиця 3. Використання продукції машинобудування, млн грн. *

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Проміжне споживання машинобудування	18521 (100 %)	23314 (100 %)	31159 (100 %)	41253 (100 %)	16567 (100 %)	25250 (100 %)
продукція вітчизняного виробництва	6392 (34,5 %)	6422 (27,5 %)	4521 (14,5 %)	7960 (19,3 %)	3325 (20,1 %)	1408 (5,6 %)
імпортована продукція	12129 (65,5 %)	16892 (72,5 %)	26638 (85,5 %)	33293 (80,7 %)	13242 (79,9 %)	23842 (94,4 %)
Витрати на валове нагромадження основного капіталу за всіма видами	38599 (100 %)	49877 (100 %)	76547 (100 %)	96981 (100 %)	55742 (100 %)	65870 (100 %)
продукція вітчизняного виробництва	4126 (10,7 %)	5883 (11,8 %)	15062 (19,7 %)	9317 (9,6 %)	7026 (12,6 %)	4872 (7,4 %)
імпортована продукція	34473 (89,3 %)	43994 (88,2 %)	61485 (80,3 %)	87664 (90,4 %)	48716 (87,4 %)	60998 (92,6 %)
Витрати на кінцеве споживання домашніх господарств	10470 (100 %)	14707 (100 %)	20484 (100 %)	26862 (100 %)	6757 (100 %)	10669 (100 %)
продукції вітчизняного виробництва	5254 (50,2 %)	7621 (51,8 %)	10908 (53,2 %)	13942 (51,9 %)	37 (0,6 %)	88 (0,8 %)
імпортованої продукції	5216 (49,8 %)	7086 (48,2 %)	9576 (46,8 %)	12920 (48,1 %)	6720 (99,4 %)	10581 (99,2 %)

*Складено та розраховано за: статичний збірник "Таблиця витрати-випуск" в основних цінах" за 2005—2010 рр. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Таблиця 4. Структура використання імпортованої продукції машинобудування за видами економічної діяльності, %*

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Використано продукції машинобудування на проміжне споживання	100	100	100	100	100	100
у тому числі						
Сільське господарство, мисливство та пов'язані з ними послуги	1,17	0,92	0,82	0,80	1,54	1,25
Лісове господарство та пов'язані з ним послуги	0,05	0,04	0,04	0,03	0,06	0,06
Рибальство, рибництво	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Добувна промисловість	2,46	1,57	1,39	1,36	2,63	3,14
Переробна промисловість	88,45	87,57	88,75	90,04	82,62	81,60
виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів	0,35	0,36	0,31	0,31	0,60	0,69
легка промисловість	0,02	0,03	0,02	0,02	0,04	0,03
Оброблення деревини та виробництво виробів з деревини, целюлозно-паперове виробництво та видавнича справа	0,14	0,27	0,24	0,23	0,45	0,16
виробництво коксу, виробництво ядерних матеріалів	0,04	0,03	0,02	0,02	0,04	0,06
виробництво продуктів нафтоперероблення	0,08	0,05	0,05	0,04	0,08	0,04
хімічна та нафтохімічна промисловість	0,20	0,21	0,19	0,18	0,35	0,31
виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції	0,20	0,20	0,18	0,17	0,34	0,34
металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів	1,49	1,42	1,26	1,23	2,37	6,40
машинобудування	85,89	84,91	86,39	87,75	78,18	73,23
інші галузі промисловості	0,04	0,10	0,09	0,08	0,17	0,33
Виробництво та розподілення електроенергії, газу та води	0,69	0,44	0,39	0,38	0,73	0,97
Будівництво	1,08	1,24	1,10	1,07	2,08	1,69
Торгівля; ремонт автомобілів, побутових виробів та предметів особистого вжитку	2,54	3,59	3,28	2,24	2,76	2,99
Діяльність готелів та ресторанів	0,03	0,04	0,03	0,03	0,06	0,05
Діяльність транспорту	1,40	1,23	1,16	1,11	1,88	3,03
Діяльність пошти та зв'язку	0,65	1,78	1,59	1,54	2,99	2,50
Фінансова діяльність	0,07	0,03	0,03	0,03	0,05	0,29
Операції з нерухомим майном	0,21	0,19	0,17	0,17	0,32	0,41
Оренда машин та устаткування, прокат побутових виробів і предметів особистого вжитку	0,05	0,04	0,03	0,03	0,06	0,12
Діяльність у сфері інформатизації	0,09	0,15	0,13	0,13	0,25	0,10
Дослідження і розробки	0,40	0,14	0,12	0,12	0,23	0,46
Діяльність у сферах права, бухгалтерського обліку, інжинірингу, надання послуг підприємцям	0,11	0,29	0,26	0,25	0,48	0,48
Державне управління	0,23	0,48	0,48	0,42	0,77	0,52
Освіта	0,06	0,06	0,05	0,05	0,09	0,06
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	0,08	0,08	0,06	0,06	0,12	0,07
Інші види економічної діяльності	0,16	0,13	0,11	0,12	0,22	0,18

* Розраховано за: стат. збірники "Таблиця витрати-випуск України в основних цінах" за 2005—2010 рр.

ріод 26,7 %, у 2012 р. — 26,5 %. Від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі зросло у 1,7 разу (з -5,4 млрд дол. США у 2005 р. до -9,1 млрд дол. США у 2012 р.). Імпорт за вказаний період збільшився у 2,2 разу (з 10,1 млрд дол. США у 2005 р. до 22,4 млрд дол. США у 2012 р.), а експорт — у 2,9 разу (з 4,6 млрд дол. США у 2005 р. до 13,3 млрд дол. США у 2012 р.) — табл. 2.

Слід відмітити, що споживчий попит населення на продукцію машинобудування задовольняється переважно за рахунок імпорту. У структурі кінцевого споживання домогосподарств частка імпортової машинобудівної продукції зростає з 49,8 % у 2005 р. до 99,2 % у 2010 р. (табл. 3). Це є свідченням того, що населення

майже повністю перейшло на споживання імпортних автомобілів, побутових приладів і техніки.

Вітчизняні підприємства у процесі виробництва та модернізації також надають перевагу імпортному устаткуванню. У 2010 р. валове нагромадження основного капіталу на 92,6 % здійснювалося за рахунок імпортних поставок машинобудівної продукції, що на 3,3 в. п. більше, ніж у 2005 р. Така тенденція, з одного боку, має позитивне значення, особливо тоді, коли імпортоване устаткування значно переважає за техніко-економічними характеристиками вітчизняне та коли разом з ним імпортуються і нові передові технології. Крім того, вона є свідченням активізації інвестиційних процесів в Україні

і розвитку виробничої кооперації з іноземними країнами. З іншого боку, закріплюється "прив'язка" вітчизняних споживачів до інвестиційної продукції іноземних виробників, тоді як вітчизняні виробничі потужності залишаються незадіяними.

У проміжному споживанні продукції машинобудування частка імпортованої продукції зростає з 65,5 % у 2005 р. до 94,4 % у 2010 р. Найбільшим серед споживачів на проміжне споживання імпортованої продукції машинобудування є власне машинобудування — ним використовувалось за аналізований період від 73 до 86 % такої продукції (табл. 4). Це пояснюється історичним міжнародним розподілом праці, а також вимогами замовника щодо комплектації виробництва устаткуванням відомої звичної для нього фірми. Зазначимо, що частки інших видів економічної діяльності у використанні імпортованої продукції машинобудування на проміжне споживання є незначними: у середньому за період сільським господарством використовувалось такої продукції 1,1 %, добувною промисловістю — 3,1 %, металургією — 6,4 %, будівництвом — 1,7 %, торгівлею — 3 %, транспортом — 3 %, поштою та зв'язком — 2,5 %.

Найвагомішими позиціями імпорту продукції машинобудівної промисловості в Україну у 2012 р., за даними Держстату України, були легкові автомобілі (загалом 14,5 % в обсязі імпорту товарів машинобудування), тепловидільні елементи для атомних електростанцій (2,7 %), вантажні автомобілі (2,4 %), трактори (2,4 %), комбайни-зернозбиральні (0,8 %) та ін.

Між тим, у вітчизняній автомобільній галузі міститься значний потенціал імпортозаміщення. Виробництво легкових автомобілів в Україні зосереджено на Запорізькому автомобілебудівному заводі, Кременчуцькому автозбиральному заводі, ТОВ Єврокар, у корпорації "Богдан". В Україні виробляються автомобілі ЗАЗ Forza, Lanos, Chance, Sens, Chevrolet Aveo, Lada, певні моделі марок KIA, Hyundai, Chevrolet, SsangYong, Geely, Chery та Skoda. Вантажні автомобілі виробляються на ПАТ "АвтоКРАЗ", автобуси — на ПАТ "Автомобільна компанія "Богдан Моторс" ("Луцький автомобільний завод"), ПАТ "Бориспільський автозавод", Львівський автобусний завод та ЗАЗ.

На внутрішньому ринку продукції автомобілебудівної промисловості відмічається значне зростання співвідношення між імпортом і вітчизняним виробництвом, що загрожує втратою позицій вітчизняних виробників. Так, за даними Держстату України, у 2012 р. обсяги виробництва автобусів в Україні становили 3,2 тис шт., імпорту — 4,2 тис шт.; імпорту легкових автомобілів в Україну перевищив внутрішнє виробництво майже втричі (204,7 тис шт. і 69,6 тис шт. відповідно), вантажних автомобілів — у 50 разів (145,2 тис шт. і 2,9 тис шт. відповідно).

Основними проблемами вітчизняного автомобілебудування є відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинуте виробництво комплектуючих, неналежна реалізація потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва, відставання у впровадженні екологічних стандартів, невирішеність проблеми утилізації старих авто.

Світовий досвід свідчить, що пріоритетність розвитку автомобілебудування як наукомісткого сектору економіки значною мірою допомогла багатьом країнам перейти до групи високорозвинених. Цьому сприяла дія таких чинників як невелика тривалість технологічного циклу і значна серійність виробництва автомобілів; швидкий обіг коштів; можливість залучення у виробництво особистих заощаджень покупців; збільшення обсягів виробництва і створення нових робочих місць в інших галузях промисловості [2; с. 192].

У період світової фінансово-економічної кризи 2008 р. уряди країн світу використовували широкий спектр антикризових заходів для підтримки власних автовиробників [6], зокрема:

- надання фінансової допомоги автовиробникам на підтримку нових розробок;
- зниження ставок за споживчими кредитами на купівлю нових авто;
- виплата винагороди споживачам при утилізації старих авто і обміні їх на нові;
- відшкодування автовиробникам частини витрат на виплату відсотків за кредитами, одержаними для технологічного переозброєння виробництва;
- збільшення ставок ввізного мита при імпорті автомобілів;
- збільшення обсягів держзакупівель автомобілів національних виробників;
- підтримка лізингових програм автовиробників.

В Україні перспективи розвитку автомобілебудування, здатного задовольнити потреби внутрішнього ринку, залежать від активізації державної політики у напрямках стимулювання розвитку та розміщення в Україні сучасних високотехнологічних виробництв; проведення реструктуризації і модернізації потужностей; зниження рівнів енерго- та ресурсоемності підприємств, що працюють на території України, освоєння виробництв гібридної техніки; реалізації підприємствами ефективною соціальною політикою; вдосконалення виробничого, фінансового, маркетингового, логістичного менеджменту на підприємствах; розширення послуг автосервісу.

Потенціал імпортозаміщення міститься у виробництві сільськогосподарської техніки, урахувавши те, що на сьогодні забезпечення аграрних підприємств сільськогосподарською технікою становить 45—80 % від технологічної потреби. Галузь машинобудування для АПК має виробничий потенціал, який дозволяє щорічно виготовляти техніку та обладнання для сільського господарства та переробки сільгоспсировини в обсязі 15 млрд грн.

Імпорт зернозбиральних комбайнів в Україну суттєво перевищує їх внутрішнє виробництво (у 2009 р. — у 28, у 2012 р. — у 27,9 разів). Внутрішнє виробництво і імпорту зернозбиральних комбайнів не задовольняють потреби сільськогосподарських виробників: за даними Українського науково-дослідного інституту прогнозування та випробування техніки (НДІПВТ) ім. Л. Погорілого, технологічна потреба у зернозбиральних комбайнах становить 51200 од.

На сьогодні в Україні переважно використовуються конструктивно застарілі зернозбиральні комбайни (марок "Дон", "Єнісей", "Нива"), що підлягають заміні (на їхню частку припадає 78 % всіх комбайнів, що використовуються в Україні), частка використання ком-

байнів іноземного виробництва становить 20 %, вітчизняного виробництва (марки "Скіф") — 2 % [7]. Можливості щодо виробництва комбайнів в Україні поставлено під загрозу внаслідок ситуації, що склалася навколо єдиного в Україні заводу з виробництва зернозбиральних комбайнів — Херсонського машинобудівного заводу (ХМЗ). Перед заводом існує заборгованість з боку Державної продовольчо-зернової корпорації у розмірі 34,5 млн грн. за передані їй на зберігання комбайни.

Модельний ряд заводу представлено комбайнами серії "Славутич" і модернізованими комбайнами серії "Скіф", які розроблено для заміни комбайнів серії "Славутич". Комбайни серії "Скіф" представлено 4 моделями, які відрізняються пропускнуою здатністю, матеріалом обшивки, потужністю двигуна, шириною жатки, площею соломотряса, ємністю зернового бункера та колісною формулою. Комбайн може бути обладнано засобами для збору олійних, бобових, круп'яних культур та кукурудзи. Така функціональність комбайну дозволяє задовольняти потреби сільськогосподарських виробників з різною площею засіяних земель та широким спектром сільгоспкультур.

У 2012 р. за домовленістю між Міністерством аграрної політики і продовольства України та німецьким виробником комбайнів фірмою "CLAAS" заплановано випуск в Україні 400 комбайнів "Tiscano 440" для Державної продовольчо-зернової корпорації, що сприятиме оновленню парку зернозбиральних комбайнів та підвищенню ефективності проведення сільськогосподарських робіт.

За участі Українського НДІ прогнозування та виробництва техніки ім. Л. Погорілого і Національного наукового центру "Інститут механізації і електрифікації сільського господарства" було розроблено проект Концепції Державної цільової програми створення та серійного виробництва оптимального модельного ряду вітчизняних зернозбиральних комбайнів "Скіф" на 2012 — 2016 рр., проте на сьогодні її не прийнято.

Динаміка виробництва тракторів сільськогосподарського призначення, сівалок, косарок та зубових борон свідчить про недостатню реалізацію вітчизняними підприємствами виробничого потенціалу щодо виробництва такої продукції. Так, у 2012 р. виробництво тракторів становило 4,9 тис. шт. і скоротилось на 7,5 % порівняно з передкризовим 2007 р., сівалок — було на рівні 2,7 тис. шт. і становило лише 38 % від рівня 2007 р., косарок — 2,7 тис. шт., що на 12,9 % менше, ніж у 2007 р., зубових борон — 6,1 тис. шт. або 32,8 % від рівня 2007 р.

Трактори сільськогосподарського призначення виробляють ПАТ "Харківський тракторний завод" та ДП "Южмаш". Крупновузлове складання білоруських тракторів відбувається на виробничих потужностях ЗАТ "Торговий дім МТЗ-Білорусь-Україна" та ВАТ "Укрзапчастина". Виробництво сівалок зосереджено на ПАТ "Червона зірка", косарок — на "Бердянському заводі сільськогосподарської техніки". Виробництво інших видів сільськогосподарської техніки здійснюється на "Тернопільському комбайновому заводі", ЗАТ ПВП "Білоцерківмаш", ВАТ "Рівнесільмаш" та ін.

Проблемами виробництва сільськогосподарської техніки в Україні є її невідповідність сучасним вимогам

аграрного виробництва, відставання за показниками паливної ефективності, ергономікою робочого місця та надійності у порівнянні з аналогами іноземного виробництва, значна конкуренція між вітчизняними виробниками сільгосптехніки та імпортними моделями, що були у використанні, зношений стан основних засобів підприємств сільськогосподарського машинобудування, що не дозволяє виготовляти продукцію належної якості, відсутність реальних інноваційних зрушень у підгалузі, залежність виробництва від поставок імпортних комплектуючих [8].

Державна політика підтримки розвитку машинобудування для вітчизняного АПК має сприяти поступовому переходові підприємств галузі на випуск техніки нового покоління шляхом реалізації інвестиційних проєктів як українських виробників, так і зарубіжних компаній. Першим етапом таких проєктів має стати налагодження крупновузлового збирання тих видів техніки, яка вже виготовляється за кордоном. Необхідно поновити практику застосування державного замовлення на окремі види сільгосптехніки як важливого джерела для розвитку потужностей підприємства галузі. Використовуючи неповну завантаженість підприємств ОПК, слід ширше практикувати організацію на них виробництва як окремих машин, так і складних вузлів й агрегатів для потреб АПК. Мають бути збільшені державні витрати на дослідження й розробки у галузі сільгоспмашинобудування, проведення дослідних, дослідно-конструкторських, маркетингових робіт зі створення й освоєння виробництва техніки нових поколінь.

Суттєвий потенціал імпортозаміщення міститься у виробництві складної побутової техніки тривалого користування [9]. Її виробництво в Україні обмежується холодильниками та пральними машинами, а задоволення внутрішнього попиту відбувається переважно за рахунок імпортних надходжень. Так, у 2011 р. імпорт холодильників в Україну у кількісному вимірі перевищував внутрішнє виробництво у 6 разів, пральних машин — у 2,7 разу. У 2012 р. імпорт пральних машин перевищував їхнє виробництво втричі (906,6 тис од. проти 298 тис од.).

Виробництво холодильників в Україні здійснюється на Донецькому заводі холодильників (ПАТ "Норд") — єдиному підприємстві з замкненим циклом виробництва побутових холодильного та морозильного обладнання, потужність якого складає 1 млн приладів на рік. До складу ПАТ входять заводи "Електродвигун", "Кондиціонер" та Донецький інститут холодильної техніки, який володіє власним виробництвом моторів-компресорів потужністю 850 тис од. на рік і впроваджує у виробництво нову модель енергоефективного компресора. На підприємстві проведено модернізацію виробничих потужностей та розроблено сучасні моделі побутових холодильників та промислового холодильного обладнання, що стало можливим внаслідок надходження у 2000—2002 рр. на підприємство інвестицій від Міжнародного банку реконструкції та розвитку у розмірі 12 млн дол. США. На сьогодні переважна більшість (76 %) вироблених на заводі холодильників експортується до Німеччини, Італії, Франції, Бельгії та РФ.

Виробництво сучасних пральних машин налагоджене компанією "Electrolux", яка у 2010 р. придбала Івано-

Франківську фабрику пральних машин. На сьогодні на фабриці виробляється 50 моделей пральних машин, 70 % яких експортується до країн СНД, а також Чехії, Польщі, Угорщини, Словаччини, Хорватії, Словенії, Румунії та країн Балтії. Водночас, перед компанією "Electrolux" існує заборгованість невідшкодованого ПДВ у розмірі 80 млн грн., що призводить до дефіциту обігових коштів на підприємстві.

Напрямами політики імпортозаміщення на ринку побутової техніки в Україні мають бути посилення державної підтримки наукових розробок і створення нових видів техніки і прогресивних технологій; формування конкурентоспроможної елементної бази та комплектуючих виробів для побутової техніки; створення системи галузевого моніторингу і прогнозування кон'юнктури внутрішнього ринку такої продукції; стимулювання розширення дилерської мережі; забезпечення максимального наближення гарантійних зобов'язань національних виробників та якості сервісного обслуговування до світових стандартів.

Важливим питанням реалізації потенціалу імпортозаміщення у машинобудівній галузі є налагодження власного виробництва неопромінених паливних елементів для атомних електростанцій (ТВЕЛів), що сприятиме підвищенню рівня енергетичної безпеки України. На сьогодні потреба України у ТВЕЛах повністю задовольняється за рахунок імпорту. Основним імпортером є РФ: на частку цієї країни у 2012 р. припадало 92,5 % усього імпорту ТВЕЛів в Україну. Переважні обсяги імпорту ТВЕЛів з РФ пояснюються тим, що всі українські АЕС, що знаходяться в експлуатації, використовують реактори радянського зразка ВВЕР (водо-водяний енергетичний реактор), паливо для яких в основному виготовляється російською компанією ОАО "ТВЭЛ". Наразі на українських АЕС відбуваються випробування ТВЕЛів виробництва американської компанії "Westinghouse", успішне завершення яких дозволить диверсифікувати імпорт ТВЕЛів в Україну.

З метою зменшення залежності України від імпорту ядерного палива та забезпечення розвитку уранового та цирконієвого виробництва реалізується Державна цільова економічна програма "Ядерне паливо України" на 2009—2013 рр., яка передбачає налагодження в Україні власного виробництва ядерного палива у співпраці з іноземними компаніями. Слід зазначити, що фактичне фінансування завдань та заходів Програми за рахунок коштів державного бюджету за період 2009—2012 рр. склало 29,7 млн грн., або 18,4 % від обсягів, передбачених державним бюджетом (161,4 млн грн.)¹, що ставить під сумнів можливість досягнення запланованих у ній результатів.

На виконання Програми, а також заходів, передбачених "Енергетичною стратегією України на період до 2030 р.", в Україні у жовтні 2012 р. розпочато будівництво заводу з виробництва ядерного палива у с. Смоліно Кіровоградської області. Потужність заводу сягатиме 800 тепловидільних збірок на рік. Очікується, що завод розпочне виробництво ТВЕЛів та тепловидільних збірок у 2015 р. і в перспективі повністю забезпечить потреби українських АЕС в ядерному паливі.

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз свідчить, що внутрішньому ринку продукції машинобудівної промисловості в Україні притаманні дисбаланси: за наявності потужного потенціалу галузей машинобудування, інвестиційний і споживчий попит за низкою товарних позицій задовольняється за рахунок імпортних надходжень, тоді як вітчизняна продукція спрямовується на експорт.

Сьогодні є гостра необхідність у формуванні промислової політики щодо підвищення потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення шляхом захисту вітчизняного ринку машинобудівної продукції від нерівноправної конкуренції та неякісного імпорту, стимулювання технологічного імпорту, обмеження припливу морально застарілих технологій; забезпечення фінансово-кредитної підтримки розвитку внутрішнього виробництва і збуту продукції машинобудівної промисловості; зміцнення інноваційного і науково-технологічного потенціалу галузі, зосередження фінансових та інтелектуальних ресурсів на сучасних напрямках інновацій; вдосконалення законодавчого і нормативно-правового забезпечення підтримки розвитку машинобудування.

1. Для захисту вітчизняного ринку машинобудівної продукції від нерівноправної конкуренції та неякісного імпорту, стимулювання технологічного імпорту, обмеження припливу морально застарілих технологій необхідно:

— звільнити від сплати ввізного мита та ПДВ при ввезенні в Україну сировини, устаткування, обладнання, комплектуючих та інших товарів, які не виробляються в Україні, але необхідні для технологічного переоснащення вітчизняних машинобудівних підприємств;

— проводити моніторинг імпорту товарів машинобудівної промисловості в Україну з метою виявлення неконкурентних дій, які можуть заподіяти значну шкоду національному товаровиробнику, і у разі потреби проводити розслідування і вживати спеціальні заходи, передбачені Законом України "Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну";

— внести зміни до ст. 14 п. 3 Закону України "Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій" від 14.09.2006 р. № 143-V, визначивши, що під час проведення державної експертизи технологій та їх складових обов'язково визначається, поряд з відповідністю технологій нормам техногенної та екологічної безпеки, технічного регулювання, міжнародним і національним стандартам, рівень енерго- та матеріаломісткості продукції, яка буде виготовлена із застосуванням цих технологій.

2. Для забезпечення фінансово-кредитної підтримки розвитку внутрішнього виробництва і збуту продукції машинобудівної промисловості необхідно:

— заснувати Фонд фінансування придбання технологій, який здійснюватиме часткове відшкодування витрат промислових підприємств на придбання передових виробничих технологій в рамках патентно-ліцензійної діяльності для вдосконалення власного виробництва;

¹ Згідно з інформацією щодо видатків державного бюджету на 2013 р. за Державною цільовою економічною програмою "Ядерне паливо України" на 2009—2013 рр.

— забезпечити проведення оцінки та аудиту нематеріальних активів підприємств машинобудівної промисловості, що знаходяться у державній власності, з метою їх використання у якості застави при отриманні значеними підприємствами кредитів, що спрямовуватимуться на виконання замовлень для потреб внутрішнього ринку;

— розширити державні закупівлі української продукції автомобілебудування для вирішення соціально-економічних завдань (забезпечення транспортом інвалідів, закладів охорони здоров'я, пожежних частин, військових підрозділів тощо).

3. Для зміцнення інноваційного і науково-технологічного потенціалу машинобудівної промисловості, зосередження фінансових та інтелектуальних ресурсів на сучасних напрямках інноваційного розвитку необхідно:

— зміцнювати зв'язки між галузевими науково-дослідними установами та технологічними підрозділами машинобудівного сектора у вирішенні проблем створення нових матеріалів і технологій, пошуку і реалізації оригінальних ідей щодо створення вітчизняних брендів у відповідності до тенденцій розвитку світового машинобудування. Це має здійснюватись шляхом розроблення системи державних преференцій для заохочення підприємців до використання у виробництві новітніх досягнень вітчизняної наукової сфери, а також організації презентацій для ознайомлення представників промислових підприємств з розробками науково-дослідних установ щодо проведення досліджень на замовлення промислового сектора;

— внести зміни до Податкового кодексу України, передбачивши звільнення від податку на прибуток підприємств машинобудівного комплексу, які вкладають кошти в інноваційну діяльність, зокрема у проведення досліджень та розробок, у розмірі, пропорційному витратам підприємства на НДДКР, встановивши граничне обмеження таких знижок у розмірі не більше 50% прибутку;

— проводити на державному рівні патентно-кон'юнктурні та маркетингові дослідження на внутрішньому та зовнішньому ринках інтелектуальних та науково-технічних ресурсів з метою визначення перспективних сфер НДДКР у виробництві продукції машинобудування, потенційної конкурентної продукції та передбачення майбутнього споживчого попиту на таку продукцію. Результати досліджень мають стати основою інформаційної підтримки підприємств машинобудівного комплексу щодо здійснення власних НДДКР та закупівлі зовнішніх;

— розробити проекти нормативно-правових актів, спрямованих на стимулювання виробництва гібридних видів автомобільних транспортних засобів та електромобілів.

4. Для вдосконалення законодавчого і нормативно-правового забезпечення підтримки розвитку машинобудівної галузі необхідно розробити:

— "Програму розвитку машинобудівної промисловості на період 2012—2017 рр.", у якій необхідно передбачити заходи щодо стимулювання створення нових зразків машинобудівної продукції, яка сприятиме вирішенню найбільш актуальних технічних проблем у різних галузях промислового виробництва, в т. ч. питань імпортозаміщення; збільшення номенклатури імпортозамі-

ної машинобудівної продукції; підвищення рівня науково-технічних розробок у машинобудуванні; зростання інноваційної активності машинобудівних підприємств; створення умов для збільшення обсягів випуску високотехнологічної продукції;

— Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 р., у якій передбачити заходи, спрямовані на максимальне збільшення доданої вартості на всіх етапах створення легкових автомобілів, розширення номенклатури товарів, що виробляються, розвиток сучасних інноваційних технологій у галузі виробництва легкових автомобілів, а також орієнтовні обсяги державних закупівель продукції підгалузі;

— "Державну програму розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу на 2012—2015 рр.", у якій урахувати необхідність максимальної локалізації виробництва сільгосптехніки на вітчизняних підприємствах, системного розвитку вітчизняних потужностей машинобудування для АПК і забезпечення сільськогосподарських і переробних підприємств високоефективною конкурентоспроможною вітчизняною технікою та обладнанням.

Література:

1. Экономика промышленности: сб. науч. тр. / НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти; отв.ред. А. И. Амоша [и др.]. — Донецк, 1997. — 283 с.

2. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б. М. Данилишина. — Ніжин: ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2007. — 308 с.

3. Єфетова К.Ф., Тарасова Н. В. Інноваційний шлях розвитку вітчизняної промисловості // Інвестиції: практика та досвід. — 2007. — № 14. — С. 3—10.

4. Калініченко І.С., Романенко В.А. Проблеми і стратегічні напрями розвитку машинобудування // Стратегічні пріоритети та сучасні завдання розвитку реального сектора економіки України: [Редкол.: Б.М. Данилишин (відп. ред.) та ін.]. — Черкаси: РВПС України НАН України 2007. — 544 с. — С. 73—80.

5. Пашенко Ю.Є., Шулькевич О.В. Транспортне машинобудування. — К.: РВПС України НАН України. — 2003.

6. Васадзе Т. Проблемы и перспективы автомобильной промышленности Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=33&Itemid=79

7. Могилова М.М., Підлисецький Г.М., Білоусько Я.К. Економічні проблеми формування та відтворення основних засобів у сільському господарстві // Економіка АПК. — 2012. — Січень. — № 1. — С. 58.

8. Пріоритети політики імпортозаміщення у стратегії модернізації промисловості України / Собкевич О.В., Сухоруков А.І., Шевченко А.В. та ін. / За редакцією Я.А. Жаліла [Електронний ресурс]. — К.: НІСД, 2012. — 71 с. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/>

9. Собкевич О.В., Белашов Є.В. Щодо реалізації потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/>

Стаття надійшла до редакції 02.04.2013 р.