

УДК 338.45:621

**В. А. РОМАНЕНКО,**  
*доктор экономических наук,  
профессор кафедры экономической теории и конкурентной политики  
Киевского национального торгово-экономического университета*

## РАЗВИТИЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ: СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

*С помощью методологии системного подхода освещены проблемы развития машиностроения в Украине, а также современное понятие конкурентоспособности. Указаны угрозы для развития машиностроения на внутреннем и внешних рынках. Рассмотрено машиностроение как один из самых главных элементов развития производительных сил. Выявлены причины кризисного состояния машиностроения в Украине на примере отдельных производств. Рекомендованы меры для преобразования машиностроения Украины в конкурентоспособную систему.*

**Ключевые слова:** развитие, машиностроение, системный подход, конкурентоспособность.

---

**V. A. ROMANENKO,**  
*Doctor of Econ. Sci.,  
Professor of the Chair of Economic Theory and Competitive Policy,  
Kiev National Trade-Economic University*

## DEVELOPMENT OF UKRAINE'S MECHANICAL ENGINEERING: A SYSTEM APPROACH

*With the help of the methodology of a system approach, the problems of the development of Ukraine's mechanical engineering and the modern notion of competitiveness are clarified. The threats for the development of the mechanical engineering on the external and internal markets are indicated. The mechanical engineering is considered as one of the principal elements in the development of productive forces. The reasons for the crisis state of Ukraine's mechanical engineering are elucidated by examples of separate kinds of the economic activity. Some measures for the transformation of Ukraine's mechanical engineering into a competitive system are recommended.*

**Keywords:** development, mechanical engineering, system approach, competitiveness.

Сегодня в развитых и развивающихся странах (в частности, в Китае) доля машиностроения в структуре обрабатывающей промышленности составляет 30–50%. В последние десятилетия именно эта отрасль является “локомотивом” экономического роста, и от нее зависит техническое состояние других сфер экономики, а следовательно, и их конкурентоспособность.

Современное понятие конкурентоспособности базируется на принципах системного подхода, о чем свидетельствуют и труды известного ученого М. Портера, который отмечал: “Национальный “ромб” — это система, компоненты которой взаимно усиливаются” [1, с. 93].

Что касается развития машиностроения в Украине, то оно как было элементом и компонентом системы общесоюзных машиностроительных министерств, так в

основном таким и осталось, но уже в рамках рыночной экономики. А в условиях, когда потенциальными конкурентами разрозненных украинских производителей являются системные интегрированные структуры в виде мощных корпораций, возникает прямая угроза вытеснения с внутреннего и внешнего рынков украинских машиностроительных предприятий. Этот процесс набирает оборотов, о чем свидетельствуют данные таблицы 1, а также отдельные публикации [2].

Таблица 1

**Динамика производства отдельных видов наиболее важной продукции машиностроения в Украине в 1990–2011 гг. \***

(тыс. шт.)

Виды продукции	Годы			
	1990	2000	2010	2011
Металлорежущие станки.....	37,0	1,35	0,1	0,1
Кузнечно-прессовые машины.....	10,9	0,4	0,05	0,02
Тракторы.....	106	4,0	5,2	6,3
Сеялки.....	57,1	2,0	2,8	4,9
Тракторные плуги.....	89,2	3,1	4,7	3,6
Свеклоуборочные машины.....	8,6	0,2	—	—
Экскаваторы.....	11,16	0,16	0,11	0,12
Бытовые холодильники.....	903	451	164	129
Стиральные машины.....	188	125	167	312
Телевизоры.....	3774	62,4	69,3	63,7
Радиоприемные устройства.....	777	36,5	0,1	2,1
Легковые автомобили.....	156	17,1	75,3	97,5
Грузовые автомобили.....	27,7	11,2	4,9	3,2
Автобусы.....	12,6	3,5	2,7	3,7
Электрические светильники.....	3324	182,6	31,3	14,8

\* Рассчитано по данным Госкомстата Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

В Украине кризис в машиностроении усугубили процессы монополизации, когда были расформированы небольшие (по мировым меркам) производственные и научно-производственные объединения. В Государственной программе монополизации экономики и развития конкуренции \* предлагалась постепенная реорганизация (ликвидация) концернов, корпораций и т. д.

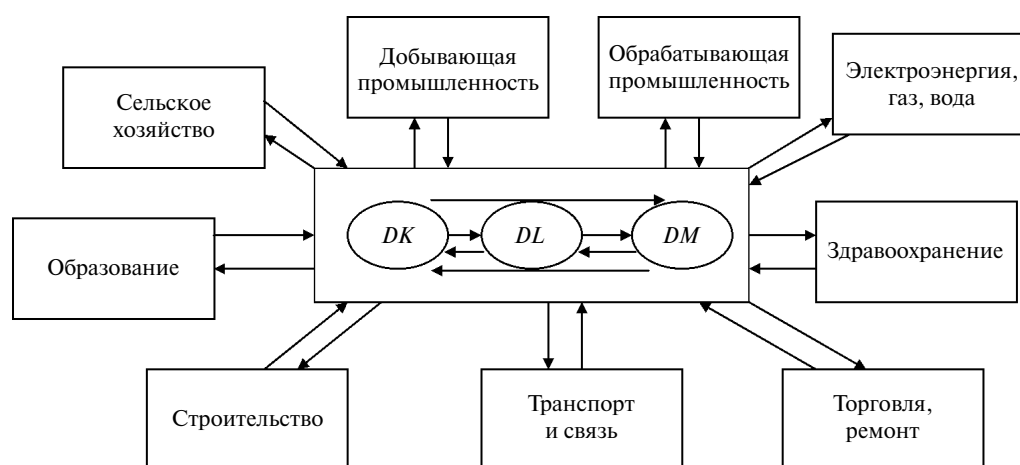
Со времен СССР в Украине экономическим аспектам машиностроения уделялось недостаточно внимания ввиду того, что предприятия отрасли подчинялись исключительно общесоюзным министерствам. Единственным научным учреждением НАН Украины, комплексно исследовавшим проблемы развития и размещения машиностроения в нашей стране, был СОПС Украины, ученые которого, в частности, под руководством профессора, доктора экономических наук И.С. Бема, сформировали научную школу по межотраслевым производствам в машиностроении. Значительный вклад в исследование экономических проблем машиностроения также внесли Н.Г. Чумаченко, Б.Н. Крыжановский, И.С. Калиниченко, Н.Т. Пашута. Отдельные аспекты функционирования машиностроительных предприятий рассмотрены в трудах В.И. Ольшевского, Н.В. Тарасовой, Н.Н. Якубовского, Ю.В. Киндзерского и других. Наиболее весомые результаты исследования в отрасли машиностроения последних лет были изложены в коллективной монографии [3]. После расформирования СОПСа в нашей стране не проводятся комплексные системные исследо-

\* Про Державну програму монополізації економіки і розвитку конкуренції : Постанова Верховної Ради України від 21.12.1993 р. № 3757-ХІІ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3757-12>.

вания экономических аспектов развития машиностроения. В свете изложенного, главная цель статьи заключается в формировании системного видения проблем и соответствующего поиска путей выхода отечественного машиностроения из кризиса.

С помощью методологии системного подхода попробуем выяснить причины кризисного положения в машиностроении. Система представляет собой комплекс подсистем, элементов, компонентов и характерных для них свойств. Взаимодействие между ними и средой обуславливает качественно новую интегративную целостность [4].

В современных условиях машиностроение является одним из главных элементов развития производительных сил как самой важной составляющей экономической системы, приоритетной отраслью промышленности, без подъема которой невозможны технический и технологический прогресс в любой экономической деятельности, а также повышение уровня жизни и благополучия населения [3, с. 13].



**Роль машиностроения в системе производительных сил**

*DK* – производство машин и оборудования;

*DL* – производство электрического, электронного и оптического оборудования;

*DM* – производство транспортных средств и оборудования

Как видно из рисунка, ни один сектор экономики не может обойтись без продукции машиностроения, которое само, будучи системой, способствует формированию системы национальной экономики. Вот почему машиностроение в структуре обрабатывающей промышленности развитых стран мира составляет почти 50% и в значительной степени определяет их экономический потенциал (табл. 2).

Таблица 2

**Доля производства машин и оборудования в структуре обрабатывающих отраслей и ВВП на душу населения \***

Страны	Годы	Доля производства машин и оборудования (%)	Годы	ВВП на душу населения (дол. по ППС 2005 г.)
Россия.....	2009	19,1	2010	14166
Азербайджан.....	2009	0,9	2010	9108
Армения.....	2009	2,1	2010	4903
Болгария.....	2003	16,9	2010	11466
Венгрия.....	2006	49,3	2010	16983
Германия.....	2006	44,9	2010	33477
Индия.....	2005	20,9	2005	2126
Италия.....	2006	28,5	2010	26760

Окончание таблицы

Казахстан.....	2009	1,2	2010	11087
Канада.....	2003	33,6	2010	33445
Киргизстан.....	2009	2,7	2010	2051
Китай.....	2007	33,7	2005	4091
Польша.....	2006	25,7	2010	17326
Молдова.....	2009	3,7	2010	2788
Великобритания.....	2004	29,9	2010	32339
США.....	2006	32,5	2010	42722
Украина.....	2009	10,6	2010	6055
Франция.....	2006	31,9	2010	29661
Япония.....	2005	47	2005	30290

\* Рассчитано по данным: Росстат (Промышленность России 2010) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gks.ru/>; Статистичний щорічник України за 2010 рік ; стат. зб. – К. : ТОВ “Август Трейд”, 2011. – 560 с.

Как видно из таблицы 2, у большинства стран значительная доля машин и оборудования совпадает с высоким показателем ВВП на душу населения. Ярким примером положительного влияния машиностроения на экономический рост является Китай, успехи которого в промышленности связаны в первую очередь с этой отраслью. Сегодня он является самым успешным государством по объему продукции машиностроения и превосходит Украину по доле производства машин и оборудования в структуре обрабатывающих производств более чем в 3 раза.

Обобщающим показателем развития машиностроения является динамика производства отдельных видов наиболее важной продукции (см. табл. 1). По расчетам ученых СОПСа Украины [3, с. 22], в 2000 г. (по сравнению с 1990 г.) индекс физического объема продукции машиностроения составлял около 10%. Учитывая дальнейшую динамику, можно утверждать, что и сегодня объем производства продукции машиностроения не намного отклоняется от этого значения.

По отдельным видам деятельности машиностроения падение было еще значительнее и достигло катастрофических масштабов. Так, в электронной промышленности в 1990 г. было задействовано 215 тыс. работающих, а в 2011 г. их количество в производстве электро- и радиокомпонентов составило 3914 чел. За указанный период в Украине было фактически ликвидировано производство тракторных двигателей, многих видов металлообрабатывающего оборудования, подшипников, свеклоуборочных комбайнов, дорожных катков, радиотелевизионной аппаратуры на собственной элементной базе и других видов продукции.

Несмотря на рост в 2010–2011 гг. доли машиностроения в структуре обрабатывающей промышленности с 10% до 13%, его общее состояние остается критическим. Для этого имеются следующие причины:

- особенности размещения в Украине предприятий машиностроительного комплекса СССР (значительное количество сборочных предприятий, которые зависели от поставок комплектующих, и производств отдельных деталей, узлов, агрегатов, которые поставлялись за пределы республики);
- несогласованная политика периода рыночных трансформаций, в частности, в сфере демонополизации, которая усилила дезорганизацию производства;
- непродуманная конверсия, которая привела к ликвидации многих высокотехнологичных производств;
- недостаточное внимание со стороны органов управления к проблемам машиностроения и дефицит высококвалифицированных специалистов, что про-

явилось в неэффективной деятельности соответствующих структур (Минмашпрома и Минпромполитики);

– отсутствие экономических стимулов и незащищенность внутреннего рынка от нашествия импортной продукции, производители которой находятся в лучших конкурентных условиях.

Несмотря на разноплановость названных причин, все они являются проявлением несистемных действий и подходов, которые и сегодня тормозят развитие отрасли. Так, в современном машиностроении Украины наметилась устойчивая тенденция к развитию преимущественно сборочных производств, во многих сферах присутствует расширение технологии “выкрученной сборки” \*. Особенно это заметно на примере автомобилестроения. Большинство предприятий по производству автобусов, грузовых и легковых автомобилей являются сборочными. Такая ситуация сложилась еще со времен СССР, когда Кременчугский автомобильный и Львовский автобусный заводы не имели главного агрегата – двигателя (его поставлял по кооперации Ярославский моторный завод). Уже в независимой Украине была разработана Государственная программа “Автобус”, в которой предусматривалось налаживание производства автобусных двигателей на Харьковском заводе транспортного машиностроения имени В.А. Малышева, но она не была реализована.

Аналогичная ситуация сложилась и в тракторостроении. Сегодня Харьковский тракторный завод имени С. Орджоникидзе устанавливает импортные двигатели, хотя раньше в Харькове было два мощных завода по производству тракторных двигателей.

Речь идет именно о двигателях, поскольку в мире нет ни одной конкурентоспособной автомобилестроительной компании, в производстве которой использовались бы импортные двигатели. Все ведущие фирмы имеют собственное двигателестроение, служащее основой для внедрения инноваций и создания новых конкурентоспособных моделей автомобилей. Именно здесь кроется ответ на вопрос: почему разработки украинских ученых так мало внедряются в производство. В сборочном производстве, базирующемся на готовых импортных узлах и комплектующих, место отечественной науке найти сложно.

Далеко несистемным является подход к развитию сельскохозяйственного машиностроения, когда в структуре Министерства агропромышленной политики есть подраздел, занимающийся вопросом организации производства сельскохозяйственной техники, в том числе такой сложной, как зерноуборочные комбайны. Переговоры по данному вопросу ведутся с иностранными компаниями, при этом забывают о конкурентоспособном (по техническим параметрам) отечественном производстве на Херсонском машиностроительном заводе. Не сложно предположить, что сотрудничество с зарубежными производителями приведет к организации именно сборочного производства.

Показательным является положительный пример ОАО “Мотор-Сич” – известного в мире производителя двигателей для авиационной техники. Будучи главным поставщиком двигателей для российских вертолетов, оно стало инициатором создания серии машин украинского производства на мощностях авиаремонтных предприятий Винницы и Конотопа. И это реальная программа, поскольку она имеет основу – собственный двигатель.

Примеры несистемных действий есть и во взаимосвязях машиностроения с другими отраслями экономики, в первую очередь с металлургией. Как известно,

---

\* Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва : Постанова Кабінету Міністрів України від 12.09.2011 р. № 1130 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1130-2011-%D0%BF>.

Украина – крупнейший производитель металла, около 80% выпуска которого поставляется на экспорт. Такого соотношения нет ни в одной стране, производившей металл. Там значительная доля металлопродукции идет на внутренний рынок, в частности, в машиностроение.

Наглядным также может быть пример с добывающей промышленностью. Так, Украина владеет самыми крупными в Европе месторождениями титано-циркониевых руд – сырья для производства титана и циркония, стратегических материалов для авиакосмической и ядерной промышленности. Сегодня в новых конструкциях самолетов увеличивается доля титановых сплавов. Украина является авиастроительным государством, однако не имеет собственного производства титана, а производит только сырье и полуфабрикаты (титановую губку), которые в основном экспортирует.

Несистемные действия присутствуют и во взаимоотношениях машиностроения с государственными структурами на общегосударственном и региональном уровнях. Роль государства как системообразующего фактора достаточно весома: “Государственные учреждения любого уровня могут как усилить, так и ослабить конкурентные преимущества страны” [1, с. 94].

Одним из таких примеров является закупка у корейского производителя поездов “Hyundai”, хотя Украина имеет собственное производство подобных составов на Крюковском вагоностроительном заводе. Кроме того, несмотря на то, что в Украине более 10 предприятий занимаются производством автобусов (среди них такие известные, как “ЛАЗ”, “Богдан”, “Эталон”), многие регионы для коммунальных нужд закупают импортную технику. В рамках внедрения цифрового телевидения за бюджетные средства было приобретено большое количество телевизионных преобразователей (декодеров) иностранного производства. Это было сделано вопреки тому, что киевское ОАО “Меридиан” имени С.П. Королева” разработало собственную модель телетюнера DVT-T “Меридиан ТТЦ-101”, согласовав его технические параметры с соответствующими государственными структурами. Было изготовлено около 6 тыс. устройств, но потом выяснилось, что стандарт цифрового вещания меняется, и эти телетюнеры остались невостребованными. Предприятие понесло значительные убытки, а зарубежный производитель получил прибыль за счет бюджетных средств нашей страны. Подобная ситуация наблюдается и на “Укрпочте”, закупившей белорусские велосипеды (хотя Украина имеет собственное достаточно мощное их производство).

Сегодня в машиностроении Украины отсутствуют крупные системные организационные образования по примеру тех, которые работают в ведущих машиностроительных государствах. Согласно Постановлению Кабинета Министров Украины № 1130, в настоящее время для обеспечения конкурентоспособности отечественного машиностроения необходимо создать мощные национальные научно-производственные структуры, способные интегрироваться в международные производственные структуры. В Украине такие структуры отсутствуют, поэтому мы остаемся на обочине мирового научно-технического прогресса. Как изменить ситуацию, когда большинство предприятий имеют негосударственную форму собственности? Был шанс безболезненно и оперативно создать такие объединения, когда все предприятия находились в госсобственности. Подобным путем пошла Россия, где именно приоритетами промышленной политики были продиктованы действия по созданию крупных государственных корпораций и вертикально интегрированных холдингов – от “Ростехнологии” и “Росатома” до “Объединенной авиастроительной корпорации” (ОАК) и “Объединенной судостроительной корпорации” (ОСК) [5].

Таблица 3  
Объемы производства и количество предприятий — производителей отдельных видов промышленной продукции в Украине \*

Наименование продукции	Годы											
	1990		1995		2000		2005		2010		количество предприятий (ед.)	количество предприятий (ед.)
	объем производства (тыс. шт.)	количество предприятий (ед.)	объем производства (тыс. шт.)	количество предприятий (ед.)	объем производства (тыс. шт.)	количество предприятий (ед.)	объем производства (тыс. шт.)	количество предприятий (ед.)	объем производства (тыс. шт.)	количество предприятий (ед.)		
Автобусы.....	12,6	1	2,2	3	3,5	9	4,7	14	2,7	13		
Радиоприемные устройства.....	777	3	125	23	36	14	17,6	5	0,1	3		
Телевизионные приемники.....	3774	6	315	26	62,4	13	—	—	2,3	3		
Телефонные аппараты.....	—	—	208	8	75,1	12	78,2	14	2	5		
Электрические, настольные, напольные и ночные светильники.....	3324	8	651	79	182,6	27	9,9	7	31,3	5		

\* Рассчитано по данным Госкомстата Украины [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

В начале 90-х годов XX в. со стороны украинских промышленников и ученых поступили предложения создать крупные интегрированные структуры в электронной промышленности (“Укрэлекор”), станкоинструментальной промышленности (“Укрстанкоинструмент”), энергетическом машиностроении на базе харьковских родственных предприятий, сельскохозяйственном машиностроении (“Укрсельхозмашсервис”). Однако эти предложения не были поддержаны; в частности, по “Укрсельхозмашсервису” несогласие высказал Антимонопольный комитет Украины [6].

Таким образом, сегодня предстоит согласовать экономические интересы разных собственников, не ожидая, когда каждый из них будет или поглощен по отдельности, или вытеснен с рынка более мощными иностранными конкурентами. О том, что значительное дробление украинских предприятий и обострение конкуренции между ними не идут на пользу, свидетельствуют данные таблицы 3.

Хотя производством автобусов в Украине занимаются 13 предприятий, его объемы остаются на уровне 21% 1990 г., когда работал один Львовский автобусный завод. Для сравнения: в Италии 90% автомобилей производят заводы концерна “Фиат”.

Следующим организационным фактором является то, что в структуре машиностроения Украины значителен вес предприятий ВПК, где были сконцентрированы самые луч-

шие основные средства и кадровый потенциал. Одна из причин, почему разработанные программы по конверсии не принесли ожидаемого результата, — это несогласованная, нескоординированная деятельность отдельных предприятий, что привело к обострению конкуренции между ними. В условиях ограниченного внутреннего рынка это повлекло за собой неоптимальные (небольшие) объемы производства и, как следствие, его убыточность. Об этом свидетельствуют данные по производству телевизоров и радиоприемников (см. табл. 3).

Сложившаяся ситуация в ВПК также требует создания крупных интегрированных структур. Первый такой опыт (на базе АНТК имени Антонова) показал, насколько это сложное и затратное дело, когда в одну корпорацию объединяются прибыльные и обремененные большими долгами предприятия. Однако если этого не сделать, расходы будут еще значительнее. Несмотря на очевидные положительные сдвиги в авиастроении, сегодня Украина утратила возможность производить востребованный на рынке самолет АН-124 “Руслан”, поскольку оснащение для его производства несколько лет назад сдали на металлолом.

Для предотвращения окончательного разорения предприятий радиоэлектронного комплекса и приборостроения необходимо создать системную корпорацию и включить в нее разработчиков (НИИ, КБ), производителей элементной базы (электронная промышленность), радиоэлектронного оборудования и приборов.

Реализация системного подхода должна обеспечить предприятиям машиностроения, как минимум, равные с другими отраслями экономики условия хозяйствования за счет использования инструментов налоговой политики и бюджетного финансирования. В Украине же, несмотря на многочисленные декларации, машиностроение находится в дискриминационных условиях. Так, “доля налогов с машиностроения, которые формируют цены потребителей, как всех, так и за исключением субсидий, превышает долю машиностроения в выпуске продукции промышленности, кроме того, в 2,3–4,7 раза превышает долю металлургии и обработки металла, в то время, когда доля этого вида деятельности в производстве продукции промышленности значительно больше доли машиностроения (в 2003 г. — соответственно, 22,1% и 13,4%). И в этом случае доля машиностроения в сумме налогов за исключением субсидий больше, чем без исключения. Это подтверждает вывод о том, что за счет налогов с машиностроения предоставляются субсидии другим видам деятельности” [3, с. 34].

Тенденция к дискриминации машиностроения продолжается и сегодня. Так, наблюдается существенное несоответствие в распределении между отраслями объемов уплаченных налогов и объемов произведенной продукции. Это проявляется в значительно заниженной (в металлургической и химической) или завышенной доле уплаченных отраслями прямых и косвенных налогов по сравнению с их долей в структуре реализованной продукции (например, в 2010 г. доля металлургии в структуре произведенной промышленной продукции составляла 18,8%, в объемах уплаченных косвенных налогов (НДС, акциз) — 2,4%, в объеме уплаченного промышленностью налога на прибыль — только 8,9%; при этом для машиностроения эти показатели составляют, соответственно, 10,9%, 16% и 8,9%) [7]. Такая налоговая политика сказывается и на уровне рентабельности операционной деятельности (табл. 4).

Обращает на себя внимание тот факт, что за указанные годы уровень рентабельности в добывающей промышленности, и особенно в добыче полезных ископаемых (кроме топливно-энергетических), был в 10–14 раз выше, чем в перерабатывающей. В машиностроении (хотя и наблюдалась тенденция к сохранению прибыльности) она была в разы меньше, чем в добыче полезных ископаемых. В 2011 г.



63,2% чистой прибыли в промышленности было получено от добычи полезных ископаемых (кроме топливно-энергетических).

Таблица 4

**Уровень рентабельности (убыточности) операционной деятельности предприятий по отраслям промышленности \***

Отрасли промышленности	Годы			
	2008	2009	2010	2011
Промышленность в целом.....	4,9	1,8	3,6	4,7
в том числе:				
добывающая.....	23,5	4,3	14,8	17,3
добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических.....	44,3	11,3	29	36,5
перерабатывающая.....	3,1	1,4	2,3	2,9
машиностроение.....	2,9	4,7	6,6	8,6

\* Рассчитано по данным Госкомстата Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Диаметрально противоположная ситуация имеет место в развитых странах. Они решают свои фискальные проблемы в основном за счет налогообложения ресурсов, снижая ставки налога на прибыль тех, кто уменьшает их расходование на единицу продукции. Таким образом, через налоги природная рента изымается на общественные потребности, а большая часть технологической ренты остается в распоряжении предприятия для создания и внедрения передовой техники [8].

Следует отметить, что машиностроение, наряду с легкой промышленностью, является наименее энергозатратной [9]. Сложившаяся в Украине ситуация противоречит мировым тенденциям. Объемы и динамика инвестирования в основной капитал по видам промышленной деятельности свидетельствуют о том, что в Украине реализуются совсем другие приоритеты (табл. 5).

Таблица 5

**Структура инвестиций в основной капитал по видам промышленной деятельности \***

Отрасли промышленности	Годы				
	2007	2008	2009	2010	2011
Промышленность в целом.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе:					
добывающая.....	18,8	21,9	24,1	26,6	28,5
перерабатывающая.....	69,7	63,9	61,3	58,5	47,8
машиностроение.....	8,3	8,1	6,2	7,5	6,8

\* Рассчитано по данным Госкомстата Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Так, в 2007–2011 гг. доля машиностроения в структуре инвестиций сократилась с 8,3% до 6,8%, а добывающей промышленности – выросла с 18,8% до 28,5%. Следовательно, на повестке дня стоит вопрос создания действующих экономических стимулов для привлечения инвестиций (в первую очередь внутренних) в машиностроение путем перетока капиталов из сырьевых ресурсоемких отраслей (где сегодня они сконцентрированы в значительной степени) в наукоемкий сектор, к которому и относится современное машиностроение. Тенденции развития машиностроения за последние полвека свидетельствуют о том, что его роль как “локомотива” развития экономики передовых стран и мира в целом остается ведущей [8, с. 31].

Для развития отечественного машиностроения предоставление определенных преференций не является главной мерой (хотя в отдельных производствах это достаточно существенно). В первую очередь необходимо создать равные конкурентные условия для всех видов деятельности. Получение сверхприбылей в добыче полезных ископаемых путем эксплуатации природной ренты, являющейся достоянием всего народа, и из-за пренебрежения природоохранными мерами [10] является примером неравных условий межотраслевой конкуренции. Именно внедрение жесткого природоохранного законодательства и справедливое налогообложение в развитых странах способствовали переориентации инвестиций из сырьевых отраслей в высокотехнологичные (в частности, машиностроение, которое в таких условиях становится более привлекательным).

Таким образом, отечественное машиностроение должно ориентироваться на привлечение прежде всего внутренних инвестиционных ресурсов. Данные источники могут появиться за счет увеличения налогообложения ресурсоемких отраслей, продукция которых экспортируется. Особенно это касается высоколиквидных полезных ископаемых, таких как титан, цирконий, редкоземельные металлы, по запасам которых Украина является лидером в мире. Полученные через механизм бюджетного финансирования средства должны перераспределяться в пользу машиностроения, в первую очередь, его высокотехнологичных секторов, в частности авиастроения. Сегодня государственное предприятие АНТК имени Антонова развивается и создало ряд конкурентоспособных самолетов (АН-158, АН-70) без привлечения государственных инвестиций. В противовес этому, главный конкурент АН-70 – европейский самолет А-400М – около 40% инвестиций получил из государственного бюджета.

Отдельным отраслям промышленности, понесшим существенные убытки, таким как микроэлектроника, целесообразно предоставить определенные льготы, что позволит привлечь инвестиционные ресурсы, в том числе и частные. Механизм данной поддержки был предложен в законе, а затем отменен Постановлением Верховной Рады Украины \*. Таким образом, необходимо этот закон ввести в действие с учетом новых обстоятельств.

В чем же заключается суть системного подхода развития машиностроения в Украине? Главная идея – в отказе от приоритетов только рыночных отношений в пользу сознательно устанавливаемых экономических связей, подчиненных определенной цели. Развитие машиностроения должно стать составляющей стратегии социально-экономического развития государства. Применение методов планирования в этой связи сделало бы невозможной ситуацию, когда главной причиной закупки поездов “Hyundai” стали не качество и экономические преимущества, а невозможность обеспечить поставку аналогичных поездов Крюковским вагоностроительным заводом в указанный срок. Если бы завод заранее получил такой заказ, то, безусловно, выполнил бы его. В выигрыше были бы предприятие, “Укрзалізниця” и государство в целом.

### Список использованной литературы

1. *Портер М.* Международная конкуренция ; [пер. с англ.] ; [под ред. и с предисл. В.Р. Щетинина]. – М. : Международные отношения, 1993. – 896 с.

---

\* Про скасування рішення Верховної Ради України щодо прийняття Закону України “Про засади відродження та розвитку електронної промисловості в Україні” : Постанова Верховної Ради України від 17.05.2001 р. № 2414-III [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ua-info.biz/legal/baseep/ua-xmpnce.htm>.

2. Якубовский Н.Н. Внутренний рынок как зеркало проблем украинской промышленности // Экономика Украины. — 2012. — № 8. — С. 4–15.
3. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи ; [під заг. ред. член.-кор. НАН України Б.М. Данилишина]. — Ніжин : Аспект-Поліграф, 2007. — 308 с.
4. Економічна енциклопедія : у 3 т. ; [редкол. С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін.]. — К. : Академія, 2002. — Т. 3. — С. 361.
5. Амоша А.И., Вишнеvский В.П., Збаразская Л.А. Неиндустриализация и новая промышленная политика Украины // Экономика промышленности. — 2012. — № 1–2. — С. 5.
6. Костусев О.О. Конкурентна політика в Україні : моногр. — К. : КНЕУ. — 2004. — С. 99.
7. Киндзерский Ю.В. Деструктивы промышленной политики в Украине и возможности их преодоления // Экономика Украины. — 2012. — № 12. — С. 11.
8. Клинов В. Современные тенденции развития машиностроения // Вопросы экономики. — 2006. — № 9. — С. 43–44.
9. Романенко В.А. Структурні зрушення в промисловості як фактор енергоефективності // Економіка промисловості. — 2011. — № 4. — С. 77–78.
10. Гриневич В. Весна на вулиці Грушевського / Експертна оцінка экс-міністра промисловості Валерія Мазура // Голос України. — 5 берез. — 2013. — С. 6.

#### References

1. Porter M. *Mezhdunarodnaya Konkurentsia, pod red. V.R. Shchetinina* [International Competition, edited by V.R. Shchetinin]. Moscow, Mezhdunar. Otnosh., 1993 [in Russian].
2. Yakubovskii N.N. Vnutrennii rynek kak zerkalo problem ukrainskoi promyshlennosti [The internal market as a mirror of problems of Ukraine’s industry]. *Ekonomika Ukrainy – Economy of Ukraine*, 2012, No. 8, pp. 4–15 [in Russian].
3. *Mashynobuduvannya v Ukraini: Tendentsii, Problemy, Perspektyvy, pid zag. red. Chlen.-Kor. NAN Ukrainy B.M. Danylyshyna* [Mechanical Engineering in Ukraine: Tendencies, Problems, Perspectives, edited by Corr. Member of the NASU B.M. Danylyshyn]. Nizhyn, Aspekt-Poligraf, 2007 [in Ukrainian].
4. *Ekonomichna Entsyklopediya, u 3 t., redkol. S.V. Mochernyi (vidp. red.) ta in.* [Economic Encyclopedia, Vols. 1–3, edited by S.V. Mochernyi et al.]. Kyiv, Akademiya, 2002, Vol. 3 [in Ukrainian].
5. Amosha A.I., Vishnevskii V.P., Zbarazkaya L.A. *Neoindustrializatsiya i novaya promyshlennaya politika Ukrainy* [Neoindustrialization and a new industrial policy of Ukraine]. *Ekonomika Promyshlennosti – Industry’s Economy*, 2012, No. 1–2, p. 5 [in Russian].
6. Kostusev O.O. *Konkurentna polityka v Ukraini* [Competitive Policy in Ukraine]. Kyiv, KNEU, 2004 [in Ukrainian].
7. Kindzerskii Yu.V. *Destruktivny promyshlennoi politiki v Ukraine i vozmozhnosti ikh preodoleniya* [Destructive items of Ukraine’s industrial policy and possibilities to overcome them]. *Ekonomika Ukrainy – Economy of Ukraine*, 2012, No. 12, p. 11 [in Russian].
8. Klinov V. *Sovremennye tendentsii razvitiya mashinostroeniya* [Modern tendencies of the development of mechanical engineering]. *Voprosy Ekonomiki – Questions of Economy*, 2006, No. 9, pp. 31–46 [in Russian].
9. Romanenko V.A. *Strukturni zrushennya v promyslovosti yak faktor energoefektyvnosti* [Structural changes in the industry as a factor of power efficiency]. *Ekonomika Promyslovosti – Industry’s Economy*, 2011, No. 4, pp. 77–78 [in Ukrainian].
10. Grynevych V. *Vesna na vulytsi Grushevs’kogo. Ekspertna otsinka eks-ministra promyslovosti Valeriya Mazura* [Spring on Grushevs’kyi Str. The expert estimate by ex-Minister of Industry Valerii Mazur]. *Golos Ukrainy – Voice of Ukraine*, March 5, 2013, p. 6 [in Ukrainian].

Статья поступила в редакцию 9 апреля 2013 г.