

## ОЦІНКА ПРОБЛЕМ І ПЕРЕВАГ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ В УМОВАХ СОТ

*Автор ставить проблему зведення до мінімуму негативних наслідків вступу в СОТ, а також використання нових можливостей, які при цьому з'явилися.*

*The author determines the problem of report of negative consequences of entry in WOT to the minimum, and also the use of new possibilities which appeared after that.*

**Постановка проблеми.** Сьогодні Україна є членом СОТ. Прийнято важливе рішення щодо реформування української економіки, збереження політичної стабільності, що є необхідною умовою органічного входження в простір функціонування СОТ. Чи зуміє Україна стати його повноцінним членом, чи зможе адаптуватись до нових умов, чи використає надані можливості для інтеграції в ЄС?

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Над вирішенням питань про стан і проблеми машинобудівного комплексу працювало багато вітчизняних науковців, зокрема: Александрова В.П., Губенко М., Скурський П.П., Тимошенко Л.М. Але питання про організацію діяльності підприємств машинобудування на сьогодні залишається відкритим.

**Постановка завдання.** Спробуємо проаналізувати стан та проблеми машинобудівного комплексу України, які особливо загострилися в умовах кризи.

**Виклад основного матеріалу.** Перед прийняттям рішення про вступ України в СОТ точилось багато дискусій, неодноразово було зроблено прогноз змін в економіці. Особливо гостро підіймалось питання про вплив вступу в СОТ на одну із пріоритетних галузей економіки України – машинобудування. Без розвитку цієї галузі стає неможливим прогрес у будь-якій економічній діяльності, а також зростання рівня життя населення країни. Багато науковців звертали свою увагу на негативні наслідки для машинобудування. Зверталась особлива увага на невідповідність України до діяльності в умовах СОТ. На нашу думку, в сьогоднішніх умовах важливим є зменшення негативного впливу на діяльність галузі, пристосування і прийняття погоджених «правил гри». Адаптивні вступу в СОТ для України не було. Аналізуючи статистичні дані про структуру та обсяги експорту-імпорту України, в тому числі і продукції машинобудування, можна дійти висновку про досить сильну залежність країни від цих операцій, велика частка яких припадає на торгівельні відносини з країнами-членами СОТ (табл. 1, табл. 2).

Таблиця 1

### Основні країни-партнери в експорті товарів [1]

Країни	Відсотки 2008 рік (січень)	Відсотки 2009 рік (січень)
Російська федерація	24,9	18,0
Італія	3,4	4,3
Туреччина	9,8	4,0
Казахстан	2,5	4,0
Індія	1,1	4,0
Німеччина	3,5	3,4
Єгипет	1,5	3,3

Таблиця 2

### Основні країни-партнери в імпорті товарів [1]

Країни	Відсотки 2008 рік (січень)	Відсотки 2009 рік (січень)
Російська федерація	28,8	19,6
Німеччина	6,5	8,1
Казахстан	3,4	7,8
Китай	4,7	7,4
США	2,3	4,9
Польща	3,9	4,8
Узбекистан	0,5	3,6

Тому, навіть не будучи членом СОТ, Україна була змушена дослухатись і виконувати вимоги СОТ, при цьому не маючи загальноприйнятих прав для захисту своїх інтересів. Дані, наведені в таблицях, свідчать про зростання торгівельних операцій з імпорту – експорту товарів з країнами-членами СОТ, хоча, варто відмітити, що в структурі експорту-імпорту найбільш вагомою залишається роль Російської федерації. Із вступом до СОТ Україна отримає можливість безперешкодного перебігу торгівлі, збільшення товарних потоків між країнами. Наведемо деякі із них.

Торгівельна система СОТ дає можливість розв'язання суперечок, які виникають із зростанням обсягів торгівлі, мирним і конструктивним шляхом. Для цього існують угоди СОТ та форум для

обговорення [2]. Особливо відчують перевагу діяльності в умовах СОТ підприємства-експортери, які сплачували вартість різного виду бар'єрів при експорті виробленої продукції. Ще одним із важливих моментів є те, що промисловість України має можливість отримати прями іноземні інвестиції (особливо це стосується машинобудівного комплексу). Із вступом у СОТ українські підприємства і пересічні громадяни отримали можливість користатись вигодами від широкого вибору імпортової продукції та технологій за доступними цінами та на прийнятних умовах. Чи зможе Україна використати надані можливості?

Для початку проаналізуємо ситуацію, яка склалась в машинобудуванні України в результаті зatoryного переходу до ринкових умов.

Машинобудування в Україні – це галузь економіки, у якій, навіть за умов кризи, спостерігався досить високий приріст валової доданої вартості. До складу машинобудівного комплексу на сьогоднішній день відносять: виробництво машин та устаткування, виробництво електричного та електронного устаткування та виробництво транспортного устаткування. До машинобудівного комплексу України входить біля 11000 підприємств, переважна кількість з яких є успадкованими від Радянського Союзу. Хоча машинобудівний комплекс і зазнав структурних змін, варто відзначити, що це відбулось в основному за рахунок поділу великих підприємств на декілька малих. Саме тому в більшості випадків не змінився напрямок та принципи діяльності так званих новоутворених підприємств. Динаміка змін обсягів виробництва у машинобудівному комплексі за основними структурними елементами наведена в табл. 3.

Таблиця 3

**Зміна обсягів виробництва машинобудівного комплексу у % до попереднього року [3]**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Загальний по машинобудуванню	+18,8	+11,3	+35,8	+28,0	+7,1		+28,6	+18,6
Металургійні машини	+45,4	-6,4	+18,7		+30,4	+17,8		
Устаткування для радіо, телеб., зв'язку	+34,6	-1,4	+27,2	+9,8	+29,5	-7,0		
Вир-во побутових приладів	+24,7	+19,5	+37,1	+21,0	+22,1	+4,1		-47,0
Залізничне машинобудування	+21,2	+64,1	+72,2		+2,4	-2,9	+31,1	-35,8
Машини для добувної пром-сті	+18,1		+27,6	+23,8	-8,4	-1,3	+34,3	
Автомобільний транспорт	+14,6	+23,3	+119,2	+63,3	+22,8	+36,6	+60,6	-50,2
С-г машини	+7,5	-8,9	+16,4	+23,6	+10,8	-17,1		-35,9
Верстати	+1,5	-7,8	+16,0	+14,4		-9,9		

Дані, наведені в табл. 3, свідчать про уповільнення темпів приросту виробництва продукції у машинобудівному секторі економіки. З часів переходу до ринкових умов господарювання ситуація в машинобудівному комплексі стає все більш складною. Однією з причин такої ситуації є зменшення використання досягнень науки і техніки, хоча у до кризовий час машинобудування України базувалось і було родоначальником передових технологій у авіабудуванні, ракетобудуванні, суднобудуванні, виробництві гідравлічних, парових і газових турбін. Адже у спадок Україна отримала потужний науково-дослідний потенціал машинобудування. Так, у 1990 році нараховувалось 122 науково-дослідні, проектні, технологічні та інші інститути та 92 конструкторсько-технологічних організацій машинобудівного профілю, а також 268 підрозділів у складі виробничих об'єднань і підрозділів[4]. Разом із тим в Україні скорочується фінансування інноваційних програм. Лише великі корпорації в сучасних умовах можуть втілити науково-технічні інновації у життя через організацію виробництва. Підтвердженням цього є результат роботи таких підприємств як ВО «Південмаш», «Мотор Січ» та ін. Малі ж підприємства не в змозі сьогодні без впровадження нових технологій бути конкурентоздатними. Саме тому на ринку виробництва складної побутової техніки важко знайти вітчизняного товаровиробника.

Доводиться констатувати невтішний висновок: Україна, яка поки що володіє значним науково-технічним потенціалом, у світовий розподіл праці входить переважно як постачальник сировини і напівфабрикатів. А науковий потенціал все більше переорієнтовується на обслуговування закордонних замовників, підриваючи, таким чином, потенціальну конкурентоспроможність вітчизняних виробників. Тобто Україна експортує найвигідніший товар з погляду потенціальних закордонних споживачів і найбільш не вигідну продукцію з позиції можливостей інноваційного розвитку для своєї країни [5]. Саме тому в експорті переважає виробництво металомісткої машинобудівної продукції.

Ще однією із завад успішному розвитку підприємств машинобудування є ненадійність коопераційних відносин українських виробників на ринку збуту продукції. Більшість підприємств машинобудування мають короткострокові договори з підприємствами-покупцями. Саме тому великі підприємства, які мали тривалі торгівельні відносини (закріплені довгостроковими договорами про співпрацю) із закордонними споживачами, змогли не тільки зберегти, але й збільшити обсяги випуску і збуту продукції. Малі ж підприємства опинились у значно гірших умовах, особливо ті, які вчасно не почали

використання інноваційних технологій, заміну застарілих основних фондів, залучення висококваліфікованих спеціалістів.

Проблемою вітчизняного машинобудування є також велика залежність як від експорту, так і від імпорту продукції. Процес глобалізації сучасної економіки дає мало шансів зменшенню цієї залежності. Негативним моментом є низька конкурентоспроможність продукції машинобудування України. Як вже згадувалось вище, більшість підприємств не вкладає кошти для підвищення технічного і технологічного рівня виробництва. Адже заміна основних фондів, впровадження нових технологій вимагає наявності висококваліфікованого кадрового складу. Тут підприємство змушене вирішувати ще одну не менш складну проблему. Знайти серед величезної кількості дипломованих спеціалістів кваліфікованого працівника стає справжньою дилемою. Для вирішення цього питання підприємства, зазвичай, самі займаються підготовкою кадрів. Хоча, на нашу думку, саме держава має бути стурбована підготовкою спеціалістів високої кваліфікації для різних секторів економіки.

Основним, і зазвичай єдиним, фактором конкурентоспроможності українських товаровиробників є низька ціна. Але утримувати конкурентоспроможність продукції тільки за рахунок зниження ціни у довгостроковому періоді є неможливим, адже собівартість продукції, без прийняття заходів щодо її зниження, зростає. Тому варто звернути увагу на зростання обсягів збуту продукції за рахунок зростання попиту на цю продукцію. А це знову ж таки неможливо без оновлення основних фондів і застосування енергозберігаючих технологій.

Аналізуючи ситуацію експортно-імпортних операцій з продукцією машинобудівного комплексу, хочеться відмітити велику питому вагу експортних операцій з торгівлі зброєю. І це в умовах, коли виробництво зброї практично відсутнє. Такий стан речей пояснюється тим, що Україна проводить збут вже існуючих видів озброєння, а також веде обслуговування раніше поставленої техніки.

В умовах вступу в СОТ важливим в Україні є створення нових і збереження таких підприємств, які були б спроможні адаптуватись в сучасній відкритій економіці, вирішуючи власні економічні інтереси.

На даному етапі, на думку автора, для держави створення машинобудівного комплексу, здатного інтегрувати у світову економіку, має стати основним пріоритетом. Існує декілька державних програм, спрямованих на прискорення розвитку головної галузі економіки України. Проблема полягає в недостатності коштів на їх виконання що, відповідно, тягне за собою їх невиконання. Тому в сьогднішніх умовах національним товаровиробникам доводиться все більше розраховувати на власні сили. Підприємства автомобілебудування, радіоелектронного та сільськогосподарського машинобудування уже відчувають припинення державної підтримки.

**Висновки.** На перебудову галузі і пристосування до умов СОТ необхідний час. Ті з підприємств, які у стислий термін зуміють переорієнтувати свої потужності, адаптуватись до світової системи, зможуть знайти своє місце на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Отже, позитивні результати від вступу в СОТ будуть відчутні лише у довгостроковому періоді. Сьогодні ж перед нами стоїть проблема зведення до мінімуму негативних наслідків вступу в СОТ, а також використання нових можливостей, які при цьому з'явилися. Питання про те, як зробити плюсів більше, а мінуси дрібними, залишається відкритим.

### Література

1. Державний комітет статистики: експрес-випуск. – 17.03.2009. – № 59.
2. <http://wto.in.ua/>
3. <http://ukrstat.gov.ua/>
4. Кто есть кто в машиностроении Украины / Ворошнина А.В., Занкина Л.В., Савченко Н.П. и др.// Информационный справ очник / УкрНИИНТИ Госплана УССР. – К., 1991. – С. 35 – 52.
5. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Під заг. ред. Б.М.Данилишина. – Ніжин: ТОВ Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007. – С. 103.

Надійшла 30.05.2009