

Розділ 6

ТЕНДЕНЦІЇ І ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

6.1. Сучасний стан і тенденції розвитку машинобудування

Машинобудування – провідна галузь промисловості економічно розвинених країн, оскільки ступінь його розвитку значною мірою визначає економічний, промисловий і науковий рівень країни, її експортні позиції. Від машинобудування суттєво залежить технічний уклад економіки: воно виробляє інвестиційні (високопродуктивні засоби виробництва) та споживчі товари довготривалого користування (побутову техніку, індивідуальний та комунальний транспорт), які визначають рівень добробуту та якості життя населення.

Машинобудування включає науково-технічну ланку, передбачає високий ступінь взаємодії в коопераційних ланцюгах поряд із глибокою спеціалізацією, у т. ч. міжнародною. Для його функціонування необхідна особлива злагожденість дій усіх підсистем ринкової системи (інститутів та інфраструктури), які забезпечують конкурентне середовище і повноцінний перебіг інвестиційних процесів. Тому тривала трансформаційна криза в економіці України 90-х років негативно позначилася на виробничому, науково-технічному і людському потенціалі галузі, адже під час погіршення економічної кон'юнктури з будь-яких причин першими страждають галузі інвестиційного та високо-технологічного спрямування.

У 2001-2007 рр. та протягом більшої частини 2008 р. машинобудування значною мірою обслуговувало потреби зростаючого споживчого попиту і нарощування інвестицій в основний капітал економіки, які збільшилися в 2,6 рази. Однак зростання споживчих витрат адекватно не трансформувалось у суттєве нарощування попиту на вітчизняну продукцію. В умовах відкритої економіки, високої мобільності капіталу та політики зовнішньоторговельного лібералізму суттєво розширився обсяг імпорту споживчих та інвестиційних товарів, зокрема продукції машинобудування (у 7,8 рази з 3,4 до 26,7 млрд дол США), хоча обсяг експорту також збільшився (у 4,7 рази з 2,3 до 10,8 млрд дол США). У структурі внутрішнього споживання машинобудівної продукції частка виробленої в Україні продукції у 2001-2005 рр. зросла з 33,0 до 41,1 %, а потім скорочувалася. Водночас зберігалася експортна орієнтація галузі, що обумовлює високу залежність від світової кон'юнктури і валютної політики держави: якщо у 2001-2004 рр. з усієї реалізованої продукції експортувалося 58,4-56,2 %, то у 2005-2007 рр. цей показник зменшився до 39,8-43,6 % через збільшення внутрішнього споживання¹⁵. Зростання цього показника у 2008 р. до 68,3 % пояснюється вкрай негативною кон'юктурою внутрішнього ринку внаслідок поширення в Україні світової фінансово-економічної кризи. Негативним явищем є суттєве погіршення коефіцієнта покриття імпорту цієї продукції експортом у 2001-2006 рр. (з 1,4 до 3,5), який суттєво покращився у 2007-2008 рр. (табл. 6.1).

¹⁵ У внутрішній статистиці як результат діяльності підприємств подається обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг), а при обліку зовнішньоекономічної діяльності – лише обсяг експорту товарів. Облік послуг подається за класифікацією послуг, яка не співпадає з класифікацією видів економічної діяльності.

Таблиця 6.1

Ступінь відкритості ринку продукції машинобудування в Україні*

Показник	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Обсяг продукції машинобудування, реалізованої підприємствами України, млрд грн	21,5	24,5	35,1	53,6	59,7	68,7	98,4	121,8
У т. ч.:								
експортованої**	12,6	14,0	19,4	30,1	23,7	28,1	42,9	83,2
% від підсумку	58,4	57,3	55,2	56,2	39,8	40,9	43,6	68,3
Сукупне внутрішнє споживання продукції машинобудування (продукцію вироблено і спожито в Україні та ввезено за імпортом), млрд грн	27,2	30,7	46,2	64,9	87,5	139,4	155,5	244,2
У т. ч.:								
вироблена в Україні	9,0	10,5	15,7	23,4	35,9	40,6	55,5	38,6
ввезена за імпортом	18,2	20,2	30,5	41,5	51,6	98,8	100,0	205,6
% від підсумку								
вироблена в Україні	33,0	34,1	34,0	36,1	41,1	29,1	35,7	15,8
ввезена за імпортом	67,0	65,9	66,0	63,9	58,9	70,9	64,3	84,2
Коефіцієнт покриття імпортоекспорту	1,4	1,4	1,6	1,4	2,2	3,5	2,3	2,5

*Джерело: Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2007 році; Статистичний збірник. Т. 1. Держкомстат України. – К., 2008. – С. 58; Статистичний щорічник України за 2007 рік / Держкомстат України. – К. : Консультант, 2008. – С. 69; Статистичний щорічник України за 2008 рік / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – С. 71, 264.

**За офіційним курсом НБУ відповідних років.

Випереджаюче зростання обсягів виробництва в галузі протягом 2001-2008 рр. (у 3,8 рази) над загальнопромисловим (1,8 рази) свідчить, що галузь поступово відновила конкурентоспроможні позиції. Підставами, які формували ознаки запасу конкурентоспроможності продукції на внутрішніх і зовнішніх ринках, були наступні:

- дешева, порівняно з низкою країн, висококваліфікована робоча сила;
- достатнє співвідношення ціни та якості товарів;
- науково-технічні розробки, здійснені у попередні роки;
- високий платоспроможний попит на продукцію, вироблену в нескладних ланках технологічних ланцюгів (складальних – автомобілебудування, виробництво побутової техніки, комп'ютерів) або з низькою часткою в доданій вартості, створеною в країні (суднобудування);
- виграш експортерів від надлишкової девальвації гривні у 1998-1999 рр., у 2008 р. та ревальвації євро у 2006-2008 рр.;
- надлишковість виробничих засобів та інших важливих ресурсів виробництва (земля, сировина), яка дала змогу екстенсивно розвивати виробництво;
- недостатня жорсткість законодавства щодо охорони довкілля, що суттєво зменшувала витрати на природоохоронні заходи;
- висока ефективність і менша ризикованість запроваджених організаційних та соціальних інновацій, які суттєво підвищили виробничу ефективність.

Факторами ризику для розвитку галузі були:

- посилення конкуренції на внутрішньому ринку внаслідок глобалізації і його лібералізації через вступ України до СОТ, який вимагає поступового зменшення ввізного мита;
- загроза перетворення України на технологічну провінцію через розширення розміщення складальних виробництв за аутсорсинговими проектами;
- брак кваліфікованих кадрів, затребуваних в інших галузях економіки та країнах за більшу платню;

- дефіцит мотивації розвитку через незавершеність інституційних змін;
- погіршення підприємницького клімату внаслідок відміни пільг режиму інвестиційної діяльності СЕЗ/ТПР, і хоча 2006 р. режим СЕЗ частково відновлено, темпи припливу ПІ в реальний сектор зменшилися;
- непослідовність у підтримці стратегічних підприємств у період, що передував вступу до СОТ, негативний вплив на низку підгалузей машинобудування, безпосередній вступ у 2008 р. до СОТ, наслідком якого стало зменшення імпортного мита на продукцію, що в багатьох випадках мала вищий, ніж українська, рівень конкурентоспроможності;
- недостатність зовнішньополітичного супроводу потенційно перспективних проєктів вітчизняного машинобудування, зокрема в авіабудуванні;
- негативний вплив на експорт продукції ревальвації гривні у 2005 р. та влітку 2008 р.

У машинобудуванні України відбулися структурно-динамічні зрушення за важливими показниками, що характеризуються як стабілізаційні після тривалого спаду. Як свідчить аналіз, у 2001-2008 рр. позиції машинобудування у промисловому виробництві країни покращилися за більшістю основних показників: часткою в обсязі реалізованої промислової продукції, у т. ч. інноваційної; інвестицій в основний капітал; кількості підприємств, що займалися інноваційною діяльністю та впроваджували інновації, часткою в обсязі експорту країни тощо. Роль машинобудування у промисловому виробництві зменшилася за часткою найманих працівників, обсягом основних засобів промисловості та фінансовими показниками (табл. 6.2).

Таблиця 6.2

Частка машинобудування у промисловому виробництві України, %*

Показник	2001	2005	2006	2007	2008
Кількість промислових підприємств, усього	22,0	21,0	20,4	20,2	21,8
У т. ч.:					
великих і середніх	20,5	15,3	16,5	20,6	...
малих	21,8	21,0	20,5	20,1	...
упроваджували інновації	22,4	37,7	33,9	31,0	30,2
Обсяг реалізованої промислової продукції, усього	10,3	12,7	12,5	13,7	13,3
З неї інноваційної	18,9	36,6	28,4	33,3	38,9
Середньорічна кількість найманих працівників**	25,1	22,6	22,0	21,6	20,8
Середньомісячна зарплата найманого працівника	78,6	84,9	87,5	89,4	88,7
Основні засоби:					
на кінець року:					
за первісною вартістю	16,6	13,0	12,2	13,9	13,4
за залишковою вартістю	14,9	11,8	10,9	10,6	10,9
Інвестиції:					
в основний капітал	6,9	6,4	8,1	8,3	8,1
прямі іноземні, на початок року***	14,7	17,0	14,7	15,8	15,8
Фінансовий результат:					
сальдо звичайної діяльності до оподаткування	16,5	7,9	5,5	11,7	3,5
чистий прибуток	15,4	7,2	3,6	11,9	17,8
Зовнішньоекономічна діяльність:					
експорт	14,9	13,5	14,5	17,2	16,4
імпорт	21,5	27,9	43,4	32,6	31,1

* Джерело: розраховано за даними Держкомстату України.

** Без найманих працівників статистично малих підприємств та зайнятих у фізичних осіб-підприємців.

*** Інвестиції зовнішньоекономічної діяльності у 1995-2006 рр. [Електронний ресурс] : статист. зб. / Держкомстат України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

У 2007 р. в Україні працювало 11,07 тис. машинобудівних підприємств, які звітували за статистичною звітністю (проти 10,3 тис. у 2001 р.), які становили одну п'яту частину

всіх промислових підприємств України. З них 130 од. (1,2 %) – великих, 1996 (18,0 %) – середніх, 8 947 (80,8 %) – малих [80, с. 7] (табл. 6.3).

Багатогалузевий машинобудівний комплекс України складається з підгалузей із виробництва машин і устаткування (механічного устаткування, машин та устаткування загального призначення, для сільського та лісового господарства, верстатів, інших машин та устаткування спеціального призначення, побутових приладів); електричного, електронного та оптичного устаткування (офісного устаткування та ЕОМ, електричних машин та устаткування, апаратури для радіо, телебачення та зв'язку, медичної техніки, вимірювальних засобів, оптичної техніки та устаткування, годинників); транспортного устаткування (автомобілів, причепів, напівпричепів, мотоциклів, інших транспортних засобів, залізничного рухомого складу, літаючих апаратів, включаючи космічні, будування та ремонт суден).

Таблиця 6.3

Кількість підприємств машинобудування*

Галузь	Тис. одиниць					Структура за підгалуззями, %				
	2001	2004	2005	2006	2007	2001	2004	2005	2006	2007
Промисловість	47,3	53,5	54,6	54,4	54,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Машинобудування, усього										
у т. ч. виробництво:	10,3	11,3	11,4	11,1	11,1	21,8	21,1	20,9	20,4	20,2
машин та устаткування	4,8	5,3	5,3	5,2	5,1	46,8	47,1	46,0	46,6	45,9
електричного, електронного та оптичного устаткування	4,5	4,8	4,9	4,8	4,8	43,2	42,3	42,8	43,3	43,8
транспортних засобів та устаткування	1,0	1,2	1,3	1,1	1,1	10,0	10,7	11,1	10,1	10,3

* Джерело: розраховано за даними: Промисловість України у 2001-2007 роках : статист. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – С. 15.

Підгалузь «Виробництво машин і устаткування» (DK) представлена відомими в Україні і світі підприємствами з виробництва обладнання для нафтової, газової та хімічної промисловості (Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання ім. Фрунзе), енергетичного машинобудування («Турбоатом», Новокраматорський машинобудівний завод, «Констар», «Елетроважмаш», «Енергомашпецсталь»), сільськогосподарського (ХТЗ, «Херсонські комбайни»), з виробництва побутових приладів («Норд», «Рейнфорд»), механообробного, сталеплавильного, термічного, зварювального та гірничо-шахтного устаткування (Новокраматорський машинобудівний завод), низкою верстатозаводів тощо. У підгалузі за період, що аналізується, зосереджувалося 46,8-45,9 % машинобудівних підприємств.

Підгалузь «Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування» (DL) представлено такими відомими підприємствами приладобудування, як «Арсенал», «київ прилад», «Радар»; ДП «Радіовимірювач», ДХК «Артем», електротехнічної промисловості («Запоріжтрансформатор»), з виробництва та складання із комплектуючих комп'ютерів («Квазар-Мікро»), підприємства ОПК – «Хартрон» (системи управління для ракет та космічних апаратів), Дніпровський машинобудівний завод (комплектуючі засобів ППО) тощо. У підгалузі за період, що аналізується, зосереджувалося 43,2-43,8 % машинобудівних підприємств.

У підгалузі «Виробництво транспортних засобів та устаткування» (DM) успішно функціонували відомі в Україні і світі підприємства автомобілебудування: легкового (ЗАЗ, ЛуАЗ, «Єврокар», Іллічівський автоскладальний завод (Chery), Кременчуцький автоскладальний завод (Geely, Great Wall), «АнтоРус» (китайські автомобілі Brilliance, Jinbei)), важкого (АвтоКрАЗ), автобусного (ЛАЗ, ХК «Богдан», «АнтоРус»), залізничного машинобудування («Луганськтепловоз», «Азовмаш», Крюківський вагонобудівний

завод, «Дніпровагонмаш», Стаханівський вагонобудівний завод), авіабудування (Харківське державне авіабудівне підприємство, АНТК ім. Антонова у складі ДП «АВІАНТ» та КБ ім. Антонова, авіаремонтні підприємства – Київський авіаремонтний завод № 410, Конотопський авіаремонтний завод), двигунобудування («Мотор-Січ», «Зоря-Машпроект», Мелітопольський агрегатний завод), суднобудування («Дамен Шіпьярдс Океан» – належав норвезькій компанії «Aker Yards», яка продала її російській компанії «Вадан Ярде»), Чорноморський суднобудівний завод ім. 61 комунара, суднобудівна верфь «Меридіан», Ленінська кузня, Севастопольський морський завод підйомно-транспортного машинобудування. Україна входить до п'ятірки держав світу, що мають замкнений цикл виробництва космічних ракет. Ракетно-космічна галузь перебуває під управлінням Національного космічного агентства України і включає близько 30 підприємств (найбільше – Південний машинобудівний завод), НДІ і КБ. У підгалузі зосереджено тільки 10,0-10,3 % підприємств.

У 2008 р. машинобудівні підприємства реалізували продукції, робіт та послуг на 121,8 млрд грн (у фактичних цінах). У підгалузевій структурі за обсягом виробництва за період, що аналізується, відбулися істотні зрушення в напрямі зміни переважаючої спеціалізації з виробництва машин та устаткування, питома вага якого в обсязі реалізованої продукції галузі скоротилася з 47,9 до 30,6 %, на виробництво транспортного устаткування, частка якого зросла із 26,3 до 48,4 % (табл. 6.4).

Таблиця 6.4

Обсяг реалізованої продукції машинобудування*

Галузь	Млрд грн					Структура за підгалузями, %					Зміна у 2001-2008 рр., процентних пунктів
	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008	
Промисловість,	210,8	468,6	551,7	717,1	917,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1,8
У т. ч.:											
машинобудування	x	x	x	x	x	10,3	12,7	12,5	13,7	13,3	3,0
у т. ч. виробництво:											
машин та устаткування	21,5	59,7	68,7	98,3	121,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	x
електричного, електронного та оптичного устаткування	10,2	20,8	22,4	30,1	37,3	47,5	34,8	32,6	30,6	30,6	- 16,9
транспортних засобів та устаткування	5,6	13,5	15,5	21,2	25,6	26,2	22,7	22,6	21,6	21,0	- 5,2
	5,7	25,4	30,8	47,0	58,9	26,3	42,5	44,8	47,8	48,4	22,1

* Джерело: Промисловість України у 2001-2007 роках. : статист. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – С. 22.; Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) за видами економічної діяльності у 2008 р. : Форма № 14.3а Держкомстату України за підприємствами (1+2).

Лідер машинобудівного виробництва позиціонується як середньотехнологічна підгалузь, значною мірою представлена складальними виробництвами (автомобілебудування) або виробництвами з несуттєвою часткою доданої вартості, створеною в країні (суднобудування). У високотехнологічному авіабудуванні створюється невелика питома частка продукції машинобудування.

Така спеціалізація відображає масштабне збільшення споживчого попиту на пасажирські автомобілі (у 2007 р. за обсягом купівель нових авто Україна посідала 2-ге місце в Європі), обумовлене достатньо ліберальною кредитною політикою в країні, високим попитом на комерційні авто внаслідок збільшення підприємницької активності та попитом на транспортні засоби для масштабного оновлення інфраструктури (автобуси, залізничний транспорт) в Україні та її основних зовнішньоекономічних торговельних партнерів.

У 2001-2008 рр. у структурі реалізації продукції машинобудування України частка високотехнологічної підгалузі з виробництва електричного, електронного та оптичного

устаткування зменшилася з 26,2 до 21,0 %, хоча у період 2001-2004 р. вона зростала і досягла однієї третини від усієї машинобудівної продукції, що стало наслідком активної промислової політики і структурних реформ в Україні у цей період. Така зміна структури виробництва відображає послаблення уваги держави до проблем підгалузі, затягування інституційних перетворень на цих підприємствах, значна частка яких належить до ОПК.

За 2001-2008 рр. обсяг реалізації машинобудівної продукції зріс загалом у 3,8 рази, проте темпи щорічного приросту продукції були нестабільними: у 2001-2004 рр. – з 18,8 до 28,0 %, а у 2005 р. вони впали і відновилися до попереднього рівня лише у 2007 р. Структура та динаміка обсягів за товарною номенклатурою відображають відповідні зміни у структурі виробництва: найбільш масштабно збільшилися обсяги виробництва транспортних засобів, найменше – виробництва електричного, електронного, оптичного устаткування (табл. 6.5). При цьому в перших трьох кварталах 2008 р. розвиток машинобудування ще відбувався на фоні позитивної ринкової кон'юнктури та максимального рівня світових цін на експортні товари.

Таблиця 6.5

Структура та динаміка обсягу реалізованої продукції за підгалузями машинобудування*

Галузь	Структура реалізованої продукції, %					Індекс зростання обсягу продукції до попереднього року, %					
	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008	до 2000, разів
Промисловість	x	x	x	x	x	114,2	103,1	106,2	110,2	96,9	1,8
Машинобудування	100	100	100	100	100	118,8	107,1	111,8	128,6	108,6	3,8
Виробництво машин та устаткування	47,5	34,8	32,6	30,6	30,6	118,6	112,2	102,9	115,3	105,2	2,4
У т. ч.:											
механічного устаткування	11,3	8,0	7,5	6,3	6,6	112,9	113,6	101,2	107,5	108,3	2,2
сільськогосподарських машин	7,9	4,3	3,2	2,9	3,1	107,5	110,8	82,9	120,0	126,1	1,8
верстатів	1,7	1,3	1,3	1,3	1,1	101,5	110,7	90,1	117,3	100,7	1,5
ін. машин спеціального призначення	16,8	11,6	10,8	10,6	10,6	126,5	106,2	108,0	125,9	109,8	3,0
з них для:											
металургії	5,3	2,7	2,8	3,0	...	145,4	130,4	117,8	118,1	110,6	3,6
добувної промисловості та будівництва	6,9	6,2	4,7	4,9	...	118,1	91,6	98,7	134,3	108,2	2,5
перероблення сільгосппродукції	1,6	0,8	0,8	0,7	...	102,8	102,8	114,0	118,1	112,6	2,4
побутових приладів	...	2,9	2,8	2,2	1,8	124,7	122,1	104,1	108,2	81,1	2,8
Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	26,2	22,7	22,6	21,6	21,0	115,2	90,8	110,7	122,6	108,3	2,9
У т. ч.:											
офісного устаткування та електронно-обчислювальних машин	1,0	1,4	1,5	1,3	1,0	86,9	129,8	96,9	95,7	101,5	2,4
електричних машин, апаратури	14,0	12,8	14,3	14,4	14,1	113,4	85,1	111,6	122,9	112,5	3,0
устаткування для радіо, телебачення, зв'язку	3,0	3,8	3,3	2,5	...	134,6	129,5	93,0	123,5	96,1	2,7
медичної техніки, вимірювальних засобів, оптичних приладів та устаткування, годинників	3,9	4,7	3,5	3,4	2,7	114,3	91,5	116,9	125,0	93,3	2,2
Виробництво транспортних засобів та устаткування	26,3	42,5	44,8	47,8	48,4	122,0	112,4	119,1	142,3	111,1	6,8
У т. ч.:											
автомобілів, причепів, напівпричепів	7,9	18,0	20,9	26,1	23,3	114,6	122,8	136,6	160,6	114,7	15,6
ін. транспортних засобів	17,6	24,5	23,9	21,8	5,4	124,1	104,4	105,0	121,8	105,8	3,6
залізничного рухомого складу	...	16,4	15,0	16,3	19,7	121,2	102,4	97,1	131,1	107,6	5,2

* Джерело: Промисловість України у 2001-2007 роках : статист. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – С. 24; Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) за видами економічної діяльності у 2008 р.: Форма № 14.3а Держкомстату України за підприємствами (1+2); Статистичний щорічник України за 2008 рік / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – С. 118.

Ці обставини обумовлювали пікове завантаження експортоорієнтованих підприємств України та підприємств їх інвестиційного циклу, тобто машинобудування. Через зазначені обставини за підсумками 2008 р. відбувся спад виробництва промислової продукції лише на 3,1 % проти попереднього року, а у машинобудуванні – зростання на 8,6 %. Але уже у VI кварталі 2008 р. у більшості видів машинобудівної діяльності відбулося скорочення виробництва порівняно з відповідним періодом у 2007 р. Найбільший спад зафіксовано на підприємствах з виробництва автомобільного транспорту (50,2 %), побутових приладів (47,0 %), машин та устаткування для сільського і лісового господарства (35,9 %), залізничного рухомого складу (35,8 %). Водночас за підсумками року майже за всіма основними видами діяльності галузі забезпечено приріст обсягу продукції [81].

У піковий період розгортання економічної кризи у I кварталі 2009 р. спад виробництва в галузі загалом становив 54,9 %, а за 8 місяців (січень-серпень) 2009 р. – 52,2 %. Однак за підсумками I півріччя 2009 р. темпи зменшення виробництва уповільнилися (табл. 6.6). За експертними оцінками очікується, що річний спад у галузі становитиме 25 % від попереднього року [82].

Таблиця 6.6

**Підсумки роботи машинобудування за I півріччя 2009 р.,
у порівняних цінах, %***

Галузь	З I півріччя 2008 р. до I півріччя 2009 р.	З 2007 р. до 2008 р.	З 2006 р. до 2007 р.
Промисловість	68,9	- 3,1	10,2
Машинобудування, усього	47,5	8,6	28,6
У т. ч. виробництво: машин та устаткування	52,8	5,2	15,3
з нього:			
електричного, електронного, оптичного устаткування	66,3	8,3	22,6
транспортних засобів, устаткування	35,2	11,1	42,3

*Джерело: Експрес-випуск Держкомстату України від 15.07.09 № 153 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

До позитивних тенденцій розвитку галузі у 2001-2008 рр. можна віднести:

- стійке щорічне збільшення обсягу продукції при високому середньорічному прирості, що перевищувало загальнопромислові показники;
- значне підвищення і стабілізація питомої ваги галузі в загальнопромисловому обсязі реалізованої продукції;
- прискорений, порівняно із промисловістю і машинобудуванням у цілому, розвиток підгалузі з виробництва транспортного устаткування за рахунок суттєвого зростання внутрішнього попиту, мультиплікативний ефект цього зростання для машинобудування та економіки;
- стабілізацію питомої ваги високотехнологічної підгалузі «Виробництво електричного та електронного устаткування» в обсязі реалізованої продукції на достатньо високому рівні (близько однієї чверті).

Негативними тенденціями є:

- нарощування виробництва здебільшого середньотехнологічної підгалузі, де переважали складальні виробництва і невисокі переділи;
- нестабільність зростання виробництва, яке значною мірою залежить від типу запроваджуваної державою промислової та зовнішньоекономічної політики (протекціонізму або лібералізму) та фази ринкової кон'юнктури;

– спрощення низкою підприємств технологічних ланцюгів до складального виробництва, особливо транспортних засобів та устаткування, що унеможливило виробництво необхідного обсягу валової доданої вартості і доходів.

У машинобудуванні середньорічна кількість найманих працівників у 2008 р. становила 733 тис. осіб, з яких більше як 90 % працювали на великих і середніх підприємствах. За період, що аналізується, у галузі відбулося значне (більш ніж на одну чверть) зменшення чисельності найманих працівників (табл. 6.7).

Таблиця 6.7

Середньорічна кількість найманих працівників у машинобудуванні*

Галузь	Усього, тис. осіб					З 2001 до 2008 рр., ±		Структура за підгалуззями, %				
	2001	2005	2006	2007	2008	тис осіб	%	2001	2005	2006	2007	2008
Машинобудування, усього	958	773	740	710	733	-225	-23,5	100	100	100	100	100
У т. ч. виробництво:												
машин та устаткування	462	352	334	310	326	-136	-29,4	48,2	45,5	45,1	43,7	44,4
електричного, електронного та оптичного устаткування	239	174	172	168	186	-53	-22,2	24,9	22,5	23,2	23,7	25,3
транспортних засобів та устаткування	257	247	234	232	222	-35	-13,6	26,9	32,0	31,7	32,6	30,2

* Джерело: розраховано за даними Статистичного щорічника України за 2007 рік / Держкомстат України. – К. : Консультант, 2008. – С. 388; Чисельність найманих працівників підприємств за видами економічної діяльності у 2008 р. : статист. табл. № 8 Держкомстату України за підприємствами (1+2).

Без найманих працівників статистично малих підприємств та зайнятих у громадян-підприємців.

У підгалузевому аспекті найбільш істотне скорочення чисельності працюючих відбулося у виробництві машин, устаткування, а саме 60,4 % від загальної кількості зменшення працюючих у машинобудуванні України.

Але навіть таке суттєве скорочення найманих працівників не наблизило структуру зайнятості до оптимальної. Вона не відповідала підгалузевій структурі виробництва: незважаючи на суттєве (удвічі більше, ніж у промисловості) збільшення продуктивності праці в галузі у 2001-2007 рр., обсяг реалізованої продукції на одного працівника машинобудування залишається значно меншим, ніж загалом у промисловості (табл. 6.8). До загальнопромислового рівня цей показник наблизився лише у виробництві транспортних засобів, устаткування, хоча продуктивність праці в цій підгалузі зросла найбільше.

Таблиця 6.8

Продуктивність праці в машинобудуванні*

Галузь	Реалізовано продукції на одного працівника, тис. грн					Частка від рівня у промисловості, %					Індекс зростання продуктивності праці, разів
	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008	
Промисловість, усього	55,3	137,2	164,1	218,2	260,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	2,3
Машинобудування	22,4	75,8	92,8	138,5	166,2	40,5	55,2	56,6	63,5	63,9	5,1
У т. ч. виробництво:											
машин та устаткування	22,1	59,1	67,1	97,1	114,4	40,0	43,1	40,9	44,5	44,0	3,5
електричного, електронного та оптичного устаткування	23,4	77,6	90,1	126,2	137,6	42,3	56,6	54,9	57,8	52,9	4,4
транспортних засобів та устаткування	22,2	102,8	131,6	202,6	265,3	40,1	74,9	80,2	92,9	102,0	7,1

* Джерело: розраховано за даними: статист. зб. «Промисловість України у 2001-2007 роках» / Держкомстат України. – К., 2007. – С. 20, 38, 50; Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) за видами економічної діяльності у 2008 р. : Форма № 14.3а Держкомстату України за підприємствами (1+2); Чисельність

найманих працівників підприємств за видами економічної діяльності у 2008 р. : Статист. табл. № 8 Держкомстату України за підприємствами (1+2).
 Без найманих працівників статистично малих підприємств та зайнятих у громадян-підприємців.

Однак зазначене явище певною мірою обумовлюється ще й суттєво нижчим зростанням цін у галузі поряд із рівнем цін у промисловості та економіці (у промисловості в 2001-2008 рр. індекс зростання цін виробників становив 3,0 рази, споживчих цін та цін реалізації продукції сільгоспідприємствами – 2,0, цін інвестицій в основний капітал – 2,9, будівельно-монтажних робіт – 3,9 рази, у той час як у машинобудуванні індекс цін виробників дорівнював близько 1,8 рази) [6, с. 74-75].

Така ситуація пояснюється практикою демпінгу з боку виробників через побоювання власників щодо конкурентоспроможності вітчизняної продукції поряд з іноземними аналогами, низьку купівельну спроможність населення, а також бюрократичні причини (виникають переважно на державних підприємствах через необхідність узгодження цінової політики з вищими відомствами).

Суттєвою залишається частка штатних працівників, які працювали в режимі неповної зайнятості, хоча масштаб цього явища дещо зменшився: у машинобудуванні у 2004-2008 рр. частка працівників, що перебували в адміністративних відпустках, була значно більшою, ніж загалом у промисловості (табл. 6.9).

Таблиця 6.9

**Середньорічна кількість штатних працівників,
 які перебували в умовах вимушеної незайнятості
 (від середньооблікової кількості штатних працівників), %***

Галузь	Перебували в адміністративних відпустках						Працювали в режимі неповного робочого дня (тижня)					
	2004	2005	2006	2007	2008	Зміна у 2001-2008 рр., п. п.	2004	2005	2006	2007	2008	Зміна у 2001-2007 рр., п. п.
Промисловість, усього	4,4	4,2	2,8	2,7	2,9	1,5	13,1	12,1	9,8	8,4	18,7	5,6
Машинобудування, усього	7,7	7,9	6,1	5,5	6,7	-1,0	23,7	24,8	22,2	20,2	37,9	14,2
У т. ч. виробництво:												
машин та устаткування	9,2	9,9	7,5	7,3	6,1	-3,1	17,8	16,9	15,7	15,7	29,4	11,6
електричного, електронного та оптичного устаткування	7,1	5,6	6,8	7,2	7,0	-0,1	33,5	26,8	23,3	22,7	36,0	2,5
транспортних засобів та устаткування	6,0	6,6	3,7	1,8	7,2	1,2	25,2	34,6	30,7	24,6	51,8	26,6

* Джерело: «Промисловість України у 2001-2007 роках»: статист. зб. / Держкомстат України. – К., 2007. – С. 54; Праця України 2008: статист. зб. / Держкомстат України: № 09/4-11/162 від 22.07.2009 р. – С.105.
 Без найманих працівників статистично малих підприємств та зайнятих у громадян-підприємців.

Найбільш стійким це явище було у виробництві машин та устаткування, електричного, електронного, оптичного устаткування, масштабним – у виробництві транспортних засобів та устаткування. У режимі неповного робочого дня/тижня на машинобудівних підприємствах працювала значно більша частка зайнятих, ніж у промисловості, найбільше в підгалузевому розрізі – у виробництві електричного, електронного, оптичного устаткування і транспортних засобів, устаткування – від однієї чверті до одної третини штатних працівників.

Коефіцієнт використання робочого часу в 2003-2008 рр. у машинобудуванні стабілізувався на рівні 0,8-0,81 [6, с. 391; 8, с. 52]. Зазначене явище пояснюється незавершеністю інституційних перетворень на підприємствах цих підгалузей та бажанням власників мати резерв кваліфікованих працівників на випадок раптового покращення кон'юнктури.

Наслідком структурних проблем галузі стало загострення кадрового питання, оскільки середній вік працівників на багатьох машинобудівних підприємствах перевищує 55 років. Щодо низки нових професій зі створення і застосування комп'ютеризованих виробництв, упровадження високих технологій проблематичною вбачається можливість заповнення цих вакансій, тому що молодь не цікавиться ними через їх малопрестижність та низьку оплату. Заробітна плата в галузі і підгалузях була меншою, ніж у цілому в промисловості з тенденцією до покращення співвідношень показників (табл. 6.10).

Таблиця 6.10

**Середньомісячна номінальна заробітна плата штатних працівників
машинобудування***

Галузь	Гривень					% від рівня у промисловості				
	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008
Промисловість, усього	406	967	1 212	1 554	2 017	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Машинобудування, усього	319	821	1 060	1 389	1 789	78,6	84,9	87,4	89,4	88,7
У т.ч. виробництво:										
машин та устаткування	332	832	1 068	1 380	1 791	81,8	86,0	88,1	88,8	88,8
електричного, електронного та оптичного устаткування	260	737	952	1 264	1 633	64,0	76,2	78,5	81,3	81,0
транспортних засобів та устаткування	352	864	1 129	1 492	1 901	86,7	89,3	93,2	96,0	94,2

* Джерело: розраховано заданими: Промисловість України у 2001–2007 роках: стат. зб. / Держкомстат України. 2008. – С. 55; Статистичний щорічник України за 2008 рік / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009 р. – С. 401.

Без найманих працівників статистично малих підприємств та зайнятих у громадян-підприємців.

При цьому значна частина персоналу (2007 р. у машинобудуванні – 23,0 %, виробництві машин та устаткування – 22,2, виробництві електричного та електронного устаткування – 18,1, виробництві транспортного устаткування – 27,5 %) працювала при незадовільному стані безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, на важких роботах із шкідливими та небезпечними умовами праці [3, с. 399].

Отже, позитивними тенденціями у сфері праці в машинобудуванні є: суттєве зростання продуктивності праці (більш ніж утричі), що є найкращим показником у промисловості України; стабілізація частки зайнятих у високотехнологічних підгалузях на рівні однієї чверті зайнятих у галузі; зайнятих у режимі неповної зайнятості можна розглядати як резерв у разі збільшення попиту та обсягів виробництва. Негативними тенденціями є відставання від загальнопромислового рівня заробітної плати; зменшення кількості працюючих на машинобудівних підприємствах та збільшення продуктивності праці, що не призвело до принципового покращення галузевої структури зайнятості, яка залишається значною мірою нераціональною, коефіцієнт використання робочого часу становить 0,8; загострення кадрової проблеми через старіння виробничого персоналу та небажання молоді опанувати машинобудівні професії.

Фактична вартість основних засобів машинобудування на кінець 2008 р. становила 101,6 млрд грн проти 50,6 млрд грн 2001 р. При цьому частка основних засобів, що припадала на галузь, у 2001-2003 рр., була занадто високою для відповідного показника обсягу продукції: 16,6-15,2 проти 10,3-12,2 %, що вказувало на необхідність подальшої реструктуризації.

Знос основних засобів машинобудування в 2001-2005 рр. перевищував середньо-промисловий рівень, 2007 р. – з ним зрівнявся, 2008 р. – знову зріс до 65,8 % (табл. 6.11).

Підгалузева структурна динаміка розподілу основних засобів відповідає структурним змінам у переважаючій підгалузевій виробничій спеціалізації: близько половини їх 2008 р. припадало на виробництво транспортних засобів, устаткування, 2001 р. – одна

чверть. Структура обсягу реалізованої продукції та основних засобів майже збігається з виробництвом машин, устаткуванням і транспортними засобами (див. табл. 6.5). Найбільша невідповідність цих структур спостерігалася у виробництві електричного, електронного, оптичного устаткування.

Таблиця 6.11

Основні засоби машинобудування*

Галузь	Первісна вартість, млрд грн					Структура вартості за підгалузями, %					Знос, %				
	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008
Промисловість, усього	304,5	448,6	510,1	644,8	760,2	100	100	100	100	100	52,0	58,2	58,6	59,3	58,0
Машинобудування, усього	50,6	58,5	62,3	89,7	101,6	16,6	13,0	12,2	13,9	13,4	57,1	62,0	58,6	59,3	65,8
Машинобудування, у т.ч. виробництво:	х	х	х	х	х	100	100	100	100	100	х	х	х	х	х
машин та устаткування	24,4	23,5	25,2	27,5	35,3	48,3	40,2	40,5	30,7	34,7	57,4	59,0	63,2	68,9	62,2
електричного, електронного та оптичного устаткування	12,7	14,4	14,3	15,0	19,3	25,0	24,7	23,0	16,7	19,0	55,1	61,6	61,7	60,0	56,0
транспортних засобів та устаткування	13,5	20,5	22,7	47,2	47,0	26,6	35,1	36,5	52,6	46,3	58,3	65,7	60,5	58,3	72,4

*Джерело: Промисловість України у 2001-2007 роках : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008 р. – С. 66, 70; Наявність основних засобів машинобудування України / Держкомстат України (табл. Група п/п 10, 11, 13, 14).

Реструктуризація основних засобів, яка відбулася в зазначений період, сприяла зростанню ефективності використання цього ресурсу виробництва, про що свідчить позитивна динаміка показника фондівдачі (табл. 6.12).

Таблиця 6.12

Фондовіддача в машинобудуванні*

Галузь	Реалізовано продукції на 1 грн основних засобів, грн**							% від середньопромислового рівня					
	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2004	2005	2006	2007	2008	
Промисловість, усього	1,4	2,3	2,5	2,6	2,7	2,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Машинобудування, усього	1,0	2,6	2,7	3,0	3,5	3,5	68,6	108,8	107,5	114,6	129,1	120,7	
У т.ч. виробництво:													
машин та устаткування	1,0	1,8	2,2	2,3	2,7	2,8	68,0	75,1	86,2	88,9	100,1	80,0	
електричного, електронного та оптичного устаткування	1,0	3,0	2,4	2,7	3,4	3,1	68,7	129,0	97,9	104,7	123,9	110,7	
транспортних засобів та устаткування	1,0	3,4	3,6	4,0	4,4	4,5	69,7	145,4	144,1	154,6	161,9	145,2	

*Джерело: розраховано за даними Промисловість України у 2001-2007 роках: стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – С. 20, 69; 2) наявність основних засобів машинобудування України / Держкомстат України (табл. Група п/п 10,11,13,14); 3) обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) за видами економічної діяльності в 2008 р. Форма № 14.3а Держкомстату України за підприємствами (1+2).

**За залишковою вартістю, на кінець року.

У цьому випадку висока фондівдача пояснюється як більш ефективним використанням основних засобів, так і тим, що зазначена підгалузь не капітало-, а скоріше інтелектомістка. У виробництві транспортних засобів, устаткування організаційна, інституційна і технологічна модернізація виробництва обумовила найбільш суттєве в галузі збільшення показника фондівдачі, який у 2003-2008 рр. перевищував середньопромисловий рівень в 1,2-1,5 рази.

За період 2001-2008 рр. відбувалося досить повільне оновлення основних засобів галузі: коефіцієнт оновлення (за рахунок введення в дію нових основних засобів) зріс

із 1,7 до 4,7 (що менше аналогічного показника в промисловості), у т. ч. більшою мірою у виробництві електричного, електронного та оптичного устаткування (з 1,9 до 7,7), машин та устаткування (з 1,7 до 4,9). У виробництві транспортних засобів, устаткування цей показник залишався на досить низькому рівні (1,6-3,3).

Певну загрозу для швидкої технічної і технологічної модернізації основних засобів машинобудування становить та обставина, що надходження основного капіталу здійснювалося за рахунок введення в дію нових основних засобів лише на 38,1-58,3%. Решту склали основні засоби, що надійшли як внески інвесторів, у т. ч. іноземних, до статутних фондів підприємств у вигляді вже наявного рухомого і нерухомого майна, внаслідок безкоштовної передачі та з інших джерел. У 2001-2007 рр. ліквідація застарілих основних засобів машинобудування відбувалася недостатньо інтенсивно: загалом у галузі коефіцієнт ліквідації коливався в діапазоні 0,7-1,2. Дещо кращим з тенденцією до погіршення він був у виробництві електричного, електронного, оптичного устаткування, гіршим – у виробництві транспортних засобів, устаткування. У 2008 р. ці показники суттєво зросли (табл. 6.13).

Таблиця 6.13

Рух основних засобів підприємств машинобудування, %*

Галузь	Коефіцієнт оновлення						Коефіцієнт ліквідації					
	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2004	2005	2006	2007	2008
Промисловість, усього	3,5	5,6	5,0	5,5	6,0	7,1	1,1	0,8	1,7	0,7	0,8	3,4
Машинобудування, усього	1,7	4,3	3,1	3,3	3,7	4,7	1,1	1,1	0,9	1,2	0,7	3,5
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	1,7	3,3	2,9	3,4	4,3	4,9	1,0	1,2	1,1	1,4	1,0	4,5
електричного, електронного та оптичного устаткування	1,9	6,8	3,7	4,7	5,9	7,7	1,5	1,3	1,2	1,2	0,9	5,4
транспортних засобів та устаткування	1,6	3,8	2,8	2,5	2,6	3,3	0,8	0,05	0,5	1,1	0,4	2,0

Продовження табл. 6.13

Галузь	Частка введення в дію нових основних засобів у складі загального надходження ОЗ						
	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Промисловість, усього	48,3	55,5	60,7	63,2	58,5	62,7	57,6
Машинобудування, усього	38,1	47,3	56,6	52,2	45,6	50,3	58,3
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	39,5	52,1	58,7	56,8	58,2	52,6	62,5
електричного, електронного та оптичного устаткування	48,8	47,9	68,5	52,1	54,9	58,8	62,5
транспортних засобів та устаткування	28,6	41,5	42,5	47,8	31,9	43,8	51,2

* Джерело: розраховано за даними статистичних бюлетенів Держкомстату України «Основні засоби України» за відповідні роки.

Стимування виведення з експлуатації застарілих основних засобів (виробничих і невиробничих у 2001-2007 рр. утворювало їх надлишковість, що дозволяло екстенсивно розвивати виробництво в разі позитивних коливань кон'юнктури або отримувати доходи шляхом здавання в оренду приміщень і територій. Однак перебування на балансах підприємств занедбаних або застарілих основних засобів знижує ціну майнових комплексів у процесі приватизації, що, з одного боку, дає змогу топ-менеджменту підприємств або іншим нестратегічним інвесторам дешевше придбати підприємство, а з іншого – в постприватизаційний період стає додатковим потенціалом надходження доходів, у т. ч. і внаслідок перепрофілювання.

До позитивних тенденцій слід віднести: структурні зміни в напрямі збільшення відповідності галузевої і підгалузевої структури основних засобів структурі виробництва; стабілізацію показників зносу основних засобів; зростання коефіцієнта оновлення основних засобів; покращення галузевих показників фондовіддачі порівняно із загальнопромисловим.

Негативними тенденціями є надходження основних засобів за рахунок введення в дію нових основних засобів лише на 38,1-50,3 %, що стримувало їх швидку технічну модернізацію; а також занадто низький коефіцієнт ліквідації для потреб технічної модернізації (1,1-0,7 % – 2001-2007 рр., і лише 2008 р. – 3,4 %).

Особливістю машинобудування є його значна трудо- і капіталомісткість, складність виробничих процесів, значна тривалість виготовлення продукції і, як наслідок, тривалий інвестиційний цикл. Тому для галузі характерна висока питома вага оборотних коштів, авансованих у незавершене виробництво. На фінансові показники машинобудування у 2001-2007 рр. негативно впливали випереджаючі темпи зростання вартості ресурсів. Негативним явищем залишалася істотна дебіторська заборгованість держави по розрахунках бюджету з підприємствами галузі (повернення ПДВ тощо): на 1 січня 2008 р. дебіторська заборгованість машинобудівних підприємств становила 16,1 % від показника промисловості (34,05 із 211,8 млрд грн), кредиторська – 16,7 % (38,0 із 227,5 млрд грн), що суттєво обмежувало джерела формування обігового капіталу [83, с. 95].

Усіма цими чинниками значною мірою пояснюється нестабільність фінансових результатів (сальдо) від звичайної діяльності до оподаткування машинобудування. Але безперечно позитивним є збільшення розміру фінансового результату (сальдо) від звичайної діяльності як у цілому по галузі, так і підгалузях, у роки економічного підйому. Суттєве погіршення показника спричинене наслідками світової економічної кризи (табл. 6.14). Частка галузі в чистому прибутку промисловості була досить суттєвою навіть за станом на початку фінансово-економічної кризи. Чистий прибуток галузі в 2004-2007 рр. формувався переважно за рахунок виробництва транспортних засобів, устаткування, збиток – від виробництва машин, устаткування. Через погіршення внутрішньої та зовнішньої кон'юнктури 2008 р. у цій підгалузі утворено лише 1/5 частину позитивного фінансового результату галузі та більше половини її збитків.

Якщо в 2004-2007 рр. рівень рентабельності промисловості поступово зростав, то в машинобудуванні він був нестабільним, найбільшим – 2007 р. у виробництві електричного, електронного, оптичного устаткування. Показник рентабельності залишався досить прийнятним і 2008 р. Низький рівень рентабельності в середньому по галузі порівняно з вартістю кредитних ресурсів (18-20 % річних) лише обмежено давав змогу користуватися кредитними ресурсами окремим підприємствам. Це певною мірою обумовлює невеликі обсяги інвестування та обмеженість оборотних коштів.

Таблиця 6.14

Фінансові результати підприємств машинобудування*

Галузь	Сальдо від звичайної діяльності до оподаткування, млрд грн					Рентабельність, %					Прибуткові підприємства, % від загальної кількості підприємств				
	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008	2001	2005	2006	2007	2008
Промисловість	8,5	28,3	34,7	43,7	20,2	3,7	5,5	5,8	5,8	5,0	58,9	63,5	65,3	66,6	60,9
Машинобудування	1,4	2,2	1,9	5,1	0,7	4,0	3,4	2,6	4,3	3,1	64,1	66,7	66,7	69,2	63,9
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	0,7	0,7	0,7	1,4	0,9	4,3	2,9	2,6	3,7	2,8	61,5	65,4	64,2	67,9	62,9
електричного, електронного та оптичного устаткування	0,3	0,7	0,6	1,3	0,2	3,4	4,6	3,7	5,4	5,8	67,7	69,3	69,8	71,4	66,1
транспортних засобів та устаткування	0,4	0,9	0,6	2,3	-0,4	4,0	3,2	2,1	4,1	1,7	60,7	62,5	64,6	65,4	59,1

Галузь	Чистий прибуток, млрд грн				Чистий збиток, млрд грн				Структура, %							
									чистого прибутку				чистого збитку			
	2001	2006	2007	2008	2001	2006	2007	2008	2001	2006	2007	2008	2001	2006	2007	2008
Промисловість	6,5	22,6	29,3	24,2	10,5	11,2	13,3	33,5	100	100	100	100	100	100	100	100
У т.ч. машинобудування	1,0	0,8	3,5	4,3	1,1	2,0	2,0	3,9	15,4	3,5	11,9	17,8	10,5	17,9	15,0	11,6
Машинобудування	x	x	x	x	x	x	x	x	100	100	100	100	100	100	100	100
у т.ч. виробництво: машин та устаткування	0,5	0,3	0,9	1,8	0,5	0,7	0,9	1,1	50,0	37,5	25,7	41,9	45,5	35,0	45,0	28,2
електричного, електронного та оптичного устаткування	0,2	0,3	0,9	1,6	0,3	0,5	0,4	0,6	20,0	37,5	25,7	37,2	27,3	25,0	20,0	15,4
транспортних засобів та устаткування	0,3	0,2	1,7	0,9	0,2	0,7	0,7	2,1	30,0	25,0	48,6	20,9	18,2	35,0	35,0	53,8

* Джерело: Промисловість України у 2001-2007 роках : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – С. 86-88, 93; Статистичний щорічник України за 2008 рік / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – С. 217; Офіційний сайт Держкомстату України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Для перспектив розвитку позитивною є висока питома вага підприємств галузі, що отримувала прибутки (на 5,2-2,6 процентних пунктах), особливо у високотехнологічному виробництві електричного, електронного, оптичного устаткування.

Позитивними тенденціями покращення слід уважати фінансових результатів, особливо у високотехнологічній підгалузі «Виробництво електричного та електронного устаткування»; збільшення частки підприємств, що отримували прибутки в галузі і підгалузях на рівні, який перевищував відповідний показник у промисловості, особливо у високотехнологічних підгалузях.

До негативних тенденцій відноситься низький рівень рентабельності загалом у галузі, що унеможливило реалізацію інвестиційних проектів за рахунок кредитів; слабка розрахункова дисципліна суб'єктів господарської діяльності, яка спричинила суттєве перевищення кредиторської заборгованості підприємств машинобудування над дебіторською та дебіторську заборгованість держави по розрахунках бюджету з підприємствами галузі (з повернення ПДВ тощо).

У 2007 р. 3 886 машинобудівних підприємств, або 35,1 % від їх загальної кількості, здійснили капітальні інвестиції в обсязі 7,3 млрд грн. У їх складі переважали витрати на матеріальні активи (загалом – 93,5 %, у виробництві машин і устаткування, електричного, електронного, оптичного устаткування – 98,3 %), меншою мірою – витрати на нематеріальні активи (у цілому – 6,5 %, у т.ч. найбільше у виробництві транспортних засобів, устаткування – 13,2 %). У складі матеріальних витрат майже 2/3 припадало на придбання нових основних засобів та інших необоротних активів, близько однієї третини – на будівництво і незначна решта – на придбання раніше існуючих основних засобів та інших необоротних матеріальних активів [80, с. 156].

Інвестиції в основний капітал машинобудування 2007 р. становили 72,6 % від обсягу капітальних інвестицій. У 2008 р. ІвОК були здійснені в обсязі 6,2 млрд грн і дорівнювали 6,9-8,3 % капіталовкладень промисловості. Вони зросли в 3,4 рази порівняно з 2001 р., що більше ніж загалом у промисловості (табл. 6.15).

У підгалузевому розрізі зміна їх структури і динаміка відображали реальні зміни спеціалізації (8-річний період достатній для нівелювання часового лагу капіталовкладень): у їх складі найбільш суттєво зросла частка ІвОК та обсягу виробництва транспортних

засобів, устаткування, зменшилася – частки ІвОК та обсягу виробництва машин та устаткування й стабілізувалися – електричного, електронного, оптичного устаткування при істотному зростанні абсолютного обсягу.

Таблиця 6.15

Інвестиції в основний капітал машинобудування

Галузь	Усього інвестицій, у факт. цінах, млрд грн						Структура по підгалузях, %						2001 до 2008 рр.	
	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2004	2005	2006	2007	2008	структури, п.п.	обсягу, разів
Промисловість, усього	13,6	28,2	35,0	44,8	64,3	76,6	100	100	100	100	100	100	х	3,4
Машинобудування	х	х	х	х	х	х	6,9	8,0	6,4	8,2	8,3	8,1	1,2	3,1
Машинобудування,:	0,9	2,3	2,2	3,6	5,3	6,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	х	х
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	0,4	0,8	0,8	1,3	1,7	1,8	42,0	36,6	36,9	34,9	32,1	29,0	-13,0	2,5
електричного, електронного та оптичного устаткування	0,3	0,7	0,7	1,0	1,3	1,9	30,7	29,1	30,9	28,2	24,3	30,6	-0,1	4,4
транспортних засобів та устаткування	0,2	0,8	0,7	1,3	2,3	2,5	27,2	34,3	32,2	36,9	43,7	40,3	6,0	3,8

Продовження табл. 6.15

Галузь	Нарахована на основні засоби амортизація (знос), млрд грн						Частка амортизаційного джерела у фінансуванні інвестицій в основний капітал, %					
	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2004	2005	2006	2007	2008
Промисловість, усього	11,0	14,5	17,1	19,8	26,7	31,0	80,9	51,4	48,9	44,2	41,5	40,5
Машинобудування,	1,6	1,7	1,9	2,2	2,7	3,2	177,8	73,9	86,4	61,1	50,9	51,6
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1	200,0	100,0	100,0	69,2	64,7	61,1
електричного, електронного та оптичного устаткування	0,4	0,5	0,5	0,5	0,7	0,8	133,3	71,4	71,4	50,0	53,8	42,1
транспортних засобів та устаткування	0,4	0,5	0,5	0,8	0,9	1,3	200,0	62,5	71,4	61,5	39,1	52,0

*Джерело: розраховано за даними: Промисловість України у 2001-2007 роках : стат. зб. / Держкомстат України – К., 2008. – С. 58-60; Статистичні збірники Держкомстату України «Основні засоби України» за відповідні роки; Статистичний щорічник України за 2008 рік / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – С. 113, 213.

Аналіз співвідношення обсягу ІвОК та нарахованих амортизаційних відрахувань демонструє суттєве зменшення ролі цього інвестиційного ресурсу як у цілому в галузі, так і підгалузях. Якщо 2001 р. акумульовані амортизаційні накопичення галузі недовикористовувалися – становили 177,8 % від обсягу ІвОК, зокрема у виробництві машин, устаткування та електричного, електронного, оптичного устаткування – перевищували обсяг ІвОК удвічі, у виробництві транспортних засобів, устаткування – на одну третину, то 2007 р. з амортизаційних джерел у галузі фінансувалося лише 51,6 % ІвОК, найбільше – у виробництві машин і устаткування – 61,1 %, найменше – у виробництві транспортних засобів, устаткування 42,1 % (див. табл. 6.13). Це свідчить про зростання ролі ринкових джерел фінансування ІвОК (залучення коштів для розвитку через продаж цінних паперів, прихід інвесторів на підприємства, залучення кредитних ресурсів), що стало можливим через позитивні перспективи розвитку

галузі, сприятливу внутрішню і зовнішню кон'юнктуру та глибокі трансформаційні процеси, які дали змогу збільшити виробничу, технологічну та комерційну ефективність.

У разі інтенсивного здійснення стратегічного довгострокового розвитку здебільшого частка в обсязі капіталовкладень істотно перевищує відповідну частку в обсязі реалізованої продукції, що свідчить про системне інвестиційне забезпечення нарощування випуску продукції. Зазначене позначається на динаміці капіталовіддачі (обсягу реалізованої продукції в розрахунку на 1 грн інвестицій в основний капітал). У машинобудуванні цей показник у 2001-2008 рр. був значно більший (в 1,5-1,7 рази) порівняно із загальнопромисловим, що характерно для галузей з високим ступенем валової доданої вартості (табл. 6.16).

Таблиця 6.16

Віддача інвестицій в основний капітал машинобудування*

Галузь	Обсяг реалізованої продукції на 1 грн інвестицій в основний капітал, грн						% від середньпромислового рівня, разів					
	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2004	2005	2006	2007	2008
Промисловість, усього	15,4	14,2	13,4	12,3	11,1	12,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Машинобудування, усього	22,9	23,6	26,5	18,8	18,4	19,6	1,5	1,7	2,0	1,5	1,7	1,6
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	25,8	20,5	25,0	17,6	17,6	20,7	1,7	1,4	1,9	1,4	1,6	1,7
електричного, електронного та оптичного устаткування	19,4	24,8	19,4	15,0	16,4	13,5	1,3	1,7	1,4	1,2	1,5	1,1
транспортних засобів та устаткування	22,3	25,8	35,1	22,8	20,2	23,6	1,4	1,8	2,6	1,9	1,8	2,0

* Джерело: розраховано за даними: Промисловість України у 2001-2007 роках: стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – С. 20, 58; Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) за видами економічної діяльності у 2008 р.. Форма № 14.3а Держкомстату України по підприємствах (1+2).

Це також пояснюється високою насиченістю основними засобами, досягнутою в попередні роки, інституційними та організаційними перетвореннями на підприємствах галузі, які збільшили ефективність використання ресурсів виробництва – робочої сили, основного капіталу.

Показник амортизації в структурі операційних витрат реалізованої продукції можна розглядати як інвестиційну складову, яка забезпечує просте відтворення. У машинобудуванні у 2004-2008 рр. він був нестабільний: 2004-2006 рр. зростав, 2007-2008 рр. – зменшився (табл. 6.17).

Таблиця 6.17

Структура операційних витрат з реалізованої продукції (робіт, послуг), %*

Галузь	Матеріальні витрати				Амортизація				Витрати на оплату праці на соціальні заходи			
	2004	2006	2007	2008	2004	2006	2007	2008	2004	2006	2007	2008
Промисловість	68,1	65,1	65,6	65,8	3,7	3,6	3,6	3,4	11,3	12,9	12,9	12,4
Машинобудування	71,0	69,1	71,5	70,7	2,9	3,5	2,8	2,4	15,5	17,6	17,6	16,3
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	61,2	61,2	63,6	62,6	3,8	3,6	3,0	2,9	21,5	23,7	22,9	23,1
електричного, електронного та оптичного устаткування	77,9	66,6	67,9	65,9	2,4	3,5	3,1	2,9	11,5	18,8	18,6	19,6
транспортних засобів та устаткування	73,3	76,0	78,5	77,6	2,5	2,9	2,6	1,9	13,9	12,7	11,5	10,8

* Джерело: розраховано за даними: Промисловість України у 2001-2007 роках : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – С. 31; Статистичний щорічник України за 2008 рік. / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – С. 114-115.

У структурі операційних витрат на амортизацію припадала менш ніж у цілому по галузі частка у виробництві транспортних засобів, устаткування, що свідчить про відсутність довгострокової стратегії інвестування оновлення, модернізації та нарощування основного капіталу галузі, який підгалузь на фоні випереджаючого зростання могла б забезпечити шляхом збільшення амортизаційних відрахувань у складі ціни.

Звертає на себе увагу більш суттєва частка в структурі операційних витрат із реалізації продукції (робіт, послуг), матеріальних та соціальних витрат (на заробітну плату і соціальні заходи), ніж у промисловості. У розрізі підгалузей рівень соціальних витрат є найбільшим у виробництві машин, устаткування (23,1 %) та електричного, електронного, оптичного устаткування (19,6 %), хоча в останньому випадку це є виправданим через високотехнологічний характер праці в підгалузі. Однак за схемою формування собівартості, обумовленої наявною системою соціального забезпечення, інвестиційна складова суттєво звужена для забезпечення потреб прискореної модернізації галузі.

Позитивом є зменшення частки матеріальних витрат у структурі операційних витрат з виробництва електричного, електронного, оптичного устаткування, а також випереджаюче інтенсивне інвестування високотехнологічної підгалузі «Виробництво електричного та електронного устаткування», яке проявляється в суттєвому (більш ніж у промисловості) збільшенні абсолютного обсягу інвестицій в основний капітал загалом у галузі.

До негативних тенденцій слід віднести і низьку питому вагу капіталовкладень у машинобудування в складі промисловості, що є свідченням певного недоінвестування виробничих процесів, забезпечених наявним обсягом і складом основних засобів; замалу для забезпечення необхідного рівня оновлення і нарощування основного капіталу галузі інвестиційну складову вартості продукції (частка амортизації у складі операційних витрат), занадто високу частку матеріальних витрат.

Активний розвиток будь-якої галузі, а особливо такої технологічно системоутворюючої, як машинобудування, значною мірою залежить від сприйнятливості її підприємств до нововведень. Наслідком здійснення інноваційної діяльності є суттєвий вплив на результати функціонування підприємств у напрямі розширення асортименту продукції, збереження і розширення традиційних ринків збуту та опанування нових в Україні та за її межами, забезпечення відповідності сучасним вітчизняним і міжнародним правилам і стандартам виробництва, підвищення гнучкості виробництва і поліпшення умов праці, збільшення виробничих потужностей та ефективності використання вже наявних, зменшення забруднення навколишнього середовища, скорочення енергетичних витрат, заміни знятої з виробництва застарілої продукції, скорочення матеріальних витрат.

Рівень інноваційної активності машинобудівних підприємств порівняно із загальнопромисловим був значно вищим. Особлива інноваційна активність спостерігалася у виробництві електричного та електронного устаткування. Також більш активно машинобудівні підприємства впроваджували інновації: займалися розробкою та впровадженням технологічно нових і значно технологічно вдосконалених продуктів і процесів (табл. 6.18).

Таблиця 6.18

**Стан інноваційної діяльності на підприємствах машинобудування,
% від загальної кількості підприємств ***

Галузь	Питома вага підприємств, що:											
	займалися інноваційною діяльністю				впроваджували інновації				у т. ч. здійснювали механізацію та автоматизацію виробництва			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Промисловість	11,9	11,2	14,2	13,0	8,2	10,0	11,5	10,8	3,3	5,8	8,7	6,3
Машинобудування, у т.ч. виробництво:	22,0	20,2	23,3	22,0	17,1	19,0	20,4	19,7	5,8	8,0	12,4	20,2

Продовження таблиці 6.18

машин та устаткування	18,1	16,7	20,0	18,1	14,1	15,8	17,6	16,3	3,7	6,2	10,9	18,9
електричного, електронного та оптичного устаткування	26,2	24,7	27,6	26,2	20,6	22,9	23,7	25,3	7,5	9,2	13,7	17,2
транспортних засобів та устаткування	26,7	22,7	25,0	26,7	20,7	22,1	22,9	20,6	9,8	11,4	14,6	29,7

Продовження таблиці 6.18

Галузь	впроваджували нові технологічні процеси				з них маловідходних, ресурсозберігаючих, безвідходних				освоювали виробництво інноваційних видів продукції			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008**	2005	2006	2007	2008
Промисловість	4,1	2,7	5,0	5,4	38,2	37,0	44,7	4,8	6,4	4,7	5,5	6,2
Машинобудування	8,7	5,7	8,9	9,8	33,7	30,3	40,1	8,9	15,0	11,3	12,3	14,1
у т.ч. виробництво: машин та устаткування	6,6	4,0	7,5	8,6	27,0	37,2	49,4	7,4	12,3	9,1	10,6	11,3
електричного, електронного та оптичного устаткування	9,7	7,1	9,4	11,1	54,4	67,5	59,9	10,4	18,7	13,9	14,7	17,7
транспортних засобів та устаткування	13,6	8,0	12,5	11,5	31,6	20,3	23,6	10,8	16,9	13,7	12,9	16,2

* Джерело: Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2008 р.: стат. зб. / Держкомстат України. 2009. – С. 247–250, 255, 258–260; Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2005 р.: стат. зб. / Держкомстат України. – К.: ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України», 2006. – С. 192–194, 229–230, 233.

** з 2008 р. – нові або вдосконалені методи обробки чи виробництва продукції.

Позитивним явищем є збільшення в 2005–2008 рр. питомої ваги машинобудівних підприємств, що здійснювали механізацію та автоматизацію виробництва, впроваджували нові технологічні процеси (у т. ч. у виробництві електричного та електронного устаткування в їх складі більше половини склали маловідходні, ресурсозберігаючі, безвідходні), освоювали виробництво інноваційних видів продукції.

Обсяг фінансування наукових і науково-технічних робіт (фундаментальні та прикладні дослідження, науково-технічні розробки і послуги) в машинобудуванні 2008 р. дорівнював 2,3 млрд грн Проти рівня 2004 р. цей показник зріс на 21,4 % (у порівняних цінах), або менш інтенсивно, ніж у промисловості, де обсяг фінансування за цей період збільшився майже на одну третину. При цьому галузь у дійсності є наукоємною. Свідченням цього є те, що на НДДКР у машинобудуванні витрачалося 73,0–68,6 % коштів на наукові та науково-технічні роботи промисловості. В структурі НДДКР домінували (70–90 %) витрати на науково-технічні розробки, а за підгалуззями – високотехнологічне виробництво електричного, електронного устаткування (табл. 6.19).

Таблиця 6.19

Фінансування наукових та науково-технічних робіт та інноваційної діяльності в машинобудуванні*

Галузь	Обсяг фінансування, млрд грн								Структура фінансування, %							
	наукових, науково-технічних робіт				інноваційної діяльності				наукових, науково-технічних робіт				інноваційної діяльності			
	2004	2006	2007	2008	2004	2006	2007	2008	2004	2006	2007	2008	2004	2006	2007	2008
Промисловість	2,0	2,5	2,5	3,4	4,5	6,2	10,8	12,0	100	100	100	100	100	100	100	100
Машинобудування	1,4	1,7	1,8	2,3	1,4	2,1	2,6	3,0	73,0	68,6	69,9	68,6	30,2	34,7	23,8	25,0
машинобудування,	x	x	x	x	x	x	x	x	100	100	100	100	100	100	100	100
У т.ч. виробництво: машин та устаткування	0,4	0,4	0,5	0,6	0,5	0,8	0,9	1,0	27,0	26,4	26,0	24,3	39,5	36,6	33,1	32,8

електричного, електронного та оптичного устаткування	0,6	0,6	0,7	0,9	0,2	0,7	1,0	1,2	41,6	36,5	41,2	38,0	16,7	32,3	38,8	39,6
транспортних засобів та устаткування	0,4	0,6	0,6	0,9	0,6	0,7	0,7	0,8	31,4	37,1	32,8	37,7	43,8	31,1	28,1	27,6

* Джерело: наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2008 р.: стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2009. – С. 110–112, 235–240; Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2005 р.: стат. зб. / Держкомстат України. – К. : ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України», 2006. – С. 114-115, 216-219.

Структура джерел фінансування НДДКР підприємств машинобудування достатньо диверсифікована. Найбільш вагомими були кошти замовників підприємств та організацій України, хоча їх частка зменшилася в 2001-2007 рр. з 44,8 до 35,2 % обсягу фінансування. З цього джерела більше половини обсягу фінансування НДДКР здійснювалося у виробництві електричного та електронного устаткування, дещо менше – в транспортне устаткування.

Про достатньо високу ринкову конкурентоспроможність розробок вітчизняних учених на міжнародному рівні свідчить те, що іноземні держави фінансували 35,5-29,0 % здійснених в Україні НДДКР у машинобудуванні, у т.ч. найбільше – у виробництві транспортного устаткування (понад 50 %).

Позитивом є суттєвий ступінь фінансової підтримки державою НДДКР у машинобудуванні, що підтверджує висока питома вага фінансування з держбюджету – від 8,4 до 18,7 %, а також те, що держава найбільш інтенсивно підтримувала науково-технічні роботи у високотехнологічних підгалузях – з виробництва електричного та електронного устаткування та в високотехнологічних підгалузях виробництва транспортного устаткування (авіабудування). Іншим істотним джерелом фінансування НДДКР залишалися власні кошти підприємств – 9,0-10,6 %, у т.ч. найбільше у виробництві машин та устаткування – 14,5-79,6 %. З місцевих бюджетів, позабюджетних фондів та інших джерел НДДКР у промисловості та машинобудуванні фінансувалися в незначному масштабі. Обсяг фінансування інноваційної діяльності щорічно зростав і 2008 р. досяг 3,0 млрд грн. Негативом є зменшення частки машинобудування в складі інноваційних витрат промисловості з майже однієї третини до однієї чверті. У складі фінансування інноваційної діяльності в 2,4 рази зросла частка виробництва електричного та електронного устаткування (див. табл. 6.19).

Превалюючим джерелом фінансування інноваційної діяльності в машинобудуванні залишаються обмежені для більшості підприємств власні кошти, що свідчить про розуміння підприємцями важливості інновацій для збільшення конкурентоспроможності бізнесу (табл. 6.20). Проте залишалася незначна диверсифікація джерел фінансування цієї діяльності: роль держави була незначною. Другим найбільш істотним джерелом є досить дорогі інвестиційні ресурси – кредити. Їх частка у фінансуванні інноваційної діяльності скорочувалася, а 2008 р. знову зросла. У виробництві електричного, електронного, оптичного устаткування у 2004-2007 рр. вона збільшилася (з 11,1 до 36,6 %), 2008 р. – суттєво скоротилася (до 8,4 %). У виробництві транспортних засобів і устаткування спостерігалися протилежні тенденції. Зовсім невеликою була частка фінансування за рахунок коштів зарубіжних інвесторів, місцевих бюджетів і позабюджетних фондів, що свідчить про низьку результативність інститутів підтримки інноваційної діяльності на загальнодержавному і регіональному рівнях.

Через наукоємний характер машинобудування у складі інноваційних витрат більш значне місце порівняно з промисловістю в цілому займають витрати на дослідження й розробки, які є ключовим фактором технологічного розвитку, хоча їх частка скоротилася (табл. 6.21). Меншу порівняно з промисловістю частку займають витрати на придбання машин, обладнання, установок, інших основних засобів, крім виробництва машин, устаткування.

Структура фінансування інноваційної діяльності машинобудування за джерелами, %*

	Власні кошти					Держбюджет					Місцеві бюджети					Вітчизняні		
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006
всього	77,2	87,7	84,6	73,7	60,6	1,4	0,5	1,9	1,3	2,8	–	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2	1,4	0,4
в тому числі:	79,5	89,6	87,8	77,8	76,7	2,3	1,0	1,4	3,0	4,0	–	–	–	0,1	0,2	0,4	4,0	1,2
в тому числі:	92,9	96,6	98,1	90,6	93,5	0,8	0,1	0,2	0,8	0,8	–	–	–	0,0	0,0	0,1	–	0,4
електроніка	83,7	86,9	82,2	86,9	87,6	2,2	0,6	1,8	5,8	3,6	0,2	0,1	0,1	0,2	0,0	2,0	0,6	0,2
в тому числі:	65,7	83,4	81,5	50,1	41,0	3,8	2,6	2,2	1,8	8,5	–	–	–	–	0,7	–	12,7	3,1

Продовження

	Зарубіжні інвестори					Кредити					Інші		
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006
всього	2,5	2,7	2,9	3,0	1,0	17,8	7,1	8,5	18,5	33,7	0,8	0,3	1,5
в тому числі:	1,9	0,9	0,5	1,2	2,0	15,1	4,2	5,4	4,9	10,8	0,8	0,2	3,7
в тому числі:	3,8	1,6	0,2	0,1	1,7	1,7	1,6	1,0	8,2	3,5	0,6	0,1	0,1
електроніка	0,7	0,1	0,4	2,9	0,1	11,1	11,2	15,2	36,6	8,4	0,1	0,3	0,1
в тому числі:	0,5	1,0	1,0	–	5,2	28,8	0,3	0,3	2,6	23,0	1,2	–	11,8

Складено за даними: Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2008 р. : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2009 – С. 235–240; Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2005 р. : стат. зб. / Держкомстат України. – К. : ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України», 2006. – С. 216–226.

Таблиця 6.21

Структура витрат на інноваційну діяльність у машинобудуванні, %*

Галузь	Дослідження і розробки (з 2007 р. – внутрішні НДР)					Придбання нових технологій (з 2007 р. – зовнішні НДР)				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
Промисловість, у т.ч.	9,8	10,6	16,1	7,3	8,0	3,2	4,2	2,6	1,8	2,4
Машинобудування	27,0	29,4	36,1	20,2	13,6	2,2	0,7	1,3	3,7	4,5
У т.ч. виробництво:										
машин, устаткування	38,2	41,3	35,7	26,6	24,8	2,9	0,3	2,6	4,6	3,4
електричного, електронного та оптичного устаткування	36,2	33,5	25,4	20,7	9,7	5,5	1,1	0,2	0,5	0,6
транспортного устаткування	13,3	9,6	47,7	11,9	5,9	0,4	0,8	1,0	7,1	11,0

Продовження табл. 6.21

Галузь	Придбання машин, обладнання, установок, інших основних засобів (з 2007 р. – разом з програмним забезпеченням)					Інші				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
Промисловість, у т.ч.	59,9	54,8	56,6	68,8	63,9	2,7	6,6	3,3	19,1	22,2
Машинобудування	26,7	26,6	32,5	34,5	42,1	6,1	11,1	4,4	40,4	38,5
У т.ч. виробництво:										
машин, устаткування	38,3	39,3	45,9	54,1	61,6	1,4	1,4	0,9	12,7	6,3
електричного, електронного та оптичного устаткування	38,6	21,7	26,6	26,8	25,1	8,2	14,3	12,4	51,0	64,3
транспортного устаткування	11,8	15,3	23,0	22,1	43,4	9,5	20,2	0,1	58,6	39,8

* Джерело: розраховано за даними: Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2005 р. : стат. зб. / Держкомстат України. – К. : ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України», 2006. – С. 202–205, Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2008 р. : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2009. – С. 221–226.

Через технічну і технологічну складність галузі більш суттєвою в загальному обсязі витрат на технологічні інновації є питома вага їх упровадження у виробництво, а саме виробничого проектування, інших видів підготовки виробництва для випуску нових продуктів, упровадження нових методів їх виробництва.

Для вдосконалення виробничих процесів машинобудівні підприємства не досить активно здійснювали витрати на придбання готових нових технологій, віддаючи перевагу власним розробкам, та на маркетингові дослідження і рекламу нової продукції, крім виробництва транспортного устаткування. На недоліки статистики у визначенні витрат на інноваційну діяльність вказує те, що на інші витрати в окремих підгалузях і роках припадає суттєва частка витрат, природу яких важко аналізувати.

Унаслідок високої інтенсивності наукових і науково-технічних робіт та інноваційної діяльності машинобудівних підприємств спостерігалася значно більша, ніж у цілому в промисловості, частка інноваційної продукції в складі реалізованої, понад 50 % якої продавалося за межі України (табл. 6.22).

Крім витрат на інноваційні та науково-технічні заходи, на підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств машинобудування значною мірою сприяють витрати на інформатизацію. У 2007 р. вони становили 363,8 млн грн, або одну чверть від витрат на зазначені цілі, здійснені у промисловості [80, с. 165, 167].

Таким чином, як свідчить аналіз, у машинобудуванні залишається недостатньою частка інноваційної продукції в складі реалізованої промислової, незважаючи на її високий експортний потенціал, а також диверсифікація джерел фінансування науково-технічної та інноваційної діяльності, а в їх складі – частка ринкових джерел.

Таблиця 6.22

Реалізація інноваційної продукції машинобудування*

Галузь	Усього, млрд грн				З неї за межі України, млрд грн				Частка від загального обсягу реалізованої промислової продукції, %				Частка від загального обсягу реалізованої інноваційної продукції за межі України, %			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Промисловість	25,0	30,9	40,2	45,8	12,5	12,8	14,7	23,6	6,5	6,7	6,7	5,9	50,0	41,4	36,5	51,6
Машинобудування	9,2	8,8	13,4	17,8	6,3	3,4	5,6	8,2	18,2	16,9	15,6	16,8	68,4	38,4	42,0	45,9
у т.ч. виробництво: машин та устаткування	3,2	2,8	3,1	3,8	2,2	1,7	1,8	2,3	18,3	15,0	11,7	11,6	67,6	61,8	59,3	60,6
електричного, електронного та оптичного устаткування	1,6	1,7	3,2	3,2	0,6	0,8	2,1	1,8	17,0	18,3	19,6	15,7	39,7	44,5	63,9	55,1
транспортних засобів та устаткування	4,3	4,2	7,1	10,8	3,4	0,8	1,7	4,1	18,6	17,6	16,5	20,3	80,0	20,1	24,4	38,0

* Джерело: розраховано за даними: Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2008 р. : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2009. – С. 273–276, 282; Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2005 р.: стат. зб. / Держкомстат України. – К. : ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України». – К., 2006. – С. 246–249, 259.

Системні інституційні та організаційні зміни, які відбулися в економіці України та машинобудуванні зокрема, а також істотний потенціал зростання галузі зробили її достатньо привабливим об'єктом для вкладання іноземних інвестицій. Так, на початок 2008 р. обсяг прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у галузь становив 1,05 млрд дол США, тобто в абсолютному вимірі він зріс за 2001-2008 рр. у 3,5 рази. Проте у відносному вимірі за цей період відбулося скорочення частки машинобудування як в обсязі ПІІ у промисловість (на 1,8 п.п.), так і обсязі ПІІ в економіку (на 4,2 п.п.). З цього випливає, що в масштабах національної економіки машинобудування не відноситься до пріоритетів іноземних інвестицій (табл. 6.23).

Таблиця 6.23

Прямі іноземні інвестиції в машинобудування України*

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008 до 2001, ±
Усього, на початок року, млрд дол США	3,9	4,6	5,5	6,8	9,0	16,9	21,2	29,5	7,6**
У т.ч. у промисловість,	2,1	2,4	2,8	3,4	3,9	5,2	6,1	8,1	3,9**
з неї у машинобудування	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	1,0	1,0	3,5**
ПІІ в машинобудування, % від загального обсягу ПІІ в економіку	7,8	9,3	8,6	8,9	7,3	4,5	4,6	3,6	-4,2***
промисловість	14,7	17,3	16,8	17,9	17,0	14,7	15,8	12,9	-1,8***

* Джерело: Інвестиції зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.

**Зміна обсягу, разів.

***Зміна частки, процентних пунктів.

Однак у розрізі регіонів відзначається низка областей, де протягом значного періоду машинобудування було пріоритетом ПІІ. Лідером є Сумська область, де частка галузі в регіональному обсязі ПІІ протягом 2001-2006 рр. була стабільно високою (67,8-56,6 %). Зросла частка ПІІ в машинобудування Волинської (з 30,0 до

47,7 %), Закарпатської (з 10,0 до 23,7 %), Миколаївської (з 8,8 до 46,3 %), Тернопільської (з 11,0 до 23,6 %) областей; хоча і скоротилася, але залишалася досить значною у Запорізькій (з 48,9 до 27,3 %), суттєвою – у Хмельницькій (12,2–6,0 %), зросла у Черкаській (з 4,1 до 10,7 %) та Івано-Франківській – (4,0 до 7,3 %) областях¹⁶.

Отже, позитивними тенденціями є збільшення обсягів міжнародного співробітництва через створення спільних підприємств, купівлю підприємств іноземними інвесторами; застосування передових технологій у рамках ліцензійних договорів, а також те, що в багатьох регіонах протягом тривалого періоду машинобудування пріоритетом ПП, оскільки в галузь спрямовуються суттєві обсяги (від 25 до понад 50 %) ПП в регіональну економіку.

До негативних тенденцій відноситься те, що в масштабі країни машинобудування не є пріоритетом іноземного інвестування протягом 2001-2008 рр., частка якого в обсязі ПП в економіку країни зменшилася більш ніж удвічі; в ряді випадків ПП здійснюються у формі фінансових інвестицій і означають лише перехід прав власності від одного власника до іншого і не супроводжуються реальними інвестиціями в розвиток.

Згідно із законодавством, для активізації інвестиційного процесу за станом на 2007 р. в Україні діяло 11 спеціальних (вільних) економічних зон (СЕЗ) і 72 території пріоритетного розвитку (ТПР) із спеціальним режимом інвестиційної діяльності. На кінець 2007 р. у 10 СЕЗ (ВЕЗ) та на 54 ТПР реалізували інвестиційні проекти, якими передбачено надходження різних інвестицій (ІвОК, фінансових, у вигляді прав власності, у т.ч. інтелектуальної, тощо) в обсязі 4,9 млрд дол США¹⁷. З них на промисловість припадало 63,8 % усього обсягу інвестицій (3,1 млрд¹⁸), на машинобудування – 554,4 млн, або 17,8 % інвестицій у промисловість (на кінець 2006 р. – 38,1 %), чи 11,4 % усіх інвестицій (на кінець 2006 р. – 28,6 %), здійснених в особливому режимі. Тобто питома вага машинобудування в цих проектах зменшилася (табл. 6.24).

Інвестиції в машинобудування за підгалуззями розподілялися досить рівномірно із незначним переважанням виробництва машин, устаткування. В низці регіонів СЕЗ (ВЕЗ) і ТПР промислового і науково-технічного спрямування машинобудування відіграло досить суттєву роль. Тому можна вважати, що цей інструмент сприяння поліпшенню інвестиційного клімату дав змогу реалізувати важливі проекти розвитку регіональних економік. Так, у Закарпатській (СЕЗ «Закарпаття») та Харківській областях (ТПР м. Харків) у галузь спрямовано більше половини інвестицій, здійснених у регіони в спеціальному режимі інвестиційної діяльності, у Миколаївській (СЕЗ «Миколаїв») – весь обсяг інвестицій у СЕЗ (ВЕЗ) і ТПР у промисловість.

У територіальному розрізі лідером інвестицій у машинобудуванні була Закарпатська область (СЕЗ «Закарпаття» та кілька ТПР області), куди спрямовано 43,4 % усіх інвестицій СЕЗ і ТПР у машинобудування, у т.ч. 63,7 % усіх інвестицій у виробництво електричного, електронного, оптичного устаткування (один з найбільших у світі контрактних виробників електроніки фірма «Jabil Circuit» (США) за аутсорсинговим проектом в Ужгороді створює вертикально інтегроване виробництво електронних компонентів та пластикових частин для побутової електроніки (мобільних телефонів), уведені в дію друге за обсягом в Європі складальне виробництво електронних компонентів, забезпечене кваліфікованими місцевими кадрами, з Тайваню в Закарпаття

¹⁶ Статистичні дані обласних та міських (м. Києва та м. Севастополя) управлінь статистики.

¹⁷ Надходження інвестицій у спеціальні (вільні) економічні зони і території пріоритетного розвитку 2007 році за даними статистичного бюлетеня Держкомстату України за 2008 р.

¹⁸ У рамках інвестицій у СЕЗ (ВЕЗ) і ТПР інвестиції вносяться і вітчизняними (із держбюджету, у т.ч. безповоротні, з місцевих бюджетів, власні кошти підприємств, кошти населення, кредитів комерційних банків тощо), та іноземними інвесторами (у вигляді грошових внесків, у т.ч. кредитів, рухомого і нерухомого майна, реінвестицій), тому обсяги інвестицій наводяться і в доларах США, і в гривнях.

Надходження інвестицій у машинобудування в рамках СЕЗ (ВЕЗ) і ТПР у 2007 р. *

Область	Перебачено проєктами, млн дол США				Структура по регіонах, %				Структура по підгалузях, %						
	усього	у т.ч. промисловість	з неї машинобудування	У т. ч. виробництво машини та устаткування	усього	у т.ч. промисловість	з неї машинобудування	У т. ч. виробництво машини та устаткування	електричне, електронне та оптичне устаткування	транспортні засоби та устаткування	промисловість	машинобудування	У т. ч. виробництво машини та устаткування	електричне, електронне та оптичне устаткування	транспортні засоби та устаткування
Україна	4 878,9	3 113,4	554,4	228,6	168,8	157,1	100,0	100,0	100,0	100,0	63,8	17,8	41,2	30,4	28,3
АР Крим	277,0	155,4	16,4	16,4	—	—	5,7	5,0	3,0	7,2	—	—	—	—	100,0
Волинська	35,3	35,3	1,4	—	—	1,4	0,7	1,1	0,3	—	100,0	4,0	—	—	100,0
Донецька	2 962,1	1 631,5	152,1	112,8	28,9	10,4	60,7	52,4	27,4	49,3	55,1	9,3	74,2	19,0	6,8
Житомирська	41,3	41,3	1,7	1,7	—	—	0,8	1,3	0,3	0,7	100,0	4,0	100,0	—	—
Закарпатська	452,6	426,1	240,8	8,9	107,6	124,2	9,3	13,7	43,4	3,9	94,1	56,5	3,7	44,7	51,6
Київська	32,0	32,0	9,6	—	9,6	—	0,7	1,0	1,7	—	100,0	29,9	—	—	100,0
Луганська	20,3	20,3	3,7	—	1,2	2,5	0,4	0,7	0,7	—	100,0	18,1	—	—	31,7
Львівська	311,1	86,1	3,7	1,6	1,0	1,2	6,4	2,8	0,7	0,7	27,7	4,4	42,1	26,7	31,2
Миколаївська	39,4	14,3	14,3	—	—	14,3	0,8	0,5	2,6	—	36,3	100,0	—	—	100,0
Одеська	476,8	443,2	4,7	—	4,7	—	9,8	14,2	0,8	—	92,9	1,1	—	—	100,0
Сумська	3,5	3,5	—	—	—	—	0,1	0,1	—	—	100,0	0,0	—	—	—
Харківська	211,5	208,5	106,0	87,2	15,8	3,1	4,3	6,7	19,1	38,1	98,6	50,8	82,2	14,9	2,9
Чернігівська	15,9	15,9	—	—	—	—	0,3	0,5	—	—	100,0	0,0	—	—	—

* Держстат: Надходження інвестицій у спеціальні (вільні) економічні зони та території пріоритетного розвитку у 2007 році: стат. бюл. / Держкомстат України. 2008. — С. 15–20.

також переноситься виробництво пластикових частин (стратегія фірм із КНР пояснюється наближеністю України до ринків ЄС, що є більш значимим фактором, ніж дешева робоча сила в КНР) та 79,1 % – у виробництво транспортних засобів, устаткування (в рамках розвитку в м. Соломоново заводу «Єврокар» з виробництва автомобілів Skoda). Майже половина всіх інвестицій у виробництво машин та устаткування здійснено в СЕЗ Донецької області – «Донецьк», «Азов» і ТРП області, 38,1 % – на ТТР м. Харків, істотні обсяги інвестицій у підгалузь здійснювалися в Київській області (СЕЗ «Славутич»).

Позитивними тенденціями є застосування інструментарію активізації інвестиційної діяльності в СЕЗ і ТТР, що дозволило залучити значні інвестиційні ресурси в розвиток регіональних економік, як таких, що мають суттєвий промисловий і науково-технічний потенціал, так і депресивних. До негативних відноситься скорочення питомої ваги інвестиційних проектів у машинобудуванні, які здійснюються в рамках спеціального режиму інвестиційної діяльності в СЕЗ (ВЕЗ) і ТТР.

За територіально-галузевою структурою машинобудування у 2001-2008 роках зберігалася висока локалізація. Провідні позиції зберегли і посилили Донецька, Запорізька, Полтавська, Одеська, Луганська області, дещо втратили – Харківська, Дніпропетровська області та м. Київ. Однак у цих восьми регіонах вироблялося більше як 70 % продукції галузі. В основному цій структурі відповідала структура зайнятих, основних засобів та ІвОК. Однак певне недоінвестування (у розрахунку на обсяг реалізованої продукції) спостерігалася у м. Києві, Полтавській області, випереджаюче інвестування – Черкаській та Закарпатській областях. Найбільш значні диспропорції у відповідній структурі основних засобів спостерігалися в Дніпропетровській області, структурі зайнятих – у Харківській, що свідчить про капітало- або працемісткий характер виробництв чи недостатню глибину реструктуризаційних процесів.

За цей період у галузево-територіальній структурі машинобудівної галузі в окремих регіонах за основними показниками відбулися певні структурні зрушення. Найбільш суттєво зросла роль машинобудування за обсягом реалізованої продукції регіону в Закарпатській (з 5,8 до 53,6 %), Волинській (з 10,0 до 37,0 %), Черкаській (з 7,5 до 24,9 %) областях. Регіональна спеціалізація на машинобудуванні посилилася в Запорізькій, Одеській, Полтавській та Сумській областях, де 2008 р. близько однієї чверті регіонального промислового продукту становила машинобудівна продукція. Негативна структурна динаміка за обсягом реалізованої продукції спостерігалася у м. Севастополі, Харківській та Кіровоградській областях, Автономній Республіці Крим (табл. 6.25). Водночас не у всіх згаданих регіонах машинобудівна спеціалізація підтримувалася відповідним обсягом ІвОК. Найбільш суттєві диспропорції обсягу реалізованої продукції та чисельності найманих працівників спостерігалися в Миколаївській області, де частка працівників машинобудівних підприємств дорівнювала 47,0-45,7 % від показника промисловості регіону, а частка в обсязі реалізованої продукції – лише 16,6 %. Ця проблема була також досить гострою в Харківській і Чернігівській областях, а також в інших регіонах.

За період, що аналізується, машинобудування зберегло і розширило свої експортні конкурентні переваги, особливо у виробництві устаткування для нафтової, газової і хімічної промисловості (Сумське НВО ім. Фрунзе), вантажних автомобілів («АвтоКрАЗ»), залізничного транспорту («Азовмаш», «Крюківський вагонобудівний завод», «Луганськ-тепловоз»), тракторів («ХТЗ»), комбайнів («Херсонські комбайни»), турбінного устаткування («Турбоатом»), механообробного, сталеплавильного, термічного, зварювального устаткування («Новокраматорський машинобудівний завод»), а також високотехнологічних товарів – літальних, космічних апаратів («Південмаш»), суден та інших плавучих засобів, техніки ОПК, незважаючи на суттєву лібералізацію внутрішнього ринку в рамках заходів щодо підготовки до вступу України до СОТ.

Регіональні показники розвитку машинобудування*

	Територіальна структура, %								Частка галузі в структурі промисловості в ск						
	реалізованої продукції		чисельності найманих працівників		основних засобів (залишкова вартість, на кінець року)		інвестицій в основний капітал		реалізованої продукції		чисельності найманих працівників		основних засобів (залишкова вартість, на кінець року)		
	2001	2008	2001	2008	2001	2008	2001	2008	2001	2008	2001	2008	2001	2008	
	100	100	100	100	100	100	100	100	10,3	13,3	24,0	20,8	15,5	10,9	
	2,5	1,2	2,3	1,9	3,0	2,4	4,8	2,3	14,5	10,8	24,0	15,4	13,8	11,0	
	1,6	0,8	2,4	1,6	1,8	0,8	0,8	0,9	9,5	7,2	22,6	16,1	18,4	5,8	
	0,8	2,8	1,1	1,3	1,1	2,0	2,8	4,7	10,0	37,0	21,3	19,6	19,9	17,0	
a	9,4	8,7	8,7	9,1	10,3	17,6	18,0	9,1	6,0	7,4	17,8	15,3	12,1	15,5	
	14,1	15,5	10,5	13,5	10,0	14,6	15,9	7,7	8,1	10,3	15,0	16,4	8,0	9,4	
	0,8	0,8	1,6	1,4	1,3	1,0	0,5	0,9	7,2	9,2	17,4	13,5	15,9	5,8	
	0,3	3,3	1,1	1,9	1,2	2,8	0,7	6,0	5,8	53,6	14,8	25,2	21,3	33,7	
	10,7	14,6	9,7	10,1	8,8	11,1	12,1	13,4	15,5	26,5	42,5	35,8	16,8	15,1	
a	0,4	0,6	1,1	0,9	1,4	1,2	0,4	1,6	3,0	5,7	14,6	12,4	11,8	7,0	
	2,8	2,4	1,9	1,8	2,4	3,3	2,0	3,2	10,7	10,2	15,8	11,3	10,7	8,7	
	1,4	1,0	1,7	1,7	1,8	1,0	0,9	1,1	20,7	17,5	26,6	26,9	17,8	8,5	
	3,8	4,6	5,0	5,1	4,3	2,9	2,4	2,9	6,8	7,7	15,8	13,6	7,6	4,4	
	3,5	2,2	4,6	4,0	3,7	3,3	2,7	3,1	14,4	11,9	23,4	18,2	17,9	11,1	
	2,8	2,0	4,0	4,2	3,7	2,9	3,3	2,1	16,6	16,6	47,0	45,7	22,5	10,1	
	3,9	5,8	2,9	2,4	3,3	2,9	4,9	2,7	15,6	23,0	26,7	19,9	25,0	11,7	
	4,3	8,2	4,1	6,3	3,3	4,3	3,5	4,8	10,3	23,7	32,1	36,6	13,8	10,0	
	0,5	0,5	0,8	0,5	1,4	0,7	0,4	0,3	4,1	5,5	13,3	7,6	13,0	2,3	
	3,9	3,0	4,6	4,2	3,5	2,3	3,8	1,4	18,3	27,4	40,6	38,9	17,9	14,8	
	0,5	0,5	0,9	0,7	1,2	0,5	0,6	0,8	8,7	10,8	15,8	13,1	24,2	7,4	
	12,0	7,1	12,9	11,5	13,4	6,9	11,3	8,0	24,5	19,8	50,0	40,8	34,0	13,7	
	1,6	1,1	2,4	2,0	2,5	1,7	1,2	1,0	18,2	19,9	35,3	32,3	27,8	19,1	
	1,5	1,0	2,5	1,6	2,2	1,2	1,9	1,7	10,0	11,0	27,5	19,9	20,8	4,4	
	1,1	4,3	2,3	2,0	2,7	1,3	0,7	11,1	7,5	26,1	23,8	20,8	20,0	9,1	
	0,5	0,3	0,5	0,3	0,9	0,3	0,7	0,2	12,0	11,9	12,6	10,3	17,7	4,7	
	1,2	0,7	1,9	1,5	1,8	1,2	1,1	1,6	8,3	7,8	24,9	20,1	18,9	9,8	
	12,9	6,6	7,7	7,5	8,3	9,2	2,8	7,2	8,2	7,1	22,5	15,7	26,3	13,1	
	1,1	0,5	0,7	0,8	0,7	0,6	0,3	0,4	33,8	23,0	35,9	31,6	33,9	22,5	

ковано за даними Статистичного бюлетеня «Капітальні інвестиції в Україні» 2001–2007 рр. Держкомстату України, форма 14.3а, табл. 8, т

Обсяг експорту машинобудівної продукції зріс 2008 р. проти 2001 р. у 4,7 рази, що свідчить про достатньо високу конкурентоспроможність галузі. Її частка в обсязі експорту товарів України була нестабільною, проте з тенденцією до зростання.

У структурі експорту машинобудівної продукції відбулися істотні зрушення. Так, суттєво зменшилася питома вага позиції товарної номенклатури експорту XVI. – Механічне обладнання; машини, механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої записування, відтворення зображення і звуку та зросла – XVII. – Транспортні засоби, шляхове обладнання (на 15,5 п. п.), з 2005 р. щорічно скорочується частка XVIII. – Прилади, апарати оптичні, для фотографування, кінематографії; апарати медико-хірургічні; годинники; музичні інструменти (табл. 6.26). У цілому ж у докризовий період більше як 50 % продукції машинобудування та до 70 % продукції енергетичного машинобудування експортувалося, що створювало особливу залежність від зовнішньо-економічної кон'юнктури.

Таблиця 6.26

Структура експорту продукції машинобудування*

Показник	Млрд дол США							% від підсумку						
	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Усього	16,3	23,1	32,7	34,3	38,4	49,3	66,9	100	100	100	100	100	100	100
Частка машинобудування в загальному обсязі експорту	2,3	3,6	5,7	4,6	5,6	8,5	10,8	14,4	15,8	17,3	13,5	14,5	17,2	16,4
Продукція машинобудування	x	x	x	x	x	x	x	100	100	100	100	100	100	100
XVI. Механічне обладнання; машини, механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої записування, відтворення зображення і звуку	1,7	2,3	3,0	2,8	3,3	5,0	6,3	73,3	63,9	53,5	61,3	59,8	58,6	58,3
XVII. Транспортні засоби, шляхове обладнання	0,5	1,0	2,0	1,7	2,1	3,3	4,3	23,5	27,0	36,0	35,7	37,4	39,0	39,8
XVIII. Прилади, апарати оптичні, для фотографування, кінематографії; апарати медико-хірургічні; годинники; музичні інструменти	0,1	0,3	0,6	0,1	0,2	0,2	0,2	3,3	9,0	10,5	3,1	2,7	2,4	1,9

* Джерело: Зовнішня торгівля України товарами та послугами в 2007 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – Т. 1. – С. 58; Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2005 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2006. – Т. 1. – С. 51; Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2003 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2004. – Т. 1. – С. 59; Статистичний щорічник України за 2008 рік / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – С. 264.

Водночас імпорт продукції машинобудування зріс у 7,9 рази (табл. 6.27). Товарна структура імпорту машинобудівної продукції та її динаміка були аналогічними показникам експорту, лише позиція XVIII виявилася вагомішою.

Таблиця 6.27

Структура імпорту продукції машинобудування*

Показник	Млрд дол США							% від підсумку						
	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Усього	15,8	23,0	29,0	36,1	45,0	60,6	85,5	100	100	100	100	100	100	100
Частка машинобудування в загальному обсязі експорту	3,4	5,7	7,8	10,1	19,6	19,8	26,7	21,5	24,9	26,9	27,9	43,4	32,7	31,1
Продукція машинобудування	x	x	x	x	x	x	x	100	100	100	100	100	100	100
XVI. Механічне обладнання; машини, механізми, електрообладнання, їх частини; пристрої записування, відтворення зображення і звуку	2,4	3,5	4,7	6,3	7,9	10,6	13,4	70,3	60,8	60,8	63,0	40,3	53,4	50,2

XVII. Транспортні засоби, шляхове обладнання	0,7	1,9	2,5	3,2	5,1	8,2	12,1	22,0	32,8	32,0	32,0	26,3	41,5	45,3
XVIII. Прилади і апарати оптичні, для фото-графування, кінематографії; апарати медико-хірургічні; годинники; музичні інструменти	0,3	0,4	0,6	0,5	0,7	1,0	1,2	7,7	6,5	7,2	5,0	3,6	5,1	4,5

* Джерело: Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2007 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – Т. 1. – С. 58; Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2005 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2006. – Т. 1. – С. 51; Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2003 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2004. – Т. 1 – С. 59; Статистичний щорічник України за 2008 рік. / Держкомстат України. – К. : Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – С. 264.

Коефіцієнт покриття експорту імпортом машинобудівною продукцією в країні за період 2001-2008 рр. погіршився з 0,7 до 0,4 (табл. 6.29).

У кінці 2008 – на початку 2009 р. ситуацію в галузі поглибила рецесія в країнах – основних зовнішньоекономічних партнерах України: в I півріччі 2009 р. найбільше скоротився експорт транспортних засобів і устаткування, в т. ч. залізничного і дорожнього, в той же час суттєво зріс експорт плавзасобів морських та річкових (на 2/3) та аеронавігаційних і космічних апаратів. У цей період суттєво зріс коефіцієнт покриття імпорту експортом.

Однак у структурі експорту товарів з України роль машинобудування залишалася стабільною (табл. 6.28). При цьому внаслідок істотної девальвації національної валюти обсяг імпорту машинобудівної продукції скоротився значно більше, ніж експорту, що стимулювало імпортозаміщуючі процеси. Також суттєво послабилася роль машинобудівної продукції в складі імпорту товарів в Україну. Найбільше скорочення обсягу відбулося щодо імпорту транспортних засобів та дорожнього устаткування (– 83,6 %), крім плавзасобів, імпорт яких зріс на 1/3. У регіональному розрізі у 2002-2007 рр.¹⁹ найбільшими експортерами були Дніпропетровська, Полтавська області та з негативною динамікою – Донецька, Харківська, Сумська, Львівська й Миколаївська області, м. Київ (табл. 6.29). Щодо регіональної спеціалізації на експорті машинобудівної продукції виділяються Сумська, Харківська області та м. Севастополь, де вона становила близько 50 % усього експорту товарів регіону, близько однієї третини – в Хмельницькій та Кіровоградській. Найбільше зросла частка цієї продукції в експорті Закарпатської, Волинської та Херсонської областей, знизилася у Львівській області. В абсолютному вимірі обсяг експорту машинобудівної продукції зріс у всіх регіонах, у т.ч. найбільше в Закарпатській, а також Черкаській, Запорізькій, Луганській та Волинській областях.

Таблиця 6.28

Експорт-імпорт машинобудівних товарів у I півріччі 2008-2009 р.*

Показник	Експорт			Імпорт			Коефіцієнт покриття імпорту – експортом	
	млн дол США		зміна обсягу, %	млн дол США		зміна обсягу, %	2008	2009
	2008	2009		2008	2009			
Усього	32 587,6	17 330,0	– 46,8	42 424,2	19 773,7	– 53,4	0,8	0,9
Машинобудування	5 239,8	2 924,7	– 44,2	13 256	3 814,1	– 71,2	0,4	0,8
% від підсумку	16,1	16,9		31,2	19,3			
Машини, устаткування, механізми; електротехнічне устаткування; устаткування звукозапису і відтворення; телеапаратура	3 052,0	2 077,0	– 31,9	6 435,5	2 504,2	– 61,1	0,5	0,8

¹⁹ З 2008 р. дані щодо експорту-імпорту продукції галузі промисловості не публікуються Держкомстатом у регіональному розрізі.

Закінчення таблиці 6.28

котли, машини, механічне устаткування	1 660,0	1 173,3	- 29,3	4 648,4	1 698,4	- 63,5	0,4	0,7
електричні машини, обладнання	1 392,0	903,7	- 35,1	1 787,1	805,8	- 54,9	0,8	1,1
Транспортні засоби, дорожнє устаткування	2 076,2	733,4	- 64,7	6 287,2	1 031,0	- 83,6	0,3	0,7
залізничні, трамвайні локомотиви; дорожнє устаткування	1 272,2	336,6	- 73,5	392,6	41,8	- 89,4	3,2	8,1
засоби наземного транспорту, крім залізничного	639,5	207,1	- 67,6	5 849,7	937,7	- 84,0	0,1	0,2
аеронавігаційні або космічні апарати	69,9	77,9	11,4	21,1	20,4	-3,3	3,3	3,8
плавзасоби морські та річні	64,6	110,7	71,4	23,7	31,1	31,2	2,7	3,6
Устаткування та апарати оптичні, фото- та кінематографічні, медичні, музичні інструменти	111,6	114,3	2,4	533,3	278,9	- 47,7	0,2	0,4

* Джерело: Експрес-випуск Держкомстату України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.com.ua.

Фактором, що негативно впливає на конкурентоспроможність українських машинобудівних підприємств, є необґрунтовано широка присутність на внутрішньому ринку закордонних виробників. Спостерігається висока локалізація імпорту: 42,0-40,2 % усього обсягу імпорту машинобудівної продукції ввозило м. Київ, а також у значно менших, але в істотних обсягах Запорізька, Дніпропетровська, Донецька, Одеська області. Оскільки машинобудівна продукція є як інвестиційною, так і споживчою, її питома вага в обсягах імпорту решти регіонів також достатньо істотна. В абсолютному вимірі обсяг імпорту машинобудівної продукції зріс у всіх регіонах більш істотно, ніж її експорт, а також імпорт іншої продукції. Найбільше збільшення спостерігалось у Волинській, Харківській, Запорізькій, Полтавській областях, а зменшення – тільки у Львівській області. Регіонами з найбільш активним торговельним сальдо по продукції машинобудування були Сумська (коефіцієнт покриття експорту імпортом найбільший у країні – у діапазоні 5,2-4,0), а також Миколаївська, Полтавська, Кіровоградська, Херсонська області і м. Севастополі. Цей показник значно погіршився в Донецькій області (див. табл. 6.29).

Позитивною тенденцією зовнішньоекономічної діяльності є зростання в загальному обсязі експорту товарів частки машинобудівної продукції, що можна розглядати як започаткування змін структури експорту в бік більш наукоємної, інвестиційно спрямованої та з більшою питоною вагою доданої вартості та широка географія експортно-імпоротної діяльності машинобудівних підприємств, що відбувається завдяки впровадженню нової техніки, пошуку нових ринків збуту, стабільному і вчасному виконанню договорів та замовлень.

Негативними тенденціями розвитку залишається зростання від'ємного сальдо зовнішньої торгівлі машинобудівною продукцією (перевищення імпорту продукції машинобудування над експортом 2008 р. становило 2,5 рази) через необґрунтовано на внутрішньому ринку великі обсяги товарів закордонних виробників.