6.2. Ринкові трансформації в машинобудуванні

Протягом 2001-2008 рр. у галузі тривала глибока ринкова трансформація – єдиний можливий спосіб зберегти і розвинути на новому рівні унікальний промисловий, науково-технічний, інтелектуальний потенціал. Необхідність роздержавлення, приватизації, комерціалізації державних підприємств випливає з того, що приватна форма власності обумовлює високу економічну і техніко-технологічну ефективність використання ресурсів. Однак і в інших формах власності суттєво покращилися фінансові результати, рівень рентабельності, ефективність використання виробничих ресурсів.

Структура експорту та імпорту машинобудівної продукції в регіональному розрізі*

	Експорт						Імпорт						Коеф експ ма
	усього, млн дол США**		частка в складі експорту машино-будівної продукції, %		частка галузі в складі експорту регіону, %		усього, млн дол США**		частка в складі імпорту машино-будівної продукції, %		частка галузі в складі імпорту регіону, %		
	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007	2002	2007	20
	2 630,8	8 484,3	100	100	14,9	17,2	3 790,7	19 776,1	100	100	22,3	32,6	0,
	37,4	96,5	1,4	1,1	17,0	20,8	55,4	111,4	1,5	0,6	45,8	41,7	0,
	42,4	56,1	1,6	0,7	17,0	11,6	58,0	134,4	1,5	0,7	38,5	43,9	0,
	27,4	150,9	1,0	1,8	18,5	35,7	30,8	792,8	0,8	4,0	21,8	75,1	0,
а	153,9	814,4	5,8	9,6	5,4	8,3	258,6	1 007,8	6,8	5,1	23,0	19,0	0,
	511,9	1 210,3	19,5	14,3	14,4	11,4	211,7	1 288,2	5,6	6,5	24,2	28,9	2,
	14,3	50,7	0,5	0,6	8,1	12,5	31,8	97,2	0,8	0,5	22,6	33,0	0,
	59,4	636,4	2,3	7,5	22,0	55,4	113,7	1 126,0	3,0	5,7	45,0	72,5	0,
	207,7	1 368,5	7,9	16,1	15,7	31,6	184,4	2 156,2	4,9	10,9	38,3	63,2	1,
а	7,7	10,2	0,3	0,1	2,0	1,0	25,9	85,9	0,7	0,4	10,1	10,9	0,
	47,4	86,1	1,8	1,0	15,8	11,1	128	767,8	3,4	3,9	27,5	29,6	0,
	26,8	112,5	1,0	1,3	37,1	41,3	11,6	70,8	0,3	0,4	40,0	39,6	2,
	74,3	454,2	2,8	5,4	5,3	11,5	41,2	544,6	1,1	2,8	22,1	36,7	1,
	193,6	279,2	7,4	3,3	54,7	26,9	447,2	411,2	11,8	2,1	87,4	28,3	0,
	168,5	247,6	6,4	2,9	31,2	22,4	67,7	91,6	1,8	0,5	26,3	17,2	2,
	73,1	122,3	2,8	1,4	7,5	11,1	219,3	806,3	5,8	4,1	28,3	31,6	0,
	140,2	756,5	5,3	8,9	18,0	35,3	62	489,3	1,6	2,5	35,7	54,4	2,
	9,6	31,2	0,4	0,4	9,1	8,1	24,7	131,0	0,7	0,7	21,3	31,5	0,
	156,6	395,5	6,0	4,7	60,0	58,0	30,4	98,4	0,8	0,5	27,4	26,3	5,
	11,9	16,0	0,5	0,2	18,3	12,8	20,3	71,9	0,5	0,4	41,4	42,6	0,
	254,7	579,7	9,7	6,8	63,6	50,7	44,7	888,9	1,2	4,5	8,5	39,2	5,
	28,1	123,8	1,1	1,5	16,8	38,3	15,9	67,7	0,4	0,3	36,5	35,9	1,
	33,3	115,0	1,3	1,4	30,2	34,2	36,4	151,0	1,0	0,8	42,4	45,7	0,
	13	93,9	0,5	1,1	6,4	13,6	22,6	129,5	0,6	0,7	16,8	26,2	0,
	7,4	34,9	0,3	0,4	10,5	22,2	9,1	30,4	0,2	0,2	18,6	22,7	0,
	29,9	47,2	1,1	0,6	17,6	13,0	31,9	44,2	0,8	0,2	20,0	15,7	0,
	279,5	518,8	10,6	6,1	11,4	9,7	1 591,5	7 954,1	42,0	40,2	44,7	33,5	0,
	20,8	51,0	0,8	0,6	45,7	46,7	15,9	23,1	0,4	0,1	53,0	44,6	1,

шня торгівля України товарами та послугами у 2007 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008. – Т. 1. – С. 88–89, 93–64.; Зовнішня
угами у 2002 році : стат. зб. / Держкомстат України. – К., 2008.– Т. 1. – С. 51–52; Дані статистичних збірників регіональних управлінь стат
до експорту-імпорту продукції галузі промисловості не публікуються Держкомстатом в регіональному розрізі.
перозподіленої по регіонах сирої нафти, природного газу та електроенергії.

Інституційні перетворення в машинобудівній галузі України після багатьох років трансформації, яка відбувалася з різним успіхом, набули невідворотного характеру: якщо 2001 р. тільки 23,1 % підприємств галузі були приватними, 72,8 – перебували в колективній власності і 3 % – у державній, то 2006 р. у приватній – 97,4 %[20] у державній і державно-корпоративній – 2,1, комунальній і комунально-корпоративній – 0,5 %. По основних засобах ці показники 2006 р. становили відповідно 74,9; 25,0 і 0,1 %; за обсягом виручки від реалізації продукції – 88,1; 11,8 і 0,1 % (табл. 6.30)[21].

Таблиця 6.30

Інституційні перетворення в машинобудуванні, % від підсумку по машинобудуванню*

Показник	З формами власності											
	державно-корпоративна			комунально-корпоративна			приватна			із загального підсумку приватизовані		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Кількість підприємств	2,4	2,4	2,2	0,4	0,4	0,5	97,2	97,2	97,4	10,7	9,9	8,3
Основні засоби за залишкової вартістю	22,9	23,3	25,0	0,1	0,1	0,1	77,0	77,6	74,9	52,2	55,1	51,2
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції	8,7	11,8	11,8	0,0	0,0	0,1	91,3	88,2	88,1	42,8	44,2	44,2
Фінансові результати операційної діяльності до оподаткування	– 15,8	1,4	– 3,5	– 0,1	0,0	– 0,1	115,9	98,6	103,6	36,0	46,5	48,1

**Джерело:* Розраховано за даними статистичних бюлетенів Держкомстату України «Основні фінансові показники підприємств різних форм власності за окремими видами економічної діяльності» відповідних років.
З 2007 р. обстеження Держкомстату за основними показниками за формами власності не здійснюється.

Однак у 2001-2006 рр. в окремих регіонах у державній і державно-корпоративній власності ще перебувала значна частка основних засобів машинобудування, яка не завжди використовується ефективно. У 2001-2005 рр. підприємства державної форми власності працювали здебільшого з негативними або нестабільно позитивними показниками. Більші державні підприємства, що ввійшли до рейтингу 200 найбільших компаній нефінансового сектора України, в 2007-2008 рр. погіршили свої фінансові результати. Наприклад, державні підприємства «Південний машинобудівний завод», Харківський тракторний завод ім. Малишева (не увійшов до згаданого рейтингу) протягом 2003-2007 рр. працювали зі збитками і негативною рентабельністю (відповідно мінус 18,0 – мінус 9,3 і мінус 26,1 – мінус 18,1 %) [84], багато державних підприємств хоча і працювали прибутково, але значно погіршили фінансові показники: в ДП «Зоря-Машпроект» рентабельність скоротилася з 10,8 до 8,4 %. Приватно-державне підприємство «Турбоатом» працювало прибутково з високими показниками рентабельності (10,4-13,0 %). Прийнятні фінансові показники мали корпоративні (акціонерні) підприємства «Новокраматорський машинобудівний завод» (НКМЗ), «Запоріжтрансформатор», «НОРД» (табл. 6.31). Таким чином, навіть в умовах фінансово-економічної кризи

[20] У зв'язку з введенням у дію з 1 січня 2004 р. класифікатора форм власності та класифікатора організаційно-правових форм за наказом Держспоживстандарту України № 97 від 28.05.2004 р., 1 липня 2004 р. проведено перекодування всіх суб'єктів ЄДРПОУ. Наслідком цього стало виникнення нових організаційно-правових форм суб'єктів, їх перерозподіл за іншими формами власності. Згідно з цим, класифікатором до приватної форми власності увійшли суб'єкти колективної форми власності та підприємства, що перебували у власності міжнародних організацій та юридичних осіб інших держав.

[21] Наведено за даними: Статистичного збірника «Діяльність підприємств – суб'єктів підприємницької діяльності 2007 р. Державного комітету статистики України, форми № 1 – підприємництво (річна) та № 1 – підприємництво (коротка) – річна «Звіт про основні показники діяльності підприємства».

зники діяльності підприємств машинобудування, які увійшли до рейтингу 200 найбільших компаній Укр
нефінансованого сектора 2007 р. та І півріччя 2009 р.*

Назва компанії	Чистий дохід, млн грн		Зміна виручки від попереднього аналогічного періоду, %	2007					
	2007	2009		частка компанії у сукупному чистому доході, %	чистий прибуток, млн грн	рентабельність продажів, %	знос основних засобів, %	коефіцієнт автономії	Частка банківських кредитів у зобов'язаннях, %
АТ з іноземними інвестиціями «ЗАЗ»	12 950,8	1 555,5	– 80,8	2,26	564,2	4,2	32,1	47,2	45,4
АТ «Новокраматорський машинобудівний завод»	2 197,6	1 112,9	– 12,7	0,38	461,3	20,2	50,5	67,4	0,0
АТ «Луцький автомобільний завод»	4 101,9	…	…	0,72	373,7	8,2	18,8	36,8	33,1
АТ «Мотор-Січ»	1 749,7	1 270,2	47,8	0,31	207,1	11,5	56,9	61,4	31,8
Т «Українська автомобільна корпорація»	2 229,1	727,7	– 71,2	0,39	1 075,1	38,2	10,1	62,9	35,6
АТ «Маріупольський завод важкого машинобудування»	2 584,3	…	…	0,45	1,4	0,05	31,4	27,4	36,6
АТ «Сумське НВО ім. Фрунзе	1 365,0	1 597,4	52,3	0,24	84,7	6,0	62,0	43,8	37,7
АТ «Азовзагальмаш»	2 449,2	9 201,0	– 46,7	0,43	1,0	0,04	39,2	9,9	42,9
АТ «Крюківський вагонобудівний завод»	2 064,7	434,8	– 74,7	0,36	199,9	9,2	38,6	80,6	25,9
АТ «Єврокар»	2 751,9	387,5	– 78,1	0,48	189,7	5,8	49,2	49,5	34,9
АТ «Запоріжтрансформатор»	2 080,7	…	…	0,36	429,7	20,3	49,2	24,9	58,3
П «НВК Зоря-Машпроект»	835,7	727,7	91,7	0,15	90,3	10,5	53,4	61,7	54,9
П ВО «Південмашзавод ім. Макарова»	878,7	…	…	0,51	-158,1	– 17,0	68,8	14,3	34,5
АТ «Норд»	1 308,8	…	…	0,23	13,4	0,9	48,9	54,0	42,5
П АНТК ім. Антонова	759,8	974,4	96,7	0,13	27,6	3,6	20,4	85,2	0,0
АТ «Стаханівський вагонобудівний завод»	1 188,3	…	…	0,26	49,8	4,1	69,4	18,4	42,1
АТ «АвтоКрАЗ»	1 017,5	…	…	0,18	74,1	6,8	94,3	47,1	20,2
АТ «Дружківський машинобудівний завод»	762,3	…	…	0,13	25,6	2,8	44,3	22,7	5,1
АТ «Дніпровагонмаш»	763,6	…	…	0,13	102,0	12,9	67,7	66,2	75,8
ОВ «Кременчуцький автоскладальний завод»	868,4	…	…	0,15	2,8	0,3	11,5	23,9	28,9
АХК «Артем»	745,5	…	…	0,13	6,9	0,9	38,7	39,9	36,8
АТ «Інформаційні комп'ютерні системи»	829,4	…	…	0,14	32,6	3,3	35,5	14,7	39,0
АТ «Квазар-Мікро Техно»	775,8	…	…	0,14	4,4	0,5	57,6	5,1	0,0
АТ ХК «Луганськтепловоз»	…	356,7	-19,7	…	…	...	…	…	…

нг 200 крупніших компаній нефінансованого сектора України // Експерт. – 2008. – № 45. – 17-23 листоп. – С. 54–9; Рейтинг 200 кру
сектора України // Експерт. – 2009. – № 49. – 21-27 груд. – С. 22–25.
вано з урахуванням розміру активів, кількості зайнятих, фінансових показників і за показником чистого доходу

покращили або втримали передові позиції ВАТ «Мотор-Січ», «Новокраматорський машинобудівний завод», «Сумське НВО ім. Фрунзе». Ці та інші приватні й державні підприємства в передкризовий період у більшості випадків змогли залучити в прийнятних обсягах значні кредити для розвитку, що є свідченням достатнього запасу фінансової стійкості.

Позитивна динаміка виручки ДП АНТК ім. Антонова в 2008 р. пов'язана з масованою фінансовою підтримкою цього підприємства з боку держави. Для покращення ситуації держава має суттєво обмежити кількість підприємств у своїй власності, яким вона зможе забезпечити реальну підтримку. В інших випадках слід активізувати державно-приватне партнерство. Однак умовою цього є серйозна інституційна перебудова, оскільки стратегічні інвестори бажають вкладати кошти в розвиток лише під забезпечення прав власності.

Фінансово-промислові, торговельно-промислові та промислові угрупування. Світові тенденції глобалізації та новітня українська практика доводять, що важливим організаційним принципом підвищення конкурентоспроможності промислового виробництва в цілому та технологіємістких галузях зокрема є утворення корпорацій, холдингових компаній, фінансово-промислових (ФПГ) і торговельно-промислових груп (ТПГ), заснованих на інтеграції промислового, банківського, торговельного капіталів, які можуть мобілізувати розпорошені внутрішні ресурси і конкурувати з міжнародними корпораціями в умовах лібералізованого внутрішнього ринку і на зовнішніх ринках та включати у сферу свого впливу малі підприємства.

Процеси перерозподілу власності в Україні, що тривали протягом 2001-2007 рр., були етапом консолідації власності й олігополізації. Його результатом стало утворення вертикально інтегрованих господарських суб'єктів – холдингових компаній, які відрізняються від ФПГ відсутністю фінансової ланки та жорсткою централізацією. На кінець 2008 р. практично всі підприємства – лідери галузі належали українським ФПГ або були афільовані з ними. За валовим доходом найбільшими компаніями були ВАТ «Азовмаш», ДАХК «Укрвуглемаш» та «Мотор-Січ», в автомобілебудуванні – АвтоЗАЗ, Єврокар (складальне виробництво авто Skoda, Opel), ЛАЗ та КрАЗ.

За даними Мінпромполітики України [85] на кінець 2005 р. у статутному фонді 75 % існуючих національних акціонерних компаній (НАК) та державних (акціонерних) холдингових компаній (Д(А)ХК) частка держави становила 100 %, у 17 % – понад 50, 8 % – менше як 50 %. До складу 36 ДХК, 40 % яких працювали зі збитками, входили акції найбільш інвестиційно привабливих державних підприємств (машинобудівні підприємства в їх складі становили приблизно 15 %): у т.ч. ХК «Луганськтепловоз» (проданий на початку 2007 р. російському Трансмашхолдингу), ВАТ «ХК Краян», НАК «Укрaгролізинг», ВАТ «ЛК (лізингова компанія) «Укрaгромашінвест», ЛК «Укртранслізинг», ДАХК «Київський радіозавод», «Реле і автоматика», «Артем» і «Каскад», УАПАХК «Укрпромавтошиноремонт», ХК «Укркомунмаш» (у 2007 р. прийняте рішення про продаж), ДАХК «Дніпровський машинобудівний завод», «Чорноморський суднобудівний завод» (2007 р. прийняте рішення про продаж державної частки). Однак здебільшого, навіть коли державі офіційно належить неконтрольний пакет акцій ДХК, фактично ця власність перебуває під контролем приватних співвласників.

У період, який аналізується, здійснювалися заходи щодо формування авіабудівної вертикально інтегрованої корпорації на базі АНТК ім. Антонова, АВІАНТу та Харківського авіазаводу, об'єднання у ХК підприємств циклу атомної енергетики в корпорацію «Укратомпром», а згодом енергетичного машинобудування – «Укренергомаш» (на базі Харківського електромеханічного та приборобудівного заводів, заводу «Електроважмаш», «Турбоатому») та ХК «Бронетехніка» (на базі Харківського заводу ім. Малишева).

Державні холдинги є перехідною формою укрупнення, що підтвердила практика їх реформування і самореформування, оскільки при відсутності активної політики в управлінні об`єктами державної власності не діяли механізми контролю за ними. Подібних недоліків позбавлені горизонтально інтегровані структури типу ФПГ, які консолідують і водночас диверсифікують багатогалузевий промисловий, банківській, фінансовий, торговельний капітал, мають певний політичний вплив. Це створює необхідні і достатні умови для поступального і системного розвитку бізнесу, що навіть дозволяє купувати або будувати іноземні потужності для полегшення виходу на зовнішні ринки. Так, до складу ФПГ «Промінвест» (автомобільна, суднобудівна, кондитерська промисловість, банківська сфера, торгівля, ЗМІ) увійшли такі великі машинобудівні підприємства, як Укравтозапчастина, Київський суднобудівний завод «Ленінська кузня», Ленінська кузня – Верф, ЛуАЗ, корпорація «Богдан», ЗАТ «Кримавтогаз», компанія «Автоекспо», Севастопольській морський завод (29,4 % куплена афільованою з Промінвест офшорною фірмою «Vernon Holdings» у афільованого з російською ФПГ «Енергетичний стандарт» кіпрським офшором Malter Enterprises) або афільовані до неї. 98 % активів ФПГ «Промінвест» належить офшорній компанії «Agroprodimpex». Потенціал групи дозволив побудувати складальні потужності з виробництва автобусів «Богдан» у Росії, велися переговори щодо розміщення складального виробництва автобусів в Ірані та автомобілів «Шевроле» в Росії.

До сфери впливу української ФПГ «Фінанси та кредит» (банківська сфера, енергетика, гірничо-металургійний комплекс, хімічна (належить ЗАТ «Росава» та ВАТ «ВАЛСА»), фармацевтична, харчова промисловість) до машинобудівної складової входили ВАТ «АвтоКрАЗ», «Стахановський вагонобудівний завод», «Полтавський агрегатний завод», «Херсонський завод карданних валів», «Сімферопольський завод авторулів», «Кам'янець-Подільськавто-агрегат», «Зовнішньоторгівельна фірма КрАЗ», «Турбогаз», «Токмацький ковальсько-штамповий завод» і «Авторадіатор»; у суднобудівну – Керченський ВАТ «Суднобудівний завод «Залив» (володів разом із норвезькою суднобудівною компанією «Aker Yards», з якою разом виконували замовлення на сталеві корпуси суден більш ніж на 1 млрд дол США) та ЗАТ «Київській судоремонтно-суднобудівний завод». ХК «АвтоКрАЗ» навіть отримав право на самостійне укладання контрактів на продаж оборонної продукції, а також заявляла про наміри відкрити 2007 р. складальні виробництва вантажних автомобілів в Алжирі, Афганістані, Пакистані. Таким чином, вибудовується єдиний машинобудівний холдинг «KRAZ Industry» на базі підприємств групи.

До сфери впливу найбільшої ФПГ України «SKM» (Sistem Kapital Management) входив флагман українського вагонобудування Азовмаш; до ФПГ «ТАС» – Дніпровагонмаш, групи «Hares Group» – Чорноморський суднобудівний завод та ЛАЗ. Невеликими машинобудівними активами володіла ФПГ «Приват», однак їх розпродавала (2006 р. відбувся розпродаж Південдизельмашу). Навколо АвтоЗАЗу та афільованих з ним фірм сформувалася ФПГ «УкрАВТО». Крім активів в Україні, цій ФПГ належить автомобільний завод «Fabrika Samohodov» у Польщі.

До сфери впливу російської ФПГ «Енергетичний стандарт» (компанія з управління активами (КУА) «Сварог Есет Менеджмент» – колишній консорціум «Металургія», заснований переважно на офшорному капіталі) входили флагмани українського машинобудування: Сумське НВО ім. Фрунзе, суднобудівна верф «Меридіан», концерн «Констар» (проданий влітку 2006 р. іншому власнику), Запоріжтрансформатор, Турбоатом, Севастопольський морський завод (пакет куплений у ліванської компанії «L.I.T.A.T. Holding» до наявних у нього 26 % пакета акцій цього підприємства).

У власності великої ФПГ із російським капіталом «Старт-груп» перебувало більше ніж 80 % акцій Херсонського суднобудівного заводу, тому в разі продажу ДАХК

«Суднобудівний завод ім. 61 комунара», який 2009 р. перебував у стані банкрутства, великою є ймовірність переходу цього підприємства під повний контроль «Старт-груп».

Із групою «Інтерпайп» пов'язувалися основні активи ВАТ «Херсонські комбайни» та ЗАТ «Херсонський машинобудівний завод».

ФПГ «ІСД» (Індустріальний союз Донбасу) 2007 р. отримала ексклюзивні права на докапіталізацію та викуп державної частки польської верфи «Stocznia Gdansk» (усього 80 % статутного фонду), що разом з володінням ІСД металургійним комбінатом «ISD-Huta Czetochowa» мало забезпечити вигідну синергію у вигляді довгострокових контрактів та фінансових гарантій для замовників суден.

Певного розповсюдження в Україні набули ТПГ унаслідок розвитку великими торговельними мережами виробництв власних торговельних марок. Так, Дніпропетровська ТПГ «Rainford» створила підприємства з виробництва широкого асортименту побутової техніки під цією маркою.

Таким чином, у 2001-2008 рр. в Україні відбулося суттєве структурування національного капіталу, що уможливлює конструктивний розвиток бізнесу. В результаті значною мірою сформувався ефективний власник, у сфері відповідальності якого перебуває мільйони працівників, значна частина основних засобів і фінансових ресурсів. ФПГ розширюють свій бізнес за рубежем шляхом купівлі місцевих підприємств, що сприяє їх проникненню на ці ринки. Машинобудівні підприємства разом із фінансовими, збутовими підрозділами та підприємствами інших галузей економіки й промисловості активно представлені в складі провідних українських ФПГ і відстоюють інтереси з позицій забезпечення довгострокового стратегічного розвитку їх бізнесу.

Водночас значна частина державних акціонерних, холдингових компанії з машинобудівною складовою працюють збитково, багато ФПГ базуються на компаніях, зареєстрованих в офшорних (оншорних) зонах, тому не сплачують прибуткових податків в Україні та мають можливість репатріювати прибутки за межі України.

Участь машинобудівних активів у фондовому ринку. Фондовий ринок України набув значного розвитку лише в останні роки. У 2006-2007 рр. він перебував у фазі особливо активного підйому, що створювало передумови для більш активної присутності активів прибутково працюючих або перспективних компаній. Це вимагало від них суттєвого оздоровлення фінансового стану підприємств, адаптації до західних стандартів структури управління і звітності. Однак наслідком зазначених заходів у більшості випадків ставало збільшення ринкової капіталізації активів та їх ліквідності. Це особливо важливо для компаній українського машинобудування, яке в роки пожвавлення і підйому економіки демонструвало стабільне зростання, однак через складність структурної перебудови національної економіки в напрямі формування більш високого її технологічного укладу і входження її до світового економічного простору виникали певні проблеми із залученням достатньо дешевих інвестиційних ресурсів через механізми ринку капіталів.

Так, у 2006 р. на публічні і приватні розміщення акцій (IPO) в Україні виходили банки, страхові компанії, компанії роздрібного сектора і машинобудівні підприємства. Найбільшими IPO були розміщення акцій «ЛуАЗу» (26 млн дол США). У 2007 р. наміри IPO на західних біржах з оголосили корпорації «УкрАвто», «Мотор-Січ» (3-5 %), «Богдан» (10-20 %) [86].

За даними ПФТС[22], на фондовому ринку України досить активно торгувалися облігації з доходністю 5-30 % (у більшості випадків у діапазоні 15-18 %). Вони також значною мірою були представлені в портфелях інститутів спільного інвестування (інвестиційних компаній, пайових інвестиційних фондів, компаній з управління активами,

[22] Першої фондової торговельної системи – офіційного головного торговельного фондового майданчика.

недержавних пенсійних фондів), у тому числі облігації машинобудівних підприємств – коротко-строкові і довгострокові з досить прийнятною дохідністю. Так, наприклад, облігації ТОВ «Харп Трейдинг» (підшипникова галузь) продавалися на ПФТС у 2006-2007 рр. з дохідністю 16,5 % за 6 місяців до погашення (серії А) і 16,8 % – за 3 роки і 8 місяців (серія В), ВАТ «ЛуАЗу» (серія А) – 14,1 % за 3 роки і 3 місяця, ТОВ «Костянтинівський завод металургійного обладнання» (серія А) – 18,0 % за 8 років і 7 місяців, ВАТ «Тепловозоремонтний завод» (серія А) – 15,6 % за 9 місяців, ВАТ «Дрогобицький долотний завод» (серія А) – 16,3 % за 8 місяців і т.д. Деякі топ-результати за середньорічною дохідністю по облігаціях за станом на лютий 2007 р. становили, наприклад, по Сумському машинобудівному НВО ім. Фрунзе – 873,9 % (267 днів) (для порівняння: «Азовсталі» – 2 451,7 % (217 днів), Київобленерго – 691,5 % (189 днів), Полтавського ГЗК – 683,8 % (138 днів), Нижньодніпровського трубопрокатного заводу – 567,1 % (253 дні) [87].

За даними ПФТС, до п'ятірки галузей економіки та промисловості, акції яких користувалися найбільшим попитом, у 2006-2007 р. увійшли відповідно фінанси (27,7 % загального обсягу торгів та 9,9 %), металургія (відповідно 18,2 і 27,7 %), паливна промисловість (12,5 і 18,5), електроенергетика (11,0 і 10,1 %) та машинобудування (9,9 і 11,7 %) [88]. Аналіз даних офіційних сайтів багатьох інститутів спільного інвестування (ІСІ) також дає підстави для висновку, що основну масу доходів вони отримували за рахунок акцій підприємств металургії (високодохідні, але характеризуються коливаннями курсу через світову кон'юнктуру, тому ризиковані), енергетики (надійні, але без докорінного реформування сектора не приносять високих доходів) та машинобудування. Характерним прикладом є відкритий диверсифікований пайовий ІФ «Класичний», який інвестував у ці галузі 87,9 % коштів (табл. 6.32).

Таблиця 6.32

Галузева структура активів окремих інвестиційних фондів за станом на початок 2007 р., %*

Інвестиційний фонд	Енергетика	Металургія	Машино-будування	Фінансовий сектор	Хімія, нафта та газ	Будівництво	Харчова про-мисловість	Дохід-ність, %
Фонди в управлінні КУА «КІНТО»								
«Синергія-3» (закритий недиверсифікований корпоративний)	44,0	21,8	6,0	8,5	12,0	6,4	...	+ 88,4
«Синергія-2» (закритий недиверсифікований корпоративний)	39,6	28,7	16,6	1,0	13,1	1,1	...	+ 82,8
«Синергія» (закритий недиверсифікований корпоративний)	26,0	27,0	22,0	...	18,0	...	...	+ 93,3
«Класичний» (відкритий диверсифікований пайовий)	54,8	22,4	10,7	...	9,9	2,2	...	+ 61,2
«Достаток» (інтервальний диверсифікований пайовий)**	52,5	31,4	...	...	13,9	...	...	+ 90,5
«Соціальний стандарт» (відкритий пенсійний)***	38,0	21,1	10,8	...	30,0	...	4,7	+ 25,5
«Народний» (інтервальний диверсифікований пайовий)	20,9	31,4	8,3	...	24,0	10,7	...	+ 29,0
Фонди в управлінні КУА «ОПТИМА-КАПІТАЛ»								
ПІФ «Надійний»	28,6	18,2	12,7	...	4,3	4,2	2,2	+ 15,0
ПІФ «Збалансований»	1,0	14,8	11,9	...	8,4	6,7	2,0	+ 12,4

** Джерело:* Оперативна інформація про стан фондового ринку за офіційними даними компаній з управління активами [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http:// www.kinto.com.ua; www.socrat.com.ua.

** Номінальна вартість сертифікату 0,1-20 тис. грн.

*** Засновники ВАТ «КІНТО» та АТЗТ «КВАЗАР-Мікро Техно»

За даними компанії з управління активами (КУА) «Сократ», найбільш дохідними в 2006-2007 р. були акції машинобудівних підприємств, зокрема «Луганськтепловозу»

(зросла вдвічі). За даними ВАТ Закритий недиверсифікований корпоративний інвестиційний фонд (ІФ) «СИНЕРГІЯ», максимальний виграш по позиціях акцій Луганськтепловозу становив 6,8 млн грн. Великий потенціал зростання мають акції АвтоКрАЗу, Мотор-Січі, НОРДу, Сумського НВО ім. Фрунзе, ЛуАЗу, Маріупольського заводу важкого машинобудування, Дніпровагонмашу.

Вибірковий аналіз стану фондового ринку (широкомасштабний є комерційним продуктом) показує, що активи багатьох машинобудівних компаній протягом тривалого періоду відносилися до найпопулярніших інструментів фондового ринку і мали стабільно високу дохідність. Однак заходи щодо активізації фондового ринку і наявність на ньому привабливих активів, яка сприяла збільшенню, здешевленню та диверсифікації потоку інвестиційних ресурсів на підприємства для їх розвитку і технологічної модернізації, були результативними лише за умови політичної стабільності в суспільстві. Так, після оголошення дочасних виборів до Верховної Ради України, яким передувала політична нестабільність, у квітні 2007 р. міжнародна рейтингова агенція «Standard & Poor's» змінила прогноз за довгостроковим рейтингом України в іноземній валюті (BB-) зі стабільного на негативний, що негативно вплинуло на котирування українських активів.

Отже, високий рівень ринкової капіталізації окремих машинобудівних підприємств дав змогу залучити додаткові інвестиційні ресурси на фондовому ринку. Проте політична нестабільність негативно впливала на котирування активів машинобудівних підприємств у період його найбільшого підйому (2007), а висока питома вага іноземного капіталу на фондовому ринку України (часто спекулятивного) збільшила ризики негативних наслідків глобалізації.

Таким чином, 2001-2007 рр. тривав підйом національної економіки після тривалої трансформаційної кризи, суттєво поліпшився інвестиційний клімат, зросли доходи населення і фінансові ресурси підприємств. При цьому роль машинобудівного комплексу в складі промисловості України збільшилася несуттєво (з 10,3 до 13,3 % реалізованої промислової продукції). Головною причиною зазначеного можна вважати непослідовність макроекономічної політики щодо підвищення рівня технологічного укладу економіки, що проявлялося у відсутності механізмів стимулювання збільшення частки валової доданої вартості продукції, створеної в Україні кваліфіковано праце-, науко- і технологомістким способом виробництва. Надмірним можна вважати і рівень лібералізації внутрішнього ринку, адже тривалий період підготовки до вступу до СОТ (загалом 14 років) не вимагав невідкладного запровадження таких заходів і його можна було більш дієво використати для сприяння вітчизняним виробникам у підвищенні їх конкурентоспроможності. Недостатньо послідовною була зовнішньоекономічна підтримка держави такої складної технологічно і капіталоємної галузі, як машинобудування.

За цей період машинобудування зберегло і розширило конкурентні переваги, внаслідок чого обсяг експорту зріс у 4,7 рази, але надмірна експортна орієнтація галузі обумовила високу залежність від світової кон'юнктури і валютної політики держави, що відіграло вкрай негативну роль упродовж світової фінансово-економічної кризи, яка охопила країни – основні торговельні партнери України, починаючи з 2008 р. В умовах політики зовнішньоторговельного лібералізму обсяг імпорту споживчих та інвестиційних товарів збільшився майже у 8 разів, погіршилися коефіцієнт покриття імпорту експортом та зовнішньоторговельний баланс у машинобудівній галузі.

До позитивних тенденцій можна віднести випереджаюче зростання обсягів виробництва продукції машинобудування в роки економічного підйому. Однак зміна переважаючої спеціалізації з виробництва машин і устаткування на транспортне устаткування відбувалося за рахунок спрощення низкою підприємств технологічних ланцюгів до велико- або дрібновузлового складального виробництва, що унеможливлювало виробництво потенційного обсягу доданої вартості та отримання доходів. При цьому частка

високотехнологічної підгалузі з виробництва електричного, електронного, оптичного устаткування впала.

Сильною позицією машинобудівних підприємств був значно вищий рівень інноваційної активності порівняно із загальнопромисловим. Галузь є наукоємною, про що свідчить її переважаюча частка в обсязі НДДКР промисловості. У складі інноваційних витрат більш значне порівняно з іншими галузями промисловості місце займали витрати на дослідження й розробки. Однак ці витрати фінансувалися переважно за власний рахунок підприємств в умовах недостатньої підтримки з боку держави, місцевих органів влади, дорожнечі кредитних ресурсів та незадіяності ринкових джерел залучення інвестицій на такі цілі. Наслідком зусилля в інноваційній сфері стала більша частка інноваційної продукції в складі реалізованої (18,2-16,8 %), з якої понад 50 % експортувалося.

Незважаючи на зростання коефіцієнта оновлення основних засобів, він залишається недостатнім (4,7 %). При цьому загрозу для швидкої модернізації становило надходження основного капіталу значною мірою за рахунок основних засобів, що були у використанні. Коефіцієнт ліквідації застарілих основних засобів здебільшого залишався дуже низьким (1,1-0,7 %), хоча і суттєво зріс 2008 р. (до 3,5 %). Попри це показники фондовіддачі суттєво покращилися.

На фінансову діяльність галузі в 2001-2007 рр. негативно вплинуло зростання вартості ресурсів, низька розрахункова дисципліна підприємств і держави (щодо повернення ПДВ), 2008 р. – негативна зміна кон'юнктури внаслідок світової фінансово-економічної кризи. Це значною мірою обумовило нестабільність фінансових результатів та рівня рентабельності. Проте фінансові показники в цілому і по підгалузях у 2001-2007 рр. покращилися. Високою була питома вага прибутково працюючих підприємств.

Хоча інвестиції в основний капітал машинобудування зросли в 3,1 рази, вони становили лише 6,9-8,1 % від капіталовкладень промисловості, що свідчить про недоінвестування розвитку. При цьому позитивом було зменшення ролі амортизаційного джерела і зростання – ринкових джерел фінансування розвитку. Це стало можливим унаслідок глибоких трансформаційних процесів, які уможливили збільшення виробничої та комерційної ефективності.

Інституційні перетворення в машинобудівній галузі набули невідворотного характеру. Процеси перерозподілу власності в Україні, що тривали протягом 2001-2008 рр., були етапом структурування національного капіталу, результатом якого стало утворення вертикально і горизонтально інтегрованих фінансово-промислових, торговельно-промислових та промислових груп. На кінець 2008 р. практично всі підприємства – лідери галузі належали провідним українським або інтернаціональним ФПГ чи були афільовані з ними.

Позитивним явищем було зростання в 3,5 рази в 2001-2008 рр. обсягу ПІІ в галузь (до 1,05 млрд дол США), проте частка машинобудування скоротилася як в обсязі ПІІ в промисловість (з 14,7 до 12,9 %), так і в економіку (з 7,8 до 3,6 %). При цьому в розрізі регіонів визначилися області, де протягом значного періоду частка машинобудування в регіональному обсязі ПІІ була стабільно високою (Сумська, Волинська, Миколаївська).

Активізації фондового ринку 2006-2007 р. сприяла збільшенню, здешевленню та диверсифікації потоку інвестиційних ресурсів на підприємства машинобудування для їх розвитку і технологічної модернізації. Високий рівень ринкової капіталізації низки машинобудівних підприємств дав можливість залучити на фондовому ринку додаткові інвестиційні ресурси. Проте в умовах його обвалу, починаючи з кінця 2008 р., інвестиційні перспективи підприємств галузі суттєво погіршилися.

Загалом на кінець 2007 р. машинобудування мало хороші перспективи розвитку, але через відсутність активної промислової політики вони не були реалізовані, про що свідчать показники розвитку машинобудування в кризові 2008-2009 роки.

6.3. Шляхи виходу з фінансово-економічної кризи та пріоритети розвитку машинобудування

Унаслідок світової фінансово-економічної кризи в машинобудуванні України склалося надзвичайно важке становище, оскільки для галузі промисловості, що виробляє інвестиційні товари і товари тривалого користування, в періоди кон'юнктурних криз характерне більше, ніж в інших галузях, падіння обсягів виробництва продукції всіх її видів, менше зростання цін та скорочення капітальних вкладень. У результаті скорочення попиту на машинобудівні товари, погіршення умов кредитування для товарів тривалого користування (автомобілі), заморожування інфраструктурних програм та модернізації економіки, в т. ч. АПК, будівництва, промислового комплексу, особливо підприємств паливно-енергетичного, гірничо-металургійного, нафтохімічного комплексів, значно звузився внутрішній попит на продукцію підгалузі. Внаслідок кризи, яка охопила країни – основні торговельні партнери України, суттєво скоротився попит на експортну продукцію вітчизняного машинобудування.

Однак, починаючи з ІІ півріччя 2009 р., завдяки виконанню антикризової програми уряду України [89] та заходів щодо захисту внутрішнього ринку [99], розпочався позитивний перелом тенденцій розвитку економіки. Влітку 2009 р. завдяки масованим заходам урядів провідних країн світова економіка стала поступово виходити зі стану рецесії, відбулося покращення споживчих і підприємницьких настроїв, що, у свою чергу, обумовило поступове поліпшення світової кон'юнктури та відновлення зовнішнього попиту на основні експортні товари України, в т.ч. машинобудівні. Цьому сприяла істотна девальвація гривні, яка тривала з осені 2008 р. до весни 2009 р., що суттєво підвищила цінову конкурентоспроможність української продукції на зовнішніх ринках і зменшила – імпортної, що також стимулювало розгортання процесів імпортозаміщення.

Проте, більшість економічних експертів [91-93] прогнозують суттєве падіння темпів світового виробництва в довгостроковій перспективі через заходи з боку регуляторів провідних ринкових держав світу щодо недопущення наступного перегріву реального і фінансового секторів, який власне і став причиною світової фінансово-економічної кризи. У багатьох підгалузях і підприємствах машинобудування ситуація залишається складною, яка потребує подолання негативних наслідків шляхом запровадження **комплексу системних заходів у структурній, геополітичний, зовнішньоекономічній, інституційній, фінансово-кредитній, технологічній та соціальній площинах** і підтримки галузі.

Прискорення *структурної перебудови* національної економіки потребує кардинальних змін структури промислового виробництва в напрямі підвищення технологічного укладу, збільшення конкурентоспроможності продукції, продуктивності, пріоритетного розвитку кваліфіковано працемістких галузей з високим ступенем переробки сировини, яким є машинобудування. Це, у свою чергу, може забезпечити значною мірою технічну базу прискореної технологічної модернізації економіки. Активізація модернізації економіки має здійснюватися в напрямі ресурсозбереження, підвищення характеристик якості продукції для збільшення її конкурентоспроможності.

Як *фінансово-кредитні механізми* досягнення зазначених цілей можна задіяти диференціацію оподаткування високотехнологічних і наукоємних галузей за умови законодавчого визначення рівня їх технологічності (критерієм цього може бути частка валової доданої вартості, створена на підприємстві), погашення відсотків по кредитах для здійснення *інноваційно-інвестиційних проектів* у цих галузях, наприклад, з коштів Стабілізаційного фонду, запровадження прискореної амортизації, митних пільг для устаткування, ввезеного для цілей модернізації. При цьому особливо значні податкові преференції та пільговий режим оподаткування мають надаватися інвестиціям у

придбання, виробництво і розробку ресурсозберігаючої техніки, технологій і продукції, а також виробництво продукції та послуг із їх застосуванням (як т.зв. зелений тариф в енергогенерації), в особливому порядку – при реінвестуванні прибутку. Для покращення перспектив розвитку підприємств, що перебувають у державній власності, слід припинити практику їх фіскального використання, що позбавляє їх прибутку як джерела розвитку. Держава має більш послідовно підтримувати технологічні пріоритети (авіа-, ракето-, суднобудування) шляхом прямого і непрямого бюджетного субсидування (що є широко застосовуваною практикою в світі), розміщення на вітчизняних підприємствах державних замовлень, запровадження митних пільг для експортерів такої продукції, збільшення фінансування інноваційних проектів за рахунок зростання капіталізації Державної інвестиційно-інноваційної установи, створення Українського банку реконструкції та розвитку за зазначеними вище пріоритетами технологічного розвитку.

З *геополітичних* аспектів власникам машинобудівних підприємств слід орієнтуватися на ринки, що розвиваються, оскільки в середньо- та довгостроковій перспективі ці країни будуть інтенсивно модернізувати свої економіки під потреби пост- і неоіндустріальних вимог (КНР, Індія, Бразилія, Росія). Через це на таких ринках для українського машинобудування відкриті перспективи розширення співробітництва і присутності. У цій же перспективі розвинуті ринки будуть тривалий час перебувати в стані рецесії, тому очікувати відновлення на них попиту на українську машинобудівну продукцію малоймовірно. Перспективними для реалізації є аутсорсингові проекти з перенесення виробництв з таких ринків в Україну.

Світова фінансово-економічна криза суттєво змінила існуюче *інституційне бізнес-середовище підприємництва* у світі та Україні. Масштабність проблем і небачені до цього часу виклики не залишать шансів на виживання багатьох компаній, у т. ч. машинобудівних, що не встигли або не спромоглися пристосуватися до нових реалій господарювання, що вимагають нових темпів прийняття і впровадження управлінських рішень щодо зміни структур, оптимізації витрат, управління і планування, пошуку нових ринків. Проте, крім загальносвітових проблем збільшення ефективності бізнесу, в Україні існують такі, що пов'язані із незакінченістю формування інституційних засад ринкової економічної моделі: все ще недостатньо розвиненим залишається фондовий ринок, інфраструктура підтримки інноваційно-інвестиційної діяльності, недостатньо захищене конкуренте середовище підприємництва, існує монополізм, декларативною у більшості випадків є підтримка малого і середнього бізнесу з боку держави, яка досі зберігає під своїм контролем багато промислових підприємств, зокрема машинобудівного профілю, що працюють комерційно неефективно. Але якщо ці проблеми лише стримували розвиток за часів економічного підйому, то в період посткризового відновлення економіки вони можуть поставити під сумнів власне існування національного капіталу.

Підвищення ефективності роботи галузі може загострити низку *соціальних питань,* оскільки можливе вивільнятися значної кількості працівників, тому для запобігання зростання масового безробіття держава має ініціювати реалізацію проектів з поглинання надлишку робочої сили, наприклад в АПК або в недостатньо розвинутій сфері послуг, у т. ч. соціальних, їх перенавчання і перекваліфікацію.

Захист внутрішнього ринку машинобудівної продукції та підтримка *зовнішньо-економічної діяльності машинобудівних підприємств* потребує вжиття низки заходів. Так, необхідно посилити контроль за якістю споживчого імпорту машинобудівної продукції: наприклад, 2009 р. автоконцерн «Toyota» вже відкликав з ринку США мільйони автомобілів через виявлені недоліки в гальмівній системі та системі газу, в Україні ж аналогічні дослідження не проводилися. Варто розширити систему експортного страхування, кредитування імпортерів, фінансування участі українських компаній у тендерах для високотехнологічних промислових виробництв з боку Державної компанії

страхування експорту, здійснювати компенсацію вартості кредитів великих експортерів для оновлення і розширення високотехнологічних промислових виробництв.

У посткризовий період важливо виявити та послідовно підтримувати пріоритети розвитку.

Пріоритетом *важкого енергетичного машинобудування* є участь у реалізації в країні і світі енергозберігаючих програм, у т. ч. з виробництва альтернативної електроенергії, та інфраструктурних проектів, перенесення строків виконання яких малоймовірне. Через зазначену стратегію найменші кризові втрати в машинобудуванні спостерігалися саме в цьому секторі, який має внутрішні ресурси для підтримки позитивної виробничої та фінансової динаміки.

Підприємства підгалузі продовжують виконувати укладені ще до кризи довгострокові контракти, і через це за підсумками 2009 р. очікується навіть незначне зростання обсягів виробництва [94, с. 5–6]. Зокрема, кілька провідних компаній підгалузі, на прикладі «Турбоатом», уклали довгострокові контракти на поставки продукції для переоснащення і будівництва зарубіжних ГЕС, АЕС. В Україні на багатьох АЕС підходить строк виведення з експлуатації енергоблоків, майже повної заміни потребують генератори Донузлавської ВЕС (161 вітроустановка на Донузлавському, Судацькому та Чорноморському майданчиках виробництва «Південмашу»). Ці ВЕС створювалася на кошти фонду вітроенергетики, який наповнювався за рахунок надбавки до тарифу в обсязі 0,75 %, і таку практику слід відновлювати.

Суттєві перспективи перед підгалуззю відкриває можливість узяти участь у модернізації української ГТС у 2010-2016 рр. на кошти пільгового кредиту ЄС (ЄБРР, СБ, Європейського інвестиційного банку) в напрямі збільшення її пропускної здатності та зменшення споживання технічного газу. За Спільною декларацією передбачається отримання кредиту в обсязі 2,57 млрд дол США за ставкою LIBOR + 1 п. п., основні роботи стосуватимуться модернізації наявних та будівництво нових компресорних станцій, газопроводів, підземних сховищ [95]. Про готовність до участі в проекті оголосили провідні підприємства – «Зоря-Машпроект», «Мотор-Січ» та Сумське НВО ім. Фрунзе. Відповідний меморандум з цими підприємствами підписав уряд. Експерти Міністерства палива та енергетики оцінюють вартість проекту в 1,43 млрд дол США [96]. Однак проблемою є те, що ефективність українських турбін нижча, ніж закордонних аналогів, що пояснюється тим, що ці підприємства здебільшого брали участь у ремонті об'єктів ГТС. Тому для налагодження виробництва сучасної продукції доцільним є співробітництво з такими світовими лідерами, як General Electric.

У зв'язку з ліквідацією наслідків аварії на Саяно-Шушенській ГЕС у Росії додаткові замовлення на гідроагрегати можуть отримати Турбоатом, Електроважмаш, оскільки потужність основного російського виробника Силові машини становить 1-2 агрегати на рік, для ремонту ж потрібно 10 агрегатів [97].

Модернізація підприємств енергетики, ЖКГ відкриває можливості отримання кредитних ресурсів ЄБРР (700 млн євро), частини надходжень продажу квот на викиди парникових газів, а також коштів стабілізаційного фонду держбюджетів України (2009 р. – 500 млн грн).

У зв'язку з посиленням урядом Росії протекціонізму щодо власних виробників продукції енергетичного машинобудування, низка українських виробників (ДП «Зоря-Машпроект», група «Енергетичний стандарт», яка контролює Сумське НВО ім. Фрунзе, «Запоріжтрансформатор») оголосили про свої наміри щодо налагодження локального сервісу техніки та складальних виробництв. Мотор-Січ уже домовилася з керівництвом Саратовської області РФ про створення спільного підприємства з виробництва газотурбінних електростанцій та приводів для компресорних станцій, в яке на паритетних умовах протягом шести років укладуть по 123 млн дол США [98].

У цілому пріоритетами інвестиційних програм в енергетиці та енергетичному машинобудуванні на кротко- і довготривалу перспективу будуть відновлювана енергетика (міні- ГЕС, ВЕС, використання біомаси, сонячної та термальної енергії, утилізації та переробки відходів), модернізація муніципальної інфраструктури (котелень, будівництво когенераційних установок, оснащення будівель засобами обліку води і тепла), що відкриває перспективи для підприємств енергетичного машинобудування. Цьому значною мірою сприятиме прийняті у квітні 2009 р. поправки до законодавства, якими запроваджено нову схему розрахунку тарифу для альтернативної електроенергії (сонця, вітру, води і біомаси), що передбачає підвищення коефіцієнтів (1,2-4,6) і внаслідок цього – активізацію залучення інвестицій у галузь. Крім того, з 1.01.2010 р. до 1.01.2019 р. з метою заохочення компаній до налагодження випуску альтернативних видів пального запроваджується низка пільг. Зокрема, такі підприємства звільнюються від сплати мита за імпорт техніки і устаткування для реконструкції та будівництва нових підприємств з виробництва біопального, для переобладнання технічних і транспортних засобів із споживання нафтопродуктів на біопальне. Однак зазначені преференції можна отримати лише щодо обладнання, яке не має в Україні аналогів, тобто машинобудівні підприємства також можуть долучатися до реалізації таких проектів. Виробники біопального звільняються від сплати податку на прибуток, отриманого від його реалізації. Аналогічні заходи передбачені для підприємств енергогенерації, які працюють на біопальному, а також компаній, що випускають устаткування для виробництва біопального та його споживання (сільськогосподарських машин, енергогенеруючих установок). Передбачена можливість прискореної амортизації оснащення для випуску і споживання екологічного пального, а при реінвестуванні прибутку на модернізацію податок на прибуток зменшується з 25 до 20 %.

Ці заходи активізують увесь ланцюг інвестиційного циклу «збільшення попиту – виробництва – інвестицій у виробництво». Слід зауважити, що зазначений закон зареєстрований у Верховній Раді України ще восени 2007 р., однак через протидію нафтового лоббі його прийняття відтягувалося.

У цілому розвиток т. зв. зелених техніки і технологій є глобальним трендом посткризового економічного розвитку. Цей ринок надзвичайно місткий, тому перспективний для компаній українського енергетичного машинобудування.

Відчутних втрат зазнало *залізничне машинобудування,* якому довелося в І кварталі 2009 р. скоротити виробництво вдвічі. За підсумками 7 місяців року виробництво вантажних вагонів зменшилося на 74,3 % порівняно з аналогічним періодом 2008 р. – до 5,1 тис. од. [99]. Таке падіння експерти пов'язують зі скороченням попиту на вагони на ринку Росії, куди спрямовувалося до 80 %.

Оскільки знос рухомого складу Укрзалізниці перевищує 80 %, потенційний обсяг ринку залізничної продукції досить значний, що відкриває значні інвестиційні перспективи перед підприємствами залізничного машинобудування. У 2008 р. у фінансовому плані державного монополіста Укрзалізниці передбачалося 19,7 млрд грн інвестицій у розвиток залізничного транспорту за рахунок власних і позичених джерел. Гостра фаза кризи спричинила суттєве скорочення пасажиро- та вантажоперевезень і погіршила фінансове становище Укрзалізниці. Однак, незважаючи на це, компанія зберегла вигідне співробітництво зі світовими кредитними установами. В листопаді 2008 р. ЄБРР виділив Укрзалізниці кредит на 187,5 млн дол США (на 10 років з 3-річною відстрочкою платежу) для реалізації програми оновлення рухомого складу Донецької залізниці, що має завантажити потужності українських вагонобудівників [100]. За прогнозами, 2009 р. Укрзалізниця замовить близько 200 пасажирських вагонів Крюковського вагонобудівного заводу на суму 95 млн дол США, а також 1,5-2 тис. вантажних вагонів переважно в підконтрольних Міністерству транспорту Дарницького і

Стрийського вагоноремонтних заводів та ДП «Укрспецвагон», «Луганськтепловозу» замовлено 13 локомотивів на 12 млн дол США. Негативною є ситуація, коли для розвитку інфраструктури міст купуються трамваї іноземного виробництва (модернізована лінія швидкісного трамваю у Києві оснащуватиметься технікою білоруського і німецького виробництва), в той час Луганськтепловоз та інші підприємства мають труднощі із замовленнями.

На розвиток зазначених підгалузей машинобудування позитивно вплине підготовка в Україні чемпіонату Євро-2012, яка включає будівництво швидкісних залізниць, модернізацію міжнародних транспортних коридорів і збільшення пропускної здатності 13 українських аеропортів. Однак за три роки до початку чемпіонату (згідно з прийнятою в розвинених країнах практикою від початку розробки проекту до випуску з конвеєра потрібно не менше трьох років) Укрзалізниця досі не провела тендер на визначення іноземного підрядника для будівництва швидкісних потягів, адаптованих під місцеві умови, або передачу підряду вітчизняним виробникам, чи налагодження спільного виробництва. Претендентами є французька Alstom, швидкісний потяг якої Pendolino зі змінним нахилом кузова вартістю близько 25 млн євро вже експлуатується на широкій колії між Санкт-Петербургом та Гельсінкі. Корейська компанія «Hyundai» пропонує електровози і вагони Hyundai Rotem по 2 млн дол США кожний за фінансової підтримки Korea Exim Bank. Їх поставки здійснювалися для метрополітену Алма-Ати, вони не пристосовані під габарити і стандарти колії СНД, проте компанія згодна налагоджувати спільне виробництво адаптованих версій. У пропозиції німецького концерну «Siemens» входить налагодження спільного виробництва найбільш дешевого і практичного вагона (адаптованого до стандартів ширини колії СНД, у режимі тесту експлуатується на колії між Москвою та Санкт-Петербургом, може використовувати як постійний, так і змінний струм) на українських підприємствах за класичними технологіями (з нерухомою підлогою) швидкістю не більше ніж 160 км/год [101]. Однак зменшення інвестиційних можливостей Укрзалізниці через економічну кризу навряд чи дасть змогу реалізувати перший варіант. У разі суттєвого недофінансування цього проекту значне замовлення зможе отримати Крюковський вагонобудівний завод. Конкурентом цьому підприємству може стати спільне виробництво російського Трансмашхолдингу (контролює Луганськтепловоз) і Alstom (Alstom нещодавно купила 25 % + 1 акцію Трансмашхолдингу) недорогих двоповерхових вагонів єврокласу, виробництво яких планується налагодити в Росії на заводі в Новочеркаську для задоволення потреб її надзвичайно місткого ринку.

У перспективі поступовий підйом гірничо-металургійного комплексу пожвавить попит на залізничні вагони. Збільшенню попиту на вагони, локомотиви сприятимуть програми підтримки інфраструктурних галузей та проектів у Російській Федерації, оскільки низка підприємств залізничного машинобудування контролюється російськими інвесторами.

В *автомобіле- та автобусобудуванні* відбулося найбільше в підгалузі падіння обсягів виробництва – відповідно 85,0 і 93,0 % в I кварталі 2009 р. [94, с. 5], незважаючи на антикризові заходи щодо підтримки галузі. Так, подовжено до 2013 р. включно чинність закону «Про розвиток автомобільної промисловості України», яким від імпортного мита звільняються підприємства, що виробляють авто- і мототехніку, комплектуючі, запчастини, а також для будівництва й реконструкції, технічного переобладнання виробничих потужностей; введена 13 %-на захисна надбавка до імпорту автомобілів. Оскільки переважна більшість українського легкового автовиробництва є крупновузловим складанням з машинокомплектів, а вартість імпортного двигуна становить до 40 % собівартості, то на ціну вітчизняного автомобіля негативно вплинула суттєва девальвація гривні відносно долара та євро.

У той же час російський рубель девальвував приблизно однаковими темпами з гривнею, а юань був суттєво недооцінений і в докризовий час. Це збільшило на авторинку України цінову конкуренцію автомобілів, імпортованих із Росії, КНР складених з російських та китайських машинокомплектів, порівняно з авто інших марок, що складаються в Україні (Chevrolet, Opel (АвтоЗАЗ), Hyundai (ХК «Богдан») та ін.). Через зазначене у 2007-2008 рр. та І півріччі 2009 р. на ВАЗи (у т.ч. складання ЛуАЗу) припадало близько 40 % продажу нових авто в Україні. Достатньо високу питому вагу на українському авторинку мали бюджетні китайські авто Chery та Geely (у т. ч. складання Кременчуцького автоскладального заводу) [102].

У виробників автобусів і тролейбусів труднощі виникають у зв'язку з проблемами щодо наповнення місцевих бюджетів. Наприклад, комунальне підприємство «Київпастранс» 2008 р. замість запланованих 414 автобусів викупив тільки 115, тролейбусів – 21 із 65 (через це на ЛАЗі склалася складна ситуація з реалізацією продукції та виплатою зарплати [103]), трамваїв – 1 із 4 [104]. Збільшенню продажу комунального транспорту і його виробництва сприятиме більш широке застосування схем продажу у фінансовий лізинг. Так, у травні 2008 р. Київрада дозволила КП «Київпастранс» закупити по лізинговій схемі 100 вагонів метро протягом 2009-2010 рр. Виробниками вагонів визначені Крюковський «Вагонмаш» та Санкт-Петербурзький вагонобудівний завод [105]. На програму «Шкільний автобус» із стабілізаційного фонду 2009 р. виділено 150 млн грн, що має покращити ситуацію в підгалузі. Проблеми мають і виробники вантажних автомобілів. Так, ВАТ «ХК «АвтоКРАЗ» у І кварталі 2009 р. випустило 25 автомобілів, або 25 % від аналогічного періоду 2008 р. [106]. Світовий автопром найбільш постраждав від економічної кризи та глобальної рецесії. І навіть масовані заходи щодо підтримки галузі (табл. 6.33) не допомогли врятувати від банкрутства і реструктуризації низку автогігантів.

Таблиця 6.33

Заходи щодо підтримки автомобільної промисловості в різних країнах*

Країна	Заходи і мета підтримки	Обсяг фінансової допомоги
США	Держзамовлення, пільгове кредитування виробництва. Субсидії на виконання програми банкрутства і реструктуризації боргів.	2008 р.: GM – 13,4 млрд дол США; Chrysler – 4 млрд дол США 2009 р.: Chrysler – 6 млрд дол США (планується). Ford відмо-вився від держпідтримки
КНР	Держзамовлення, зниження податку на продаж малолітражок (до 1,6 л) до 5 %, знижка 10 % при купівлі комерційного авто до 1,3 л. Стимулювання оновлення автопарку (300-450 дол США доплати)	–
Південна Корея	Держзамовлення, податкові пільги (з порушенням норм СОТ), заходи щодо реструктуризації галузі в напрямі технологічного оновлення	Пряме фінансування 2009 р. 0,9-1,2 млрд дол США
Німеччина	Стимулювання попиту: доплата бажаючим утилізувати старе (старше 9 років) авто (€ 2,5 тис.) на купівлю нового. У лютому 2009 р. обсяг продажів зріс на 21,0 % до лютого 2008 р.	1,5 млрд євро
Франція	Пільгове кредитування виробників під зобов'язання не закривати заводи і не скорочувати штат	Peugeot-Citroen – 3,0 млрд дол США; Renault – 3,0 млрд дол США; Renault-Trucks – 0,5 млрд дол США
Великобританія	Пільгове кредитування виробництва і попиту. Заходи мають переважно соціальне спрямування, оскільки більшість національних виробників належать зарубіжним акціонерам	Пряме фінансування – 3,2 млрд дол США
Італія	Стимулювання попиту: доплата бажаючим утилізувати старе (старше 9 років) авто (євро 1,5 тис.) на купівлю нового	300 млн євро

Закінчення таблиці 6.33

Бразилія	Зменшення податку на індустріальну продукцію на 7,6 %, розширена пропозиція кредитних продуктів з боку держбанків	600 млн дол США
Індія	Стимулювання попиту: зменшення ставок по автокредитах на 10 %	Пряме субсидіювання не передбачено, оскільки ринок, що розвивається, генерує попит і в умовах кризи
Росія	Держзамовлення, пільгове кредитування виробників, протекціоністська митна політика, стимулювання попиту шляхом субсидування автокредиту (зменшення з 15 до 6,33 %, перший внесок – з 30 до 15 %, строк кредиту – з 2-х до 3-х років) для авто російського складання, або підприємств, що працюють за постановою щодо промислового складання Міністерства промисловості і торгівлі РФ.	ВАЗ: пряме фінансування 0,75 млрд дол США; ГАЗ: держгарантії – 120 млн дол США, держзакупки – 270 млн дол США, повернення податків – 6 млн дол США; КамАЗ: держгарантії – 13 млн дол США, Sollers держгарантії – 15 млн дол США (у т.ч. УАЗ)
Україна	Пільгове кредитування і субсидіювання тільки для сільгосптехніки, шкільних автобусів та спецавтомобілів (пожежних), введена митна надбавка 13 % на імпорт авто (всупереч норм СОТ)	–

[*] *Джерело:* Как поддерживают автомобильную промышленность в разных странах [Электронный ресурс]. – Режим доступу : www.rusbarter.ru.

Так, корпорація «General Motors» 01.06.2009 р. заявила про своє банкрутство, внаслідок цього закрилося 14 заводів, скорочено 21 тис. робітників та продаж світових брендів. Через кризу в містах автобудівної моноспеціалізації (Детройт, Ньюкасл та Баффало) спостерігався найбільший у США рівень безробіття і злочинності.

Тому без заходів прямої підтримки галузі та ще більш жорсткого протекціонізму, всупереч нормам СОТ, українські компанії чекають непрості рішення, особливо через їх значні борги. Так, ХК «Богдан» для розвитку здійснила низку запозичень: від банків ЄС отримала для ЛуАЗу кредит на 105 млн євро (до 2014 р.), випустила 2005 р. облігації на 130 млн грн під 14,0 % річних з погашенням у 2010 р. та 2008 р. – на 200 млн грн під 13,5 % річних з погашенням 2013 року.

Із більш ніж 330 млн дол США, інвестованих у будівництво заводу ХК «Богдан» у Черкасах (позиціонувався як український Детройт, оснащений новітнім обладнанням, створено 3,5 тис. нових робочих місць [107]), лише половину становили власні кошти. Значні кошти вкладалися d нарощування виробництва автобусів «Богдан» у Луцьку. Тому масове скорочення продажів автомобілів та автобусів серйозно загрожує перспективам компанії. Адже коефіцієнт відношення зобов'язань до власного капіталу корпорації 2008 р. досяг 99,0 %. Для порівняння: в «УкрАВТО» цей показник дорівнює 41,0 %, проте, незважаючи на позитивне його значення, в грудні 2009 р. воно має сплатити за єврооблігаціями 125 млн дол США. Враховуючи, що збиток підприємства 2008 р. становив 390 млн грн, а збутові програми 2009 р. не виконуються, це буде дуже складно [108].

При такій несприятливій кон'юнктурі підприємствам автопрому слід змінювати дилерську політику в напрямі розширення послуг автосервісу, шукати нові ринки збуту продукції та ресурси для запровадження більш зручних для покупців схем реалізації (лізинг, програми лояльності, в т.ч. за рахунок включення до свого складу фінансових підрозділів, наприклад, Ford (Ford Motor Credit Company)), освоювати виробництво ресурсоекономної та гібридної техніки. За умови більшої локалізації виробництва в держави з'являться стимули більш масованої підтримки автопрому України, крім митних заходів, а саме: дотацій, пільгових кредитів тощо. Адже рівень забезпеченості населення легковими авто залишається достатньо низьким (135 одиниць

на 1 тис. населення, для порівняння: у Росії – 195, ФРН – близько 600 авто), потребує оновлення і розвитку комунальна транспортна інфраструктура.

У секторі виробництва *гірничо-шахтного устаткування* у зв'язку з різким скороченням інвестиційних програм і оновлення основних засобів у І півріччі 2009 р. усі компанії значно скоротили обсяги виробництва. Оскільки вугільна галузь є дотаційною, то відновити інвестиційний попит на її підприємствах можливо лише за участі держави. Цьому значною мірою сприятимуть цільові субвенції із стабілізаційного фонду на здешевлення кредитів, фінансування інвестиційних проектів з будівництва і технічного переоснащення вугледобувних підприємств та ліквідації неперспективних. За кошторисом стабфонду 2009 р. на ці заходи передбачено до 5 млрд грн, проектом Держбюджету 2010 р. – 6,5 млрд грн. Оскільки генеральним шляхом розвитку і модернізації гірничо-металургійного комплексу є мінімізація собівартості продукції шляхом її виробництва на економічних міні-металургійних заводах, застосування установок пиловугільного вдування (через подорожчання імпортного газу), а також заходи щодо підвищення безпеки вуглевидобування, це має стати програмою дій для профільних підприємств машинобудування.

Машинобудування для АПК. Оскільки виробництво сільськогосподарської продукції в умовах кризи виявилося сектором, що визначає довгострокову конкурентоспроможність національної економіки, особливо зростає потреба збільшення ефективності функціонування всього її технологічного ланцюга – від виробництва сировини, до її переробки та експорту. Наразі в Україні можна зібрати хороший врожай, проте майже немає умов для його зберігання (елеватори, рефрижератори, вентиляційні установки, міні-заводи), транспортування, перевалки. Цьому мають сприяти стабілізаційні заходи держави щодо підтримки АПК та суміжних галузей: у стабілізаційному фонді 2009 р. передбачено 2,2 млрд грн на здешевлення кредитів та підтримку окремих проектів в АПК, з яких на придбання техніки в лізинг виділено лише 400 млн Для порівняння: 2009 р. на субсидування виробництва техніки для АПК у Росії виділено 4 млрд дол США, з яких 2,5 млрд – на купівлю техніки в лізинг, Білорусі – відповідно 2,5 і 1,5 млрд дол США. Ринок сільськогосподарської техніки України занадто відкритий для збереження власного її виробництва. За даними Держмитслужби, 2007 р. в Україну її ввезено на 1,3 млрд грн, 2008 р. – на 2,5 млрд грн, активно дуже дешево купується техніка, що була у використанні – за 5 місяців 2009 р. з Польщі ввезено 55 таких комбайнів по 7-8 тис. дол США. Тому без більш дієвого захисту українського ринку сільськогосподарської техніки (наприклад, введення 25 %-го мита на імпорт та заборона ввезення техніки старше 3-х років) перспективи її виробників непевні [109].

Перспективи розвитку АПК України обумовили приплив великих інвестицій у розвиток АПК і його інфраструктури. Так, компанія «НІБУЛОН», великий український агрохолдинг (контролю 20 % українського експорту зернових), вклала понад 2,5 млрд грн на будівництво зернових річкових терміналів, елеваторів. У квітні 2009 р. вона замовила суднобудівному заводу «Дамен Шипярдс Океан» 24 баржі типу ріка – море в рамках створення власної судноплавної компанії. У планах компанії будівництво 14 буксирів і 7 елеваторів потужністю 250 тис. т. Загальна вартість інвестицій – 150 млн дол США [110].

Складна ситуація склалася у тракторобудуванні. За 7 місяців 2009 р. випуск тракторів для сільського та лісового господарства скоротився порівняно з аналогічним періодом 2008 р. на 90 % до 432 од. Продукцію найбільшого в Україні виробника тракторів – «Харківського тракторного заводу» (ХТЗ) (належить російській ФПГ «Базовий елемент») без підтримки держави вітчизняні аграрії не купують. У І кварталі підприємство реалізувало по експорту 300 тракторів і переконало уряд за лізинговими схемами придбати для сільськогосподарських підприємств 700 од. техніки. Однак це не

виконано [111]. У листопаді-квітні 2008 р. та липні-серпні 2009 р. підприємство не працювало [112].

Виробництво дорожньої і будівельної техніки. Оскільки кризі у будівельній галузі передував бум, підприємства на цій хвилі суттєво оновили свою матеріальну базу. Тому найближчим часом очікувати на масштабні замовлення техніки для будівництва або для промисловості будівельних матеріалів не доводиться. Виконання інфраструктурних проектів силами українських компаній може збільшити попит на техніку для будівництва доріг. Джерелом коштів можуть стати кредити іноземних кредитних установ. Активне будівництво доріг є мультиплікатором позитивного ефекту для економіки, оскільки створить багато робочих місць безпосередньо в їх будівництві, так і суміжних підгалузях. Так, на кошти кредиту ВБРР, Всесвітнього банку Державна служба автодоріг України проводить тендери на освоєння дуже значних коштів. Однак до цього часу в цих конкурсах здебільшого перемагали іноземні підрядники.

Виробництво комп'ютерної техніки. У 2008 р. тривала консолідація активів малих і середніх ІТ-компаній та виробників комп'ютерної техніки. Так, великий російський ІТ-холдинг «Citronix» придбав велику українську компанію в цій сфері «Квазар-Мікро», що значно покращувало їх спільні перспективи. Однак через погіршення ситуації в потенційних клієнтів унаслідок кризи відкладено реалізацію багатьох проектів у сфері ІТ – у промисловості вони почали зупинятися ще восени 2008 р., що суттєво скоротило інвестиції і капітальний розвиток компаній ІТ-сектора. Так Квазар-Мікро відклав освоєння 4 млн дол США на ці заходи. Суттєвою підтримкою підприємств галузі може стати продовження фінансування державної програми «Інформаційні і комунікаційні технології в освіті і науці» (обсяг 161,6 млн грн). Однак 2008 р. суперечності між МОН, Мінекономіки при проведенні тендерів ледь не зірвали виконання програми оснащення комп'ютерними комплексами 2007 шкіл України.

В умовах кризи особливо постраждали українські ІТ-компанії, що обслуговували вузьке коло великих підприємств у металургії, хімії, машинобудуванні, або компанії, що займалися тільки виробництвом устаткування, а не надавали ще й інжинірингові послуги. Це призвело до масового скорочення штату висококваліфікованих працівників і банкрутств компаній. Перспективи розвитку цього сектора машинобудування пов'язуються з подальшою консолідацією активів галузі.

Виробництво побутової техніки. Імпортозаміщення побутової техніки в умовах девальвації гривні, скорочення доходів населення та позбавлення його можливостей користуватися кредитами дозволило українським підприємствам суттєво наростити обсяги її виробництва, продажу і навіть експорту: в Україні в останні роки почали працювати крупновузлові складальні виробництва стокових моделей побутової техніки провідних світових марок.

За даними Держкомстату, в січні 2009 р. з України експортовано в 2,5 рази більше телевізорів, ніж імпортовано, по холодильниках (діє 13 %-не захисне мито на імпортні аналоги) досягнуто паритет [113; 114]. Це обумовлено тим, що в ЄС, США моделі техніки часто змінюються, вимоги до екологічності виробництва зростають, а технології виробництва застарілого устаткування передаються в країни, що розвиваються, в рамках прямих іноземних інвестицій. Тому переорієнтація населення на дешевий сегмент техніки означає орієнтацію на вітчизняного виробника. Однак за підсумками роботи за 7 місяців 2009 р. випуск комбінованих побутових холодильників-морозильників з окремими дверцями скоротився на 55 % до 179 од., побутових холодильників – на 34,1 % до 101 од., пральних машин – на 31,5 % до 97 од. [99].

Фінансові активи машинобудування. Фондовий ринок є важливим інструментом інфраструктури фінансових ринків і дуже чутливим індикатором стану економіки. Тому він першим відчув на собі наслідки фінансово-економічної кризи. А оскільки

падіння попиту на машинобудівну продукцію було найбільш масштабним, це адекватно позначилося на фінансових показниках і котируваннях фінансових активів більшості машинобудівних підприємств. Фінансова неспроможність емітентів у багатьох випадках спричинила стани т.зв. технічних дефолтів (коли емітенти неспроможні виконати вимоги оферт – вимог інвестора достроково погасити облігації чи виплат купонних відсотків).

Формування розвиненої ринкової моделі потребує вдосконалення існуючого інституційного середовища функціонування корпоративної форми власності. Цьому сприятиме скоріша імплементація Закону України «Про акціонерні товариства», який збільшує відповідальність керівництва за результати роботи підприємств, підвищує роль міноритарних акціонерів та зобов'язує публічні підприємства (колишні ВАТ) виставляти на продаж на фондові майданчики не менше 10 % акцій, що, у свою чергу, вимагатиме відповідного оприлюднення змін фінансового стану підприємства, ведення звітності згідно з міжнародними стандартами. Ці заходи мають змінити сучасну концепцію фондового ринку України, яка склалася в роки масової приватизації. Вона потребувала перебудови і в докризовий період економічного підйому, а особливо необхідною стане в період посткризового відновлення економіки. Метою фондового ринку має стати залучення дешевих інвестиційних ресурсів для потреб розвитку і модернізації.

У цілому ж для галузі ситуація є складною, тому потребує опосередкованих заходів щодо активізації всього ланцюга інвестиційного циклу «збільшення попиту – зростання виробництва», а саме: відновлення нормального функціонування кредитної системи для стимулювання попиту з боку населення і підприємств, висока ефективність у цій сфері стимулюватиме здешевлення кредитів; фондовий ринок має запрацювати в режимі залучення більш дешевих інвестиційних ресурсів для розвитку; необхідно податковими інструментами стимулювати виробництво технологіє- та кваліфіковано працемісткої продукції з високим ступенем доданої вартості, створеної в Україні (через низьку локалізацію виробництва комплектуючих в Україні внаслідок девальвації відбувається подорожчання фінішної продукції), збільшити роль держзамовлення через стимулювання виконання в Україні масштабних інфраструктурних проектів (модернізація ЖКГ, будівництво доріг, мостів тощо).