

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 звужився 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 II 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 – імпоротної, 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, геополітичній, 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 працевітких 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 мало ймовірно. 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 залишають 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 конкурентне 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 малоімовірне. 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, наприкладі «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 створювалися 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 пропускну 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 коротко- і довготривалу перспективу будуть відновлювана енергетика (міні- ГЕС, ВЕС, використання біомаси, сонячної та термальної енергії, утилізації та переробки відходів), модернізація муніципальної інфраструктури (котельні, 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 імпорту 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 звільнюються 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 I 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 поживить 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 I 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 «Київпастрас» 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 «Київпастрас» 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 I 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 відмовився 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

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 імпорту авто (всупереч норм СОТ)	–

* Джерело: Как поддерживают автомобильную промышленность в разных странах [Электронный ресурс]. – Режим доступа : 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 в 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 I 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 проєктів з будівництва і технічного переоснащення вугледобувних підприємств та ліквідації неперспективних. За кошторисом стабфонду 2009 р. на ці заходи передбачено до 5 млрд грн, проєктом 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 виявилось 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 проєктів 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 імпорту 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 «НБУЛОН», великий український агрохолдинг (контролює 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 Шипардс 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 I 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 кризи у будівельній галузі передували 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 дверцятами 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).