

УДК 621.01.(477)

## ОБЪЕКТИВИЗАЦИЯ СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

А.А. Гончарова<sup>а</sup>

<sup>а</sup> Киевский национальный экономический университет имени Вадима Гетьмана, ассистент, аспирант кафедры европейской интеграции, [Goncharova.a.o@gmail.com](mailto:Goncharova.a.o@gmail.com)

### **Аннотация**

В статье рассмотрены последствия для украинской промышленности, в частности, для машиностроительной отрасли, от подписания Соглашения о зоне свободной торговли (ЗСТ+) и ассоциации с Европейским Союзом (Запад), и от вхождения Украины в Таможенный союз (Восток). Исследовано состояние и определены перспективы развития машиностроительной отрасли. Выяснено, что для украинского государства определяющей должна быть инновационно-инвестиционная модель развития, чему, собственно говоря, и посвящена большая часть исследований и научных работ по экономике.

**Ключевые слова:** промышленность, отечественное машиностроение, Таможенный Союз, Европейский Союз, интеграция, глобализация, рынок сбыта, конкурентоспособность.

**Веб:** <http://elibrary.miu.by/journals!/item.science-xxi/issue.3/article.5.html>

**Поступила в редакцию:** 28.05.2014.

## OBJECTIVISATION OF UKRAINIAN ENGINEERING INDUSTRY'S STATES AND PROSPECTS

A. Goncharova<sup>а</sup>

<sup>а</sup> Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, assistant, PhD student of the Department of European Integration, [Goncharova.a.o@gmail.com](mailto:Goncharova.a.o@gmail.com)

### **Abstract**

This article discusses the consequences for ukrainian industry, in particular for machine engineering branch, after signing of the free trade area (FTA+) and association with the European Union (West) and Ukraine's joining the Customs Union (East). The conditions is researched and the perspectives of machine engineering development are defined. The innovative – investment model of development, that actually occupies the biggest part of economical and scientific research, is defined as determining for Ukraine.

**Keywords:** industrial, domestic machinery and equipment, Customs Union, European Union, integration, globalization, market competitiveness.

**Web:** <http://elibrary.miu.by/journals!/item.science-xxi/issue.3/article.5.html>

**Received:** 28.05.2014.

Ведущая роль в обеспечении современного экономического и социального развития Украины принадлежит промышленности. Промышленные предприятия являются основными системообразующими элементами многих жизненно важных сфер государства.

Поэтому в современной Украине идут достаточно оживленные дискуссии о том, какой должна быть модель взаимодействия «Восток—Запад» в Европе. Однако практически все сходятся во мнении о том, что машиностроение является существенной сферой жизненных интересов Украины, от эффективного взаимодействия которого с другими сферами национальной экономики в значительной степени зависит дальнейшее технологическое развитие государства, а следовательно, и благосостояние ее граждан. Ниже обобщены преимущества и риски для отечественного машиностроения в условиях подписания Соглашения о зоне свободной торговли (ЗСТ+) и ассоциации с Европейским Союзом (Запад) и вхождения Украины в Таможенный союз (Восток). При этом намеренно не учитывался политический фактор, который на протяжении длительного отрезка времени играет довольно ощутимую роль и влияет не только на объемы взаимной торговли, но и определяет состояние межгосударственных экономических отношений на континенте в целом.

Положительные последствия для отечественного машиностроения в условиях создания зоны свободной торговли с Европейским Союзом (Запад):

- уменьшение цены на импортируемые из ЕС товары;
- усиление машиностроительной кооперации с конкурентными компаниями ЕС;
- постепенный переход на стандарты производства Европейского Союза;
- рост ценовой конкуренции на продукцию приведет к уменьшению удельного веса посредников;
- начало реальной кластеризации производства (коллаборационистская модель).

Негативные последствия для отечественного машиностроения в условиях создания зоны свободной торговли с Европейским Союзом (Запад):

- осложнения продажи отечественных машин на внутреннем рынке;
- уменьшение поставок продукции в страны Таможенного Союза;
- возможно банкротство неконкурентоспособных предприятий;
- увольнение некоторой части рабочих на неконкурентных производствах.

Положительные последствия для отечественного машиностроения в условиях вступления в Таможенный Союз (Восток):

- усиление кооперации, взаимное размещение заказов;
- сохранение и (возможно) создание новых рабочих мест;
- консолидация технологических усилий;
- совместная защита своих конкурентных позиций на глобальных рынках.

Негативные последствия для отечественного машиностроения в условиях вступления в Таможенный Союз (Восток):

- рост технологической отсталости;
- ограничение допуска на внутренний рынок высокотехнологических товаров из Европы;
- рост различий при стандартизации и унификации продукции;
- наличие различных подходов при выделении национальных приоритетов;
- дальнейшая централизация власти и принятие решений по квоте;
- конфликт интересов Украины и РФ в ВТО, ведь Казахстан и Беларусь не являются членами этой организации.

Приведенные предположения достаточно красноречиво свидетельствуют о том, что как преимуществ, так и рисков интеграции Украины на Восток или на Запад существует немало. Чрезвычайно важным является определить то, каким должен быть в будущем рынок сбыта украинских товаров и услуг, повышение конкурентоспособности которых является чрезвычайно важной задачей для предприятий и правительства. Учитывая это, можно согласиться с российскими исследователями Л.С. Бляхман и В.В. Зябриковым о том, что инновационная экономика стран СНГ (они приводят пример Казахстана) не может определяться «...массовым сооружением банковских офисов и фешенебельных вилл, которые могут заменить средства производства» [1].

Так что для объективизации состояния и перспектив развития отрасли очень важным является системный и беспристрастный анализ тех моделей организации отрасли, которые будут представлять интерес для машиностроительных компаний Украины в процессе их перехода к инновационной модели.

Авторская попытка исследования аналитически этой сферы отечественными специалистами обобщена в таблице 1.

Как следует из таблицы, большинство современных исследователей убеждены, что для нашего государства определяющей должна быть инновационно-инвестиционная модель развития. При этом все соглашаются с тем, что учет условий функционирования рынка машин и механизмов, а так же технического оборудования является важным залогом конкурентоспособности выпускаемой продукции. Вместе с тем, есть достаточно четкие механизмы и инструменты, с помощью которых отечественный «Машбуд» мож-

Таблица 1 — Структуризация экономических исследований в области машиностроения Украины

НАПРАВЛЕНИЯ НАУЧНОЙ ИДЕНТИФИКАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ		
Развитие инноваций	Повышение конкурентоспособности	Регулирование рынка
— Экономические методы оценки инновационных решений на основе метода «предельного маржинального дохода» (Р.В. Бойко); — Оценка инновационности технологических процессов с помощью агрегирования показателей в интегральный (В.И. Жежуха); — Планирование риска нововведений, предложено школу показателей-активаторов (В.Ю. Харчук).	— Оценка международной конкурентоспособности машиностроения (Е.В. Балицкий); — Определение конкурентоспособности наукоемкого машиностроения (Р.М. Журило); — Влияние нестабильной рыночной конъюнктуры на конкурентоспособность машиностроения (А.В. Ларка); — Оценка конкурентных позиций машиностроения на внешних рынках (Т.А. Савчук-Полищук).	— Государственное регулирование иностранного инвестирования (Т.Т. Грынив); — Антикризисное регулирование стратегического развития (Н.В. Балабанова); — Информационное обеспечение маркетинговой деятельности предприятий (Т.В. Безбородова).

Источник: систематизировано автором по: [Балабанова Н., Балицькай Е., Безбородова Т., Бойко Г., Грынєв Т., Жєруха В., Журило Р., Ларка А., Мягкова А., Савчук-Полищук Т., Харчук В.].

Таблица 2 — Лидеры отечественного машиностроения, 2008–2012 гг.

Место в рейтинге	КОМПАНИЯ	Чистый доход от реализации продукции, млн грн.					Средний чистый доход за период, млн грн.	Изменение чистого дохода за период, %
		2012	2011	2010	2009	2008		
1.	Азовобщемаш	10255	6282	5407	1950	3521	6282	191
2.	Мотор Сич	7130	4742	5002	3740	2047	4742	248
3.	Крюковский вагоностроительный завод	7226	4489	4369	1419	3253	4489	122
4.	Запорожтрансформатор	3948	3400	2286	385	3324	3400	19
5.	Согит Group (НПК «Горные машины»)	3320	2877	—	—	—	2877	36
6.	Новокраматорский машиностроительный завод	2373	2753	3347	2563	2729	2753	0,9
7.	Сумское НПО им. Фрунзе	3202	2657	2100	3095	2149	2657	49
8.	Промышленная комплектация	4211	2540	2086	15	102	2540	4031
9.	Азовэлектросталь	4064	2355	1903	1200	1316	2355	209
10.	Стахановский вагоностроительный завод	2940	2309	2881	457	1768	2309	66

Источник: Капитал. Лучшие компании Украины. — К., 2013. — С. 75.

но будет перевести с второго-третьего технологического уклада к пятому [2].

Вместе с тем проблема ритмичной работы отечественного машиностроения чрезвычайно важна (таблица 2).

Как следует из таблицы, кризис отечественного машиностроения довольно четко коррелировался с глобальным финансовым кризисом, в результате чего объем производства в 2008–2009 гг. существенно упал. Впрочем, с 2010 года на предприятиях, за исключением Сумского НПО имени Фрунзе, начался экономический

рост, который в мировой практике нередко называют компенсационным. Сравнение темпов прироста чистого дохода за 2009 и 2012 годы. может составить ложное представление о так называемом «машиностроительном буме», ведь, например, компания «Промышленная комплектация» нарастила свой чистый доход в 280,7 раза, «Запорожтрансформатор» — в 10,1 (и это при том, что предприятие лишь незначительно превысило показатель 2008 года), Стахановский вагоностроительный завод — в 6,4 раза (по соотношению к 2008 году — только в 1,7) [3]. В целом, за те

годы, что анализируются ведущие машиностроительные компании, они активно искали новые рынки сбыта для своей продукции, ведь высокая доля зависимости от российского рынка составила 44%, а от стран СНГ — 69%. Компания «Мотор Сич» начала активно работать с индийскими и китайскими заказчиками. В 2013 году холдинг «Горные машины» после поглощения харьковского «Свет шахтера», Криворожского завода горного оборудования, а также целого ряда торговых предприятий вышел на рынок Индии, Вьетнама и ЕС.

К сожалению асимметричной выглядела ситуация в автомобилестроении, в котором констатировалось снижение производства чистого дохода от реализации продукции: на Запорожском автомобильном заводе за пять лет оно сократилось на 74,2%, на «Еврокар» — на 40,5%, АвтоКрАЗ на 45,4%. Зато прирост дохода имели Бориспольский автозавод (+55,1%) и Автомобильная компания «Богдан Моторс» (+13,6%). В то же время активно возросла зависимость украинского рынка от мировых авто с объемом двигателя 1–1,5 л на сумму 379,5 млн долл. США и 10 714 (1,5–3 л) — 1514,7 млн [4].

Приведенное выше, ярко свидетельствует о том, что потребность в инновационном «оздоровлении» отечественного машиностроения очевидна.

Для Украины чрезвычайно важным является разработка адекватной модели развития машиностроения, которая должна была ориентироваться не на достигнутый в конце 80-х годов уровень, как это иногда предлагают сделать некоторые исследователи, а на адаптивную модель третьей промышленной революции. Она охватывает:

— развитие кооперации с ведущими западными партнерами по созданию автомобилей и применения в этом секторе энерго- и материалосберегающих, экономических и экологически обоснованных технологий;

— коренную модернизацию тяжелого машиностроения, спрос на который может уменьшиться в связи с уменьшением ресурсной составляющей воспроизводства;

— присоединение к европейским исследованиям в сфере внедрения энергетического Интернета;

— создание совместных с европейскими странами международных кластеров по производству самолетов, скоростных поездов, а также системных исследований в области нанотехнологий, включающих выпуск лабораторного оборудования, массовое производство наноматериалов, нанопорошков и т.п.

Безусловно, что вышеперечисленное будет определять прогресс в отечественном машиностроении.

### Заключение

В условиях конвергенции Украины с ЕС и создании ЗСТ+ положительными эффектами для страны могут стать: уменьшение цены на импортируемые товары, усиление кооперации с конкурентными компаниями, постепенный переход на европейские стандарты, начало реализации кластерной модели. К числу негативных последствий следует отнести осложнения продажи товаров на внутреннем рынке и на рынке стран Таможенного Союза, возможном банкротстве неконкурентоспособных производств. В условиях вступления Украины в Таможенный Союз положительными эффектами могут быть — взаимное размещение заказов, возможность создания новых рабочих мест, консолидация технологических усилий, совместная защита конкурентных позиций на глобальных рынках.

Отрицательными последствиями будет рост технологической отсталости, ограничения допуска на внутренний рынок высокотехнологичных товаров из Европы, рост различий в стандартизации и сертификации, возможен конфликт интересов Украины и РФ в ВТО [5].

## ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Бляхман, Л.С. Инновационная экономика как база устойчивого развития стран СНГ / Л.С. Бляхман, В.В. Зябриков // Проблемы современной экономики. — 2008. — №3. — С. 11–23.  
Blyakhman, L.S. Innovatsiynna ekonomika yak baza staloho rozvytku krayin SND / L.S. Blyakhman, V.V. Zyabrikov // Problemy suchasnoyi ekonomiky. — 2008. — №3. — S. 11–23.
2. Wallace, H. and W. Policy-Making in the European Union. Fourth Edition. — Oxford: University Press, 2000. — 610 p.
3. Winiecki, J. Transition Economies and Foreign Trade. — London—NY, 2002. — 150 p.
4. Алексеева, Е. Диффузия европейских инноваций в России. XVIII — начало XX в.: Монография / Е. Алексеева // Экономическая история. — М.: РОСПЭН, 2007. — 368 с.  
Aleksyeyeva, Y. Dyfuziya yevropeyskykh innovatsiy v Rosiyi. XVIII — pochatok XX st.: Monohrafiya / Y. Aleksyeyeva // Ekonomichna istoriya. — M.: ROSPEN, 2007. — 368 s.
5. Барташевська, Ю.М. Развитие машиностроения Украины: состояние, проблемы, перспективы / Ю.М. Барташевська // Европейский вектор экономического развития. — 2010. — №1. — С. 26–28.  
Bartashevskaya, Y.M. Razvitiye mashinostroyeniya Ukrainy: sostoyaniye, problemy, perspektivy / Y.M. Bartashevskaya // Yevropeyskiy vektor ekonomicheskogo razvitiya. — 2010. — №1. — S. 26–28.