

5. Шевченко Д.К. Проблемы эффективности использования экономического потенциала: моногр. / Д.К. Шевченко. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 1984. – 155 с.

6. Донец Ю.Ю. Эффективность использования производственного потенциала: моногр. / Ю.Ю. Донец. – К.: Знание, 1998. – 123 с.

7. Ерохин Е.А. Современное понятие и виды интегрированных организационно-производственных структур [Электронный ресурс] / Е.А. Ерохин. – Режим доступа: [http://ekportal.ru/ page-id-1515.html](http://ekportal.ru/page-id-1515.html).

8. Стратегічне управління потенціалом підприємства: моногр. / Б.Г. Шелегеда, Н.В. Касьянова, А.Я. Берсуцький. – Донецьк: ІЕП НАН України, 2006. – 219 с.

Надійшла до редакції 25.07.2013 р.

И.Н. Майер

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

В настоящее время в Украине одной из ведущих отраслей является машиностроение, которое определяет уровень научно-технической политики страны, экономическую и военную безопасность государства. Одним из факторов развития машиностроительной отрасли выступает ее инвестиционное обеспечение. Одним из источников инвестиционного обеспечения отрасли выступает прибыль, полученная от реализации продукции машиностроения на мировых рынках, поэтому внешнеэкономическая деятельность (ВЭД) машиностроительных предприятий является одной из важнейших сфер их деятельности.

Теоретические и методологические вопросы развития внешнеэкономической деятельности являются предметом исследований отечественных и зарубежных ученых-экономистов: А.И. Амоши, А.И. Бутенко, И.О. Дергачевой, М.И. Долишнего, О.П. Зайцевой, Т.П. Карповой, Н.О. Кухарской, Ю.В. Макогона,

© И.Н. Майер, 2013

Д. Линдсея, И.П. Продиуса и других. Однако, несмотря на достаточно большое количество исследований в области изучения ВЭД, не получила должного отображения проблема повышения эффективности инвестиционного процесса на предприятиях машиностроения. Поэтому исследование и анализ внешнеэкономической деятельности машиностроительных предприятий являются особенно актуальными в настоящее время.

Целью статьи является проведение анализа, исследование современных проблем и перспектив развития внешнеэкономической деятельности и экспортного потенциала машиностроительных предприятий Украины.

Машиностроение Украины – ведущая отрасль промышленности, объединяющая 11267 предприятий по производству разнообразных машин и оборудования, приборов и аппаратуры, из которых 146 – крупных, 1834 – средних и 9287 – малых. В нем сосредоточено 15% стоимости основных средств, 6% оборотных активов промышленности и занято свыше 22% работников. Удельный вес машиностроения в украинском ВВП составляет 12% [1]. Для сравнения, удельный вес продукции машиностроения в ВВП стран Евросоюза составляет 36-45%, в США – 10% [2].

Основной причиной ухудшения состояния машиностроительных предприятий Украины является наличие значительных внутренних проблем развития: низкая конкурентоспособность продукции, недостаточное количество оборотных средств, низкая производительность труда, отсутствие технического переоснащения, высокий уровень износа основных фондов, неэффективное использование имеющихся ресурсов, сокращение инвестиций и инновационной активности предприятий.

Существующая структура машиностроения характеризуется преобладанием металлоемких отраслей и недостаточным развитием наукоемких – приборостроения, радиоэлектроники и станкостроения, что негативно отражается на процессах инновационного развития машиностроительной отрасли.

По словам директора департамента анализа и прогнозирования денежно-кредитного рынка Национального банка Сергея Кораблина: «В то время как весь мир борется за право производства и реализации все более технологичной продукции, связанной с дополнительными доходами, Украина почти два десятка лет движет-

ся в обратном направлении – к деиндустриализации отечественной экономики, что связано в первую очередь с ее сырьевым перепрофилированием» [3].

Удельный вес сырьевой продукции в структуре отечественной промышленности в 2010 г. составил 66,9%, тогда как продукция инвестиционного назначения – всего лишь 12,1% [4].

Ситуация усугубилась неблагоприятными факторами внешнего характера: общемировой экономической нестабильностью, вызванной последствиями кризиса 2008-2009 гг., отсутствием надлежащей государственной поддержки и государственного финансирования машиностроительной отрасли и высокой конкуренцией деятельности предприятий Европы, Китая и Японии. Поэтому борьба предприятий за рынки сбыта является основной движущей силой в современной системе ведения хозяйства, а обеспечение их конкурентоспособности на внутренних и внешних рынках является залогом успешной деятельности государства.

За последние годы Украина утратила свои конкурентные позиции в высокотехнологичных отраслях – радиоэлектронике, электронной промышленности, станкостроении и приборостроении. Так, по словам С. Кораблина: «От многих машиностроительных предприятий сегодня остались лишь остовы промышленных корпусов. Их материально-техническая база давно истлела или разворована, а система подготовки кадров разрушена. При этом поступления валюты в страну нередко обеспечивают производство и технологии XIX века» [5].

Структура отечественного экспорта является нерациональной, а зависимость экономики государства от развития сырьевых отраслей приводит к несостоятельности достойно конкурировать с мировыми участниками международных экономических отношений. Подобную точку зрения имеют многочисленные отечественные научные работники и экономисты. Так, если в 80-е годы в экспорте продукции доминировала машиностроительная продукция (около 37%), а удельный вес черной металлургии составлял 18%, то в 2011 г. наблюдались прямо противоположные пропорции: машиностроение – 17,4%, черная металлургия – 32,3% [3, 4, 6]. Д.В. Малащук отмечает, что сегодня структура внешней торговли Украины не отвечает современным тенденциям мирового рынка и характеризуется низким уровнем потенциальных и традиционных

экспортных товаров [7]. К.О. Конченко считает, что характерной особенностью внешнеэкономических связей Украины в экспорте является ее сырьевая направленность, при этом проблема заключается не в самом экспорте сырья, а в том, что экспорт отечественных промышленных товаров незначителен, а Украина не адаптировалась к процессам «интеллектуализации», которые активно используются в мировой торговле [8].

Несмотря на существующие межгосударственные договоры, соглашения и на членство Украины в ВТО, ее текущие позиции на международных рынках пока незначительны. Применение украинская продукция находит только в СНГ (36,8% в 2012 г.) и странах Азии (25,7%) и Африки (8,2%). Основными покупателями украинской экспортной продукции являются Индия, Иран, Ливан, Турция, Египет. На рынках Европы отечественная продукция не пользуется большим спросом [9]. Так, объемы экспорта товаров в Европу составили 25,3%, в том числе в страны Европейского Союза – 24,8%.

По словам С. Кораблина, углубление сырьевой специализации не только привязывает украинскую экономику к хозяйственному циклу ее индустриальных партнеров, но и увеличивает амплитуду ее конъюнктурных колебаний. При этом технологическое увядание снижает производственный потенциал и будущие возможности страны [3]. В 2012 г. в товарной структуре экспорта Украины удельный вес металлургической продукции составил 85,5%, а удельный вес экспорта продукции машиностроения – 19,9% [10]. В общем объеме экспорта машиностроительной продукции товарная структура в 2012 г. была следующей: механические и электрические машины – 10,2%, средства наземного транспорта, летательные аппараты, плавучие средства – 8,7%, приборы и аппараты оптические и фотографические – 0,4% от общего объема экспорта (см. таблицу) [11].

Внешнеэкономические операции в 2012 г. проводились с партнерами из 215 стран мира. Наибольшие экспортные поставки продукции машиностроения осуществлялись в Российскую Федерацию – 25,6% от общего объема экспорта и Казахстан – 3,6% (железнодорожные локомотивы, механические машины, черные металлы и изделия из них).

Товарная структура экспорта-импорта машиностроительной продукции в 2012 г.

Код и название товаров согласно с УКТВЭД	Экспорт			Импорт		
	тыс. дол США	в % к 2011 г.	в % к общему объему	тыс. дол США	в % к 2011 г.	в % к общему объему
Всего	68809810,6	100,6	100,0	84658059,9	102,5	100,0
В том числе: машины, оборудование и механизмы; электротехническое оборудование	7026670,7	104,0	10,2	13178672,5	103,0	15,5
реакторы ядерные, котлы, машины	3794820,7	106,3	5,5	7226912,0	101,6	8,5
электрические машины	3231850,0	101,3	4,7	5951760,5	104,7	7,0
средства наземного транспорта, летательные аппараты, плавающие средства	5963468,0	122,8	8,7	8067049,4	130,0	9,5
железнодорожные локомотивы	4107183,0	107,9	6,0	998745,9	201,6	1,2
средства наземного транспорта, кроме железнодорожного	585450,4	92,4	0,9	5948616,4	109,3	7,0
летательные аппараты	925754,6	287,7	1,3	107285,0	154,7	0,1
судна	345080,0	371,9	0,5	1012402,1	516,4	1,2
приборы и аппараты оптические, фотографические	296459,3	105,3	0,4	1218888,0	116,4	1,4

По словам министра экономического развития и торговли И. Прасолова, одним из приоритетов внешнеэкономической политики Украины является развитие торгово-экономических отношений со странами СНГ. Перспективы развития интеграции в рамках СНГ способствуют созданию условий для экономического роста государства и повышения благосостояния граждан, а продукция, которая поставляется в страны содружества, – продукция перерабатывающей промышленности, то есть с высокой или достаточно высокой добавленной стоимостью. В настоящее время товарооборот Украины со странами СНГ составляет около 67 млрд дол. США [12].

В 2012 г. основу товарного импорта машиностроительной продукции составили: машины и оборудование – 15,5%, средства

наземного транспорта (не включая железнодорожный транспорт) – 7,0%, электрические машины – 7,0% [11]. Указанные данные свидетельствуют о нестабильности позиций украинских экспортеров на международных рынках и низкой конкурентоспособности, которая основана преимущественно на ценовой конкуренции.

Существующее положение способствует проникновению на внутренний рынок Украины импортных товаров и высокотехнологичной импортной продукции, что приводит к атрофии отечественных научно-технических исследований. Отток валютных поступлений для закупки импортных технологий и товаров ограничивает финансирование собственных научно-технических исследований, что приводит к последующему спаду производства, уменьшению объемов экспорта и усиливает ресурсную и финансовую зависимость Украины от стран-поставщиков [3].

Неудовлетворительное состояние научно-технологической сферы и низкая результативность инновационной деятельности в Украине приводят к снижению доли инновационной продукции в общем объеме промышленной продукции, что отражается на эффективности реализации внешнеэкономической деятельности в Украине и приводит к усилению импортозависимости отечественной экономики от наукоемких товаров и научно-технических услуг. Подтверждением этого является чрезвычайно низкий удельный вес Украины в мировой торговле наукоемкими и высокотехнологичными товарами. Так, на сегодня украинский экспорт продукции с высоким уровнем добавленной стоимости не превышает 0,02% мирового объема продукции. Присутствие экономически развитых стран на мировых рынках научно-технической продукции постоянно растет. На долю США, Японии, Германии приходится соответственно 39; 30 и 16% общего объема рынка инновационных товаров, который оценивается в 2 трлн 300 млрд дол. США) [13].

По мнению академика В.М. Гейца, проблема экспортно-импортных операций машин и оборудования, а также транспортных средств и приборов с точки зрения качества интеграции отечественной экономики в мировую хозяйственную систему демонстрирует неадекватность Украины мировым тенденциям интеграции экономики в мировую экономическую систему. Это приводит к процессу неэквивалентного обмена товарами, при котором Ук-

раина попадает в технологическую зависимость от высокоразвитых стран мира [14].

Для дальнейшего выживания отечественные машиностроительные предприятия вынуждены активно выходить на внешние рынки и заниматься внешнеэкономической деятельностью, в том числе с привлечением иностранных инвестиций.

Привлечение иностранных инвестиций и приходящих с ними новых технических разработок и методов управления могут предоставить отечественным производителям мощный толчок для становления собственного конкурентоспособного производства. В качестве примера можно привести опыт Южной Кореи, производители которой отличаются высокой динамикой роста продаж за рубежом и уже начинают конкурировать с прежними и нынешними стратегическими партнерами (Daewoo – General Motors, KIA – Ford, Mazda) [15].

Однако проведенный анализ отраслевой направленности иностранных инвестиций показал, что для иностранных инвесторов в настоящий момент наиболее привлекательными для инвестирования являются: внутренняя и внешняя торговля, пищевая промышленность, биотехнологии, химия. Но для украинской экономики наиболее важными и необходимыми являются инвестиции в машиностроение, самолетостроение, энергосберегающие технологии, металлургию, топливно-энергетический комплекс и фармацевтику.

Нежелание иностранных инвесторов финансировать отечественное машиностроение связано с нежеланием создавать себе конкурентов на мировых рынках, а также с моральной изношенностью материальной и научно-технической базы основных средств предприятий машиностроения.

Технологический упадок наблюдается практически во всем машиностроении, а когда-то массовое производство сжато в них до единичных образцов и изделий, и о серийном выпуске речь не идет уже давно. Поэтому для того чтобы Украина стала страной-экспортером высокотехнологической продукции, необходимо максимально делать удобными любые внедрения технологий на территории Украины, и главную ставку сделать исключительно на зарубежные технологии. Тогда действительно можно говорить о возможности получения от украинского экспорта высокотехноло-

гической продукции десятков миллиардов долларов ежемесячно [16].

Одной из высокотехнологичных отраслей отечественной промышленности, где Украина еще сохранила мощный потенциал, который она может реализовать на внешних рынках, является отечественное самолетостроение. Так, если килограмм металла стоит в среднем 50 центов, то один килограмм металла в автомобиле или танке стоит уже 50-100 дол. А килограмм металла в самолете – это 1,5-2 тыс. дол. США. Поэтому выгода сохранения собственной авиастроительной промышленности очевидна [17].

В настоящее время Министерством экономического развития и торговли Украины подготовлена Государственная программа активизации развития экономики на 2013-2014 гг. Программой определены шесть приоритетов в реализации государственной экономической политики. Среди них: повышение конкурентоспособности экономики; улучшение инвестиционных условий; поддержка национального товаропроизводителя и реализация политики замещения импорта; развитие отраслей, производящих высокотехнологическую продукцию; структурная реформа в стратегических секторах; развитие экспортного потенциала, включая финансовую поддержку экспортеров и продвижение украинских товаров на внешних рынках [18]. Также сформирована база из 714 инвестиционных проектов по приоритетным направлениям экономического и социального развития стоимостью около 900 млрд грн. В числе этих проектов предполагается налаживание серийного производства самолетов Ан-140 и Ан-148, разработка и серийное производство турбореактивного двухконтурного двигателя Ан-28 для перспективных модификаций самолетов [19]. Правительством предполагается поддержка сельскохозяйственного машиностроения, техническое переоснащение тракторного производства на объединении «Южмаш им. Макарова» и строительство комплекса по переработке и сохранению сельскохозяйственной продукции, что предоставит возможность рыночными методами регулировать цены на внутреннем рынке и усилить экспортный потенциал отечественной сельскохозяйственной продукции в условиях значительного повышения мирового спроса.

Согласно программе государственная поддержка инвестиционных проектов в приоритетных отраслях экономики будет преду-

смагати звільнення від оплати ввезної поштини імпортованого обладнання, яке не випускається в Україні, а також введення для них нульової ставки на прибуток до 2017 р. Загальна інвестиційна підтримка держави від надання пільг суб'єктам господарювання на 2013 р. складе 70,4 млрд грн, в тому числі за рахунок пільг по податку на додану вартість – 35 млрд грн, по податку на прибуток – 30,7 млрд грн [20].

Враховуючи вищевикладене, можна зробити *висновок*, що основними завданнями розвитку машинобудування на сучасному етапі є:

активна державна підтримка машинобудівної галузі, в тому числі для розвитку її науково-технічного потенціалу;

відновлення об'ємів машинобудівного виробництва з перевагою наукоємного експорту;

двостороння ринкова орієнтація вітчизняних підприємств на потреби внутрішнього і зовнішніх ринків.

Література

1. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ «Аспект-Поліграф», 2007. – 308 с.

2. Машинобудування України: поточні тенденції [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minprom.ua/page2/news755.html>.

3. Короблин С. Україна постіндустріальна / С. Короблин // Зеркало тижня. – 2010. – № 4 (4 – 12 лютого).

4. Статистичний збірник «Промисловість України у 2007-2010 рр.» / Державна служба статистики України (за ред. Л.М. Овденко). – К., 2011. – 307 с.

5. Короблин С. Курсові міражі / С. Короблин // Зеркало тижня. – 2009. – №46 (27 листопада – 4 грудня).

6. Народне господарство Української РСР у 1990 р.: стат. щорічник / Міністерство статистики УРСР; відп. за вип. В.В. Самченко. – К.: Техніка, 1991. – С. 273, 287.

7. Малашук Д. В. Україна на світовому ринку машинобудівної продукції / Д. В. Малашук // Зовнішня торгівля. – 2007. – №1 (30). – С. 27-32.

8. Конченко К. О. Науково-методичні основи державного регулювання товарної структури експорту: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.02.03 «Організація управління, планування і регулювання економікою» / К. О. Конченко. – К., 2000. – 19 с.

9. Охрименко А. Внешняя торговля: продолжаем оставаться "в минусе"... [Электронный ресурс] / А. Охрименко. – Режим доступа: <http://news.finance.ua/ru/~2/0/all/2011/02/26/229293/>.

10. Статистичний щорічник України у 2010, 2011 рр. / Держкомстат України: за ред. О.Г. Осауленка. – К.: Інформ.-аналіт. агентство, 2012. – 560 с.

11. Товарная структура внешней торговли Украины за 2012 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2012/zd/tsztt/tsztt_r/tsztt1212_r.htm.

12. Товарооборот со странами СНГ составляет около \$67 миллиардов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://elvisti.com/node/123437>.

13. Сухоруков А.І. Пріоритети інвестування національного технологічного розвитку / А.І.Сухоруков // Стратегічна панорама. – 2003. – № 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.niisp.gov.ua/.

14. Геєць В.М. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / В.М. Геєць, В.П. Александрова, Т.І. Артьомова та ін. – К.: Фенікс, 2003. – 1006 с.

15. Предприятие на внешних рынках: Внешнеторговое дело: учебник / под. ред. С.И. Долгова, И.И. Кретова. – М.: БЕК, 1997.

16. Охрименко А. Реформа по DICKENS с моими комментариями [Электронный ресурс] / А. Охрименко. – Режим доступа: <http://minfin.com.ua/blogs/okhrimenko/12088/>.

17. Еременко А. «Участие России в проекте АН-70 должно перейти в коммерческую плоскость», – считает советник президента Украины В. Шандра / А. Еременко // Зеркало недели. – 2006. – № 46 (1 – 7 дек.).

18. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки» від 27 лютого 2013 р. № 187 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 24. – Ст. 807.

19. Кабмин сформировал базу инвестпроектов общей стоимостью 1,1 трлн грн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://>

//building.ua/Kabmin-sformiroval-bazu-dannyh-investproektov-obsheystoimostu-11-trln-grn.

20. Азаров Н. Приоритетные инвестпроекты будут освобождены от импортной пошлины на оборудование [Электронный ресурс] / Н. Азаров. – Режим доступа: <http://vchasnik.ua/print/95250>.

Представлена в редакцию 10.10.2013 г.

Я.И. Тульку

БИРЖЕВЫЕ МЕХАНИЗМЫ КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ ИННОВАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НЕЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Как отмечается в «Руководстве Осло» (Рекомендации по сбору и анализу данных по инновациям), опубликованном Организацией экономического сотрудничества и развития, в развивающихся странах основной причиной низкого уровня инновационного развития является слабость национальных инновационных систем. Отсутствие надлежащей поддержки инновационной деятельности со стороны правительства, незаинтересованность предпринимательского сектора, фрагментарность информационных потоков внутри национальных инновационных систем, а в некоторых случаях – практически отсутствие взаимосвязей между основными ее субъектами, – все это отмечается экспертами ОЭСР как основные барьеры на пути инновационного развития [7].

Одна из проблем многих стран постсоветского пространства также заключается в отсутствии прозрачной и удобной для инвесторов модели инновационной инфраструктуры, позволяющей организовать взаимодействие ее субъектов. Механизмы взаимодействия субъектов инновационной инфраструктуры, особенно в процессе инвестирования малых инновационных компаний, ведущих научные исследования и разработки, часто практически не работают, что в том числе снижает эффективность процесса внедре-

© Я.И. Тульку, 2013