

4. Угода про виконання Проекту між МБРР та УФСІ, підписана 21 грудня 2001 р.

5. Договір про безповоротну передачу коштів між Мінфіном, Мінпраці та УФСІ від 4 грудня 2001 р. № 101-04/25.

6. Агентська угода між Мінпраці та УФСІ від 22 листопада 2001 р.

7. Рамкова Угода між Україною та МБРР щодо грантів технічної допомоги, підписана 14 січня 1998 року та ратифікована Законом України від 13 травня 1999 р. № 650-XIV (650—14).

8. Про затвердження Порядку використання у 2007 році коштів, передбачених у державному бюджеті для реалізації спільного з Міжнародним банком реконструкції та розвитку проекту «Удосконалення системи соціальної допомоги» Постанова Кабінету міністрів України від 7 березня 2007 р. № 402.

9. <http://www.usif.kiev.ua/>

10. <http://web.worldbank.org/>

Стаття надійшла до редакції 16.01.2007.

**О. Грищенко,**  
аспірантка відділу глобальних систем  
сучасної цивілізації,  
ІСЕМВ НАНУ

### **«ТОЧКИ ЗРОСТАННЯ» І ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ТНК В УКРАЇНІ (на прикладі машинобудівного комплексу)**

Стаття присвячена пошуку шляхів, що дозволять Україні в умовах глобалізації на паритетних умовах вибудовувати свої відносини із зовнішнім світом. Доводиться, що провідниками національних економічних інтересів у світогосподарському просторі можуть бути вітчизняні ТНК, як конкурентоспроможні утворення, які виникають на базі «точок зростання». Пропонується посилити корегуючу роль української держави щодо процесів створення таких корпорацій.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ТНК, «точки зростання», монопольні переваги, міжнародна конкурентоспроможність, інноваційно-інвестиційний потенціал, національні економічні інтереси.

Глобальні процеси переділу світового ринку торкаються різноманітних галузей, розвиток і рівень конкурентоспроможності яких у країнах походження визначаються ТНК — колись національними корпораціями, діяльність яких пізніше поширилась за межі національних економік. Саме завдяки ТНК відбувається

монополізація країнами-лідерами передових постіндустріальних технологій, і у світовому масштабі відбувається серйозне порушення принципів досконалої конкуренції та підпорядкування слабкіших економік інтересам цих країн. Усе це потребує від відстаючих країн, зокрема — України, особливої напруги, змушує їх розвиватись за інноваційним принципом і таким чином виборювати лідерство, оскільки інерційний розвиток прирікає їх на периферійність.

Для України, як і інших відстаючих країн, актуальним стає питання адекватної відповіді на експансію ТНК, яка полягає у формуванні основ взаємодії з ними як в Україні, так і на світових ринках. Така взаємодія може бути забезпечена завдяки підтримці державою процесів створення і діяльності власних, українських транснаціональних структур, як це відбувається у Китаї, Росії, Індії, Індонезії, Мексиці, Бразилії та ін. (не кажучи вже про країни-лідери). Досвід цих держав свідчить, що національні економіки здатні витримувати конкуренцію і експансію з боку ТНК лише тоді, коли самі структуруються в потужні фінансово-промислові утворення, адекватні міжнародним аналогам і здатні проводити активну зовнішньоекономічну політику. Крім того, це можливо лише тоді, коли їхнє формування підпорядковане загальнонаціональним стратегіям розвитку, коли їхня політика стає частиною політики держави.

У цьому розумінні, слід зазначити, що для держави пріоритетними мають бути ТНК, які здатні підштовхувати розвиток галузей, які відносно національної економіки відіграють роль «точки зростання», тобто галузей, здатних завдяки розгалуженим економічним зв'язкам породжувати мультиплікаційний ефект, який виникає внаслідок дії численних економіко-технологічних зв'язків. З іншого боку, для ТНК вітчизняного походження цікавість являють галузі, що вимагають інноваційних зрушень, оскільки вони забезпечують технологічну монополію, а, отже, монопольні прибутки. Такі характеристики властиві переважно галузям, що виробляють складну продукцію. Тому, поруч з розвинутими експортоорієнтованими сировинними галузями (металургія, трубна промисловість, хімічна промисловість), та на їхній базі, в Україні мають бути створені нові інноваційні конкурентоздатні корпорації, що згодом вироблятимуть продукцію з високою доданою вартістю, та згодом перетворяться на ТНК, здатні конкурувати на міжнародних ринках. Такими галузями, перш за все, на наш погляд, мають стати галузі машинобудівного комплексу України, включаючи оборонно-промисловий, і ті його галузі, що мають

подвійну технологію використання: авіа-, ракето- та суднобудування. У цих галузях залишається висока питома вага державної власності, тому держава може взяти на себе активну роль щодо їхнього розвитку у потрібному руслі. Виходячи із задекларованої інноваційно-інвестиційної стратегії держави, машинобудуванню може бути відведена роль локомотива економічного зростання, а корпорації, створені на базі цієї галузі, мають стати провідниками національних інтересів на світовій арені.

Україна входить до сімки країн, що мають повний цикл виробництва авіатехніки, від проектування до виробництва літаків і двигунів. Так, в авіабудівній промисловості працює корпорація «Національне об'єднання «Антонов», до якої зараз входять 4 вітчизняні авіабудівні підприємства: ДП «Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова», ДП «Київський авіаційний завод «Авіант», ДП «Харківське державне авіаційне виробниче підприємство» і ВАТ «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології». Незважаючи на те, що на сьогоднішній день корпорація володіє низкою перспективних розробок (літаки АН-70, АН-74, АН-32, АН-38, АН-148), здатних зайняти унікальну нішу на світових ринках у сегменті вантажних, важких вантажних і регіональних пасажирських машин, уникаючи конкуренції з такими грандами літакобудування, як Boeing та Airbus, їй так і не вдається налагодити серійне виробництво літаків. Тобто, якщо говорити про розробки, Україна свої позиції зберегла, водночас можливості заводів з виробництва продукції зменшилися в рази. Наприкінці 80-х київський «Авіан» випускав на рік до ста АН-24 й АН-26 (еквівалент сотні АН-140), харківське ХДАВП — до шістдесяти Ту-134 (еквівалент 50—60 літаків АН-148). Сьогодні на заводах складають до десяти літаків на рік, при цьому потужності завантажені повністю. «Авіант» складає АН-32, АН-70, АН-148, а ХДАВП — АН-74 й АН-140<sup>1</sup>. Проте, продаючи менше 20 літаків на рік, корпорація може повністю втратити ринки збуту.

В галузі енергетичного машинобудування у 2006 році створено Державну енергомашинобудівну корпорацію «Укренергомаш» у складі ДП «Електроважмаш», ДП «Харківський електромеханічний завод», «Харківський державний приладобудівний завод ім. Т. Г. Шевченка».

---

<sup>1</sup> Ківа Д. Продати крила Батьківщини // Український діловий тижневик «Контракти». — № 37 від 11.09.2006.

У газотурбінному машинобудуванні поруч із державними АТ «Мотор Січ», НВО «Зоря-Машпроект» та ВАТ «Турбоатом» ефективно працює Сумське НПО ім. Фрунзе. Левова частка продукції цих підприємств наразі спрямовується на експорт до Росії та країн СНД.

У ракетобудуванні досі конкурентоздатною залишається продукція державного виробничого об'єднання «Південний машинобудівний завод ім. Макарова».

В суднобудуванні України функціонує 10 суднобудівних заводів, з них 7 — приватизовані. Не приватизованими залишилось три підприємства: «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», «Палада», ФСК «Море». Провідні позиції посідають ВАТ «Ленінська кузня», ВАТ «Севморзавод», ВАТ «Дамен Шіпярдс Океан», ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», Керченський завод «Затока», «Херсонський суднобудівний завод», що виконують замовлення судновласників із Греції, Данії, Голландії, Норвегії, Кореї, Росії та інших країн. Втім, як і в багатьох інших галузях машинобудування України, в цій галузі бракує об'єданого холдинга, здатного вивести український суднобудівний потенціал на міжнародний ринок як потужний багатоцільовий виробничий комплекс.

Непогані шанси на розвиток має українське залізничне машинобудування. Концерн «Азовмаш» (належить фінансово-промисловій групі «СКМ») з ринковою часткою в Україні — 60 %, виробляє напіввагони, нафтобензинові й газові цистерни, покриті вагони, платформи. Експортна спрямованість «Азовмаш»: 92 % продукції — ринки СНД (контроль над 25 % у секторі вантажних вагонів), Ірану та Угорщини. Єдиним підприємством, котре у 2006 р. окрім 4425 вантажних, випустило ще 62 пасажирських вагони і 5 вагонів метро, є «Крюківський вагонобудівельний завод», 70 % продукції якого постачається в Росію, Казахстан, Бельгію, Німеччину, Нідерланди, Францію, однак найважливішим партнером протягом десяти років продовжує залишатись Іран (15 % реалізації). Холдингова компанія «Луганськтепловоз» продукує електровози, дизельні потяги, трамваї, поворотні кола, і дотепер є монополістом у виробництві магістральних тепловозів на території СНД: у 1980-х роках це підприємство володіло 96 % ринку тепловозів Радянського Союзу<sup>1</sup>. Є в Україні й майже два десятки

---

<sup>1</sup> Тиранський В. Потяги рухаються у минуле // Економічна правда. — 23.08.2007. — [http://pravda.com.ua/news\\_print/2007/8/23/56456.htm](http://pravda.com.ua/news_print/2007/8/23/56456.htm)

підприємств, що спеціалізуються на виробництві та ремонті вантажних вагонів, платформ та ін. залізничного обладнання.

У важкому машинобудуванні слід виділити «Новокраматорський машинобудівний завод», що спеціалізуються на виробництві гірничо-металургійного устаткування. Завод проектує, розробляє, виготовляє і монтує металургійне, ковальсько-пресове, гірничорудне, шахтне, підйомно-транспортне, дробильно-розмельне устаткування, устаткування для видобутку нафти і газу, будівництва доріг, атомної енергетики. Понад 50 % продукції заводу спрямовується на експорт.

Що стосується побутової техніки, то тут слід відмітити лише «Групу Норд», яка за результатами 2006 року посіла 1-ше місце серед машинобудівних підприємств у «Рейтинг у ТОП-100 найкращих компаній України». Дана компанія експортує близько 75 % своєї продукції за кордон, до європейських країн (Німеччина, Італія, Франція, Великобританія) та Росії, а, отже, має всі шанси в недалекому майбутньому перетворитись на ТНК.

З одного боку, висока частка експорту продукції вітчизняного машинобудування є незаперечним доказом його конкурентоспроможності на ринках Російської Федерації, Казахстану (понад 2/3 загального експорту продукції машинобудування) та інших країн СНД. З урахуванням того, що у відповідних країнах основна увага приділяється паливно-енергетичним галузям, Україна має шанси перетворитися на центр машинобудування на теренах СНД. З іншого боку, привертають увагу високі темпи зростання імпорту машинобудівної продукції, насамперед з розвинутих країн Заходу та Сходу, які перевищують темпи зростання виробництва у машинобудуванні, що з одного боку свідчить про наявність значного потенціалу виробництва імпортозаміщуючої продукції, а з іншого — про неконкурентоспроможність вітчизняного машинобудування на світовій арені. Не слід також забувати й про внутрішній ринок, покликаний стати базою для розвитку вітчизняного машинобудування, яке має забезпечити випуск конкурентоспроможної продукції для масового оновлення виробничих фондів різних галузей української економіки. Тому пріоритетними напрямками розвитку машинобудування мають стати:

- освоєння нових видів складної, конкурентоспроможної (не лише на пострадянському просторі) і наукомісткої техніки для технічного та технологічного переоснащення пріоритетних галузей вітчизняної економіки (агропромислового комплексу, енергетики, транспорту та ЖКХ) і реалізації комплексної програми енергозбереження;

- створення конкурентоспроможної елементної бази та комплексуючих виробів для приладобудування, засобів зв'язку і телекомунікацій, збільшення обсягів виробництва складної побутової техніки;

- збільшення обсягів виробництва експортної та імпортозаміщуючої продукції та сприяння всебічному розвитку спільних підприємств, виробничої кооперації з підприємствами ЄС, Росії та інших держав.

Реалізація всіх трьох пріоритетів напряду залежить від можливостей держави — здатності простимулювати створення потужних вітчизняних машинобудівних корпорацій та налагодження співробітництва останніх з іноземними компаніями та ТНК. Прослідковується два вектори такого співробітництва — російський та західний. Що стосується першого, то слід зауважити, що російський капітал виявляє інтерес до тих галузей економіки, які суттєво впливають на національну безпеку України, надходження коштів до бюджету, соціальну ситуацію в регіонах. Це нафтова промисловість, енергетика, кольорова та чорна металургія. Натомість російський капітал не зацікавлений інвестувати українське машинобудування, оборонно-промисловий комплекс, авіа- й ракетобудування та інші галузі, пов'язані із залученням новітніх технологій. Причиною є те, що не в інтересах Росії підсилувати машинобудівний сектор в Україні, оскільки він значною мірою є конкурентним для російських компаній за номенклатурою продукції. А українська держава на сьогодні втратила спроможність домовлятися з російською стороною про співробітництво на власних чи паритетних умовах. Цьому є безліч прикладів, зокрема невдача із проектом зі створення транспортного літака АН-70, який Росія й Україна розпочали більше 10 років тому, однак до сьогоднішнього дня проект ще не завершений. В останні роки про своє невдоволення проектом неодноразово заявляли представники російських військових, котрі мали стати основними замовниками літака, а влітку 2006 року ними було прийнято рішення призупинити участь у проекті. Експерти зазначають, що в проект зі створення АН-70 уже вкладено близько 5 млрд доларів. Водночас вони звертають увагу на політичне підґрунтя прийняття такого рішення, адже Російська сторона вийшла з проекту АН-70, потягнувши час і використавши його для реалізації власних конкурентних програм. Якщо раніше, до офіційного розриву відносин, Україна не могла шукати партнера серед інших світових лідерів літакобудування, то тепер Україні потрібно насамперед розраховатися з Росією за вкладені нею у проект кошти, а вже

потім шукати інше застосування цьому проекту. Утім, є підстави вважати, що офіційний розрив зв'язків також буде справою довгою та кропіткою. Як повідомляє Regnum, під час переговорів з Україною члени російської військової делегації в Баку заявили, що «Росія вважає себе власником не менш ніж 90 % інтелектуальних розробок щодо АН-70, які зараз зареєстровані і запатентовані в Росії, а це означає: остаточну крапку у справі про вихід Росії з проекту може поставити лише міжнародний суд, який, зрозуміло, триватиме багато часу. За цей період Росія встигне вийти на світові ринки зі своїм Іл-76 та, можливо, з іншим аналогом АН-70 — Ту-330»<sup>1</sup>.

Розглядаючи перспективи взаємовідносин російського авіапрому з українським у конкурентній площині, слід пам'ятати що він є потужнішим у три-чотири рази. В Росії більше серійних заводів і п'ятма з них, наприклад, випускаються ліцензійні українські літаки: у Новосибірську — АН-38 з американським двигуном; у Самарі — АН-140, в Омську — АН-3; у Воронежі — АН-148; Ульяновську — АН-124. Працює багато ремонтних заводів в Іркутську, Іваново, Таганрозі, Ростові. Крім того, існують компанії з великим досвідом розробки й виготовлення винищувачів і вертольотів. Є пояснення тому, що вже сьогодні з боку Російської Федерації надходять пропозиції включити НО «Антонов» до об'єднаної авіабудівної корпорації Росії, яка на разі є його конкурентом.

Альтернативним для України шляхом має стати модернізація заводів, що входять до складу національного об'єднання та потребують початкових інвестицій у розмірі \$ 100—150 млн для заміни верстатів й обладнання на обох заводах, і по \$ 20—30 млн щорічно — для розширення виробництва протягом наступних трьох—чотирьох років. Вони окупляться за три—п'ять років завдяки нарощуванню обсягів виробництва — уже до 2010 року заводи зможуть щороку складати по 30—40 літаків. При цьому, попит на них високий, але зараз НО «Антонов» не здатне його задовольнити і літаки цього класу збирають в інших країнах. І хоча для України також є вигідним складання літаків АН в інших країнах, що відповідає останнім тенденціям світової авіаційної промисловості (великі компанії продають свої заводи і за ліцензією розміщують замовлення в інших країнах, головне у цім — інтелектуальна власність), якісний прорив у розвитку галузі авіаційного машинобудування можна зробити лише розвиваючи

---

<sup>1</sup> Панченко Ю. АН-70 без Росії // Українська правда. — 2006. — 31 травня.

власне серійне виробництво, що дасть поштовх до розвитку галузей-суміжників, конструкторських бюро, створенню якісних робочих місць та ін.

Українській авіаційній промисловості і корпораціям, які її представляють, для здійснення прориву бракує насамперед державної підтримки. Генерального конструктор АНТК ім. Антонова Д. Ківа зазначає: «Якщо буде державна підтримка, ми зможемо не лише зберегти, а й зміцнити позиції в сімці країн — виробників літаків. Для нашої конкурентоспроможності потрібно, щоб нас — і розробників, і виробників — підтримувала держава. Не стільки грошима, скільки законодавчо. Є багато законів, які ставлять нас, як держпідприємство, в нерівні ринкові умови з конкурентами»<sup>1</sup>.

Також не має підтримки ця корпорація у своїх намаганнях перетворитись на ТНК. Вона не може оперативно створити спільне підприємство із закордонними партнерами, хоча мала багато пропозицій від розробників і виробників німецьких, китайських, італійських компаній. Наприклад, у 2005 році Німеччина зацікавилася літаком АН-38 — АНТК мала змогу організувати складальну лінію легких багатоцільових літаків (для перевезення пасажирів, пошти й вантажів на місцевих лініях). Але не змогли протягом року отримати дозволу держави і партнери відмовились від проекту. Інший недолік — відсутність лізингу й оперативного сервісу. Саме для вирішення цих питань і було створено корпорацію «Антонов», але на її діяльність була накладена низка обмежень. Крім того, корпорація має перераховувати 50 % прибутку до бюджету, а це означає, що даний науково-технічний комплекс — не може ці гроші інвестувати у свій розвиток. Остання редакція закону про держзакупівлі зобов'язала її проводити тендери, при тому, що платить вона зі свого прибутку, тобто бюджетні гроші не витрачаються<sup>2</sup>.

Подібна ситуація характерна для інших галузей машинобудування, зокрема — суміжних. Планується, що в найближчий час російський Оборонпром викупить флагмана авіаційного машинобудування України «Мотор Січ». У червні 2007 року було проведено первинне розміщення 6 % акцій компанії, яке дозволило оцінити її загальну капіталізацію у 311,7 млн дол. Це було необхідно для того, щоб аргументовано вести перемовини з росіянами

---

<sup>1</sup> Ківа Д. Продати крила Батьківщини // Український діловий тижневик «Контракти». — 2006. — № 37. — 11 вересня.

<sup>2</sup> Там само.



про ціну підприємства. У випадку, якщо угоду буде укладено, «Мотор Січ» стане частиною створюваного Оборонпромод двигунобудівного холдингу, тобто ТНК російського базування<sup>1</sup>.

У ракетобудуванні Україна поки що залишається конкурентоспроможною, та через шість-сім років, за оцінками фахівців, за якістю, ціною, надійністю і потужністю європейські, американські і російські ракетносії посунуть наші. У цій галузі, через значні технічні і принципові відмінності ракетносіїв різних країн, для України найбільш прагматичним вирішенням проблеми може бути створення ТНК, яка кооперуватиметься з Росією. «Південмаш» посідає чільне місце на світовому ринку, і його потрібно зберегти як корпорацію, здатну просувати національні економічні інтереси за межі країни.

У суднобудуванні сім основних верфей, орієнтованих на військове кораблебудування, без модернізації програють конкурентам за трудомісткістю і виробничими циклами, оскільки випадкові зовнішні замовлення не забезпечують стабільною роботою українських корабелів. Фактично, в Україні відбувається катастрофічний розвал суднобудівної галузі, що зумовлює загрозу стратегічним інтересам держави і може призвести до того, що вся галузь повторить долю «Чорноморського суднобудівного заводу», який перебував у державній власності і який, замість перетворити на потужну ТНК, продали в 2003 році на фіктивному аукціоні за заниженою ціною (119 305 тис. грн замість 3,5 млрд гривень оціночної вартості) росіянам, які всупереч інвестиційним зобов'язанням зупинили виробництво на ЧСЗ, вивели основні фонди зі складу «Чорноморського суднобудівного заводу», довели завод до банкрутства. «Чорноморський Суднобудівний Завод» був бюджетоутворюючим, забезпечував роботою 100 тисяч мешканців міста Миколаєва, 25 тисяч працівників безпосередньо працювали на підприємстві. На сьогодні трудовий колектив ЧСЗ складається із 700 чоловік, а Україні більше ніде будувати авіаносці, крейсери та військовий флот. Готується приватизація ще одного підприємства — «Суднобудівного заводу ім. 61 комунара». Підприємство спеціалізується на будівництві суден усіх типів з масою корпусу до 28 тисяч тонн, а також виконує ремонт суден. Верф має необхідні виробничі потужності для самостійного будівництва й ремонту судів у повному обсязі як цивільного, так і військового призначення. Завод є одним із найбільших в

---

<sup>1</sup> Заїка А. Російський вектор // ТОП-100 Рейтинг кращих компаній України. — № 2. — 2007.

Україні серед заводів такого профілю — понад 80 % продукції його йде на експорт. Єдиним вдалим прикладом приватизації в галузі є купівля голландською компанією «Дамен» Миколаївського суднобудівного заводу «Океан», який на сьогодні є лідером суднобудівної галузі країни.

Складається враження, що українська держава усіма способами намагається не допустити створення або посилення вітчизняних ТНК, натомість сприяє посиленню ТНК-конкурентів.

Так, на сумнівному приватизаційному конкурсі в березні 2007 року, російський бізнесмен за 292,5 млн грн (майже стартова ціна — на 0,17 % проти озвучених мільярда гривень) придбав 76 % акцій холдингу «Луганськтепловоз». До конкурсу було допущено лише дві афілійовані компанії російської ТНК «Трансмашхолдинг» — ВАТ «Деміховський машинобудівний завод» і ЗАТ «Управляюча компанія «Брянський машинобудівний завод». Обох українських учасників — ВАТ «Дніпровагонмаш» і ВАТ «Марганецький гірничо-збагачувальний комбінат», що входять до фінансово-промислової групи «Приват», на конкурс не допустили, тоді як українські компанії були готові запропонувати за держпакет акцій «Луганськтепловоза» більше — 400 млн грн. Крім того, в конкурсі бажали взяти участь іноземні інвестори — німецький Siemens, польська Kolej Baltycka і французька компанія Alstom. Як зазначив Президент України В. Ющенко, «Раніше це називалося безконкурсною приватизацією»<sup>1</sup>.

Крім іншого, дешевий розпродаж поставив під російський контроль не лише усе українське, а й майже все пострадянське тепловозобудування (на виробниче об'єднання «Луганськтепловоз» припадало 96 % всесоюзного виробництва магістральних тепловозів). Головним аргументом представників ФДМУ стало те, що продаж корпорації росіянам дає прямий вихід на російський ринок, який готовий у великій кількості замовляти магістральні тепловози дещо застарілих модифікацій. Але, як вдалося з'ясувати у директора, «Трансмашхолдинг» готовий завантажити завод усього на 60—65 % його потужності. Більш того, існує небезпека того, що «Луганськтепловоз», який міг перетворитися на ТНК і вийти на світові ринки як потужний конкурент, було придбано з метою його ліквідації (один з прийомів у світовій конкурентній боротьбі), адже відразу після придбання «Трансмашхолдинг» оголосив про плани створення підприємства з виробництва тепловозів у Казахстані.

---

<sup>1</sup> Столяров К. «Луганськтепловоз»: лікнеп для Фонду держмайна // Дзеркало тижня. — № 36 (665). — 29 вересня — 5 жовтня 2007.

Потенціал «Луганськтепловоз» і його перспективи значні не тільки для Росії, і прихід неросійського власника дозволив би компанії істотно диверсифікувати ринки збуту. У зв'язку з тим, що переможець конкурсу російський, це обмежує можливості заводу щодо диверсифікації ринків збуту продукції. Водночас, очевидним є і потенціал вітчизняного ринку: протягом 16 років незалежності України фізична амортизація локомотивів сягнула 77 %, електровозів — 54 %, вантажних вагонів — 64,5 % і пасажирських вагонів — 70 %. Лише за офіційною інформацією Міністерства транспорту і зв'язку, українська залізниця втратила майже 125 000 одиниць рухомого складу: 120 000 вантажних вагонів, 2584 пасажирських вагони і 2082 одиниці тягового складу. Крім того, у найближчі три-чотири роки «Укрзалізниця» планує «викинути на металобрухт» до 11 % вантажних електровозів і до 25 % напіввагонів. Щорічна модернізація залізничної галузі в Україні — дуже необхідне, але надзвичайно коштовне задоволення: \$ 0,7 млрд — для оновлення тягового й рухомого складу; \$ 0,5 млрд — для оновлення вантажних вагонів; \$ 0,42 млрд — для оновлення пасажирських вагонів; загалом кожного року потрібно витрачати \$ 1,62 млрд, а в довгостроковому розрахунку на 10 років інвестувати аж \$ 16,2—18,8 млрд<sup>1</sup>. Отже, виведення менеджменту корпорації за межі України, Росія досягла двоякої мети — знищила конкурента і посилила власну ТНК.

Доречним буде згадати про позитивний приклад української ТНК-холдинг «АвтоКрАЗ» (оборот у 2006 році — \$ 2,5 млрд) — єдиний на ринку транспортного машинобудування з концептуальними методами діяльності, що вписуються у стратегію розвитку національної економіки<sup>2</sup>. «АвтоКрАЗ» прагне створити вертикально-інтегровану компанію транспортного машинобудування KRAZ Industry. «Таке утворення надаватиме послуги з перевезення вантажів будь-якими транспортними засобами, бо холдингу АвтоКрАЗ уже належить шинний завод «Росава» (куплений у групи Ярославського-Галієва), компанія «Турбогаз», компанія «Мотор-Січ», компанія залізничних перевезень «Ферротранс», автомобільний завод у Кременчуці, вищезгаданий вагонобудівельний завод у Стаханові, пароплавний завод «Затока» у Керчі та суднобудівельно-ремонтний завод у Кисві», — зазначає генеральний директор холдингу С. Сазонов<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Тиранський В. Потяги рухаються у минуле // Економічна правда. — 2007. — 23 серпня.

<sup>2</sup> Який до речі також хотів взяти участь у приватизації «Луганськтепловоз».

<sup>3</sup> Тиранський В. Потяги рухаються у минуле // Економічна правда. — 2007. — 23 серпня.

Серед інших фінансово-промислових груп України, що продають активну, співпадаючою з державною, політику у галузі машинобудування, слід згадати «СКМ», до складу якої входять вище згадані «Новокраматорський машинобудівний завод» та «Маріупольський завод важкого машинобудування» (концерн «Азовмаш»). Обидва підприємства не лише задовольняють потреби підприємств, що входять до даної ФПГ, а є потужними експортерами, посідають 32-ге та 40-е місця у списку «100 кращих компаній за обсягами експорту у 2006 році»<sup>1</sup>.

Галузі військово-промислового комплексу (ВПК) України можуть разом із галузями цивільного машинобудування стати серйозним локомотивом розвитку економіки України та джерелом експортних надходжень. Не абсолютизуючи значення експорту військової продукції та технологій, варто враховувати його важливе місце у державній політиці та економіці, оскільки він водночас є: 1) свідченням про прагнення держави грати більш значну роль на світовому ринку з метою забезпечення національних інтересів у різноманітних регіонах світу; 2) засобом збереження виробничих потужностей для виробництва зброї, можливістю зберегти висококваліфіковані кадри, залучити конструкторські сили до роботи над новими зразками продукції; 3) засобом забезпечення додаткового прибутку від продажу озброєння, скорочення витрат виробництва, що приводить до зростання ефективності функціонування національної військової промисловості.

Таким чином, Україні доцільно сформулювати своє ставлення до експорту як до позитивного явища, що може стати надійним джерелом валютних надходжень і важливою статтею зовнішньоторговельного обігу (особливо спираючись на те, що військова продукція є високотехнологічною, наукоємною продукцією). З огляду на сучасні системи колективної безпеки та методи ведення бойових дій істотного переоснащення потребують й Збройні Сили України. Тому реалізація політики у сфері розвитку ВПК має передбачити чітке визначення пріоритетів виробництва озброєння та розвитку його експорту.

Наприклад, танки дедалі більше втрачають своє значення в умовах постійного вдосконалення ведення безконтактних технологічних війн. Провідні країни світу — США, Росія, Німеччина, Франція, Англія мають машини власного виробництва. На зовнішніх ринках вони жорстко конкурують одна з одною, тож розраховувати на замовлення з країн НАТО неможливо, навіть якщо

---

<sup>1</sup> ТОП-100: Рейтинг кращих компаній України. — № 2. — 2007. — С. 34.

Україна вступить до цієї організації. Мабуть, найбільш прагматичне рішення — модернізація старих моделей танків у країнах третього світу. У той же час, виробництво колісної бронетехніки, яке зароджується в Україні, має серйозну експортну перспективу, адже вітчизняні БТри і БКМ за надійністю, бронезахистом, озброєнням і, найголовніше, за ціною мають переваги у країнах третього світу перед найкращими зразками БТРів і БКМ країн НАТО. Попит на броньову колісну техніку у світі зростає, і ця тенденція, за прогнозами спеціалістів, збережеться надовго. Важливо, що виробництво БТРів і БКМ в Україні має замкнутий цикл, виробляється все, крім дизельних двигунів.

Зенітно-ракетні комплекси (ЗРК) в Україні раніше не вироблялися в замкнутому циклі, проте освоєні їхні елементи найважливіші у ЗРК. Тому налагодити виробництво сучасних ракет, систем виявлення і наведення цілком можливо. Це актуально і тому, що саме ЗРК на найближчі десятиліття становитимуть основу обороноздатності більшості країн світу. Сьогодні всі прагнуть створити багатопланову систему протиповітряної і протиракетної оборони і захистити себе від високоточної зброї.

Виробництво сучасних вітчизняних ЗРК не вимагає зовнішньої кооперації, щоправда, треба зазначити, що вітчизняна елементна база для систем виявлення і наведення не може забезпечити науково-конструкторські вимоги, і тому доведеться закуповувати низку комплектуючих за кордоном. Проте очікувана якість нових вітчизняних ЗРК і їхні тактико-технічні параметри можуть на порядок випереджати всі відомі ЗРК у світі. Якщо Україна вступить до НАТО, то за правильного оформлення прав інтелектуальної власності останні можна буде поставити на озброєння багатьох країн альянсу (за умови, що політичний тиск США не завадить чесній конкуренції). Навряд чи Збройні сили України зможуть придбати нові вітчизняні ЗРК. Тому розвиток напряму має бути від самого початку експорто-орієнтованим. Утім, на експорті можна заробити великі гроші і дати можливість українській армії оснаститися сучасною військовою технікою.

Втім для реалізації наведеного вище потенціалу Україні необхідно провести інвентаризацію оборонно-промислових підприємств та оцінку їх промислового та науково-технічного потенціалу, що дозволить визначити базові оборонні підприємства та сформулювати на їх основі «ядро» ВПК, а сам ВПК перетворити на низку потужних корпорацій. До складу такого «ядра» мають увійти економічно перспективні державні (державні) підприємства та оборонно орієнтовані акціонерні товариства з державною,

змішаною або приватною формою власності. На основі міжгалузевої інтеграції повинні бути створені великі вертикально інтегровані структури. Цей процес вимагатиме значної ролі держави, оскільки залежатиме від наявності відповідної законодавчої бази, що має забезпечити економічне стимулювання інтеграційних процесів, дієвий державний контроль за збереженням діяльності оборонних підприємств, які приватизуються.

Як бачимо, саме держава повинна відігравати визначну роль у розвитку машинобудівного комплексу України не лише формуючи внутрішню економічну політику у комплексі, а й представляючи його інтереси на зовнішній арені. На жаль, станом на кінець 2007 року, Україна не лише не вдалося налагодити рівноправні коопераційні зв'язки з Росією, сформувати потужні вертикально інтегровані компанії здатні проникати на її ринки і конкурувати на ринках інших країн, а й навпаки, завдяки бездарній приватизаційній та економічній політиці вдалося втратити значну частину науково-технічного та виробничого потенціалу машинобудівного комплексу, погіршити стосунки з Російською Федерацією, водночас за безцінь передавши їй контроль над великою кількістю ключових машинобудівних підприємств. У 2006 році Росія скасувала порядок надання податкових і митних пільг, що з 1998 року діяли в рамках виробничої кооперації в СНД (постанова уряду РФ від 18 лютого 1998 року № 205 «Про порядок застосування податку на додану вартість і акцизів щодо товарів (послуг), які поставляються в рамках виробничої кооперації, при розрахунках між господарчими суб'єктами держав-учасниць СНД»). Це рішення, насамперед, вдарило по галузі машинобудування, літакобудування та ВПК України.

Сьогодні спостерігається занепад машинобудівного і приладобудівного комплексу. Це вкрай небезпечні симптоми, адже в цих галузях спостерігається найжорсткіша конкуренція у світі, і розраховувати на те, що Україна самостійно зможе вийти на світові або навіть на локальні ринки, неможливо.

Держава повинна сприяти створенню транснаціональних компаній і забезпечити через них свою присутність на світових ринках товарів. Необхідно скористатися моделлю переходу Західної Європи до постіндустріальної економіки з природним виведенням виробництв за межі своїх країн. Лише завдяки цьому наша країна зможе стати своєрідним євразійським технопарком, швидко подолати шлях від відбудови індустріальної економіки до перших елементів економіки постіндустріального устрою.

Стаття надійшла до редакції 17.05.2008.