

порцій і серйозних економічних проблем. Як і раніше зберігається регіональна відсталість окремих областей країни. Реальна модернізація економіки вимагає напружених, ефективних і цілеспрямованих зусиль нашої еліти і всього населення. Нація повинна навчитися працювати й створювати цінності. На наше глибоке переконання Україна має необмежені можливості для розвитку та відтворення, подібно німецькій економіці, потрібно лише розумно використати існуючий потенціал.

1. Бидельс А. Основные черты германского и европейского антимонопольного права. – М.: НОРМА, 1995 2. Борисенко З. М. Основы конкурентной политики: Підручник. – К.: Таксон, 2004. – С. 255–278 3. Брюммер К. Система

поддержки предприятий малого и среднего бизнеса в Германии. – <http://rusref.nm.ru/indexpub144.htm> 4. Гутник В. I. Германия: дорога к подъему // МЭМО. 2003. № 6. 5. Ламперт Х. Социальная рыночная экономика. Германский путь. – М., 1993. 6. Павлов Н. В. История современной Германии, 1945–2005. – М.: Астрель, 2006. – С. 58–70. 7. Тимошина Т. М. Экономическая история зарубежных стран. – Москва, Юстицинформ, 2003. – С. 312–332. 8. Шлеер А. Воспоминания. – М.: МЮИ, 1997. 9. Эрхард Л. "Благосостояние для всех", <http://orel.rsl.ru/nettext/foreign/erhard/erhsod.html>, 10. Henderson David R. German Economic Miracle, <http://www.econlib.org/library/Enc/GermanEconomicMiracle.html> 11. Statistisches Bundesamt. <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistik/en/VolkswirtschaftlicheGesamtrechnungen/Inlandsprodukt/Tabellen/Volkseinkommen1950,property=file.xls>.

Надійшла до редколегії 24.02.10

Л. Дмитренко, асист.

МАШИНОБУДІВНА ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

В статті розглянуто особливості машинобудівної галузі України в умовах світової фінансової кризи. Визначені основні шляхи підвищення конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України.

Main characteristic of machine-building industry of Ukraine under conditions of world financial crisis are considered. The main ways of increase of competitiveness of machine-building complex of Ukraine are defined.

Ключові поняття: світова фінансова криза; машинобудівна галузь; конкурентоспроможність.

Світова економіка переживає складний економічний період. Початком глобальної кризи стало іпотечне кредитування в США, відбулась криза американської фінансової системи. Ця фінансова криза охопила майже всі країни світу. Лише такі країни як Азербайджан, Білорусь та Узбекистан не відчули впливу цієї кризи, оскільки вони знаходяться за межами процесів глобалізації. Узбекистан продемонстрував навіть самий високий ріст ВВП у світі. [1]. Більше всіх постраждали країни, в економіці яких експорт відігравав провідну роль – Китай, Сінгапур, Росія і, звичайно, Україна. Якщо одні країни, такі як Китай, змогли швидко спрямувати поставки на свій об'ємний внутрішній ринок, для інших падіння експорту стало критичним. Україна, на ринку якої експортерам і до кризи було тісно, опинилась на межі закриття найкрупніших підприємств. Падіння цін, що відбувається, на продукцію українських експортерів на світових ринках спричинить за собою зниження обсягів промислового виробництва в експортно-орієнтованих галузях, в першу чергу металургії і машинобудуванні.

На фоні загального охолодження економіки, уповільнення зростання в цих двох стратегічно важливих секторах неминуче приведе до зниження зростання ВВП і промислового виробництва. Оскільки одним з основних індикаторів, що дозволяє оцінити розвиток країни та її інноваційну систему зокрема, є рівень розвитку машинобудування. Якщо в структурі промислового виробництва та в структурі експорту країни частка машинобудівної продукції є переважною, то можна зробити висновок про достатньо високий рівень конкурентоспроможності економіки в цілому.

Тому є актуальним проаналізувати сучасний стан машинобудівної галузі України та визначити перспективи розвитку.

Дослідження конкурентоспроможності, зокрема машинобудівної галузі та її розвитку знайшли своє відображення в роботах багатьох вітчизняних вчених-економістів – О. Білоруса, В. Будкіна, Б. Данилишина, Т. Ковальчука, А. Кредісова, О. Лапко, В. Сіденка, А. Філіпенка та інших [2, 3, 4]. Але не зважаючи на велику кількість досліджень, питання подальшого розвитку машинобудівної галузі України в умовах світової фінансової кризи потребує постійного дослідження у зв'язку з мінливістю економічних процесів.

Мета роботи: аналіз сучасного стану та особливостей подальшого розвитку машинобудування України в умовах світової фінансової кризи.

Машинобудування – це система взаємопов'язаних галузей, які виробляють машини та обладнання, що дозволяють забезпечити технічне переозброєння усього господарства, задовольняти споживчий попит населення на різноманітні апарати та прилади побутового призначення, створювати економічний потенціал окремих країн.[4]

В економічно розвинутих країнах на частку машинобудівного комплексу припадає 30–50 % від загального обсягу промислової продукції (у Німеччині – 53,6 %, Японії – 51,5 %, Англії – 39,6 %, Італії – 36,4 %, Китаї – 32,5 %). Це забезпечує технічне переозброєння всієї промисловості кожні 8–10 років. При цьому частка продукції машинобудування у ВВП країн Євросоюзу становить 36–45 %, у США – 10 %, у Росії машинобудування забезпечує 18 % ВВП [5]. Недостатній розвиток машинобудування в країні навіть з високим показником розвитку інших промислових виробництв – є структурним недоліком.

Сучасне машинобудування подане власне машинобудуванням і металообробкою, які включають декілька десятиків галузей і підгалузей, подібних за технологіями та сировини, що використовується. Крім того в його склад входять "мала" металургія – виробництво сталі і прокату на машинобудівних підприємствах. Машинобудування об'єднує більше 70 галузей, підгалузей та виробництв, зокрема такі галузі, як енергетичне, верстатобудівне, транспортне, сільськогосподарське машинобудування, виробництво інструментів та приладів, технологічного обладнання різних галузей промисловості (хімічної, харчової, легкої, поліграфічної, лісової, целюлозо-паперової, будівельної, гірничодобувної тощо). В свою чергу, кожна з цих галузей включає в себе підгалузі або галузі. Наприклад, у транспортне машинобудування входять автомобільна, вагонобудівна, літакобудівна, суднобудівна та інші галузі.

Асортимент продукції, що випускається машинобудівним комплексом, надзвичайно великий, що не тільки обумовлює глибоку диференціацію його галузей, але і робить сильним вплив на розміщення виробництва окремих видів продукції. При цьому навіть при одному цільовому призначенні продукції, що випускається, розміри, склад, технологічні процеси, форма громадської організації виробництва на підприємствах таких галузей сильно відрізняються.

Сьогодні машинобудівна галузь постачає народному господарству верстати, транспортні засоби (судна, тепловози, електровози, вагони, автомобілі, літаки тощо), сільськогосподарські машини, екскаватори, генератори для електростанцій, технологічне обладнання для заводів, фабрик і тим самим сприяє розвитку всіх галузей народно-

го господарства, впровадженню в них досягнень науково-технічного прогресу. Машинобудівний комплекс забезпечує економічну незалежність країни.

В світовому машинобудуванні тільки декілька країн здатні виробляти всю номенклатуру машинобудівної продукції. Це США, Японія, Росія, ФРН, Великобританія та Франція. Також, в певній мірі можуть виробляти, Китай, Канада, Італія та Україна. Їхня сумарна доля в виробництві продукції складає біля $\frac{3}{4}$ світового показника, частка машинобудування в структурі промисловості коливається від 25 % (Китай) до 40 % (Японія) по кількості зайнятих та вартості виробництва [6]. Машинобудівні компанії цих країн – основні лідери світового науково-технічного прогресу.

Більшість промислово розвинутих країн Європи (особливо Нідерланди, Бельгія, Швеція, Швейцарія, Іспанія та інші), нових індустріальних країн (особливо Корея, Сінгапур, Бразилія, Мексика) та деякі країни Азії (Індія) спеціалізуються на виготовленні окремих видів машинобудівної продукції, з якими вони виходять на світовий ринок.

Україна здатна виробляти майже всю номенклатуру машинобудівної продукції – це є одним з пріоритетних напрямків для розвитку економіки країни. Але на розвиток економіки впливає не тільки світової фінансової кризи, а й інші чинники. За 18 років незалежності в державі не зуміли провести необхідних реформ, не перебудували економіку. На момент отримання незалежності Україна була фактично сировинним придатком Радянського Союзу, однак за ці роки ситуація не дуже змінилася. Хіба що вона стала таким самим сировинним придатком до розвинутих країн світу. Після розпаду СРСР українське машинобудування пройшло разом з економікою країни через всі етапи кризи, через всі ринкові експерименти, що проводилися у промисловості. Головна причина кризи даної галузі в країнах СНД – розрив єдиного машинобудівного комплексу колишнього СРСР. Його дроблення сприяло тому, що машинобудування було істотно потіснене великими іноземними корпораціями як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, особливо в наукомісткому секторі.

Структура машинобудівної галузі України характеризується переважанням металомістких галузей і недостатнім розвитком наукомістких. Хоча для розвитку останніх в Україні є всі необхідні умови (розвинена науково-дослідна база, виробничий і науковий потенціал, вигідне транспортно-географічне положення, що зумовлює ефективний зв'язок як з економічними районами всередині країни, так і з зарубіжними країнами, а також розвиток загальнобудівної бази). Експорт України дуже великий, це само по собі добре, проблема ж у його структурі, в якому лише незначна частка готової продукції, а це призводить до великих втрат. Адже Україна постачає металопрокат, який є сировиною для західної промисловості.

У такій ситуації треба переорієнтувати структуру експорту. І саме криза дає величезний поштовх структурним змінам економіки України. Якщо цього не зробити, то в економіці країни будуть дуже погані перспективи. Візьмімо наприклад Китай, в якому ще декілька років назад орієнтувалися на експорт сировини. Зараз Китай постачає свої готові товари у більшу половину країн світу. Це можна побачити й в Україні – китайські автомобілі вже не є чимось екзотичним, як колись. Якщо тенденція збережеться, то за кілька років більша половина українців будуть мати китайські авто. Структурна перебудова назріла давно, але зараз їй просто немає альтернативи.

Можна побачити які зміни відбуваються в обсягах виробництва продукції машинобудування. Динаміка росту обсягів виробництва в машинобудуванні: 2000 р. – 15,3 %, 2001 р. – 18,3 %, 2002 р. – 11,3 %, 2003 р. – 35,8 %, 2004 р. – 28 %, 2005 р. – 7,1 %, 2006 р. – 11,8 %, 2007 р. – 28,6 % [5].

Багатогалузевий машинобудівний комплекс – потужний сектор промисловості України, що поєднує більше 11 тисяч підприємств. Частка машинобудівної галузі в українській промисловості у 2008 році перевищувала

15 %, у ВВП становила близько 12 %. У машинобудуванні було зосереджено понад 15 % вартості основних коштів, майже 6 % оборотних активів вітчизняної промисловості й більше 22 % загальної кількості найманих робітників [5].

За даними міністерства економіки відбувається спад обсягів виробництва продукції машинобудування за січень-серпень 2009 р. порівняно з відповідним періодом попереднього року склав 52,2 %. Зменшення обсягів машинобудування обумовлюється скороченням обсягів випуску автомобільного транспорту (на 82,7 %), залізничного рухомого складу (на 63,4 %), машин та устаткування для металургії (на 62,2 %), для сільського та лісового господарства (на 57,4 %), для добувної промисловості й будівництва (на 56,8 %), контрольно-вимірвальних приладів (на 45,4 %), апаратури для радіо, телебачення та зв'язку (на 33,6 %), у виробництві електричних машин та устаткування (на 32,9 %). За січень-липень 2009 р. кількість прибуткових підприємств галузі склала 50,5 % (торік – 66,0 %) [7].

Оскільки ця криза не припиниться за рік, а буде не менше двох-трьох років, то з кожним роком можна очікувати ще більший спад обсягів машинобудування. Що послаблює і так мінливу економіку України.

Забезпечення випереджаючого розвитку машинобудівної галузі – одна з найважливіших умов побудови постіндустріального суспільства, що базується на ефективному використанні наукових знань і високих технологій. Машинобудування має ключове значення для технологічного переозброєння всіх галузей виробництва.

Першочергове значення для економіки України має і кардинальне підвищення технологічного рівня продукції вітчизняного сільськогосподарського машинобудування. Зокрема: оновлення тракторобудівних та комбайнобудівних підприємств, розробка і організація виробництва різноманітної сучасної та перспективної сільськогосподарської техніки, розробка і впровадження нових високоєфективних та екологічно безпечних двигунів для транспортних засобів та сільгосптехніки, в тому числі спроможних працювати на біопаливі, а також на водневому паливі.

В Україні необхідно технологічно реорганізувати повний комплекс всіх складових машинобудівного виробництва – від заготівельного, агрегатного, метрологічного, металообробного, верстатно-інструментального до автоматизованого, роботизованого сучасного механо-складального.

Україна може вийти на світовий ринок із конкурентоздатним верстатним обладнанням на основі наукомісткої механотроніки, паралельної кінематики, комп'ютерного оснащення.

Випуск спеціалізованими підприємствами редукторів, підшипників, електродвигунів, електротехнічної апаратури, метрологічних блоків є основою сучасного машинобудування. Україна має перспективу ввійти із такими високотехнологічними виробництвами у технологічну платформу європейської економіки.

Добру перспективу становить розвиток інструментальної промисловості, як важливої складової машинно – та приладобудування.

Особливість значної частки машинобудування полягає в тому, що продукція галузі не є "магазинним" товаром. Висока технічна складність, специфічність застосування, висока вартість – ці властивості продукції машинобудування накладають на виробника певні обмеження. Виробляючи таку продукцію, не можна просто рухатися за інерцією й розраховувати, що якщо вона користувалася попитом протягом останніх десяти років, то знайде свого покупця й зараз. Найчастіше причина незатребуваності продукції українського машинобудування укладається зовсім не в її низькій якості, як звичайно прийнято вважати. Для свого технічного рівня вона виконана цілком якісно. Але сам технічний рівень, набір основних споживчих властивостей продукції зовсім не відповідає поточним запитам

споживачів. Однак більшість українських виробників, на відміну від закордонних, фактично не відслідковують зміни в попиті споживачів.

Тому важливо розуміти, що перспективи підвищення конкурентоспроможності українського машинобудування залежать не тільки від наявності нових розробок або сучасних коштів проектування. Необхідно також створити механізм взаємодії виробників і споживачів машинобудівної продукції, для того щоб виробники вчасно одержували відомості про те, які нові вироби їм потрібно проектувати або які якості вдосконалювати у тих, що випускаються нині. Споживачі, у свою чергу, будуть мати чіткі орієнтири в тому, яка продукція їм буде доступна на внутрішньому ринку в перспективі. Хоча практика останніх років показує, що найчастіше споживач не в змозі спрогнозувати свою потребу. В Україні відсутній чіткий механізм довгострокового науково-технічного прогнозування, який би дозволяв сформулювати уявлення про те, які технології й продукти будуть перспективними, якими споживчими якостями повинен бути наділений той чи інший продукт, щоб мати попит на ринку.

Підсумовуючи вище викладене можна виділити деякі шляхи підвищення конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України на світових ринках, що полягають у: 1) забезпеченні технічного переозброєння галузей машинобудівного комплексу з врахуванням того, що інноваційні процеси у машинобудуванні дають потужний поштовх для техніко-технологічного розвитку всіх інших

галузей економіки; 2) формуванні науково-технологічного та інноваційного потенціалів за умов стимулювання розвитку високотехнологічних виробництв, що засновані на вітчизняних науково-технічних розробках, здатних забезпечити українським товаровиробникам машинобудівної продукції конкурентні переваги на найближчу і довгострокову перспективу як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках; 3) створенні механізму взаємодії виробників і споживачів машинобудівної продукції, для того щоб виробники вчасно одержували відомості про те, які нові вироби їм потрібно проектувати або які якості вдосконалювати у тих, що випускаються нині; 4) активному включенні машинобудівного комплексу України в міжнародну науково-виробничу кооперацію з іншими країнами світу та інтеграційними об'єднаннями.

1. <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=CSP2009> 2. Лук'яненко Д. Г., Білорус О. Г., Губський Б. В., Євдокименко В. К., Ковальчук Т. Т. Стратегія економічного розвитку в умовах глобалізації. – К.: КНЕУ, 2001. – 538 с. 3. Budkin V. Ukraine in the System of the New Geoeconomic Coordinates of the 21st Century // Geopolitical & Economic Research on Central & Eastern Europe. Vol. 3/2003. Bialystok, 2003. – P. 19–29. 4. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Під заг. ред. чл. -кор. НАН України Б. М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ Видавництво "Аспект-Поліграф", 2007. – 308 с. 5. Аналіз машинобудування // Ж-л "Машинобудування України" 2008. – № 22. 6. Єфіменко Н. А. Управління процесами відтворення машинобудування: монографія. – Черкаси: Вид. від. ЧНУ імені Богдана Хмельницького, 2007. – 376 с. 7. Міністерство економіки України http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article/info_boxes?art_id=38501&cat_id=38506.

Надійшла до редколегії 24.02.10

Г. Харламова, канд. екон. наук, асист.,
К. Таран, студ.

МІГРАЦІЙНІ МЕРЕЖІ У ПРОЦЕСІ ФОРМУВАННЯ ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ УКРАЇНИ

Проведено аналіз особливостей оцінки та моделювання взаємозв'язку міграційних процесів і рівня людського капіталу країни. При специфікації моделі запропоновано розглянути ланцюг "міграція – людський капітал", враховуючи прямі іноземні інвестиції у якості "посередника".

Analysis of peculiarities of estimation and modeling of correlation between migration and human capital is hold. Under process of model specification we propose to investigate the link "migration – human capital" with accounting of foreign direct investment as a go-between.

Розвиток людського капіталу є першочерговим в аспекті можливостей людини вести гідне життя та реалізуватися в ньому як особистості. Насьогодні нормативне окреслення світових перспектив розвитку людського капіталу найширше і найточніше наведено у звіті про Цілі розвитку людського капіталу у новому тисячолітті (the Millennium Development Goals). Запропоновані цілі розвитку людського капіталу погоджені світовою спільнотою і мають певні часові межі для подолання екстремальної бідності, розширення гендерної рівності та розвитку можливостей доступу до освіти та охорони здоров'я. Звичайно, така декларація спільних цінностей є передумовою для побудови спільного добробуту, зростання людського капіталу кожної нації окремо із одночасним посиленням колективної безпеки у нашому глобальному суспільстві незалежних держав.

Особливо актуальним є питання формуванню людського капіталу в період кризи. Усі країни, виходячи з кризи, намагаються врятувати людський капітал, бо знають йому ціну.

В Україні проблеми дослідження людського капіталу присвячено багато робіт, зокрема потрібно згадати роботи Грішнєвої О. А., Лібанової Е. М. [5]. Проблематика міграції населення була особливо актуальною для досліджень в роки перебудови, коли відзначався значний відтік населення [10]. Потужні дослідження міграційних процесів були зроблені Хомрою А. [12]. Наприкінці 90-х рр. ХХ ст. міграційні мережі дещо відійшли на другий план для дослідників людського капіталу. Однак, саме зараз, у період зростання глобалізаційних процесів, які стимулюють значні "переливання" капіталу, в

тому числі людського, постає актуальним вирішення питання взаємозв'язку міграції людського капіталу із загальними потоками фінансового капіталу.

Тому, мета цієї роботи – зробити спробу якісного та кількісного оцінювання сили взаємозв'язку міграційних мереж та фінансових потоків у їх подальшому впливі на формування людського капіталу.

Як стверджує Світовий банк, якщо зняти бар'єри на шляху вільного пересування трудових ресурсів, це дасть більший економічний ефект, особливо для країн, що розвиваються, ніж лібералізація торгівлі [1]. Статистичний аналіз економічного впливу міграції за 15 країнами – членами ЄС із 1991 по 1995 роки свідчить, що збільшення частки мігрантів у загальному населенні країни на 1 % забезпечує 1,25–1,5 % приросту ВВП. В Іспанії 30 % усього приросту ВВП із 1996 по 2006 роки забезпечили іммігранти. Те ж саме джерело забезпечило половину профіциту іспанського бюджету. Німецькі дослідники підрахували, що іммігрант, який приїхав у країну в 30-річному віці й залишився в ній, збагачує скарбницю цієї країни на 110 тис. євро. У Великобританії іммігранти загалом одержали в 1999–2000 роках зі скарбниці 28,8 млрд. фунтів стерлінгів, а внесли за той же період 31,2 млрд. Результати обробки даних за всіма країнами ОЕСР з 1984 по 1995 роки продемонстрували відсутність позитивної кореляції між припливом мігрантів і зростанням безробіття. У той же час загальносвітова статистика показує ще більше переваг для країн походження міграції. Зокрема для 36 із 153 країн, що розвиваються, перекази членам сімей емігрантів, які залишилися на батьківщині, перевищують решту різновидів зовнішнього інвестування й фінансування. Суми цих переказів за