

Леховіцер В.О.,
аспірант,

Запорізький національний технічний університет

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМІВ МАШИНОБУДУВАННЯ В КОНТЕКСТІ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Анотація. У статті проаналізовано особливості формування та розвитку пріоритетних напрямів машинобудування в контексті промислової політики України. Відображено тенденції розвитку машинобудування загалом та особливості державної промислової політики розвитку авіабудування зокрема. Запропоновано науково-практичні рекомендації щодо розвитку пріоритетних напрямів машинобудування в сучасних умовах.

Ключові слова: машинобудування, пріоритет, промислова політика, селективна підтримка, авіабудівництво.

Постановка проблеми. Машинобудування в Україні розвивається в складних умовах, які зумовлені як інституційними (змінюю зовнішньополітичного вектору, трансформацією економіки України, кризовими явищами на Донбасі та імплементацією Угоди про асоціацію між Україною та країнами ЄС), так і економічними факторами (падінням обсягів експорту, переорієнтацією зовнішніх експортних ринків). Розвиток машинобудівної промисловості в умовах євроінтеграційних процесів потребує конкретних заходів із боку держави, оскільки промислові підприємства опинилися в складній ситуації переорієнтації ринків збуту, впровадження нових технічних вимог до виробництва продукції та досягнення підвищення її конкурентоспроможності. З огляду на ці причини, актуальним питанням є дослідження розвитку пріоритетів машинобудування в контексті реалізації національної промислової політики, оскільки стабільне зростання цієї галузі забезпечує мультиплікативний ефект для розвитку суміжних галузей і зростання добробуту населення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню машинобудування як пріоритетної галузі промисловості, зокрема аналізу її стану, проблем та перспектив розвитку, присвячено роботи таких українських учених, як Ю. Великий [1], Д. Захарова [2], Ю. Короткий [3], Д. Нечепуренко [4], В. Супрун [5], О. Свеженцев [6], О. Чупир [7] та ін. Зокрема, Ю. Великий та О. Чупир, досліджуючи тенденції розвитку машинобудування, акцентують увагу на причинах, які зумовили кризовий стан у галузі. Д. Захарова, Ю. Короткий, Супрун В.О. виокремлюють проблеми розвитку підприємств галузі машинобудування в Україні. Науковий інтерес викликають здобутки Д. Нечепуренко та О. Свеженцева, які досліджують концептуальні основи промислової політики на макро- та мезорівні в умовах зміни векторів розвитку економіки України.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Разом із тим автори не приділяють уваги дослідженню стану та результативності підтримки пріоритетних галузей машинобудування, зокрема авіабудування, яке є стратегічно важливою галуззю та опинилося в досить складній ситуації з огляду на переорієнтацію міжнародного співробітництва з Російської Федерації на країни Європи, Азії та Африки. Доцільно розглянути теоретичні та практичні особливості розвитку пріоритет-

них напрямів машинобудування в контексті промислової політики України.

Мета статті полягає у формуванні рекомендацій щодо розвитку пріоритетних галузей машинобудування України в контексті реалізації промислової політики.

Вклад основного матеріалу дослідження. Машинобудівна галузь в Україні є провідним і досить потужним сектором промисловості, який, за даними Державної служби статистики, охоплює 4 460 підприємств, де зайнято 35,5 тис. осіб. Від рівня розвитку машинобудування залежать темпи та масштаби впровадження науково-технічних досягнень у галузях – споживачах машинобудівної продукції. У 2014 р. кількість машинобудівних підприємств, які займалися інноваційною діяльністю, становила 2 124 од. – 21% від загальної кількості промислових підприємств, загальний обсяг витрат на інноваційну діяльність – 2 482 541,3 тис. грн., що становить 32% загальних витрат, тоді як у 2013 р. лише 25% [8, с. 166–172].

У докризовий період (2007 р.) галузь машинобудування демонструвала тенденції до зростання серед інших промислових галузей, при цьому машинобудування мало найбільший темп зростання – 18%. Найскладнішим для машинобудування був 2009 р., коли обсяг виробництва скоротився на 47,5%, тоді як в інших галузях – на 11,4% та 12,1% відповідно. У 2010 р. спостерігається позитивна динаміка, відбувалося зростання обсягів виробництва в основних галузях промисловості, найбільше – у машинобудуванні – на 41,3%. У період 2011–2013 рр. обсяги виробництва продукції машинобудівної галузі скорочуються, а вже в 2014 р. відбувається незначне зростання порівняно з 2013 р. – на 6,4 в. п. Аналіз індексів промислової продукції машинобудування в розрізі окремих галузей за період 2007–2014 рр. (табл. 1) свідчить, що найбільш перспективним є виробництво електричного устаткування, яке в 2014 р. зросло на 9%, тоді як в інших підгалузях відбувається скорочення темпів виробництва. У 2013 р. зниження обсягів виробництва машинобудівної галузі становило 13,6%, у 2014 р. – 20,6%, у 2015 р. – 14,1%, за період із січня по липень 2016 р. порівняно з відповідним періодом 2015 р. зниження становило 0,7%.

Статистичний аналіз діяльності машинобудівної галузі підтвердив її значущість для національної економіки, але показав складність ситуації в галузі, тому розвиток машинобудівної промисловості потребує низку конкретних заходів із боку держави, зокрема виваженої та системної промислової політики.

Метою промислової політики в галузі машинобудування повинно бути досягнення інноваційного розвитку машинобудування, що здійснює насичення виробництва новими технічними засобами та технологіями, є основним джерелом інноваційного розвитку та подальшого економічного зростання країни, підвищення ефективності та продуктивності суспільної праці та зростання добробуту населення [1].

Індекси промислової продукції машинобудування за галузями, 2006–2015 рр. (% до попереднього року)

Галузь/підгалузь	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Машинобудування	118,9	91,9	52,5	141,3	115,9	96,7	86,4	79,4	85,9
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	104,5	101,8	41,2	106,1	102,6	90,5	86	77,9	71,3
Виробництво електричного устаткування	134,5	82,9	58,4	160	128,6	87,7	91,1	100,9	89,8
Виробництво машин і устаткування, не віднесені до інших груп	109,6	82	53,2	133,9	110,2	97,3	93,5	88,7	87,5
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	134,2	103	54,4	152,6	119	100,5	79,8	64,3	85

Джерело: складено за [9]

Зазначеної мети можна досягти за умови запровадження нової концепції промислової політики, яка передбачає набуття державою не тільки ролі регулятора розвитку промислової політики, а й дієвої активної підтримки тих галузей, які є стратегічно важливими для економіки України [6]. Обґрунтування пріоритетів розвитку машинобудування сприятиме відновленню його ролі як локомотива економічного зростання України та забезпеченню модернізації економіки держави загалом.

Розглянемо більше детально теоретичні аспекти формування промислової політики. В економічній літературі використовують два підходи до моделей промислової політики. Так, Ю. Кіндзерський наводить такі моделі промислової політики за рівнем селективності щодо економічних суб'єктів [10, с. 6]: 1) жорстка (вертикальна) – рівень селективності найвищий; 2) м'яка (горизонтальна) – рівень селективності найнищий.

Традиційна промислова політика є селективною, або жорсткою, вертикальною. Високий рівень селективності означає можливість держави здійснювати прямий перерозподіл ресурсів на користь окремих галузей або підприємств. Але у разі проведення селективної промислової політики є дві небезпеки: вибір помилкових пріоритетів та проведення промислової політики в інтересах окремих груп населення. У зв'язку із цим В.В. Попов справедливо зазначає, що селективні заходи потребують більшої поінформованості щодо ситуації на ринку, а тому більш ризиковані. Крім того, вони стимулюють присвоєння «бюрократичної» ренти [11, с. 171]. Визначення переможців відбувається з усіма іншими проявами так званого фіаско уряду: лобізмом, логроллінгом, парадоксом голосування тощо.

Звернемося до неселективної (м'якої, горизонтальної) промислової політики. Вона передбачає підтримку конкурентоспроможності національних компаній шляхом створення сприятливих умов для започаткування і ведення бізнесу в усіх галузях без виокремлення якихось суб'єктів державної підтримки, тож, безумовно, є менш популістською. Поставлена мета досягається за рахунок технічного регулювання, нефінансової підтримки експортерів, допомоги у проведенні наукових досліджень, страхуванні ризиків виробничої діяльності, підтримки депресивних регіонів, малого бізнесу, впровадження освітніх програм – навчання та перекваліфікації персоналу [12].

Говорячи про промислово політику на конкретно оперативному рівні, необхідно визначитися не лише з її змістом, а й з критеріями відбору пріоритетів. У будь-якому разі, вихідною передумовою будь-якої промислової політики є вибір пріоритетів або «поліосів зростання» і «коридорів» зростання для формування довготривалої політики, орієнтованої на досягнення сталого розвитку на основі забезпечення продовольчої,

енергетичної та економічної безпеки країни. Вибір пріоритетних напрямів розвитку окремих галузей, видів виробництва, територій (як елементів активної структурної політики держави) полягає у визначенні галузей (виробництв, територіальних господарських систем із сильними зворотними зв'язками), здатних викликати відповідні реакції розвитку, зумовити позитивні зрушення в економіці та забезпечити реалізацію цілей державної економічної політики. Пріоритетними галузями (виробництвами, територіальними господарськими системами) вважають галузі, розвитку яких держава надає перевагу, враховуючи їхню роль і важливість для економіки країни.

Формування пріоритетів можливо і «зверху» – від держави, і «знизу» – від бізнесу. Практика показує, що формування пріоритетів знизу за конкретними сферами ефективніше. Чим вищий ступінь конкретизації пріоритетів, тим простіше запропонувати інструменти для їх реалізації й оцінити ефекти. Частково промислова політика може бути спрямована на вирішення проблем навіть не галузі, а окремої фірми. Однак масштабна промислова політика, як правило, заснована на «зустрічному» русі, діалозі бізнесу і влади. Варто зазначити, що в країнах Європейського Союзу сформувалося розуміння доцільності «м'якої» промислової політики щодо пріоритетних високотехнологічних галузей, яка базується на співпраці уряду з представниками промисловості для підвищення продуктивності промислових підприємств через усунення бар'єрів (інфраструктурних, фінансових, торговельних, регуляторних, інформаційних, кадрових, технологічних тощо). За такої політики роль уряду є більш стимулюючою та координуючою [13, с. 13].

Заслуговує на увагу розкриття аспектів результативності політики розвитку авіабудування як пріоритетної галузі машинобудування в Україні. Для авіабудування України, як і для авіабудування в усьому світі, дуже важливою є проблема державної підтримки літакобудування. Нині державна підтримка здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [14]. У Законі тимчасово з метою створення належних умов для забезпечення виконання Україною зобов'язань, передбачених міжнародними договорами (угодами) України, до суб'єктів літакобудування застосовуються: особливості оплати ввізного мита; особливості здійснення розрахунків в іноземній валюті; особливості оплати земельного податку; особливості оплати податку на додану вартість; особливості оплати податку на прибуток підприємств.

Уряд задекларував свій інтерес у динамічному розвитку цієї галузі, що передбачає надання державної підтримки для нарощування виробничих потужностей та вдосконалення технологій. Мета – підвищення конкурентоспроможності продукції на

міжнародному та внутрішньому ринках (зокрема, заміна імпорту продукцією вітчизняного виробництва), а також ефективне використання обмежених фінансових і людських ресурсів.

Починаючи з 2011 р. державна підтримка надавалася у формі прямих субсидій із державного бюджету або податкових пільг для підприємств зазначених галузей. У Податковому кодексі України від 2010 р. передбачено майже всі податкові пільги для цих галузей, включені до попередніх редакцій. Зокрема, строком на 10 років починаючи з 1 січня 2011 р. звільняється від оподаткування прибуток підприємств літакобудівної промисловості, отриманий від основної діяльності (клас 30.30 група 30.3 розділ 30 КВЕД ДК 009:2010), а також від проведення такими підприємствами науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт (клас 72.19 група 72.1 розділ 72 КВЕД ДК 009: 2010), які виконуються для потреб літакобудівної промисловості (підпункт «г» пункту 14 підрозділу 4 розділу XX) [14; 15].

Співвідношення обсягу податкових пільг, отриманих літакобудівними підприємствами, до ВВП протягом останніх чотирьох років залишалося незначним. Проте динаміка зміни обсягів відповідних пільг досить показова: сума доходів бюджету, втрачених через податкові пільги, не зростала, а для деяких категорій навіть знизилася (зокрема, у 2013 р. обсяг податкових пільг для літакобудівної промисловості скоротився більш ніж на 50% порівняно з рівнем 2012 р.). Питома вага податкових пільг для літакобудівної промисловості становить із податку на прибуток 15,67%, земельного податку – 16,62%, ПДВ – 0,06%. Найбільший обсяг пільг у літакобудуванні було отримано у формі звільнення від сплати земельного податку, а також зниження ставки податку на прибуток підприємств. Однак слід зазначити, що відповідні показники в 2013 р. знизилися порівняно з 2012 р. Зокрема, питома вага пільг щодо сплати земельного податку, наданих літакобудівній промисловості, у загальному обсязі пільг щодо сплати земельного податку становила 16,62% у 2013 р. порівняно з 30,49% у 2012 р. Подібна тенденція простежується і з пільгами щодо сплати податку на прибуток підприємств, які для літакобудівної промисловості становили 15,67% загального обсягу пільг щодо сплати податку на прибуток підприємств у 2013 р., тоді як у попередньому році відповідний показник дорівнював 24,63% [15].

Окрім того, згідно з Митним кодексом України, літакобудівним підприємствам також надавалися пільги у формі звільнення від сплати ввізного мита. Держава також надає підтримку підприємствам літакобудівної галузі у вигляді прямих субсидій із державного бюджету для компенсації збитків місцевих бюджетів, пов'язаних з утратою надходжень від сплати земельного податку такими підприємствами.

Як показує аналіз заходів державної підтримки, майже всі кошти підтримки галузі Україна застосовує у сфері оподаткування. Однак для того щоб бути успішним конкурентом на світовому ринку, названі заходи важливі, але їх не завжди достатньо. Державна підтримка повинна мати системний характер, і першим кроком у законодавчих зусиллях має стати створення ефективного комплексного, і повного нормативно-правового забезпечення галузі, комплексної програми, заходів державної підтримки, у тому числі в інноваційній та інвестиційній сферах.

У 2016 р. Президент України підписав Закон № 1475-VIII «Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо створення умов для міжнародної кооперації суб'єктів літакобудування та розвитку вітчизняного літакобудування», що відкри-

ває для українських авіабудівних підприємств нові можливості у сфері співпраці із зарубіжними інвесторами та партнерами. Реалізація закону дасть змогу підвищити конкурентоспроможність та обсяги виробництва вітчизняної авіаційної техніки, буде сприяти залученню нових технологій та інвестицій у проекти українських підприємств та забезпечить створення нових робочих місць [16].

На державному рівні також є важливим забезпечення більш тісної інтеграції вітчизняних виробників авіаційних товарів до світових ланок виробництва та постачання літаків для нарощування експорту авіаційних товарів за рахунок розширення участі українських підприємств у коопераційній діяльності з іншими авіавиробниками. Забезпечення маркетингової підтримки української авіабудівної галузі шляхом надання можливості розміщення рекламної інформації у виданнях, що публікуються за державні кошти. Враховуючи світовий досвід, українським важливим є налагодження стосунків із потужними лізинговими компаніями щодо можливостей отримання замовлень на виробництво нових українських літаків, що дасть змогу здійснити перехід від одиничного до серійного виробництва (що, своєю чергою, суттєво знижує витрати, пов'язані з виробництвом). Істотна частка літаків, що виробляються у світі, замовляється лізинговими компаніями, оскільки вони мають доступ до більш дешевих фінансових ресурсів, аніж виробники літаків, володіють маркетинговими інструментами та здатні утворювати тривалий попит на певні моделі літаків.

Висновки. Машинобудівна галузь в Україні є провідним і досить потужним сектором промисловості, але за останні роки вона демонструє зниження обсягів продукції. З огляду на внутрішні зміни в галузі та зовнішні виклики, інноваційний розвиток машинобудівної галузі потребує конкретних заходів промислової політики, яка повинна передбачати не лише регуляторну роль, а й стати дієвою. Дієвість може бути забезпечена реалізацією активної підтримки тих галузей, які є стратегічно важливими для економіки України, зокрема авіабудування. Як показав аналіз заходів державної підтримки, майже всі заходи підтримки реалізуються у сфері оподаткування. Але для того щоб бути конкурентоздатними, особливо в умовах євроінтеграції, державна підтримка повинна мати системний характер, включати інноваційну, інвестиційну, інституційну та євроінтегративну підтримку. В умовах євроінтеграції на державному рівні є важливим забезпечення більш тісної інтеграції вітчизняних виробників авіаційних товарів до європейських ланок виробництва та постачання літаків для нарощування експорту авіаційних товарів за рахунок розширення участі українських підприємств у коопераційній діяльності з іншими авіавиробниками.

Література:

1. Великий Ю.В. Сучасне машинобудування: криза і її причини / Ю.В. Великий // Вісник Донецького національного університету імені М.Т. Барановського. – 2010. – № 4(48). – С. 6–11.
2. Захарова Д.С. Конкурентоспроможність вітчизняних підприємств галузі машинобудування на світовому ринку / Д.С. Захарова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.confcontact.com/2016-ekonomika-imenedzhment/zaharova.htm>.
3. Короткий Ю.В. Машинобудівна промисловість України: здобутки та перспективи / Ю.В. Короткий // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент». – 2015. – № 11. – С. 117–120.
4. Нечепуренко Д.С. Концептуальні підходи до оптимізації систем управління підприємствами машинобудування в умовах зміни

- векторів розвитку економіки України / Д.С. Нечепуренко // Економічний форум. – 2016. – № 1. – С. 185–189.
5. Супрун В.О. Економічний стан і проблеми розвитку підприємств галузі машинобудування в Україні / В.О. Супрун // Вісник Університету банківської справи. – 2015. – № 1(22). – С. 49–53.
 6. Свеженцев О.О. Перспективи розвитку машинобудівної галузі України: формування нової концепції промислової політики / О.О. Свеженцев // Управління розвитком. – 2016. – № 2(184). – С. 12–19.
 7. Чупир О.М. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України: сучасний стан і перспективи / О.М. Чупир // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 99–103.
 8. Наукова та інноваційна діяльність в Україні / Державна служба статистики України. – Київ, 2015. – 255 с.
 9. Державна служба статистики України. Індекси промислової продукції за видами діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.
 10. Кіндзерський Ю. Економічний розвиток і трансформація промислової політики у світі: уроки для України / Ю. Кіндзерський // Економіка України. – 2010. – № 5. – С.4–14.
 11. Попов В.В. Стратегии экономического развития / В.В. Попов. – М. : ВШЭ, 2011. – 336 с.
 12. Родрик Д. Государство и экономика: Промышленная политика вернулась / Д. Родрик // Ведомости. – 2010. – № 70(2588).
 13. Чи потрібна Україні промислова політика? Аналітична записка Центру економічної стратегії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ces.org.ua/wp-content/uploads/2015/07/ces_industrial_policy_20150810_ukr.pdf. 1.
 14. Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» від 12.07.2001 № 2660-III.
 15. Звіт про результати дослідження державної підтримки суб'єктів господарювання в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=120932&schema=main>.
 16. Президент підписав закон про кооперацію українських авіабудівників з зарубіжними партнерами
 17. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://dt.ua/ECONOMICS/prezident-pidpisav-zakon-pro-kooperaciyu-ukrayinskih-aviabudivnikiv-z-zarubizhnimi-partnerami-215219_.html.

Леховицер В.О. Особенности формирования и развития приоритетных направлений машиностроения в контексте промышленной политики Украины

Аннотация. В статье проанализированы особенности формирования и развития приоритетных направлений машиностроения в контексте промышленной политики Украины. Отражены тенденции развития машиностроения в целом и особенности государственной промышленной политики развития авиационного в частности. Предложены научно-практические рекомендации по развитию приоритетных направлений машиностроения в современных условиях.

Ключевые слова: машиностроение, приоритет, промышленная политика, селективная поддержка, авиационное.

Lekhovitser V.O. Features of formation and development of priority directions of engineering in the context of the industrial policy of Ukraine

Summary. The features of formation and development of priorities of engineering in the context of industrial policy in Ukraine are analysed. The engineering general development trends and features of the state industrial policy of aircraft engineering development are described. The scientific and practical recommendations on the development of priorities of engineering in modern conditions are proposed.

Key words: engineering, priority, industrial policy, selective support, aircraft engineering.