

інноваційному напрямку та вийти на новий етап розвитку для можливості належної конкуренції на зовнішньому ринку.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Гудзь П.В. Методичні основи використання програмно-цільового підходу в управлінні інвестиційною програмою розвитку металургійного підприємства / П.В. Гудзь, І.А. Нечаєва – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 258 с.
2. Федоренко Н.П. Программно-целевой метод в планировании / Н.П. Федоренко. – М.: Наука, 2002. – 150 с.
3. Стефанов Н. Программно-целевой подход в управлении. Теория и практика / Н. Стефанов, К. Симеонова, К. Костов, С. Качаунов. Н. Стефанов, К. Симеонова, К. Костов, С. Качаунов. – М.: Наука, 2008. – 324 с.
4. Югас Е.Ф. Цільові комплексні програми в системі стратегічного планування / Е.Ф. Югас, Ю.І. Ревть, Л.М. Бугір // *Наук. вісник Ужгородс. ун-ту.* – 2009. – № 27. – С. 150-154.
5. Поспелова Г.С. Проблемы программно-целевого планирования и управления / Г.С. Поспелова. – М.: Наука, 2001. – 464 с.
6. Наукова та інноваційна діяльність в Україні. [Електронний ресурс] Статистичний збірник. – К.: «Держстат України». 2008. Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/16/Arch_nay_zb.htm.
7. Наукова та інноваційна діяльність в Україні. [Електронний ресурс] Статистичний збірник. – К.: «Держстат України». 2009. Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/16/Arch_nay_zb.htm.
8. Наукова та інноваційна діяльність в Україні. [Електронний ресурс] Статистичний збірник. – К.: «Держстат України». 2010. Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/16/Arch_nay_zb.htm.
9. Наукова та інноваційна діяльність в Україні. [Електронний ресурс] Статистичний збірник. – К.: «Держстат України». 2011. Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/16/Arch_nay_zb.htm.
10. Наукова та інноваційна діяльність в Україні. [Електронний ресурс] Статистичний збірник. – К.: «Держстат України». 2012. Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/16/Arch_nay_zb.htm.
11. Наукова та інноваційна діяльність в Україні. [Електронний ресурс] Статистичний збірник. – К.: «Держстат України». 2013. Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/16/Arch_nay_zb.htm.
12. Наукова та інноваційна діяльність в Україні. [Електронний ресурс] Статистичний збірник. – К.: «Держстат України». 2014. Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/publnauka_u.htm.
13. ПрАТ «Сєверодонецький «Азот» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт. – Режим доступу до сайту: <http://www.azot.lg.ua>.
14. Романюк С.О. Програмно-цільове управління інноваційною діяльністю на автотранспортних підприємствах / С.О. Романюк. – К.: Ластівка, 2007. – 286 с.

УДК 330.341.1:[629.34+629,36](477.63)

Гoley Ю.М.

*асистент кафедри менеджменту та туристичного бізнесу
Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара*

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УСТАТКУВАННЯМ ПІДПРИЄМСТВ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Досліджено необхідність структурної перебудови машинобудівної галузі для забезпечення устаткуванням підприємств житлово-комунального господарства. Визначено незадовільний стан технічного оснащення об'єктів житлово-комунального господарства. Розроблено заходи щодо його покращення та пошуки джерел фінансування для оновлення устаткування на цих об'єктах.

Ключові слова: устаткування, житлово-комунальне господарство, основні засоби ЖКГ, інвестиційні проекти, джерела фінансування.

Гoley Ю.Н. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБОРУДОВАНИЕМ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Исследована необходимость структурной перестройки машиностроительной отрасли для обеспечения оборудованием предприятий жилищно-коммунального хозяйства. Определено негативное состояние технического оснащения объектов жилищно-коммунального хозяйства. Разработаны меры по его улучшению и поиски источников финансирования для обновления оборудования на этих объектах.

Ключевые слова: оборудование, жилищно-коммунальное хозяйство, основные средства ЖКХ, инвестиционные проекты, источники финансирования.

Goley Y.M. PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF THE ENGINEERING INDUSTRY FOR PROVIDING THE EQUIPMENT FOR ENTERPRISES OF HOUSING AND COMMUNAL SERVICES

The research is about the necessity of restructuring of engineering industry for providing the equipment for enterprises of housing and communal services. It was determined the unsatisfactory condition of technical equipment for housing and communal services. The author devised the measures to improve it and the search for funding sources to upgrade equipment at these facilities.

Keywords: equipment, housing and communal services, fixed assets of housing and communal services, investment projects, funding sources.

Постановка проблеми. Метою дослідження є визначення необхідності структурної перебудови машинобудівної галузі для забезпечення технічного оснащення об'єктів житлово-комунального господарства (ЖКГ), у якому спостерігається високий рівень старіння основних засобів на всіх ділянках господарювання та відставання з оновлення їх. У статті використані методи порівняльного, структурного аналізу та синтезу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням стану та розвитку машинобудування на підставі використання новітніх технологій для виробництва устаткування для всіх галузей і сфер народного господарства приділяють значну увагу вітчизняні вчені, зокрема Б.М. Данилишин, О.В. Равнева, Н.В. Васюк, А.А. Дискіна, Н.В. Балабанова, Т.Д. Таукешева, О.В. Поспелов, С.І. Плотницька та

інші. Проте залишаються недостатньо розкритими проблеми розвитку машинобудівної галузі для різних сфер народного господарства, зокрема житлово-комунального господарства, та стимулювання інвестиційної діяльності підприємств цієї галузі.

Постановка завдання. Для досягнення поставленої мети необхідно надати аналіз стану машинобудівної галузі та об'єктів ЖКГ. Розробити заходи покращення інноваційно-інвестиційної діяльності на підприємствах машинобудівної галузі для технологічного оновлення основних засобів на об'єктах ЖКГ.

Виклад основного матеріалу. Розвиток машинобудівної галузі – ключова ланка у кожній економічно розвиненій країні. Необхідність структурної перебудови машинобудування є визначальною передумовою формування економічного потенціалу країни відповідно міжнародним стандартам. На теперішній час ця галузь розвивається не досить швидкими темпами і тому не забезпечує прискорення обсягів виробництва та надання якісних послуг серед інших сфер промисловості. Тому набуває актуальності потреба постійного контролю за станом та оновленням номенклатури продукції машинобудівної галузі.

Машинобудівний комплекс України є однією із найбільш важливих, потужних і перспективних галузей промисловості, яка забезпечує технічне оснащення, комплексну механізацію та автоматизацію процесів виробництва.

У машинобудуванні зосереджено майже 15% вартості основних засобів та понад 21% загальної кількості найманих працівників промисловості [1].

Машинобудування є багатогалузевим комплексом, у складі якого знаходяться машини і устаткування загального призначення, для сільського, лісового господарства, житлово-комунального господарства; верстати, інші машини та устаткування спеціального призначення, побутові прилади тощо [2, с. 158].

На думку провідних науковців, які досліджують основні тенденції розвитку машинобудування, його відставання і невідповідність міжнародним стандартам пов'язано з використанням застарілих традиційних технологій виробництва та зниженням активності в інноваційно-інвестиційній діяльності, що позначається на випуску неконкурентоспроможної експорторієнтованої продукції. Наслідком цього є незадовільний фінансовий стан і досить висока питома вага збиткових підприємств. За останні п'ять років вона коливалася на рівні 36,1-33%, а виробництво транспортних засобів та устаткування – від 40,9-34,3% [3].

До негативних наслідків виробництва застарілої номенклатури продукції машинобудування слід віднести також зростання частки машинотехнічної продукції у структурі імпорту, де переважають види продукції побутового споживання населення.

Доцільно запропонувати, щоб у структурі імпорту зайняли чільне місце види машинобудівної продукції, які б сприяли технічному переоснащенню об'єктів житлово-комунального господарства: для оновлення основних фондів міського автомобільного та електротранспорту, також устаткування для водопровідних, каналізаційних та теплових мереж.

Сучасна стратегія державної промислової політики України в галузі машинобудування передбачає зростання темпів випуску наукоємної продукції високого технологічного рівня, освоєння нових конкурентоздатних зразків техніки, підвищення якості й ефективності виробництва з орієнтацією на потреби внутрішнього ринку та збільшення експортного

потенціалу. Для цього передбачається прискорити структурну перебудову машинобудівного комплексу на основі збільшення обсягів виробництва у пріоритетних галузях. Необхідно налагодити виробництво високоєфективних машин та їх систем для всіх галузей і сфер народного господарства.

Основними формами територіальної організації машинобудування є машинобудівні центри, вузли і райони. В Україні 80% виробництва галузі зосереджено у 10 областях держави. Це Харківська, Київська, Донецька, Запорізька, Дніпропетровська, Луганська, Львівська, Одеська, Полтавська та Миколаївська області. На інші області припадає лише близько 20% виробництва машинобудівної продукції держави.

Серед недоліків аналізу сучасного стану підприємств машинобудування та розробки механізму їх модернізації варто підкреслити те, що у наявних статистичних даних Держкомстату занадто згрупована номенклатура транспортних засобів і устаткування та не виокремлена номенклатура для всіх галузей і сфер народного господарства, зокрема житлово-комунального, тобто устаткування та механізми для міського електротранспорту, для газо-, водопостачання, для очистки систем каналізації та дотримання їх в належному стані. Хоча у товарній структурі імпорту прослідковується більш детальна номенклатура придбання, зокрема виділяються залізничні та трамвайні локомотиви, наземні транспортні засоби.

За тривалий період розбудови ринкової економіки держави виробництво устаткування для житлово-комунального господарства в державних програмах не належало до пріоритетних галузей і тільки у кінці 2012 р. в якості стимулювання інвестиційної діяльності до пріоритетних галузей належить і ЖКГ.

Житлово-комунальне господарство – це одна із найважливіших галузей господарського комплексу міста, що забезпечує його життєдіяльність. ЖКГ являє собою один із складних і багатограних об'єктів управління. Підприємства та організації комунального господарства різних форм власності в сучасних умовах надають понад 40 видів послуг на суму понад 6 млрд грн щороку [4, с. 29].

Специфічною особливістю цієї галузі є територіальна роз'єднаність житлово-комунальних об'єктів, що потребують цілодобової надійної експлуатації, необхідності оперативного, а в низці випадків аварійного характеру виконання робіт значних обсягів і трудомісткості, що потребують широкого застосування машин, механізмів і малої механізації різноманітного призначення.

На сьогодні житлово-комунальне господарство залишається однією із найбільш технічно відсталих галузей національної економіки з багатьма проблемами. За період 2010–2013 років темпи зростання обсягів наданих послуг у галузі у 4 рази нижчі, ніж у промисловості. Темпи зростання інвестицій, заробітної плати та продуктивності праці у 2 рази нижчі, ніж по економіці в цілому [5]. Четверта частина водопровідних очисних споруд і кожна п'ята насосна станція водопровідно-каналізаційного господарства відпрацювали нормативний строк амортизації.

Не відповідають санітарним нормам 48% сміттєзвалищ, майже 90% – вимогам екологічних нормативів, а період експлуатації їх значної частини перевищує нормативний у кілька разів. У дорожньому господарстві 52% вулично-дорожньої мережі мають значні дефекти [4, с. 30].

У цілому житлово-комунальне господарство працює збитково. Наявність значних обсягів заборгова-

ності за надані послуги з боку підприємств, установ та населення зумовлює незадовільний фінансовий стан галузі. Однією із причин є відставання розвитку ринкових відносин та значний рівень монополізації в галузі. Знос основних фондів у ЖКГ у 1,5-2 рази більший, ніж в економіці загалом. Третина водопровідних, каналізаційних та теплових мереж в аварійному стані. Більше 70% міського електротранспорту відпрацювало амортизаційний термін [5].

Через високий рівень зношеності мереж, використання фізично і морально застарілого обладнання, зросли до критичного рівня втрати води, тепла та електроенергії, що негативно вплинуло на собівартість послуг та фінансові результати роботи підприємств. Найбільші розміри втрат допускають підприємства водопостачання та водовідведення, які досягли 40-50%, 11% з них – понаднормативні. У результаті за два роки собівартість послуг лише за рахунок понаднормативних втрат збільшилася на 280 млн грн [5].

В Україні вкрай незадовільний стан з вирішення питань збирання, транспортування, утилізації та знешкодження побутових відходів. Велика кількість сміттєзвалищ, які перевантажені, не відповідають нормам екологічної безпеки. Загалом у регіонах недостатня кількість спеціально обладнаних транспортних засобів. Нині вона складає лише понад 4 тис. одиниць, середній показник зношеності яких складає 68% [5].

Згідно з положенням Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ця проблема повинна вирішуватися на рівні виконавчих органів сільських, селищних, міських рад. Потреба у будівництві нових полігонів складає понад 650 одиниць. Найбільша потреба у будівництві нових полігонів у Дніпропетровській області – 69 одиниць та у Сумській області – 64 одиниці [5].

Житлово-комунальне господарство являє собою один із складних і багатогранних об'єктів управління. Найпильнішою уваги потребують підприємства теплоенергетики, водо- і газопостачання, міського автомобільного та електротранспорту тощо. Найбільш незадовільний стан стосується оновлення відповідними основними засобами в мережах міського електротранспорту.

Нині в Україні експлуатуються у 53 містах 2703 одиниць трамвайних вагонів та 4169 одиниць троллейбусів, типи яких морально застаріли, бо виготовлені із застосуванням технічних рішень більше як 30 років тому. Вони характеризуються низькою надійністю і значною трудомісткістю технічного обслуговування та ремонту, а також високою енерговитратністю. Аналогічним є становище з трамвайними коліями і контактними мережами [6, с. 21].

Зменшилася у середньому на 26% насиченість транспортної мережі трамвайними вагонами і троллейбусами, що зумовило значну їх перевантаженість. Це сталося внаслідок скорочення парку рухомого складу, припинення його оновлення.

В Україні високий рівень старіння основних засобів міського електротранспорту та недостатні темпи їх оновлення призводять до зменшення кількості парку трамвайних вагонів та троллейбусів (близько 200-250 од. щорічно), невідповідності технічному та технологічному рівню сучасних вимог, що суттєво збільшує (близько 25%) енерговитратність та витрати на їх утримання, не забезпечує достатній рівень комфортності та якості наданих послуг [7].

Тим часом у світовій практиці, де перевага надається першочерговому розвитку міського електротран-

спорту, більш як у 100 країнах світу проектується, будуються або реконструюються трамвайні і троллейбусні лінії. При цьому значна увага приділяється використанню новітніх технологій, які дають змогу збільшувати швидкість і плавність руху, знижувати рівень шуму та інші негативні наслідки впливу на навколишнє природне середовище [6, с. 21].

Послуги міських автомобільних пасажирських перевезень надають приватні та муніципальні автопідприємства. На ринку послуг з'явилися десятки тисяч приватних перевізників, у яких відсутня належна матеріально-технічна база, в складі якої переважає застарілий рухомий автомобільний транспорт; відсутні прилади для визначення ступеня забруднення та очистки його.

Отже, структура міського автобусного парку не відповідає ні вимогам необхідної організації перевезень, ні вимогам економіки, ні вимогам екології. Питома вага парку міських автобусів великої та особливо великої місткості у декілька разів нижче оптимальної, що викликає погіршення транспортного обслуговування населення міст громадським автобусним транспортом.

Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт», усунення недоліків міських автомобільних пасажирських перевезень повинно вирішуватися шляхом розробки регіональних програм у межах місцевого самоврядування.

Існують пропозиції на регіональному рівні надавати перевагу в оновленні автомобільних транспортних засобів шляхом закупівлі нових автобусів із зарубіжних країн. На нашу думку, у підприємств, що знаходяться у муніципальній і приватній власності, відсутні валютні кошти, тому необхідно зосередити виробництво автобусів на вітчизняних машинобудівних підприємствах. У багатьох регіонах на машинобудівних підприємствах низький рівень завантаження виробничих потужностей від 30 до 60%, а деякі машинобудівні підприємства зупинили діяльність. Тому є пропозиція підвищити рівень завантаження виробничих потужностей відновленням виробництва запасних частин та комплектуючих для міського автомобільного транспорту, транспорту спеціального призначення та електротранспорту.

Відомо, що у Дніпропетровській області недостатньо завантажені виробничі потужності на ДП «Виробниче об'єднання «Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова», Дніпровському машинобудівному заводу, Дніпропетровському агрегатному заводу та інших. На нашу думку, доцільно було б запропонувати для збільшення завантаження виробничих потужностей ввести нову номенклатуру продукції, особливо для технічного переоснащення об'єктів ЖКГ.

Подібна ситуація із застарілим обладнанням і відставанням з оновлення основних засобів простежується і на підприємствах водопровідно-каналізаційного господарства. Об'єктам інженерної інфраструктури (тепло-, водо-, каналізаційні мережі, водозабори, очисні споруди тощо) і технологічні фонди виробництва (технічні засоби, майстерні, виробничо-експлуатаційна база тощо) притаманний високий фізичний і моральний знос основних виробничих фондів (понад 50%, а на деяких 60-70%), що істотно впливає на всі основні економічні показники діяльності [8, с. 121]. Питомі витрати енергоресурсів більш як у 2,5 рази вищі, ніж у країнах Європи, кількість аварій за останні 10 років збільшилася майже у 5 разів [1].

Керівники органів місцевого самоврядування, які опікуються управлінням житлово-комунального гос-

подарства великих міст, неодноразово вказували на те, що не можна просто «латати дірки» шляхом постійних вливань в об'єкт управління. Необхідно мати комплексний підхід до проблеми, який би включав у себе не тільки фінансування, але і розумне управління, розробки стратегії, довгострокових програм розвитку, спрямованих на становлення галузі.

Потреба великих міст України в коштах на реалізацію інвестиційних проектів з технічного переоснащення інженерних комунікацій щорічно складає близько 90 млн грн. У той же час загальнодержавною програмою реформування і розвитку житлово-комунального господарства на зазначені цілі передбачено на рік у 10 разів менше [9, с. 4].

Комплексний підхід повинен містити всі аспекти управління підприємствами житлово-комунальної галузі. Заслугове на увагу пропозиція щодо запровадження нових форм управління ЖКГ на рівні територіальних громад, забезпечення державної підтримки та координацію діяльності центральних і місцевих органів влади у вирішенні питань оновлення парку трамвайних вагонів і тролейбусів, розвитку маршрутної мережі цього виду транспорту, тощо [6, с. 21]. Важливим інструментом державного управління є проведення послідовної політики, яка ґрунтується на удосконаленні підходів до фінансового забезпечення житлово-комунального господарства, узгоджені інтересів держави, місцевих органів влади та суб'єктів господарювання, ефективному використанні бюджетних коштів, впровадженню механізмів залучення позабюджетних коштів.

У сучасних умовах існування житлово-комунального господарства необхідно забезпечити рентабельність житлово-комунальних підприємств, створити конкурентне середовище на ринку послуг житлово-комунального господарства, стимулювання технічної модернізації та енергоефективності.

Не випадково провідні науковці наполягають на проведенні глибокої реформи ЖКГ. Для цього вони пропонують в містах України провести глибокий аналіз стану житлово-комунального господарства, технічний і економічний аудит підприємств і організацій галузі, суцільну інвентаризацію і переоцінку їх основних засобів [10, с. 7].

Реформування ЖКГ неможливе без надійної ефективної Державної програми галузі. Важливою складовою повинно бути технічне переоснащення та розвиток міського електротранспорту. Зупинити скорочення та старіння парку трамвайних вагонів і тролейбусів неможливо без розвитку машинобудування. У зазначених вище регіонах, на які припадає 80% виробництво машин та устаткування, необхідно налагодити серійне виготовлення сучасних трамвайних вагонів і тролейбусів, іншого обладнання для потреб галузі.

Заслугове на увагу пропозиція науковця В.Ю. Світличної відносно запропонованої інноваційної моделі розвитку житлово-комунального господарства, яка потребує стійких джерел фінансування [11, с. 228].

Вона передбачає впровадження новітніх технологій, передусім енергозберігаючих, у процесі виготовлення, будівництва, реконструкції та модернізації трамвайних вагонів і тролейбусів, контактних мереж, тягових підстанцій, трамвайних колій, інших об'єктів, призначених для надання пасажиром транспортних послуг [6, с. 21].

На теперішній час були розроблені пропозиції щодо розробки і запровадження механізму покращення інноваційно-інвестиційної діяльності маши-

нобудівних підприємств на період 2012–2021 рр. Було б доцільно внести зміни до Закону України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» до формування заходів виробництва устаткування, приладів, спрямованих на технологічне оновлення об'єктів ЖКГ.

Для виходу з несприятливого стану розвитку економіки у теперішній час на державному рівні вживаються заходи щодо стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетні галузі економіки, які забезпечать потреби суспільства у високотехнологічній конкурентоспроможній екологічно чистій продукції. Це сприятиме технічному переоснащенню устаткування, транспортних засобів і створення робочих місць на об'єктах ЖКГ [12].

Відповідно до зазначеного раніше закону, необхідне економічне обґрунтування інвестиційних проектів, де передбачається придбання нового обладнання, реконструкція та модернізація існуючого структурного підрозділу, а також придбання нових технологій, залучення послуг інжиніринга, додаткових запасів якісних основних і допоміжних матеріалів відповідно проекту.

Підприємства можуть залучати власні кошти (чистий прибуток та амортизаційні відрахування), кошти іноземного та спільного інвестування, що здійснюються суб'єктами України разом з іноземними юридичними чи фізичними особами.

Без додаткової підтримки з боку центральних органів та органів місцевого самоврядування неможливо реалізувати всі заходи технічного переоснащення об'єктів ЖКГ. Конкретними формами державної підтримки можуть бути податкові пільги для інвесторів. Податкові пільги стосуються звільнення від сплати ввізного мита, а на суму податкового зобов'язання з ПДВ надавати митному органу податковий вексель терміном погашення його на 60-й календарний день.

Доцільно продовжити дозвіл нарахування амортизації основних засобів груп 2 і 3 методом прискореного зменшення залишкової вартості.

Слід відзначити, що права на отримання зазначених вище податкових пільг вимагають застосування особливого контролю з боку спеціальних державних органів. Це стосується контролю за веденням окремого податкового обліку доходів та витрат, пов'язаних з отриманням прибутку, а грошові кошти на суму отриманих пільг повинні бути використані на переоснащення матеріально-технічної бази, збільшення об'єму виробництва, упровадження новітніх технологій тощо.

У провідних регіонах уже розроблені інвестиційні проекти на два-три роки. Зокрема, були затверджені інвестиційні проекти для м. Дніпропетровська, на які були затверджено кошти міським бюджетом. Частина цих коштів спрямовано для відшкодування виробництва машин і устаткування на:

- модернізацію системи водопостачання та водовідведення міста;
- енергоефективну модернізацію будівель комунальних закладів;
- реконструкцію систем теплопостачання;
- оновлення рухомого складу тролейбусного парку [13].

У Дніпропетровській області уже діють важливі зміни покращення деяких об'єктів ЖКГ. Цього року департамент ЖКГ та будівництва облдержадміністрації придбав 4 тисячі кришок люків на 2 млн 76 тис. грн, які виготовлені зі спеціальних полімерів. Вартість такої кришки люка вдвоє менша, ніж виго-

товленої за традиційною технологією з металу. Виродність крадіжки у сотні разів нижча. Найближчим часом очікується поставка ще 500 кришок люків. На наступний рік заплановано виділити з обласного бюджету ще 9 млн грн на придбання таких конструкцій – це понад 18 тис. кришок люків [14, с. 2].

Щоб забезпечити джерела фінансування інвестиційних проектів, доцільно запропонувати створення спеціальних регіональних фондів. Для цього необхідно внести зміни до Податкового кодексу України, які дозволили б залучати до складу цих фондів значний відсоток податку на прибуток, отриманий у регіоні, та податок на додану вартість, які до цього часу надходили до державного бюджету та використовувалися на загальнодержавні потреби. Це у свою чергу також потребує корінних змін в формуванні доходів місцевих бюджетів. Є надія, що законодавчий орган уже впровадить ці зміни, а уряд здатний їх виконувати в наступному році.

Без рішучих та швидких змін у житлово-комунальному господарстві ця сфера діяльності буде гальмувати подальший розвиток інших галузей економіки.

Висновки. Необхідність структурної перебудови машинобудівного комплексу та поборення відставання його розвитку потребує зростання інноваційно-інвестиційної активності в межах технічного переоснащення вітчизняних підприємств, скорочення частки машино-технічної продукції у структурі імпорту та переорієнтації у ній видів машинобудівної продукції для оновлення основних фондів об'єктів ЖКГ.

Корінні зміни в розвитку машинобудівної галузі та освоєння нової номенклатури продукції сприятиме переоснащенню інших галузей і сфер народного господарства, зокрема житлово-комунального.

У зв'язку зі старінням основних фондів на всіх об'єктах ЖКГ пропонується відновлення виробництва транспортних засобів на вітчизняних машинобудівних підприємствах та підвищення завантаження виробничих потужностей на діючих підприємствах у тих регіонах, де переважають машинобудівні центри.

Без додаткової підтримки з боку центральних органів та органів місцевого самоврядування неможливо реалізувати інноваційно-інвестиційні проекти перебудови машинобудівної галузі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державна програма активізації розвитку економіки на 2013–2014 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 27 лютого 2013 р. № 187 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246812864&cat_id=246812855.
2. Король К.В. Економічний стан та проблеми розвитку галузі машинобудування в Україні / К.В. Король // Економічний вісник Донбасу. – 2014. – № 1(35). – С. 157-162.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Поспелов О.В. Системи технологій і організація технологічного процесу на підприємствах ЖКГ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eprints.kname.edu.ua/31147/1/2012%20печ.%20650M%20СТ%20МВ%20ЖКГ.pdf>.
5. Бенчмаркінг ефективності функціонування житлово-комунальних послуг в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uipp.org.ua/uploads>.
6. Реформування ЖКГ, методичних та практичних рекомендацій з удосконалення організаційно-економічного механізму підвищення ефективності діяльності підприємств ЖКГ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://31f.ru/metoda/page,21,751-reformuvannya-zhkg-metodichnix-ta-praktichnix-rekomendacij-z-udoskonalennya-organizacijno-ekonomichnogo-mexanizmu-pidvishhennya-efektivnosti-diyalnosti-pidpriemstv-zhkg.html>.
7. Про складну ситуацію на підприємствах міського електротранспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://jkg-portal.com.ua/ua/type/regionalnye-novosti>.
8. Покуца І.В. Управління відтворенням основних фондів підприємств водопровідно-каналізаційного господарства // Економічні проблеми та перспективи розвитку житлово-комунального господарства на сучасному етапі : матеріали II міжнародної науково-практичної конференції. – Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – X. : ХНАМГ, 2010. – 436 с.
9. Таукешева Т.Д. Аспекти управління підприємствами житлово-комунальної сфери: комплексний підхід // Економічні проблеми та перспективи розвитку житлово-комунального господарства на сучасному етапі : матеріали II міжнародної науково-практичної конференції. – Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – X. : ХНАМГ, 2010. – 436 с.
10. Юр'єва Т.П., Юр'єва С.Ю., Склярчук Н.І. Про деякі аспекти реформування ЖКГ // Економічні проблеми та перспективи розвитку житлово-комунального господарства на сучасному етапі : матеріали II міжнародної науково-практичної конференції. – Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – X. : ХНАМГ, 2010. – 436 с.
11. Світлична В.Ю. Розробка основних напрямків інноваційної політики розвитку житлово-комунальних підприємств України // Економічні проблеми та перспективи розвитку житлово-комунального господарства на сучасному етапі : матеріали II міжнародної науково-практичної конференції. – Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – X. : ХНАМГ, 2010. – 436 с.
12. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 8.09.2011, № 3715 // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2012. – № 19-20. – С. 166.
13. Інвестиційна привабливість м. Дніпропетровська // Дніпропетровська міська рада [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dniprorada.gov.ua/>.
14. У містах області з'явилися нові антивандальні люки // Зоря. – 2014. – № 566. – С. 2.