

5. Рябчин А.М. Перспективы энергетических технологий в контексте Киотского протокола // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – Донецк: ДонНУ, 2008. – 1266 с.

The article is about role of the Kyoto protocol for the Ukrainian energetic, analyzing the ways of increasing power efficient and actions of emissions reduction. Attention is accented on possibility to development of chart of "green" investments for the sale of superfluous quotas on the discharges of greenhouse gases at the international market.

Key words: *Kyoto protocol, Ukrainian energy, discharges of парникових gases, international market.*

Рассматривается роль Киотского протокола для украинской энергетики, анализируются способы повышения энергоэффективности Украины, предлагаются мероприятия уменьшения объемов выбросов парниковых газов. Акцентируется внимание на возможность разработки схемы «зеленых» инвестиций для продажи излишних квот на выбросы парниковых газов на международном рынке.

Ключевые слова: *Киотский протокол, украинская энергетика, энергоэффективность Украины, выбросы парниковых газов, международный рынок.*

УДК 351.824.1:338.45:621

О.В. Мягкова,
*к.держ.упр., завідувач кафедри економіки і менеджменту,
Київський міжнародний університет*

НЕОБХІДНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У статті обґрунтована необхідність державного регулювання розвитку машинобудування. Визначені основні ризики реалізації продукції машинобудування. Визначено комплекс чинників, які зумовлюють конкурентоспроможність машинобудування. Досліджені проблеми розвитку галузі машинобудування та запропоновані механізми державного регулювання її розвитку.

Ключові слова: *машинобудування, державне регулювання, підгалузі машинобудування, чинники забезпечення конкурентоспроможності машинобудування.*

Мобілізація технологічних ресурсів, наявного потенціалу у сфері машинобудування потребують комплексної оцінки стартової ситуації і реальних можливостей розвитку. На жаль, доводиться констатувати, що в Україні немає якісних змін у машинобудівній галузі, низькі темпи структурної перебудови економіки, незавершеність ринкових реформ і, врешті-решт, бракує чіткої стратегії соціально-економічного розвитку країни, не дозволяють бути впевненим у стабільному та поступальному розвитку економіки, а також впевнено прогнозувати розвиток машинобудування в державі, визначати довгострокові цілі і перспективні заходи його регулювання. Причому потрібним є застосування комплексу спеціальних заходів, орієнтованих на активізацію діяльності суб'єктів господарювання, нагромадження інвестиційних ресурсів, спрямування їх на розвиток національної економіки, поширення ефекту від позитивної економічної динаміки на широкі верстви населення.

Проблеми розвитку машинобудування завжди привертала увагу як вітчизняних, так і зарубіжних учених. Однак у сучасних умовах набуває актуальності обґрунтування необхідності державного регулювання розвитку машинобудування, що недостатньо досліджено в сучасних умовах. Це й обумовлює актуальність проведеного дослідження.

Актуальність і наукову значущість необхідності розвитку машинобудування підкреслювали у своїх публікаціях Ю. Бажал [1], Є. Брикун [2], Б. Данилишин [5], А. Новак [6] та ін. Теоретичні, методичні й практичні аспекти державного регулювання широко досліджено в працях К. Гапотченко [3], І. Гузенко [4] та ін.

Ці автори питанню необхідності державного регулювання розвитку машинобудування

присвятили недостатньо уваги. Насамперед це стосується низки проблем розвитку галузі в умовах економічної кризи. Актуальність державного регулювання розвитку машинобудування України в сучасних умовах і визначила напрям проведеного дослідження.

Мета статті – обґрунтувати необхідність державного регулювання розвитку машинобудівного комплексу України. Відповідно до мети в статті визначені такі завдання:

- визначити основні ризики реалізації продукції машинобудування та комплекс чинників, які зумовлюють конкурентоспроможність галузі;
- обґрунтувати необхідність державного регулювання розвитку машинобудування;
- дослідити проблеми розвитку галузі та запропонувати механізми державного регулювання розвитку машинобудування.

Як справедливо зазначається в економічній літературі, об'єктивним вибором у сучасній ситуації для України повинна постати така модель динамічного розвитку, яка передбачає мобілізацію можливостей для досягнення ефективного вписування української економіки в технологічну траєкторію еволюції людської цивілізації. Причому, практична реалізація цього завдання потребує значних управлінських зусиль і першим кроком повинна стати об'єктивна економічна оцінка розвитку української економіки в контексті світової еволюції техніко-економічних укладів з тим, щоб розробити й упровадити дієві інституційні, законодавчо-нормативні та економіко-мотиваційні заходи для забезпечення прискореного розвитку галузі машинобудування [1, с. 135].

На жаль, в Україні не було створено дієвої нормативно-правової системи, яка повинна лежати в основі функціонування ринкових механізмів, а також ефективної мережі інститутів суто ринкового регулювання, що здійснювали б контроль за недержавними агентами виробничої діяльності. Відтак відбулося спотворення головних принципів ринкових механізмів, а лібералізація в машинобудівельній сфері комерційної діяльності, як і в інших галузях вітчизняної економіки, не привела до створення ефективної конкуренції, яка, у свою чергу, мала б привести до зниження цін і підвищення якості товарів і послуг.

Значними є ризики комерційної діяльності, як зазначається в літературі, для вітчизняних підприємств і фірм основними ризиками реалізації продукції машинобудування можуть стати:

- брак реально підтримуваних стратегічних довгострокових програм розвитку й недостатня захищеність вітчизняних виробників від зростаючої конкуренції численних імпортерів;
- погіршення відтворювальної структури створеного промислового продукту, збереження орієнтації промислового виробництва на проміжне споживання, послідовне звуження сфери обміну внаслідок збільшення імпорту, різке обмеження участі галузі в процесах валового нагромадження основного й обігового капіталів;
- у зв'язку із глобальними тенденціями транснаціонального монополізму в країні, створення сприятливих умов для експансії зарубіжних компаній, що займаються великовузловим складанням машин і механізмів без використання існуючих резервів вітчизняного машинобудування та сировинних потужностей, серед іншого і вітчизняної металургійної бази;
- адресна інвестиційна підтримка виробництва в межах державної промислової політики, підтримка за допомогою протекціоністських заходів [1, с. 72-73].

Крім оптимізації умов економічної діяльності щодо зниження зайвої ризикованості, важливим чинником забезпечення сталого зростання в машинобудуванні України повинні стати зниження енергомісткості та матеріаломісткості виробництва товарів і послуг, а також раціональніше використання трудових ресурсів відповідно до сучасних тенденцій НТП та інтернаціоналізації. Отже, „внутрішній зміст технологій визначає глобальний характер їх розробки, виробництва, збуту та освоєння”, причому „рентабельне відтворення товарів та послуг на основі новітніх досягнень науки і техніки стає можливим тільки за умови прийняття країнами єдиних норм і стандартів...” [1, с. 31].

З функціональної точки зору, процес державного регулювання ефективності машинобудівної галузі, а також оцінка факторів, які визначають її ефективність, повинні враховувати наявність різномірних внутрішніх механізмів і зв'язків із зовнішнім середовищем. Комплекс чинників, які зумовлюють конкурентоспроможність машинобудування, з урахуванням сучасних критеріїв технологічно-економічного та соціального розвитку можна, згрупувати так:

- економічні чинники: рівень економічного розвитку, рівень доходів, стабільна фінансова система, монетарна стабільність, ефективні механізми кредитування та страхування, інвестиційна привабливість;
- правові чинники: рівень розвиненості інститутів правової держави, наявність ефективної

судово-арбітражної системи, сталість правової бази, участь країни в міжнародному правовому процесі;

- технологічні чинники: рівень технологічного розвитку, наявність програм та інститутів сприяння технологічному розвитку, екологічність виробництва, ефективність використання ресурсної бази;

- соціальні чинники: сталість соціальної структури, участь країни в міжнародних соціальних інститутах, рівень і тривалість життя;

- зовнішньоекономічні чинники: рівень інтегрованості держави в міжнародні об'єднання та організації; наявність ефективної системи домовленостей щодо режимів торгово-інвестиційної діяльності, рівень залежності економіки країни від зовнішньої кон'юнктури.

Потрібною є послідовна державна підтримка машинобудування. Причому більшої результативності такої підтримки можна досягти на основі вибіркового підходу, відповідно до якого слід визначити базові програми технологічного розвитку, провідні виробничі комплекси, піднесення яких здатне стимулювати прогрес в інших галузях і видах виробництва, поліпшити загальні параметри господарсько-фінансової діяльності.

Подібний підхід можна обґрунтувати подвійною логікою. З одного боку, машинобудування, як жодна інша галузь, технологічно та функціонально пов'язана з іншими галузями економіки, і нарощування економічної активності в машинобудуванні створить не тільки обладнання, автомати, яких потребують інші галузі, але й робочі місця, попит на продукцію. Саме машинобудування становить комплекс пов'язаних виробництв (станкобудування, приладобудування, електротехнічна промисловість, енергетичне машинобудування, автомобілебудування тощо), імпульси розвитку яких передаються з однією підгалузі до іншої. Крім того, варто враховувати, що машинобудування користується стабільним попитом на ринку і тому майже завжди існуватиме потенційна можливість для активного нарощування обсягів виробництва, за умов точного вибору галузевих пріоритетів і вибіркової підтримки, яка враховує завдання оптимізації експортної спеціалізації.

Говорячи про підвищення ефективності факторної політики у сфері машинобудування, слід надати найбільшого значення завданню підвищення продуктивності праці. На наш погляд, зважаючи на вкрай низькі показники продуктивності праці в українському машинобудуванні, можна говорити про потребу щорічного збільшення відповідного показника на 5-8%, ґрунтуючись на досвіді країн Європи. Саме такий підхід може забезпечити справжню інтенсифікацію машинобудівного виробництва, зростання якого передусім слід забезпечити через оптимізацію факторного використання. На наш погляд, така інтенсифікація може забезпечити до 70% загального збільшення обсягів машинобудування.

Специфікою ситуації в українському машинобудуванні є одномоментність процесу формування відкритої моделі для цієї галузі економіки та постановки завдання щодо виведення її на конкурентні позиції у світі. З практичного боку можна виділити кілька специфічних механізмів.

Розвиток сфери машинобудування є похідним від стану „найвпливовіших” замовників галузі – великих гірничо-видобувних, металургійних підприємств, паливно-енергетичного комплексу в цілому, будівельного комплексу. Дана галузь пов'язана також із можливостями держави в особі урядових структур укладати домовленості щодо великомасштабних проектів на компенсаційній основі, а також ініціативі масштабних будівельних проектів у середині країни. В умовах застарілості основних фондів в Україні важливим стимулом машинобудування, що потребує значних інвестицій, є оздоровлення та модернізація окремих галузей, які також відрізняються великими термінами окупності та інвестиційними потребами.

Для вітчизняних умов потенційно велике значення має задіювання можливостей попиту з боку природних монополій на продукцію інвестиційного машинобудування, активізація діяльності регіональної влади щодо орієнтації на вітчизняну продукцію. Дійсно, у світлі новітніх технологічних тенденцій постає надзвичайно важливим завданням забезпечення комплексності розв'язання проблем конкурентоспроможності країни. За умов децентралізації регулювання промисловості, переходу підприємств машинобудування в приватну власність, значення місцевих органів влади помітно зростає. Зважаючи на диверсифікацію сучасного виробництва продукції легкої промисловості, а також на потребу в спеціалізації виробництва машинобудування в інтересах легкої та харчової промисловості, слід констатувати об'єктивну потребу в орієнтації відповідних національних сегментів машинобудування на міжнародний ринок. Причому в умовах лібералізації міжнародного регулювання торгівлі зростає значення таких форм підтримки відповідних секторів промисловості,

які передбачають фінансування та проведення робіт у галузі інфраструктури, щодо забезпечення належних комунікацій тощо.

Проблематика перспектив розвитку аграрного машинобудування пов'язана і з глобальними питаннями забезпечення національного збуту, і з тенденціями розвитку аграрних ринків і конкурентної боротьби. До даної проблематики, зважаючи на реалії України, варто інтегрувати й питання платоспроможності населення та інтеграційної стратегії [6, с. 41]. Аграрне машинобудування – це традиційна галузь спеціалізації вітчизняного машинобудування. Разом з тим, недбала політика державного регулювання сільського господарства, а також комерційної стратегії аграрних підприємств щодо закупівлі техніки призвела до занепаду вітчизняного виробництва продукції аграрного машинобудування, втрати послідовності технологічного ланцюга, який включає як саме сільське господарство, так і виробництво аграрної техніки. Натомість слід уже зараз налагодити чітку систему замовлень аграрного сектору на трактори, комбайни, іншу техніку із запровадженням системи фінансування, кредитування та страхування виробництва, розрахунків, які прив'язані до реальних циклів агровиробництва.

В Україні є потенціал для виробництва всіх видів автотранспорту, є і можливості розвитку даного виробництва. Утім, негативний вплив на розвиток вітчизняного автомобілебудування справляє незахищеність від світового ринку, брак достатньо ефективних і престижних вітчизняних марок, хронічна нездатність уряду забезпечити дієву підтримку вітчизняного товаровиробника. Нарешті, низький попит через вкрай низький рівень життя зумовлює відсутність достатніх внутрішніх передумов для розвитку цієї галузі, зокрема, і її експортного сектору.

При цьому слід зазначити, що чинник низької ціни на автомобільну продукцію має значно менше значення, ніж в інших галузях економіки через надто високу вагу чинників престижу й комфортності – а саме, за цими параметрами якості українські виробники поступаються найпомітніше. Утім, ідеться не лише про винятково параметральні показники, але й про суто економічні інструменти, концентрацію інвестиційного потенціалу. Взагалі, залучення іноземних капіталів саме до сфери автомобілебудування має виняткове значення для України. З одного боку, це зумовлюється тим, що серед підгалузей машинобудування для України традиційно велике значення має автомобільна промисловість, а з другого – функціональним значенням підгалузі. Як зазначає К. Гапотченко, автомобілебудування є провідною галуззю машинобудування, стрижнем промислового виробництва, причому, навіть міжнародна „практика показує, що чим більш розвинутою є автомобільна промисловість у країні, тим вищою є частка її валового внутрішнього продукту в світовому виробництві” [3, с. 53].

Для України надзвичайно важливо зважати на досвід Франції, Польщі, Чехії щодо державного стимулювання національного машинобудування завдяки виваженим та узгодженим діям місцевих, регіональних органів влади, які спрямовуються на закупівлю найкращого й перспективного громадського транспорту для підтримки національного товаровиробника. Така політика є інколи прямо пов'язаною з інтересами конкретних регіонів, які могли б на засадах взаємно узгоджених інтересів здійснювати зустрічні замовлення та закупівлі в інших регіонах держави.

Розвиток електротехнічної й електронної підгалузей машинобудування, як показує світовий досвід, є об'єктом цілеспрямованих зусиль держави, інститутів сприяння національному товаровиробнику й експортеру. На жаль, в Україні головним джерелом фінансування інноваційної діяльності залишаються власні капітальні ресурси й обігові кошти підприємств (зазвичай, понад 90% фінансування – це продукт мобілізації власних коштів при мізерній участі фінансування з боку бюджету та нерезидентів). Крім того, навіть власні кошти використовуються з недостатньою ефективністю, оскільки лише мізерна частина (близько 2%) прибутків витрачається на закупівлю новітніх технологій, прогресивного обладнання, ліцензій, промислових зразків тощо.

Саме держава повинна створити механізми зацікавленості підприємців у результатах власної роботи. При цьому слід розуміти, що обмежених інструментів бюджетно-монетарної політики, політики маніпулювання показниками платіжного балансу є недостатньо. Слід проводити цілеспрямовану державну політику, яка враховує специфіку національних галузей, потреби реального товаровиробника. Конкретними інструментами досягнення цілей є податкова система, кредитно-страхувальне регулювання, створення відповідних інститутів, надання державних гарантій. Особливе значення мають дотримання міжнародних стандартів якості для підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції, проведення товарної і регіональної диверсифікації ринків збуту та постачання, державна підтримка інформаційного, консультативного і маркетингового

обслуговування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та координація їх дій у загальнонаціональних інтересах.

Важливим засобом інноваційної державної підтримки є пільгове ставлення до переозброєння національного виробництва сучасною технікою та прогресивними технологіями. Потрібно повніше використовувати банківські інститути задля максимізації коштів, які витрачаються на НДДКР, віднайти резерви вигіднішого фінансування технічної політики підприємств. Слід здійснювати компенсації за лізингове використання найефективнішої техніки, для чого мають бути впроваджені сучасні інструменти державної експертизи.

Інтеграційні завдання України потребують постійних зусиль із гармонізації законодавства й узгодження технологічних стандартів. Найактуальнішою нині проблемою є узгодження стандартів з Євросоюзом, враховуючи задекларовані цілі міжнародної стратегії нашої держави.

Отже, розглянуті проблеми машинобудівного комплексу України обумовлюють необхідність державного регулювання його розвитку.

За результатами проведеного дослідження можна дійти таких висновків.

1. Для забезпечення прискореного ефективного розвитку галузі машинобудування необхідна з боку державного регулювання розробка і впровадження дієвих інституційних, нормативно-правових та економіко-мотиваційних заходів завдяки мобілізації технологічних ресурсів, наявного потенціалу у сфері машинобудування й комплексної оцінки стартової ситуації.

2. Чинником забезпечення сталого зростання в машинобудуванні України повинна розглядатись оптимізація ресурсоспоживання, зокрема, зниження енергомісткості та матеріаломісткості виробництва. Машинобудування як комплекс пов'язаних виробництв, надає й отримує імпульси розвитку, причому, усередині галузі такі імпульси передаються з однією підгалузі до іншої. Водночас стабільний попит на ринку залежить від точного вибору галузевих пріоритетів і вибіркової підтримки виробників, націленої, зокрема, і на оптимізацію експортної спеціалізації. Інтенсифікацію машинобудівного виробництва може забезпечити оптимізація факторного використання, передусім підвищення продуктивності праці на 5-8%, що може забезпечити до 70% загального збільшення обсягів машинобудування.

3. В Україні можна використати досвід місцевих, регіональних органів влади Франції, Польщі, Чехії щодо державної закупівлі продукції машинобудування з метою підтримки національного товаровиробника. У країні слід проводити цілеспрямовану державну політику, яка враховує специфіку національного машинобудування, потреби реального товаровиробника. Конкретними інструментами досягнення цілей є податкова система, кредитно-страхувальне регулювання, митне й нетарифне регулювання, розміщення провідних замовлень національних монополістів і найбільших виробників саме на українській території, запобігання відтоку капіталів і потенційних обігових коштів підприємств машинобудування за кордон, створення відповідних інститутів, надання державних гарантій. Для повноцінної реалізації завдань такої політики доцільною є оптимізація антимонопольного регулювання, поліпшення контролю за конкурентним середовищем.

Література

1. Бажал Ю.М. Економічна оцінка технологічного розвитку в Україні: стан і перспективи / Ю.М. Бажал // Україна на порозі XXI століття: уроки реформ та стратегія розвитку: матеріали наукової конференції. – К.: НТУУ КПІ, 2001. – С. 135–139.
2. Брикун Є. Інноваційний розвиток ринку продукції машинобудування / Є. Брикун // Галузеві ринки України: оцінка стану та перспективи розвитку: наукова доповідь / [за ред. В.О. Точиліна]. – К.: Інститут економічного прогнозування, 2004. – С. 61–73.
3. Гапотченко К. Наслідки протекціонізму на авторинку України / К. Гапотченко // Зовнішня торгівля: проблеми та перспективи: зб. наукових праць. – К., 2000. – Випуск 4. – Ч. 2. – С. 53–60.
4. Гузенко І. Глобалізація науково-технічної сфери та проблеми технологічної безпеки України / І. Гузенко. – К.: ІСЕМВ НАН України, 1998. – С. 30–34.
5. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / [під заг. ред. Б.М. Данилишина]. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2007. – 308 с.
6. Новак А. Проблемы отечественного машиностроения / А. Новак // Автоинформ Плюс. – 2004. – №12. – С. 41.

The article is about basic risks of realization of products of machine-building. The complex of factors

which predetermine the competitiveness of machine-building is certain. Explored problems of development of industry of machine-building and offered mechanisms of the state adjusting of its development.

Key words: engineering, government regulation, industry sub-sectors of mechanical engineering, mechanical engineering factors of competitiveness.

В статье обоснована необходимость государственного регулирования развития машиностроения. Определены основные риски реализации продукции машиностроения. Определен комплекс факторов, которые обуславливают конкурентоспособность машиностроения. Исследованы проблемы развития отрасли машиностроения и предложены механизмы государственного регулирования ее развития.

Ключевые слова: машиностроение, государственное регулирование, подотрасли машиностроения, факторы обеспечения конкурентоспособности машиностроения

УДК 330.35(477)

Т.В. Поснова,

*к. е. н., доцент кафедри економічної теорії,
Національний університет державної податкової служби України*

ВПЛИВ СОЦІАЛЬНИХ ЧИННИКІВ НА ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ

У статті викладена проблема впливу соціальних чинників на економічне зростання, розглянуто співвідношення темпів зростання ВВП роздрібного товарообігу та грошових доходів населення, а також роль доходів населення у формуванні інвестицій держави.

Ключові слова: економічне зростання, економічна безпека, національна безпека, грошові доходи населення, заощадження, інвестиції

Прискорення темпів економічного зростання та подолання бідності населення є неодмінною умовою забезпечення національної безпеки України, зниження рівня загроз її національним інтересам у сфері економіки. Тільки на основі істотного збільшення економічного потенціалу країни, що знаходить макроекономічний вимір в обсязі ВВП, Україна зможе в недалекому майбутньому посісти місце серед дійсно сильних, економічно розвинених і впливових держав світу. І лише значне зниження рівня бідності, що вимірюється часткою населення з доходами, нижчими за прожитковий мінімум, може уберегти країну від нестабільності та соціальних конфліктів у суспільстві. Адже лише на шляху прискорення темпів економічного зростання та подолання бідності населення може бути розв'язаний увесь комплекс проблем розвитку української економіки як найближчими роками, так і в довгостроковій перспективі.

Широке коло питань щодо соціального-економічного змісту та забезпечення економічного зростання знайшли своє висвітлення в працях українських авторів С. Бандура, О. Беляєва, О. Білоруса, З. Варналія, О. Власюка, А. Гальчинського, В. Геєця, О. Грішнєвої, Я. Жаліла, М. Лизун, В. Кириленка, А. Колота, І. Кочуми, Л. Максимової, О. Ципліцької та ін.

Проблемам дослідження соціальних аспектів економічного зростання присвячені праці вчених країн СНД – А. Абалкіна, Л. Аникина, І. Богданова, Л. Косалса, Р. Тер-Мкртчяна, Р. Яковлева та ін. У працях зазначених вчених досліджуються теоретичні проблеми, що пов'язані із соціальним аспектом економічного зростання. Разом з цим, проблема впливу соціальних чинників на економічне зростання має недостатній рівень теоретичної та практичної розробленості.

Метою статті є дослідження проблеми впливу соціальних чинників на економічне зростання, визначення й аналіз співвідношення темпів зростання ВВП роздрібного товарообігу та грошових доходів населення, а також роль доходів населення у формуванні інвестицій держави.

Між економічним зростанням і рівнем бідності вочевидь існує тісний зв'язок. Однак в економічній літературі найпоширенішим є розгляд залежності змін в рівні бідності та рівні життя населення в цілому від темпів економічного зростання та обсягу ВВП. Ця залежність безумовна, вона достатньо вивчена. Однак у вітчизняній науці малодосліджений зворотний зв'язок, а саме залежність темпів економічного зростання від зміни індикаторів, що характеризують рівень життя населення. Між іншим, зарубіжна економічна наука, та й практика, істотно більшу увагу приділяють саме цій