

СУЧАСНИЙ СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ В ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОМУ МЕХАНІЗМІ УКРАЇНИ

Висвітлено сучасний стан машинобудування України. Відстежено динаміку, чинники впливу та тенденції розвитку машинобудівної галузі України. Окреслено проблеми й загрози, що супроводжують галузь. Проаналізовано чинну законодавчу й нормативно-правову базу стосовно зазначених питань, а також визначено напрями розвитку, реалізація яких зумовить відновлення і розвиток галузі в майбутньому та забезпечить позитивні зрушення української економіки.

Ключові слова: промисловість, промислове виробництво, машинобудування, обсяг реалізованої продукції, економічна доцільність, фінансово-економічний механізм країни.

I. Вступ

Економічну безпеку й підґрунтя для стабільного функціонування будь-якої країни забезпечує комплекс ефективно діючих галузей національного господарства, серед яких провідне місце посідає машинобудування. Для України машинобудівна галузь є також однією з визначальних для національної економіки. Саме тому питання щодо стану цього сектору промисловості та тенденцій його розвитку є питаннями державного значення.

Машинобудівна промисловість країни протягом тривалого часу демонструє нестійкість динаміки, наявність негативних показників, структурні деформації, тому відпрацюванню зазначених напрямів приділяли значну увагу як промисловці – практики та високопосадовці, так і науковці. Серед українських учених окремо слід відзначити Б. М. Данилишина, Н. В. Тарасову, І. С. Калініченко, В. А. Романенко, О. О. Шапурова та ін.

Разом з тим, з огляду на динамічність змін, гальмування в напрямках перебудови й систематичність процесів з появи нових проблем у машинобудівній галузі, залишаються такими, що потребують ґрунтовнішого вивчення питання щодо стану й векторів розвитку, а також органічного функціонування машинобудування у фінансово-економічному механізмі України.

II. Постановка завдання

Рівень розвитку машинобудування – один із найважливіших показників стану й розвиненості будь-якої країни. Саме ця галузь визначає господарську орієнтованість держави: індустріальну, індустріально-аграрну чи аграрну. Виняткову роль машинобудування в економіці підкреслює і той

факт, що на нього припадає більше третини вартості світової промислової продукції і зайнятих у промисловості працівників. Взагалі продукція машинобудування в структурі усієї промисловості розвинутих країн світу становить 30–40% [1]. Для України також ця галузь є однією з визначальних, але її стан та, найголовніше, надзвичайний потенціал, реалізація якого могла б значно покращити економічну ситуацію в країні, потребують особливої уваги як з боку промисловців, економістів-практиків, державних діячів, так і з боку вчених.

Мета статті – виявлення системних проблем, чинників впливу на розвиток галузі в Україні та встановлення пріоритетних напрямів її розвитку.

III. Результати

Історично зумовленим є той факт, що Україна є індустріально-аграрною країною. Провідна роль у формуванні загального національного продукту належить промисловості. На долю важкої промисловості, зокрема машинобудування, металургійного виробництва та добувної промисловості, у 2013 р. припадало (за уточненими даними) 35,5% загальної вартості реалізованої продукції, у 2012 р. – 36,7%, у 2011 р. – 39,2% та у 2010 р. – 38,1% (табл. 1) [2]. За даними табл. 1, питома вага реалізованої продукції машинобудування в загальному обсязі всієї промисловості становить у 2013 р. 8,7%, у 2012 р. – 10,2%, у 2011 р. – 10%, у 2010 р. – 9,3% та протягом 2001–2013 рр. є стабільно низьким показником, перебуваючи в діапазоні від 8,7% до 13,7%. На рис. 1 наочно проілюстрований у динаміці стан машинобудівної галузі як невизначального компонента за обсягами реалізованої продукції всього національного господарства.

Таблиця 1

Обсяги реалізованої промислової продукції за 2001–2013 роки

| № | ПОКАЗНИКИ | 2001 р. | | 2002 р. | | 2003 р. | | 2004 р. | | 2005 р. | | 2006 р. | | 2007 р. | |
|------|--|----------|-------|----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
| | | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % |
| I | ПРОМИСЛОВІСТЬ | 210 800 | 100,0 | 229 600 | 100,0 | 289 100 | 100,0 | 400 800 | 100,0 | 468 600 | 100,0 | 551 700 | 100,0 | 717 100 | 100,0 |
| | <i>У тому числі:</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Добувна промисловість | 20 549,0 | 9,7 | 19 642,2 | 8,6 | 22 127,4 | 7,7 | 29 059,0 | 7,3 | 38 867,1 | 8,3 | 45 077,4 | 8,2 | 56 348,6 | 7,9 |
| 2. | Металургійне виробництво й виробництво готової металевий продукції | 38 045,7 | 18,0 | 41 859,5 | 18,2 | 57 871,1 | 20,0 | 93 410,7 | 23,3 | 103 331,4 | 22,1 | 120 660,5 | 21,9 | 157 450,5 | 22,0 |
| 3. | Машинобудування | 21 523,1 | 10,2 | 24 492,2 | 10,7 | 35 133,1 | 12,2 | 53 569,3 | 13,4 | 59 668,1 | 12,7 | 68 730,6 | 12,5 | 98 339,9 | 13,7 |
| | <i>У тому числі:</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1. | виробництво автотранспортних засобів | 5 652,6 | 2,7 | 8 010,3 | 3,5 | 13 710,2 | 4,7 | 20 143,6 | 5,0 | 25 375,3 | 5,4 | 30 797,1 | 5,6 | 47 023,0 | 6,6 |
| 3.2. | комп'ютери, електрон., оптичн., виробництво маш.устаткування | 15 870,5 | 7,5 | 16 481,9 | 7,2 | 21 422,9 | 7,4 | 33 425,7 | 8,3 | 34 292,8 | 7,3 | 37 933,5 | 6,9 | 51 316,9 | 7,2 |
| II | ВАЖКА ПРОМИСЛОВІСТЬ (добувна, металургійне вир., машинобудування) | 80 117,8 | | 85 993,0 | | 115 131,6 | | 176 039,0 | | 201 866,6 | | 234 468,5 | | 312 139,0 | |
| | питома вага машинобудування у важкій промисловості | | 26,86 | | 28,48 | | 30,52 | | 30,43 | | 29,56 | | 29,31 | | 31,51 |
| III | ІНДЕКСИ ПРОМИСЛОВІСТІ ПРОДУКЦІЇ, % до попереднього року | | | | | | | | | | | | | | |
| | промисловість | | 114,2 | | 107,0 | | 115,8 | | 112,5 | | 103,1 | | 106,2 | | 107,6 |
| | машинобудування | | 118,8 | | 111,3 | | 135,8 | | 128,0 | | 107,1 | | 111,8 | | 119 |

Продовження табл. 1

| № | ПОКАЗНИКИ | 2008 р. | | 2009 р. | | 2010 р. | | 2011 р. | | 2012 р. | | 2013 р. | |
|------|--|-----------|-------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
| | | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % | млн грн | % |
| I | ПРОМИСЛОВІСТЬ | 917 000 | 100,0 | 806 600 | 100,0 | 1 065 851 | 100,0 | 1 331 888 | 100,0 | 1 400 680 | 100,0 | 1 354 130 | 100,0 |
| | <i>У тому числі:</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Добувна промисловість | 85 755,4 | 9,4 | 67 242,6 | 8,3 | 106 055,1 | 10,0 | 146 085,7 | 11,0 | 146 588,5 | 10,5 | 154 615,9 | 11,4 |
| 2. | Металургійне виробництво й виробництво готової металевий продукції | 202 034,6 | 22,0 | 141 498,0 | 17,5 | 200 635,8 | 18,8 | 242 525,9 | 18,2 | 223 832,5 | 16,0 | 208 225,4 | 15,4 |
| 3. | Машинобудування | 121 780,4 | 13,3 | 858 330,0 | 106,4 | 99 270,5 | 9,3 | 133 469,0 | 10,0 | 143 533,1 | 10,2 | 117 301,9 | 8,7 |
| | <i>У тому числі:</i> | | | | | | | | | | | | |
| 3.1. | виробництво автотранспортних засобів | 58 928,4 | 6,4 | 27 082,0 | 3,4 | 44 846,3 | 4,2 | 65 915,2 | 4,9 | 74 035,8 | 5,3 | 49 143,0 | 3,6 |
| 3.2. | комп'ютери, електрон., оптичн., виробництво маш.устаткування | 62 852,0 | 6,9 | 58 751,0 | 7,3 | 54 424,2 | 5,1 | 67 553,8 | 5,1 | 69 497,3 | 5,0 | 66 121,5 | 4,9 |
| II | ВАЖКА ПРОМИСЛОВІСТЬ (добувна, металургійне вир., машинобудування) | 409 570,4 | | 294 573,6 | | 405 961,4 | | 522 080,6 | | 513 954,1 | | 480 143,2 | |
| | питома вага машинобудування у важкій промисловості | | 29,73 | | 29,138 | | 24,45 | | 25,56 | | 27,93 | | 24,43 |
| III | ІНДЕКСИ ПРОМИСЛОВІСТІ ПРОДУКЦІЇ, % до попереднього року | | | | | | | | | | | | |
| | промисловість | | 94,8 | | 78,1 | | 111,2 | | 107,6 | | 98,2 | | 95,7 |
| | машинобудування | | 100 | | 55,1 | | 136,1 | | 117,2 | | 94 | | 86,8 |

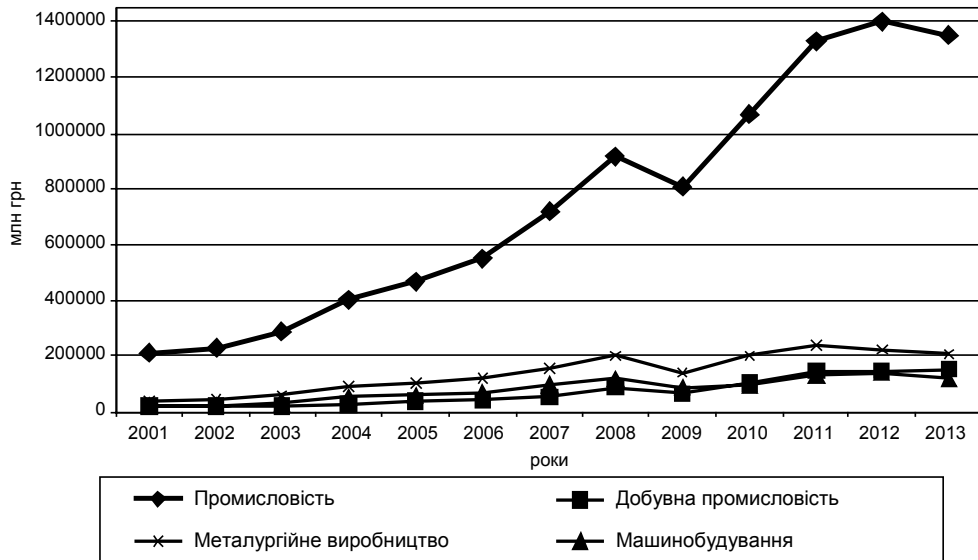


Рис. 1. Динаміка обсягу реалізованої продукції промисловості у 2001–2013 рр.

Водночас питома вага продукції машинобудівної галузі (табл. 1) у структурі продукції важкої промисловості становила у 2013 р. лише 24,4%, у 2012 р. – 27,9%, у 2011 р. – 25,6%, а у 2010 р. – 24,5%. Загалом протягом 2010–2013 рр. питома вага машинобудування у складі важкої промисловості не перевищує 28%. На кілька пунктів цей показник був вищий протягом окремих періодів у 2001–2009 рр. і становив від 26,9% до 31,5%, але його рівень є надто низьким, особливо порівняно з аналогічними показ-

никами розвинутих країн світу. Більше того, хаотичні рухи то в більший, то в менший бік зазначеного показника (рис. 2) та відсутність сталого тренду щодо становлення машинобудування як визначальної галузі всього господарства країни (навіть, без урахування показників 2008–2009 рр., на які мали вплив об'єктивні причини світового масштабу) доводять існування системної проблеми в плануванні процесів розвитку національного господарства.

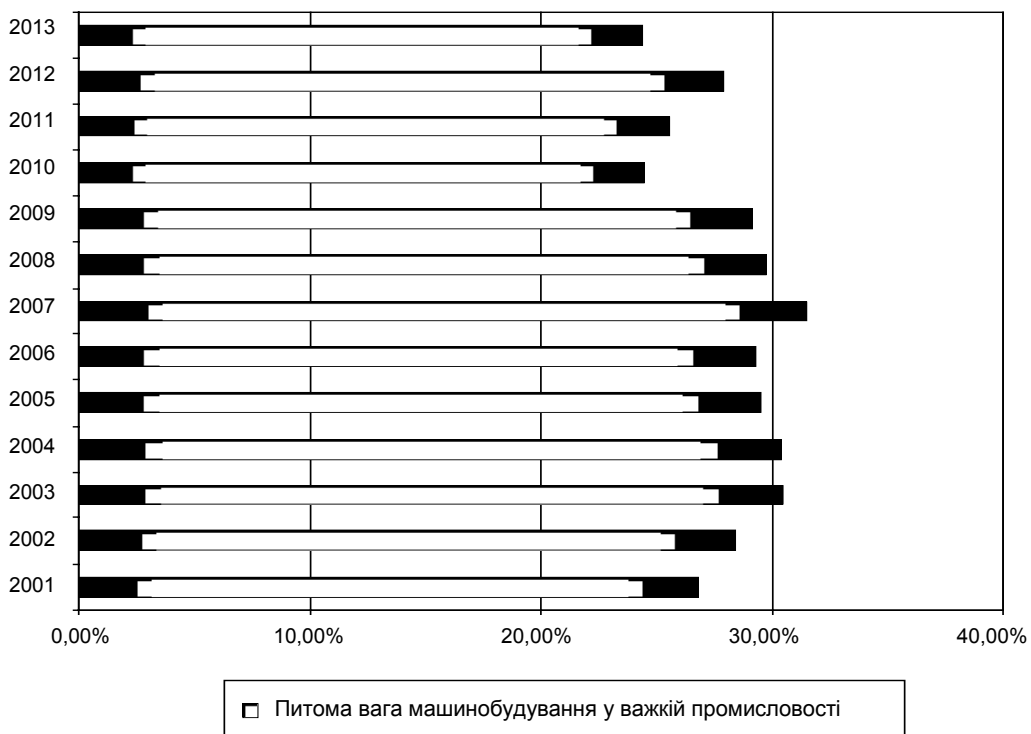


Рис. 2. Динаміка питомої ваги машинобудування у важкій промисловості у 2001–2013 рр.

Окремо слід зазначити, що впродовж останніх 13 років (2001–2013 рр.) ситуація в нашій країні, у тому числі відносно стану машинобудування, не змінюється на краще, тобто процеси розвитку галузі майже відсутні. Необхідно зауважити, що аналіз тенденцій показників індексів промислової продукції машинобудівної галузі, а саме: їх ациклічність та неструктурованість (див. табл. 1) також ілюструє обґрунтованість сформульованих висновків.

Дослідження структури галузі додає аргументів твердженню про те, що розвиток галузі здійснюється безсистемно. При цьому дуже незначний за рівнем збільшення позитивний тренд локального характеру в галузі машинобудування протягом окремих періодів: 2001–2003 рр. та 2010–2012 рр. забезпечений завдяки виробництву автотранспортних засобів, яке, до речі, у 2013 р. зазнало критичного падіння [2].

З цього приводу слід зауважити таке. Погоджуючись з необхідністю підтримки й розвитку українського автомобілебудування, неможливо, разом з тим, не відзначити, що ця підгалузь не може й не повинна бути локомотивом українського машинобудування, оскільки більшість автотранспортних засобів у співвідношенні “ціна-якість” суттєво програє закордонним аналогам, так і не посівши гідного місця в лінійці впізнаваних світових автомобільних брендів. Не допомогла в цьому, навіть, підтримка держави протягом тривалого часу шляхом надання значного обсягу преференцій, насамперед, через надання податкових пільг. Так, з 1993 р. затверджено низку законодавчих і нормативних документів [5; 11; 15; 16], завдяки яким підприємства з виробництва автомобілів, автобусів і комплектуючих виробів звільнялися від сплати податку на прибуток, акцизного збору, земельного податку, податку на додану вартість, ввізного мита тощо. Майже 10 років – з 1997 по 2008 р. був чинний Закон України “Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні” [5], застосування норм якого мало забезпечити отримання приголомшливого економічного зростання автомобільної промисловості. Але в цьому випадку очікуваний ефект не був досягнутий.

Що стосується виробництва такої високотехнологічної продукції, як комп’ютери, електронна й оптична продукція, та виробництва машин і устаткування, то їх питома вага в загальному обсязі виробництва продукції машинобудування має стійку тенденцію до скорочення майже протягом усього періоду аналізу за виключенням певного стрибка у 2009 р., після якого з 2010 р. до 2012 р. простежується негативна тенденція [2]. А саме цей напрям виробництва, враховуючи історичну й економічну доцільність та, найголовніше, очевидну перспективність

щодо можливості вмонтування у світову економіку, потрібно стимулювати до розвитку на державному рівні.

Визначаючи питому вагу машинобудування в загальному обсязі реалізованої продукції в Україні (як зазначалося вище – 9,3%, 10%, 10,2% та 8,7% у 2010 р., 2011 р., 2012 р. та 2013 р. відповідно [2]), бачимо, що обсяг продукції машинобудування нашої країни більше як втричі нижчий ніж “сигнально орієнтовний рівень” відсоткового діапазону відповідної продукції у структурі усієї промисловості у більшості розвинутих країн світу, таких як Федеративна республіка Німеччина, Франція, Велика Британія [1]. Такий стан говорить насамперед про відсутність в Україні стратегії становлення та розвитку машинобудівної галузі на державному рівні.

Переконаливим показником відсутності будь-яких дієвих програм (хоча б короткострокових) відносно машинобудівної галузі в Україні можуть також слугувати дані з виробництва окремих видів продукції в натуральному виразі. Так, тільки з 2011 по 2013 рр. виробництво, зокрема двигунів та силових установок, сільгосптехніки (тракторів, борон, культиваторів, сівалок комбайнів тощо), електродвигунів та генераторів постійного й змінного струму, трансформаторів (і цю лінійку продукції можна продовжувати) мають стійку тенденцію до скорочення. За деякими видами машинобудівної продукції падіння виробництва відбулося в декілька разів. Тобто, наявність незначного позитивного приросту обсягів реалізованої продукції машинобудування у вартісному виразі протягом 2001–2012 рр. (за виключенням, як зазначалося вище, об’єктивно критичного 2009 р.) зумовлена переважно завдяки інфляційним процесам, що супроводжують як світову економіку загалом, так і економіку України зокрема.

Окремо слід зауважити, що за 2013 р. проти 2012 р. падіння промислового виробництва в машинобудуванні становило (за уточненими даними) понад 18% [2]. Загалом, аналіз економічного становища України дає змогу зробити висновок, що при загальному суттєвому зменшенні промислового виробництва падіння обсягів продукції машинобудівного комплексу відбувалося більш високими темпами.

Таким чином, враховуючи переконливу регресність проаналізованих показників протягом тривалого часу (2001–2013 рр.), на тлі яких незначна активність не може вирівняти загальних результатів і підсумків, слід зробити остаточний висновок щодо наявності системної проблеми відставання та гальмування розвитку машинобудівної галузі української промисловості.

Вивчення стану саме галузі машинобудування ґрунтується на багатьох складових. Зауважимо, що машинобудування було ви-

знане як “критично важлива галузь” ще в перші роки становлення України як незалежної держави [14]. Машинобудівна галузь як галузь, що випускає продукцію інвестиційного призначення з високим рівнем доданої вартості, мала стати підґрунтям для реалізації державної політики, спрямованої на структурну перебудову промисловості й розвитку інноваційної моделі економічного зростання, що забезпечило б затвердження України в світі як високотехнологічної держави.

На таких засадах визначено основну стратегічну мету держави – входження України вже до кінця першого десятиріччя XXI ст. до провідних технологічно розвинутих країн світу [13]. Такий шлях мав би стати не лише визначальною метою економічної стратегії, а й “пріоритетним постулатом національної ідеї, базовою основою політичної консолідації суспільства” [13].

Не можна не зазначити, що для успішної реалізації цієї стратегічної мети були всі підстави. Так, на початку 90-х рр. XX ст. Україна мала розгалужену мережу машинобудівних підприємств на території майже половини її регіонів. У східній частині нашої країни: в Запорізькій, Луганській, Харківській та Дніпропетровській областях, випускалася продукція енергомашинобудування, сільгоспмашинобудування, автомобілебудування, важкого й транспортного машинобудування, оборонна техніка тощо. Основною продукцією машинобудівних підприємств Південного регіону (Херсонська, Миколаївська, Одеська області та АР Крим) була продукція суднобудування, сільгоспмашинобудування, приладобудування, телерадіотехніка та ін. Підприємства Західного регіону (Закарпатська, Львівська, Івано-Франківська, Тернопільська, Волинська області) спеціалізувалися на виробництві автобусів, автотранспорту, відеотехніки, гідроапаратури тощо.

Достатньо високим на той час був і науково-технічний потенціал України. Це, насамперед, наявність визнаних у всьому світі власних наукових шкіл, а також унікальних технологій розробки нових матеріалів, радіоелектроніки, фізики низьких температур, ядерної фізики, електрозварювання, технологій у галузі інформатики, телекомунікацій та зв'язку. Поєднання цих чинників мали б забезпечити розвиток високотехнологічного виробництва в країні на рівні найвищих світових стандартів. Крім того, не можна не зважати й на позитивний екологічний аспект цього напрямку, оскільки такі галузі народного господарства нашої країни, як металургія, хімічна та вугільна промисловість, є надто енергоємними та екологічно шкідливими [13].

Опрацювання цілої низки законодавчих і нормативних актів, виданих в Україні протягом 1989–2014 рр. [5–9; 11; 13–18] дає змогу

зробити висновок, що на рівні держави постійно відзначалася найважливіша роль машинобудівної галузі для національної економіки. Протягом понад 20 років затверджено документи, в яких на основі аналізу української економіки й наданої оцінки з року в рік декларувалася стратегічна ціль щодо необхідності підтримки, перебудови, переоснащення, інноваційного інвестування та оновлення підприємств машинобудування. Ця тенденція збереглася й до сьогодні. Так, Державна програма активізації розвитку економіки на 2013–2014 рр. також визначає машинобудівний комплекс України як одну “з найбільш важливих, потужних і перспективних галузей промисловості, яка забезпечує технічне оснащення, комплексну механізацію та автоматизацію процесів виробництва” [17]. На сьогодні виробництво нових та імпортозамінних видів комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, машин і устаткування, електричного устаткування, автотранспортних та інших транспортних засобів визначені Урядом як пріоритетні галузі економіки [18].

Але об'єктивна реальність сьогодення така, що машинобудування, втім як і більшість галузей господарства України, перебуває в стані стагнації, характеризується тотальною зношеністю основних засобів, обмеженим внутрішнім попитом, майже відсутністю інноваційної активності українських машинобудівників, а також їх низьким рівнем платоспроможності. Крім того, не можна вважати ефективною й політику держави щодо діяльності монополістів і посередників, що призводить до підвищення вартості матеріалів, енергоресурсів.

Разом з тим, відносно законодавчого регулювання процесу розвитку такої стратегічно важливої галузі, як машинобудування, слід зазначити, що на нормативному рівні протягом останнього часу були досягнуті певні позитивні зрушення. Вони стосуються такої підгалузі машинобудування, як сільськогосподарське машинобудування, але, враховуючи той позитивний внесок в економічний розвиток нашої країни, який забезпечило сільськогосподарське виробництво у 2013 р., а це зростання його обсягу на більше ніж 19% порівняно з 2012 р., вказані кроки слід вважати досить своєчасними. Так, Законом України “Про внесення змін до Закону України “Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу” передбачено створення та підготовку серійного виробництва нової техніки й обладнання для агропромислового комплексу, впровадження новітніх технологій проектування й виготовлення техніки для обладнання на підприємствах сільськогосподарського машинобудування, механізми стимулювання українських виробників техніки й обладнання, впровадження

часткової компенсації державою вартості техніки та обладнання, що постачається сільськогосподарським товаровиробникам і підприємствам харчової та переробної промисловості, можливість закупівлі української техніки та обладнання з подальшою реалізацією на умовах фінансового лізингу [9].

На підтримку тези про кричущу необхідність якнайшвидшого розвитку в країні сільськогосподарського машинобудування опередковано виступають і фахівці – аграрії. У статті “Чи вигідно Україні бути житницею Європи і всього світу?” зроблено жорсткий висновок про згубність для економіки України щорічного експорту десятків мільйонів тон зерна як дешевої сировини. Як зазначає автор, експорт українського зерна позбавляє роботи “мільйони громадян, які могли б були зайняті на транспортуванні, зберіганні зерна, у тваринництві, комбікормовій та харчовій промисловості, у торгівлі та громадському харчуванні”. А розраховані втрати валового внутрішнього продукту країни через невикористання потенційних доданих вартостей економічної діяльності окремих галузей і окремих виробництв сягають не менше 200 млрд грн [3], і це вже не говорячи про можливість отримання вагомих загальнонаціональних прибутків від експорту продукції агропромислового комплексу, але такої, що має високий рівень доданої вартості.

Зрозумілим є те, що неможливо “перезапустити” роботу всіх вищезазначених галузей без налагодження насамперед підприємств машинобудування загалом і сільськогосподарського зокрема.

Слід також зупинитись і на затвердженні законодавчих і нормативних актах, практична реалізація норм яких дала б певний поштовх розвитку України. Це, зокрема, Закон України “Про індустриальні парки” [6], нова редакція Закону України “Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій” [8], метою яких є визначення концептуальних засад державного регулювання в інноваційній сфері, формування економічних та організаційних основ інноваційної діяльності, створення належної інституційної бази, забезпечення ефективності впровадження інновацій, створення державної підтримки розвитку з урахуванням пріоритетів розвитку науки, техніки та інноваційної діяльності, створення сучасного ринку інновацій і технологій, визначення механізму оперативного реагування на зміни в інноваційній сфері.

Зауваживши, що саме держава має виконувати роль регулятора розвитку інноваційних та інвестиційних процесів у країні, не можливо не зупинитись на такому. Наразі мало хто з представників бізнесу є об'єктом стосовно наявності суттєвих податкових преференцій для тих суб'єктів господарювання, які реалізують інвестиційні проекти в

пріоритетних галузях економіки, схвалених відповідно до Закону України “Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць” [7]. Сьогодні бюджет країни зазнає надзвичайних труднощів. Тому з метою стабілізації економічного стану й уникнення фінансової катастрофи, Верховною Радою України прийнятий Закон України “Про запобігання фінансової катастрофи та створення передумов для економічного зростання в Україні”, яким, зокрема, передбачене скасування зниження ставки податку на прибуток до 16% у наступному році [10]. Але що стосується підприємців, які реалізують інвестиційні проекти, в тому числі й у галузі машинобудування, то для них передбачений режим надзвичайного податкового сприяння. А саме, як зазначено Перехідними положеннями Податкового кодексу України (п. 10 підрозділу 4 розділу XX), прибуток, отриманий від реалізації інвестиційних проектів суб'єктами господарювання, які реалізують інвестиційні проекти у пріоритетних галузях економіки, схвалені відповідно до Закону України “Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць”, оподатковується за ставкою:

- з 1 січня 2013 р. по 31 грудня 2017 р. включно – 0%;
- з 1 січня 2018 р. по 31 грудня 2022 р. включно – 8%;
- з 1 січня 2023 р. – 16% [4].

Звичайно, для того, щоб отримати право скористатися зазначеною пільгою, бізнесу необхідно виконати певні умови, які передбачені законодавчими і нормативними актами. Ці вимоги полягають у такому: по-перше, інвестиційним є проект, який передбачено реалізувати на новоствореному або діючому підприємстві, де буде проведено реконструкцію або модернізацію, та який відповідає встановленим критеріям щодо загальної кошторисної вартості; по-друге, нормується кількість створених нових робочих місць для працівників, безпосередньо задіяних у виробничих процесах, та середня заробітна плата працівників. Але можливість майже чотири роки (до кінця 2017 р.) не сплачувати податок на прибуток, наступні п'ять років сплачувати за ставкою 8% і тільки після 2023 р. – на рівні 16% – варта того. Як видно з цього короткого огляду, в країні вже створена досить міцна законодавча база для стимулювання розвитку машинобудування, і черга тільки за практичною його реалізацією при обов'язковому регулюванні вказаного процесу з боку держави.

Згідно з теорією економічних навчань для розвинутих країн ефективною є стратегія “лідерних технологій”, яка передбачає використання власних науково-технічних до-

сягнень для створення нових видів продукції і технологій, формування попиту на них і виходу на нові ринки [12]. Таку стратегію потрібно застосовувати в оборонній, аерокосмічній, суднобудівній промисловості, хімічному, важкому та енергетичному машинобудуванні, індустрії інформаційних технологій, інших наукоємних виробництвах, а пріоритетними галузями мають бути галузі, що спрямовані на забезпечення потреб суспільства у високотехнологічній конкурентоспроможній екологічно чистій продукції, високоякісних послугах, які реалізують державну політику щодо розвитку виробничого й експортного потенціалу, створення нових робочих місць.

IV. Висновки

Підсумовуючи вищезазначене, слід зауважити, що машинобудування в фінансово-економічному механізмі України здійснює чи не найвизначальнішу роль, особливо в умовах складного сьогодення, яке характеризується системними ознаками кризи. Тому, на нашу думку, на державному рівні потрібні єдина візія та політична воля для реалізації одного з найперспективніших (разом з ІТ-галузю та АПК) потенціалів України для забезпечення потужного стрибка вперед в економіці.

Список використаної літератури

1. Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/Машинобудування>.
2. Державний комітет статистики України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Лохоня О. І. “Чи вигідно Україні бути житницею Європи і всього світу?” // *Ексклюзивные технологии*. – 2010. – № 5 (10). – С. 4.
4. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI // *Голос України*. – 2010. – № 229–230.
5. Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні: Закон України від 19.09.1997 р. № 535/97-ВР // *Урядовий кур’єр*. – 23.10.1997. – № 197–198.
6. Про індустриальні парки: Закон України від 21.06.2012 р. № 5018-VI // *Голос України*. – 04.08.2012. – № 142.
7. Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць: Закон України від 06.09.2012 р. № 5205-VI // *Голос України*. – 06.10.2012. – № 188.
8. Про внесення змін до Закону України “Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій: Закон України від 02.10.2012 р. № 5407-VI // *Урядовий кур’єр*. – 20.11.2012 р. – № 213.
9. Про внесення змін до Закону України “Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу: Закон України від 06.11.2012 р. № 5478 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1166-18>.
10. Про запобігання фінансової катастрофи та створення передумов для економічного зростання в Україні: Закон України від 27.03.2014 р. № 1166-VII // *Голос України*. – 31.03.2014. – № 60–61.
11. Про додаткові заходи щодо поліпшення економічного становища виробничого об’єднання “АвтоЗАЗ”: Указ Президента України від 03.06.1994 р. № 272/94 5478 [Електронний ресурс] // *Ліга Закон*. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/U272_94.html.
12. Про Концепцію державної промислової політики: Указ Президента України від 12.02.2003 р. № 102/2003 // *Офіційний вісник України*. – 28.02.2003. – № 7. – С. 278.
13. Україна: поступ у ХХІ століття. Стратегія економічної та соціальної політики на 2000–2004 рр.: Послання Президента України від 23.02.2000 р. № 276а/2000 [Електронний ресурс] // *Ліга Закон*. – Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua/>
14. Про невідкладні заходи щодо прискорення реформ і виведення економіки України з кризи: Розпорядження Президента України від 18.08.1997 р. № 298/97-рп // *Урядовий кур’єр*. – 23.08.1997. – № 155–156.
15. Про стабілізацію роботи підприємств – виробників легкових автомобілів: Постанова Верховної Ради України від 13.07.1995 р. № 303/95-ВР // [Електронний ресурс] // *Ліга Закон*. – Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua/>.
16. Про пільгове оподаткування запорізького виробничого об’єднання “АвтоЗАЗ”: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1993 р. № 252 // [Електронний ресурс] // *Ліга Закон*. – Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua/>.
17. Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 роки: Постанова КМ України від 27.02.2013 р. № 187 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/list>.
18. Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 р. № 843-р // *Офіційний вісник України*. – 12.11.2013. – № 85. – С. 3159.

Стаття надійшла до редакції 12.11.2014.

Попова А. А. Состояние, проблемы и направления развития машиностроения в финансово-экономическом механизме Украины

Исследуется актуальное состояние машиностроения Украины. Отслежены динамика, факторы влияния и тенденции развития машиностроительной отрасли Украины. Обозначены проблемы и основные угрозы, сопровождающие отрасль. Проанализирована действующая законодательная и нормативно-правовая база по указанному направлению, а также определены основные направления восстановления и развития отрасли, реализация которых обусловит позитивные сдвиги в украинской экономике.

Ключевые слова: *промышленность, промышленное производство, машиностроение, объем реализованной продукции, экономическая целесообразность, финансово-экономический механизм страны.*

Popova A. Problems of Resource Payments Administration and Technical and Technological Environmental Tax Payers Support in Industry

The study of the current state of mechanical engineering in Ukraine had been held. This branch of the Ukrainian manufacturing is considered as one of the most valuable and perspective both in short and long-term planning context. Machinery engineering industry creates significant amount of working places throughout almost all the country and influences Ukrainian economy both directly and in a roundabout way. Current state of the mechanical engineering had been thoroughly investigated through the significant variety of analytic and other methods. The dynamics, key influence point and trends in the development of machinery engineering in the country over the past thirteen years had been investigated. Those thirteen years give clear perspective and provide sufficient amount of data to make unbiased conclusions about the manufacturing field discussed. Collected data had been thoroughly checked and supported with documentary evidences and legal background. The problems and the main threats that accompany the industry had been designated. There are some common threats for all engineering industries in Ukraine, but at the same time every particular industry has its own threats and problems which should be investigated, revealed and discussed at a broad level with the influential participants in order to create healthier financial and economic environment for such industries. The effect of the legislative and regulatory framework in the machinery engineering and construction had been indicated. Legislative and regulatory factors are very important in the Ukrainian economy and should be considered as influential key factors while analyzing or making prognoses for every particular industry. The implementation of the obtained results will cause positive changes in the Ukrainian economy as well as in the basic directions of reconstruction and development of the industry. This will inevitably result in the common raise of the Ukrainian prosperity and welfare, through direct tax infusions into budget, creating new working places with sufficient salaries and developing roundabout processes around the main production and engineering. Strong, productive and secure machinery engineering industry might become a key factor of the Ukrainian successful crisis overcoming and creating independent and efficient economy, working on both governmental and citizens' interests and prosperity.

Key words: *industry, manufacturing, engineering, sales volume, economic feasibility, financial and economic mechanism of the country.*