



ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: ФОРМУВАННЯ НОВОЇ КОНЦЕПЦІЇ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ

Свеженцев О. О.

Анотація. Проаналізовано сучасний стан машинобудівної галузі України. Надано характеристику основним проблемам галузі та проведено їх класифікацію за 4 категоріями. Проаналізовано підхід до «м'якої» промислової політики у Європейському Союзі та запропоновано більш «жорстку» модель координації дій бізнесу та влади з застосуванням індикативного планування, враховуючи довготривалий кризовий стан машинобудівної галузі. Сформульовано основні складові побудови програми структурної перебудови галузі машинобудування. Розглянуто позитивні та негативні чинники впливу імплементації угоди про Асоціацію між Україною та країнами Європейського Союзу на стан машинобудівної галузі України.

Ключові слова: машинобудування, промислова політика, індикативне планування, модернізація, структурна перебудова.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ: ФОРМИРОВАНИЕ НОВОЙ КОНЦЕПЦИИ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ

Свеженцев А. А.

Аннотация. Проанализировано современное состояние машиностроительной отрасли Украины. Дана характеристика основных проблем этой отрасли и произведена их классификация по 4 категориям. Проанализирован подход «мягкой» промышленной политики в Европейском Союзе и предложена более «жесткая» модель координации действий бизнеса и власти с применением индикативного планирования, учитывая долгосрочное кризисное состояние машиностроительной отрасли. Сформулированы основные составляющие построения программы структурной перестройки отрасли машиностроения. Рассмотрены положительные и отрицательные факторы влияния имплементации соглашения об Ассоциации между Украиной и странами Европейского Союза на состояние машиностроительной отрасли Украины.

Ключевые слова: машиностроение, промышленная политика, индикативное планирование, модернизация, структурная перестройка.

DEVELOPMENT PROSPECTS OF THE UKRAINIAN ENGINEERING INDUSTRY: FORMATION OF A NEW CONCEPT OF INDUSTRIAL POLICY

O. Sviezhentsev

Abstract. The article analyzes the modern state of the engineering industry in Ukraine. The main problems of this industry are characterized and grouped in 4 categories. The approach of the «soft» industrial policy in the European Union is analyzed and a «harder» model of business and government coordination with the use of indicative planning is proposed considering the long-term crisis state of the engineering industry. The basic components of the program for restructuring the engineering industry are formulated. Positive and negative factors of influence of implementing the Ukraine–European Union Association Agreement on the state of the engineering industry in Ukraine are considered.

Keywords: mechanical engineering, industrial policy, indicative planning, modernization, restructuring.

Постановка проблеми. Економіка України розвивається в складних зовнішніх і внутрішніх умовах, які зумовлені падінням обсягів експорту, зміною зовнішніх експортних ринків, трансформацією економіки України, низькими цінами на сировину на світових ринках, впливом конфлікту на Донбасі та імплементацією Угоди про Асоціацію між Україною та країнами ЄС. Через це важливим питанням є перспективи розвитку високотехнологічної промисловості як одного з важливого джерела доходів державного бюджету та запоруки економічної і соціальної стабільності.

Розвиток високотехнологічних галузей є одним із об'єктивних критеріїв рівня технологічного розвитку всієї економіки. Стабільне зростання галузей з високою доданою вартістю дає великий мультиплікативний ефект для розвитку суміжних галузей і зростання добробуту населення. Машинобудування є однією з найважливіших ланок високотехнологічної промисловості, що має визначальну роль для інших галузей виробництва, тому що виробляє обладнання для роботи всіх інших галузей промисловості та має вплив на визначення рівня автоматизації, інноваційності, матеріалоємності й енергоефективності решти галузей виробництва. Тому проблема подолання кризи в галузі машинобудування, необхідності модернізаційного ривку та прискореного розвитку усього високотехнологічного сектора є дуже актуальною. Від її вирішення залежить, чи матиме Україна шанси на модернізаційний стрибок у розвитку високотехнологічної промисловості та побудову нової структури економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тематиці аналізу стану та проблем машинобудівної галузі, а також перспективам її розвитку присвячені роботи таких вітчизняних учених, як Ю. Великий [1], Т. Рипик [2], Н. Гахович [4], М. Завгородня [4], Д. Захарова [6], Д. Нечепуренко [7], О. Чупир [8], Ю. Короткий [9], В. Сунпрун [10] та ін. Ю. Великий [1] аналізує причини кризового стану машинобудівної галузі; Т. Рипик – проблему контрабанди машинобудівної продукції та її вплив на показники роботи галузі та стан внутрішнього ринку машинобудівної продукції. Н. Гахович, М. Завгородня [4] розглядають дуже актуальну проблему напрямів зниження ризиків і втрат від дії угоди про Асоціацію з ЄС для машинобудування внаслідок імплементації нормативних актів щодо впровадження технічних регламентів ЄС, а Н. Кухарська [13] в своїй роботі розглядає макроекономічний вплив дії поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі (ЗВТ+), яка передбачена згідно з розділом IV Угоди про Асоціацію України та країн ЄС. Д. Захарова [6] аналізує проблеми машинобудівної галузі та пропонує шляхи підвищення конкурентоспроможності та поліпшення стану підприємств галузі машинобудування. Д. Нечепуренко [7] сформулював концептуальні підходи до оптимізації систем управління підприємствами машинобудування в умовах зміни векторів розвитку економіки України. О. Чупир [8] охарактеризував необхідні напрями дії щодо прискорення розвитку машинобудівного комплексу України. Ю. Короткий у своїй статті [9] класифікував проблеми машинобудівної галузі за типами проблем галузі та запропонував набір дій для подолання кризових явищ у галузі машинобудування.

Але у вищезазначених роботах не було приділено достатньо уваги застосуванню індикативного планування та системного підходу до подолання проблем галузі, а також забезпечення її сталого розвитку.

Метою дослідження є формулювання дієвої концепції комплексної програми розвитку та модернізації машинобудівної галузі України, спираючись на аналіз проблем і поточний стан галузі.

Виклад основного матеріалу. Машинобудування є складною і комплексною галуззю. Це проявляється в його значному впливі на розвиток інших галузей, зокрема через забезпечення засобами праці, ефективним і якісним обладнанням інших галузей економіки. Так, станом на 1 вересня 2015 року промисловість України представлена 46445 підприємствами. При цьому машинобудування України як потужний сектор промисловості (дані станом на 2014 рік) об'єднувало 11267 підприємств, з яких 146 – великих, 1834 – середніх і 9287 – малих з виробництва різноманітних машин та устаткування, приладів і апаратури. У машинобудуванні зосереджено понад 15 % вартості основних засобів і майже 6 % оборотних активів вітчизняної промисловості та понад 22 % кількості найманих працівників [2]. Основна частина підприємств (90 %) приватизована, причому більше 80 % з них викуплені повністю [1].

З 2013 року галузь перебуває у кризовому стані внаслідок декількох причин: загальноекономічних кризових явищ, конфлікту на Донбасі, втрати традиційних ринків збуту у країнах СНД, відсутності комплексної промислової політики з боку влади тощо. Частка машинобудування в обсязі продукції промисловості скоротилася з 10,3 % у 2012 році до 6,5 % у 2015 році. У 2013 році зниження обсягів виробництва машинобудівної галузі склало 13,6 %, у 2014 – 20,6 %, у 2015 – 14,1 %, за період з січня по липень 2016 року порівняно з відповідним періодом 2015 року зниження склало 0,7 % [5].

Якщо протягом 2013–2015 років зростання показували тільки окремі види виробництва електричного устаткування та транспортного машинобудування на тлі загального зниження темпів виробництва галузі (табл. 1), то за період з січня по липень 2016 року порівняно з відповідним періодом 2015 року по окремих позиціях було зафіксовано зростання виробництва, а саме: у виробництві комп'ютерів, електронної та оптичної продукції зростання – 7,7 %, у виробництві інших машин і устаткування загального призначення – 15,9 %, у виробництві машин і устаткування для сільського та лісового господарства – 9,6 %, у виробництві інших машин і устаткування спеціального призначення – 2,6 %, у виробництві автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів – 4,7 %.

Динаміка індексів промислової продукції за видами діяльності за 2013–2015 рр., % до попереднього року [5]

Види діяльності	Код за КВЕД-2010	2013	2014	2015
Машинобудування, крім ремонту та монтажу машин і устаткування	26–30	86,4	79,4	85,9
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	26	86,0	77,9	71,3
Виробництво електричного устаткування	27	91,1	100,9	89,8
Виробництво електродвигунів, генераторів, трансформаторів, електророзподільчої та контрольної апаратури	27.1	98,9	116,5	91,0
Виробництво електродвигунів, генераторів і трансформаторів	27.11	107,6	114,2	85,0
Виробництво електророзподільчої та контрольної апаратури	27.12	85,8	120,9	101,6
Виробництво батарей і акумуляторів	27.2	93,0	55,8	72,6
Виробництво проводів, кабелів і електромонтажних пристроїв	27.3	74,1	86,5	92,2
Виробництво електричного освітлювального устаткування	27.4	97,4	87,8	83,3
Виробництво побутових приладів	27.5	91,0	84,4	77,5
Виробництво іншого електричного устаткування	27.9	69,4	101,0	110,3
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	28	93,5	88,7	87,5
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	29.30	79,8	64,3	85,0
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	29	89,3	90,3	118,6
Виробництво автотранспортних засобів	29.1	68,3	54,2	49,4
Виробництво вузлів, деталей і приладдя для автотранспортних засобів	29.3	93,3	96,5	125,2
Виробництво інших транспортних засобів	30	78,4	59,9	76,3
Виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу	30.2	65,5	37,3	41,4

На жаль, об'єм експорту з урахуванням показника інфляції та девальвації гривні не підвищується номінально, а в реальних показниках та в еквіваленті в доларах США знижується. Експорт машинобудівної продукції в 2014 році склав 50861,1 млн грн (еквівалент 3,9 млрд дол. США), у 2015 році – 57608,6 млн грн (еквівалент 2,21 млрд дол. США). За період з січня по липень 2016 року порівняно з відповідним періодом 2015 року експорт впав на 1,5 %.

Частка країн СНД у структурі експорту в поточному році продовжує зменшуватися з 55,6 % у 2014 році до 40 % у 2015, а частка ЄС збільшилась з 30,4 % до 43 % [4], у 2016 році ці тенденції дещо уповільнились. Втрата ринку Росії та країн СНД потребує пошуку нових великих ринків збуту в країнах ЄС, Азії, Африки та інших регіонах, які характеризуються високим рівнем конкурентної боротьби і вимагають високої якості продукції, яку на сьогодні в переважній кількості сегментів галузь забезпечити нездатна. Серед основних факторів, які спричинили сповільнення темпів зростання і зумовили відсталість галузі від іноземних конкурентів, можна виділити такі:

1. Загальноекономічні:
 - нестабільна політична ситуація та вплив конфлікту на Донбасі;
 - звуження внутрішнього ринку внаслідок зниження купівельної спроможності населення;
 - девальвація гривні та стрибок інфляції, який призвів до подорожчання імпорту та складності в технічній модернізації;
 - контрабанда аналогів продукції вітчизняних товаровиробників за заниженою митною вартістю.
2. Організаційно-структурні:
 - недосконала система управління галуззю;
 - відсутність системи стратегічного планування;
 - відсутність системної промислової політики держави;
 - відсутність належного контролю з боку держави за діяльністю монополістів і посередників.
3. Технологічні:
 - відтік кваліфікованих кадрів;
 - технологічні застарілість і низький технічний рівень основних фондів;
 - застаріле обладнання та технології;
 - висока ресурсо-, енерго- та матеріаломісткість продукції машинобудування;

- низький рівень інноваційної активності та маркетингової діяльності;
- висока собівартість виробництва внаслідок низької автоматизації виробництва;
- недостатній рівень післяпродажного сервісного обслуговування.

4. Фінансові:

- недостатній рівень платоспроможності товаровиробників;
- нестача власних фінансових коштів для розвитку виробництва;
- зменшення обсягів інвестицій у галузь машинобудування з боку вітчизняних та іноземних інвесторів;
- подорожчання кредитних ресурсів і жорсткість умов їх залучення;
- суттєва частка збиткових підприємств галузі (більше 30 %).

Нездатність вітчизняних підприємств машинобудівної галузі вести реальну конкурентну боротьбу із іноземними фірмами також обумовлена багаторічним досвідом західних підприємств досвідом, у сфері створення обладнання та інноваційної діяльності, більшими можливостями західних підприємств у сфері доступу до дешевого кредитування, а також їх можливостями з наданням продукції у кредит з помірними відсотковими ставками, усталеними промисловими зв'язками країн ЄС і США та іншими причинами.

Розвиток машинобудівної промисловості потребує ряду конкретних заходів із боку держави, а не лише написання, нічим фінансово не підкріплених довгострокових державних програм підтримки розвитку цієї галузі. За більш ніж 20 років в Україні було розроблено дев'ять державних програм розвитку вітчизняної машинобудівної промисловості, але жодна з вищезначених програм реально не змогла допомогти вітчизняному машинобудівному комплексу, оскільки не передбачала чітко означених джерел фінансування [9, с. 118].

У країнах Європейського Союзу сформувалось розуміння доцільності «м'якої» промислової політики щодо пріоритетних високотехнологічних галузей, яка базується на співпраці уряду з представниками промисловості з метою 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 [11, с. 13].

Набір інструментів «м'якої» промислової політики є широким та може включати заходи з полегшення доступу до фінансування, розвитку інфраструктури та інституцій, державні закупівлі, стимулювання експорту, залучення інвестицій, формування територіальних промислових кластерів та ін.

Але недоліком такої політики є довготривалий та помірний ефект, який в умовах необхідності швидкої модернізації машинобудівної галузі України є недостатнім.

Враховуючи кризовий стан галузі машинобудування, державна політика щодо неї потребує корінних змін. Державна промислова політика у сфері промислового розвитку повинна бути системно побудованою та науково-обґрунтованою. Зважаючи на деградацію промисловості та зменшення темпів виробництва високотехнологічних галузей впродовж 90-х років XX ст. та протягом 2008–2009, 2013–2015 років, для досягнення мети зростання об'ємів виробництва необхідний системний, всеохоплюючий підхід.

Одним із можливих підходів є складання індикативних планів розвитку, які б включали в себе, з однієї сторони, набір дії з боку власників бізнесу щодо нарощування виробництва та бажаних параметрів розвитку галузі, а з іншого – допомогу держави у вигляді полегшення ведення бізнесу, консультування, доступу до дешевого кредитування. Необхідною часткою цих планів є аналіз тенденцій розвитку кожної підгалузі (в першу чергу, для вже існуючих та недостатньо розвинутих), зроблений авторитетними вченими, та консультування промислових підприємств із приводу шляхів подальшого удосконалення продукції, зниження собівартості та досягнення вищої конкурентоспроможності.

Світова практика країн, які досягли модернізаційного успіху у промисловості, показує, що чим гіршою була ситуація на початок застосування системної промислової політики, тим сильнішим має бути на початкових етапах державне втручання та жорсткіша промислова політика, щоб системно організувати та допомогти бізнесу визначити пріоритетні напрями інвестування, розвинути нові інвестиційні проекти, щоб нова, більш високотехнологічна структура економіки «наростила м'язи» та спромоглася витримати міжнародну конкуренцію.

Особливо важливою промислова політика стає у всьому світі в період зміни технологічних укладів, коли бізнес та інвестори у всьому світі шукають нові напрями та технології для інвестування. Інноваційний розвиток, промислова модернізація та доступ до дешевого кредитування є пріоритетними напрямками політики більшості країн світу, в тому числі промислово розвинутих країн Європейського Союзу, Азіатсько-тихоокеанського регіону та США.

Метою промислової політики в галузі машинобудування повинно бути досягнення випереджаючого 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 і зростання добробуту населення [1].

Зазначеної мети можна досягти за умови запровадження нової концепції промислової політики, яка передбачає набуття державою не тільки ролі регулятора розвитку промислової політики, а й ролі держави як координатора промислового розвитку шляхом співробітництва з власниками підприємств за допомогою інди-

кативних планів розвитку та розмежування взаємної відповідальності: бізнесу за належно організовану виробничу, інноваційну, маркетингову та збутову діяльність, а держави за консультування бізнесу та створення належних інституційних і макроекономічних умов для ведення господарської діяльності, включно з забезпеченням механізмів кредитування за прийнятними відсотковими ставками.

Структурні зміни й перехід на траєкторію зростання українського машинобудування – проблеми надзвичайно складні. Складність проблем вимагає впровадження системно-побудованої та комплексної програми структурної перебудови галузі машинобудування з урахуванням усіх типів проблем галузі та запропонованої нової концепції промислової політики. Основні складові побудови цієї програми такі:

- здійснення глибокого наукового аналізу по кожній підгалузі машинобудування зі створенням у взаємодії з бізнесом плану дій з її розвитку з рекомендаціями набору дій для досягнення цільових показників;
- створення спеціальних програм кредитування машинобудівних підприємств через державні банки, використовуючи механізми рефінансування комерційних банків НБУ, за пільговими кредитними ставками, які не будуть перевищувати показники рентабельності галузі (до 10 %), що дозволить підприємствам модернізувати основні фонди та виплачувати тіло суми кредиту та відсотки за ним;
- враховуючи переважну кількість підприємств (90 %), які знаходяться у приватній власності, організаційною структурою гнучкого (здатного швидко адаптуватись до змін внутрішнього та зовнішнього середовища) координуючого органу розвитку галузі мають бути такі формати співпраці, які об'єднують підприємців, керівництво державних підприємств і державні органи влади (центральні та місцеві), які відповідальні за промислову політику та управління державними підприємствами;
- вдосконалення територіальної організації машинобудівного комплексу шляхом сприяння процесам створення технополісів, інтеграції та кооперації виробництв, промислових технопарків і кластерів, які дозволяють мати повний цикл виробництва продукції та здешевити її собівартість;
- переорієнтація на виробництво конкурентоспроможних інноваційних товарів для населення та господарського комплексу, освоєння сучасних нових прогресивних технологій;
- сприяння роботизації та автоматизації виробничих процесів, що зменшує собівартість продукції;
- налагодження наукового процесу інноваційного оновлення застарілих технологій через організацію науково-конструкторських організацій при підприємствах та наукових-установах, підтримка впровадження технологічних винаходів через первинну підтримку інновацій та мережу венчурних підприємств;
- підтримка підприємств у патентно-ліцензійній діяльності;
- поліпшення маркетингової стратегії підприємств;
- сприяння виробництву товарів, на які є стабільний попит із боку населення та суб'єктів господарювання, та товарів, які зараз імпортуються (в рамках процесу імпортозаміщення);
- поліпшення системи комунікації з клієнтом, гарантійного та післягарантійного обслуговування товарів;
- забезпечення дієвого захисту внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції, спрощення та автоматизація митних процедур, дотримання визначення митної вартості відповідно до стандартів СОТ та Митного кодексу;
- підписання Угод про оцінку відповідності та прийнятності промислової продукції (Agreement on Conformity Assessment and Acceptance of industrial products – АСАА) за кожним технічним регламентом ЄС, що дозволить торгувати товарами між ЄС та Україною на тих самих умовах, які застосовуються в торгівлі між країнами-членами ЄС;
- активізація участі у міжнародних виставках, тендерах, спеціалізованих форумах з метою популяризації іміджу підприємств і налагодження відносин з регіональними, національними та міжнародними контрагентами, активна співпраця з торговельними представництвами України за кордоном;
- здійснення заходів із захисту приватних інвестицій, супроводження інвестиційного процесу та консультування інвесторів із приводу найбільш перспективних напрямів інвестицій.

Окрім втрати ринків країн СНД та негативної ринкової кон'юнктури в середині країни, істотним ризиком для розвитку машинобудівної галузі є імплементація угоди про Асоціацію Україну та Європейським Союзом у частині прийняття технічних регламентів ЄС.

Згідно з додатком III Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом Україна повинна запровадити горизонтальне (рамкове, загальногалузеве) законодавство щодо впровадження технічних регламентів протягом одного року (враховуючи наявність нульового року, який починається з 01.01.2016), а вертикальне (галузеве) законодавство – протягом 2–6 років залежно від сфери. Розподіл по роках кількості нормативних актів, які необхідно прийняти у сфері технічних регламентів у зв'язку з імплементацією Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, вказано на рис. 1.

Міністерство економічного розвитку 13.01.2016 повідомляло, що було прийнято 24 постанови і видано 7 наказів Міністерства економічного розвитку в рамках зміни системи технічних регламентів. Із 27 актів європейського секторального законодавства, визначених Угодою про асоціацію, в Україні прийнято 24 технічних регламенти, з яких 21 вже є обов'язковим до застосування. Загалом в Україні прийнято 47 технічних ре-

гламентів, 45 з яких розроблено на основі актів законодавства ЄС, 41 технічний регламент вже є обов'язковим до застосування. Ухвалення всіх цих документів було необхідною умовою для реалізації ключових законів реформи системи технічного регулювання. Йдеться про закони: «Про метрологію та метрологічну діяльність», «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», «Про стандартизацію», які були ухвалені протягом 2014–2015 років. Головне завдання нового етапу – підписання Угод про оцінку відповідності та прийнятність промислових товарів (Agreements on Conformity Assessment and Acceptance of Industrial Goods, ACAA) [12]. Але процес впровадження нових технічних регламентів є довготривалим і потребує додаткових витрат із боку виробників.

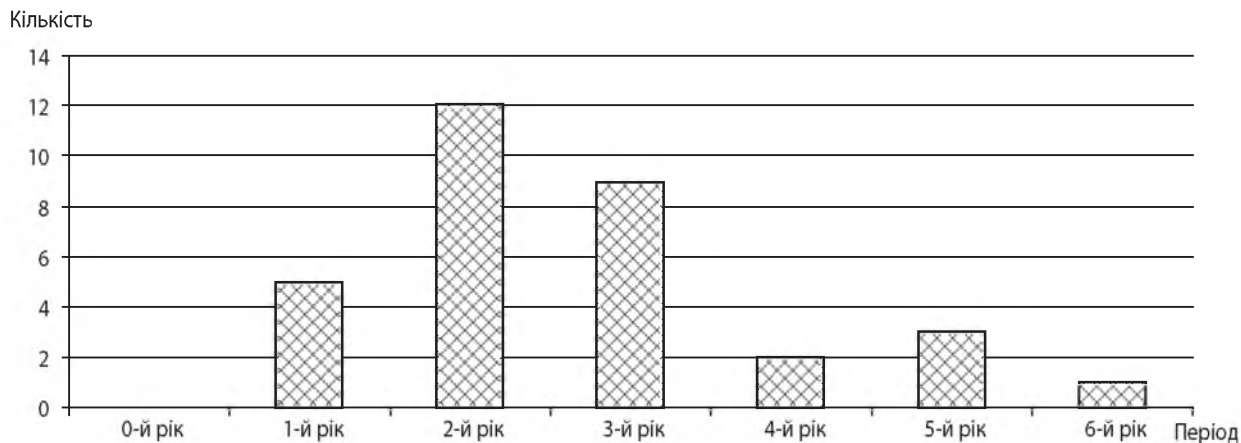


Рис. 1. Розподіл по роках кількості нормативних актів, які необхідно прийняти у сфері технічних регламентів у зв'язку з імплементацією Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [3, с. 131]

Перевагами для машинобудування від імплементації Угоди про асоціацію України та Європейського Союзу є:

- впровадження правил внутрішнього ринку ЄС (технічних стандартів, електронної системи державних закупівель, конкуренції);
- впровадження ресурсозберігаючих технологій для підвищення конкурентоспроможності продукції;
- прискорення імплементації процедур з дерегуляції бізнесу;
- встановлення нульових ставок ввізного мита на інвестиційні види машинобудівної продукції ЄС (позиції товарів № 84, 85, 86 по кодам згідно з УКТЗЕД) сприятиме прискоренню технологічної модернізації промисловості;

- зростання конкурентоспроможності української експортної продукції через девальвацію гривні.

Відповідно, недоліками є:

- залучення додаткових фінансових коштів на сертифікацію продукції для виходу на європейський ринок та впровадження ресурсозберігаючих технологій;
- недостатня поінформованість керівників підприємств щодо умов виходу на ринок ЄС;
- відсутність комплексного підходу з боку держави щодо просування вітчизняної продукції на міжнародних ринках;
- проблеми захисту прав інтелектуальної власності, що гальмує патентування та впровадження винаходів;
- експорт переважно низько- та середньотехнологічної продукції машинобудування;
- відсутність у значної кількості українських товаровиробників сертифікату відповідності і маркування CE (Conformite Europeene). Відставання у впровадженні екологічних стандартів. Обов'язкове CE- маркування повинні мати машини та механізми (Директива 2006/42/ЄС), ліфти (Директива 95/16/ЄС) тощо;
- погіршення цінової кон'юнктури на імпортовані комплектуючі та обладнання внаслідок девальвації гривні;
- скорочення інвестицій у галузь машинобудування з боку вітчизняних та іноземних інвесторів;
- відсутність у вітчизняних виробників можливості залучення довгострокових «дешевих» фінансових ресурсів для належної конкуренції з підприємствами ЄС [4].

Враховуючи наявність негативних впливів від імплементації Угоди про Асоціацію України та Європейського Союзу, державна промислова політика повинна включати в себе ґрунтовний аналіз цих факторів і постійний моніторинг ситуації за всіма підгалузями машинобудування. Врахування попереджень щодо наявних та імовірних негативних наслідків для машинобудування, пов'язаних з імплементацією Угоди, дозволить зни-

зити інтенсивність їх дії. Від реалізації переваг імплементації Угоди може з'явитися можливість для прискорення модернізації вітчизняного машинобудування завдяки використанню науково-технічних досягнень європейських країн та розширення кооперації з виробництва високотехнологічної продукції машинобудування в Україні.

Інший можливий шлях розвитку – це залучення іноземних підприємств високотехнологічного машинобудування до виробництва в Україні та локалізація їх виробництва, що може забезпечити додатковою роботою підприємства-суміжники, призведе до зменшення імпорту високотехнологічного обладнання та збільшення експорту машинобудівної продукції.

Висновки. Таким чином, проблеми машинобудівної галузі носять комплексний і хронічний характер та, на нашу думку, потребують нової концепції державної промислової політики, де держава, крім ролі регулятора, набуває й ролі координатора промислової політики шляхом співпраці органів влади, які відповідальні за промислову політику, з власниками підприємств за допомогою спільного індикативного планування розвитку всіх підгалузей машинобудування та розуміння спільної відповідальності за досягнення цільових показників. Така державна промислова політика, окрім цього, має бути системно побудованою і науково обґрунтованою, а також включати в себе: аналіз стану кожної підгалузі машинобудування; забезпечення доступу до кредитування за прийнятними відсотковими ставками для оновлення основних фондів; поліпшення інноваційної діяльності підприємств шляхом створення дослідно-конструкторських установ; підтримку інновацій через мережу венчурних підприємств; підтримку поліпшення маркетингової та рекламної діяльності підприємств; допомогу при виході на нові ринки збуту з боку торговельних представництв України за кордоном та ін. Тільки за умов виваженої та системної промислової політики та реалізації вищезазначених дій стане можливим підвищення конкурентоспроможності продукції машинобудування на світових ринках, підвищення якості та зменшення її собівартості, залучення іноземних інвестицій, вихід виробників продукції машинобудування на нові зовнішні ринки, створення нових робочих місць і, як наслідок, підвищення рівня життя населення.

Подальшим напрямом досліджень, на думку автора, є розробка прикладів індикативних планів розвитку підгалузей машинобудування, які мають включати аналіз стану підгалузі, шляхи поліпшення продуктивності праці, перспективні напрямки інноваційної діяльності, способи здешевлення продукції, методи удосконалення організації виробництва та збуту.

Література: 1. Великий Ю. В. Сучасне машинобудування: криза і її причини. *Вісник Донецького національного університету імені М. Т. Барановського*. 2010. № 4 (48). С. 6–11. 2. Рипик Т. С. Контрабанда машинобудівної продукції як чинник падіння конкурентоспроможності галузі. URL: http://mev.khnu.km.ua/load/studentska_naukovo_praktichna_konferencija/5_mekhanizmi_upravlinnja_ta_rozvitku_ekonomichnogo_potencialu_vitchiznjanih_pidpriemstv_u_zabezpechenni_p/kontrabanda_mashinobudivnoji_produkciji_jak_chinnik_padinnja_konkurentospromozhnosti_galuzi/67-1-0-389. 3. Економічна складова угоди про Асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління. Звіт Інституту економічних досліджень і політичних консультацій. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/files/a/2/a2732e1-economic-ied.pdf>. 4. Гахович Н., Завгородня М. Напрями зниження ризиків ЗБТ з ЄС для машинобудування. *Економіст*. URL: <http://ua-ekonomist.com/10766-napryami-znizhennja-rizikiv-zvt-z-yes-dlyamashinobuduvannya.html>. 5. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 6. Захарова Д. С. Конкурентоспроможність вітчизняних підприємств галузі машинобудування на світовому ринку. URL: <http://www.confcontact.com/2016-ekonomika-imenedzhment/zaharova.htm>. 7. Нечепуренко Д. С. Концептуальні підходи до оптимізації систем управління підприємствами машинобудування в умовах зміни векторів розвитку економіки України. *Економічний форум*. 2016. № 1. С. 185–189. 8. Чупир О. М. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України: сучасний стан і перспективи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 43. С. 99–103. 9. Короткий Ю. В. Машинобудівна промисловість України: здобутки та перспективи. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: «Економіка і менеджмент». 2015. № 11. С. 117–120. 10. Супрун В. О. Економічний стан і проблеми розвитку підприємств галузі машинобудування в Україні. *Вісник університету банківської справи*. 2015. № 1 (22). С. 49–53. 11. Чи потрібна Україні промислова політика? Аналітична записка Центру економічної стратегії URL: http://ces.org.ua/wp-content/uploads/2015/07/ces_industrial_policy_20150810_ukr.pdf. 12. Айварас Абромавичус. Ми переходимо від старої системи з обов'язковими ГОСТами до європейської моделі технічного регулювання // Міністерство економічного розвитку і торгівлі України: офіц. веб-сайт URL: <http://me.gov.ua/News/Print?lang=uk-UA&id=5529963b-8b75-43c5-8117-7b6a0bed3722>. 13. Кухарская Н. А. Зона свободной торговли Украина – ЕС: перспективы и риски имплементации. *Актуальные проблемы экономики*. 2016. № 3 (177). С. 39–47.

References: 1. Velykyj Yu. V. *Suchasne mashynobuduvannya: kryza i yii prychny* [Modern Engineering: the Crisis and Its Causes]. *Visnyk Donetskoho natsionalnoho universytetu imeni M. T. Baranovskoho*. 2010. No. 4 (48). P. 6–11. 2. Rypik T. S. Kontrabanda mashynobudivnoi produktsii yak chynnyk padinnia konkurentospromozhnosti haluzi. URL: http://mev.khnu.km.ua/load/studentska_naukovo_praktichna_konferencija/5_mekhanizmi_upravlinnja_ta_rozvitku_ekonomichnogo_potencialu_vitchiznjanih_pidpriemstv_u_zabezpechenni_p/kontrabanda_mashinobudivnoji_produkciji_jak_chinnik_padinnja_konkurentospromozhnosti_galuzi/67-1-0-389. 3. Ekonomichna skladova uhody pro Asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta YeS: naslidky dla biznesu, naselennia



ta derzhavnogo upravlinnia. Zvit Instytutu ekonomichnykh doslidzhen i politychnykh konsultatsiy. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/files/a/2/a2732e1-economic-ied.pdf>. **4.** Hakhovych N., Zavhorodnia M. Napriamy znyzhennia ryzykiv ZVT z YeS dlia mashynobuduvannia. *Ekonomist*. URL: <http://ua-ekonomist.com/10766-napryami-znizhennya-rizikv-zvt-z-yes-dlyamashinobuduvannya.html>. **5.** Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. **6.** Zakharova D. S. Konkurentospro-mozhnist vitchyzniannykh pidpriemstv haluzi mashynobuduvannia na svitovomu rynku. URL: <http://www.confcontact.com/2016-ekonomika-imenedzhment/zaharova.htm>. **7.** Nechepurenko D. S. *Kontseptualni pidkhody do optymizatsii system upravlinnia pidpriemstvamy mashynobuduvannia v umovakh zminy vektoriv rozvytku ekonomiky Ukrainy* [Conceptual Approaches to the Optimization of Enterprise Management Systems Engineering in a Changing Vectors of Development of Ukrainian Economy]. *Ekonomichniy forum*. 2016. No. 1. P. 185–189. **8.** Chupyr O. M. *Tendentsii rozvytku mashynobudivnoho kompleksu Ukrainy: suchasnyy stan i perspektyvy* [Tendencies of Development of Machine-Building Complex of Ukraine: Present State and Prospects]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. 2013. No. 43. P. 99–103. **9.** Korotkyj Yu. V. *Mashynobudivna promyslovist Ukrainy: zdobutky ta perspektyvy* [Machine-Building Industry of Ukraine: Achievements and Prospects]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Seriya: «Ekonomika i menedzhment»*. 2015. No. 11. P. 117–120. **10.** Suprun V. O. *Ekonomichniy stan i problemy rozvytku pidpriemstv haluzi mashynobuduvannia v Ukraini* [Economic Condition and Problems of Development of the Enterprises of Machinery Industry in Ukraine]. *Visnyk universytetu bankivskoi spravy*. 2015. No. 1 (22). P. 49–53. **11.** Chy potrebna Ukraini promyslova polityka? Analitichna zapyska Tsentru ekonomichnoi stratehii URL: http://ces.org.ua/wp-content/uploads/2015/07/ces_industrial_policy_20150810_ukr.pdf. **12.** Aivaras Abromavychus. My perekhodymo vid staroi systemy z oboviazkovyvy HOS-Tamy do yevropeiskoi modeli tekhnichnoho rehuliuвання // Ministerstvo ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy: ofits. veb-sayt URL: <http://me.gov.ua/News/Print?lang=uk-UA&id=5529963b-8b75-43c5-8117-7b6a0bed3722>. **13.** Kukharskaya N. A. *Zona svobodnoy torgovli Ukraina – YeS: perspektyvy i riski implementatsii* [Free Trade Area EU – Ukraine: Prospects and Risks of Implementation]. *Aktualnyye problemy ekonomiki*. 2016. No. 3 (177). P. 39–47.

Інформація про автора

Свеженцев Александр Александрович – здобувач кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності та фінансів факультету бізнесу та фінансів Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем протидії злочинності Харківського національного університету внутрішніх справ (пр. Льва Ландау, 27, м. Харків, 61080, Україна; e-mail: alexandrsv@ukr.net).

Информация об авторе

Свеженцев Александр Александрович – соискатель кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности и финансов факультета бизнеса и финансов Национального технического университета «Харьковский политехнический институт», научный сотрудник научно-исследовательской лаборатории по проблемам противодействия преступности Харьковского национального университета внутренних дел (пр. Льва Ландау, 27, г. Харьков, Украина, 61080; e-mail: alexandrsv@ukr.net).

Information about the author

O. Sviezhentsev – Ph.D. Applicant of Department of Management of Foreign Economic Activity and Finance of Faculty of Business and Finance of National Technical University «Kharkiv Polytechnic Institute», Researcher of Scientific Research Laboratory on Problems of Counteraction to Criminality of Kharkiv National University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine (27 Lva Landau Ave., Kharkiv, 61080, Ukraine, e-mail: alexandrsv@ukr.net).

Стаття надійшла до ред.
10.08.2016 р.