

**Т. В. Гончар**  
м. Одеса

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО РИНКУ МЕТАЛОПРОДУКЦІЇ

Починаючи з 2008 року, світова економіка вступила у фазу найсерйознішої фінансово-економічної кризи за останні кілька десятиліть. На зміну активному глобальному зростанню прийшов швидкий спад у розвитку світової економіки. Глобальна економічна криза носить системний характер, торкає більшість галузей економіки і соціальної сфери в кожній країні, впливає на структуру світової економіки і принципи міжнародних економічних відносин. Однак, саме металургійні підприємства першими відчули на собі вплив економічної кризи і зниження попиту з боку інших галузей реального сектора. Отже, проблеми з експортними продажами української металопродукції знову актуалізували тезу про необхідність інтенсивного розвитку металоспоживання усередині України. Теоретично це завдання можливо розв'язати за рахунок масштабного відновлення вітчизняного металофонду, більше половини якого перебуває зараз у зношеному стані. Особливо це стосується об'єктів інфраструктури, як економічної (виробничої), так і соціальної, а також машинобудування, як основи інноваційного розвитку країни. Розвиток внутрішнього ринку металопродукції визначають наступні основні фактори: необхідність технічного переозброєння основних фондів галузей економіки; реалізація нових проектів у промисловості, енергетиці, а

також реалізація національних проектів; необхідність імпортозаміщення окремих видів машин і устаткування. Однак, активізація розвитку галузей, які споживають металургійну продукцію, потребує, у першу чергу, забезпечення сприятливого інвестиційного клімату в промисловості, особливо машинобудуванні, транспорті і будівництві, прийняття прямих державних рішень щодо розвитку найважливіших з них.

Тим не менш, незважаючи на наявність великої кількості наукових досліджень державного регулювання економіки взагалі та розвитку окремих галузей, результати яких відображені, зокрема, в публікаціях таких іноземних і вітчизняних вчених, як В. Белкін, В. Геєць, Х. Гизатулін, С. Глазачов, В. Голубев, К. Даніелян, Б. Маклярський, Н. Потрубач, Т. Петрова, В. Писарев, І. Потравний, А. Урсул, Б. Буркинський, А. Бутенко, С. Герасимова, Л. Круглякова, В. Кухар, О. Майданник, О. Осауленко, В. Ляшенко, В. Осипов та ін., проблеми державного регулювання розвитку внутрішнього ринку металургійної продукції потребують додаткових досліджень. Таким чином, зростає актуальність подальшого поглиблення теоретичних досліджень і практичних розробок щодо вдосконалення організаційно-економічного механізму державного регулювання розвитку внутрішнього ринку металопродукції.

Зростання внутрішнього ринку металопродукції визначають наступні основні фактори [1]: необхідність технічного переозброєння основних фондів галузей економіки; реалізація нових проектів у промисловості, енергетиці, а також реалізація національних проектів; необхідність імпортозаміщення окремих видів машин і устаткування. Активізація розвитку галузей, які споживають металургійну продукцію, потребує, у першу чергу, забезпечення сприятливого інвестиційного клімату в промисловості, особливо машинобудуванні, транспорті і будівництві, прийняття прямих державних рішень щодо розвитку найважливіших з них. Вітчизняна металургія функціонує в загальній системі світових господарських зв'язків, тому її стан у значній мірі залежить від тенденцій розвитку світової металургії.

Основним напрямком розвитку міжнародних економічних відносин на рубежі ХХ і ХХІ століть стала глобалізація економіки, що повною мірою проявилася в металургійній промисловості [2, С. 25]. Міжнародні господарські зв'язки перетворилися на інструмент перерозподілу ресурсів і підвищення ефективності виробництва в глобальному масштабі. Це призвело до розвитку наступних тенденцій у світовій металургії: посилення ролі великих інтегрованих компаній на світових ринках; загострення конкуренції на ринках продукції з високою доданою вартістю і поширення застосування національних захисних мід у зовнішній торгівлі; активізація робіт зі зниження витрат виробництва металопродукції, причому найбільш витратні види виробництв переносяться в країни, що володіють найбільш дешевими природними й енергетичними ресурсами, робочою силою, що забезпечують мінімальні податкові і транспортні витрати.

Тому найважливішим напрямком державної промислової політики у відношенні металургії на сучасному етапі є здійснення спеціальних заходів, спрямованих на стимулювання прогресивних структурних змін у металургійній промисловості. У цих цілях доцільно реалізувати заходи для розширення внутрішнього попиту на металопродукцію, щодо активізації інноваційної діяльності в металургії, реструктуризації підприємств і вирішення соціальних проблем.

Потенційні сектори масового споживання металу (його нагромадження) в Україні (сільське господарство, деревообробна промисловість, будівництво доріг і дешевого житла, мала механізація побуту, послуг та ін.) доки не привабливі для металургії як джерела попиту на металопродукцію. Але якщо забезпечити процес інвестиційного розвитку української економіки, то попит на метал на внутрішньому ринку значно зросте.

Однак, необхідно реалізувати заходи організаційно-економічної підтримки, зокрема, створити економічні інвестиційні передумови збільшення споживання металопродукції в країні, включаючи: відносне зниження цін на метал як мінімум до рівня цін експортних поставань (це важлива частина ресурсної підтримки машинобудування і будівництва і необхідна умова підвищення ефективності обробної промисловості в цілому); розвиток економічного середовища, що забезпечує доступ до ресурсів, і максимальне число споживачів, що дозволить знизити інвестиційні витрати машинобудування на залучення металу в обертання. Важливим завданням держави для вирішення цих задач має бути

сприяння інвестиційним процесам, що відбуваються в галузі, створення додаткових можливостей для її учасників, а також вирішення задач, які бізнес не може вирішити самостійно (наприклад, інфраструктурних) у межах державно-приватного партнерства.

Все викладене свідчить про необхідність удосконалення організаційно-економічного механізму державного регулювання розвитку внутрішнього ринку металопродукції. Проведені дослідження дозволили запропонувати схему такого вдосконалення, зображену на рис. 1.

Заходи щодо регулювання запропоновано угрупувати за чотирма напрямками: економічне, організаційне, технічне та інституційне регулювання. Головними економічними завданнями є оптимізація підприємницького середовища, формування механізму економічної взаємодії держави, приватного сектора і суспільства та вдосконалення системи ціноутворення на металургійну продукцію. Оптимізацію підприємницького середовища доцільно проводити в таких напрямках:

*у сфері податкової політики:* надання у законодавчому порядку податкових пільг та інших преференцій на період впровадження інвестиційно-інноваційних проектів, спрямованих на забезпечення пріоритетного розвитку внутрішнього виробництва;

*у сфері кредитно-фінансової політики:* затвердження переліку пріоритетних для розвитку машинобудівної галузі інвестиційних проектів, термін реалізації яких більше одного року, для фінансування на паритетних підставах у рамках державно-приватного партнерства; субсидування процентних ставок по кредитах, отриманих на цілі технічного переозброєння (легка промисловість, автомобілебудування і транспортне машинобудування, сільськогосподарське і тракторне машинобудування, верстатостроительна, авіаційна промисловість); стимулювання інвестиційної діяльності банків, інших фінансових установ, спрямованої на технічне переоснащення вітчизняного машинобудування.

Вдосконалення системи взаємодії держави, приватного сектора і суспільства вимагає створення повноцінної законодавчо-нормативної бази ДПП, а також створення методичної бази його впровадження в металургії. Головним завданням організаційного регулювання є класифікація та ранжування галузей — внутрішніх споживачів металургійної продукції з метою виявлення необхідних для впровадження державних регулюючих заходів щодо підтримки їх розвитку. Наприклад, зростання внутрішнього споживання чорних металів може бути пов'язане, в основному, з розвитком підприємств машинобудування і ростом обсягів попиту в будівництві, створенням нових, сучасних, прогресивних видів машинобудівної продукції, розширенням шляхового, виробничого і житлово-комунального будівництва. Таким чином, проведене дослідження дозволило ранжувати галузі, що потенційно спроможні стати споживачами металургійної продукції, за ступенем обсягів їх попиту на неї (табл. 1).

Проведене дослідження показало, що для розвитку внутрішнього ринку металопродукції та модернізації власне металургійної галузі доцільно:

створення економічних умов для прискореного оновлення та модернізації основних виробничих фондів з метою підвищення енергоефективності галузі, конкурентоспроможності її продукції;

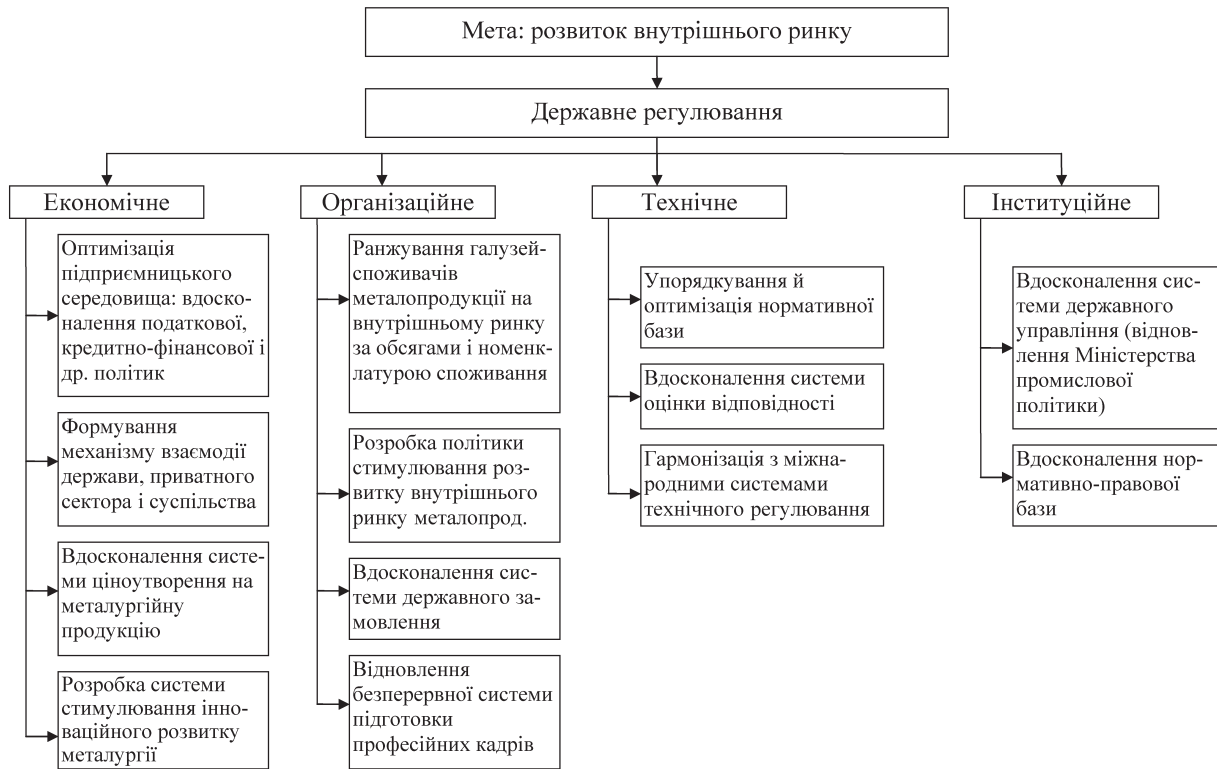


Рис. 1. Напрямки вдосконалення організаційно-економічного механізму державного регулювання розвитку внутрішнього ринку металопродукції

Таблиця 1

Ранжування галузей - потенційних споживачів металургійної продукції

Галузь	Можливості для створення попиту	Загрози для розвитку	Ранг
Інфраструктура (залізниця, розвиток швидкісного сполучення)	Попит з боку залізничної галузі здатний виступати як каталізатор зростання для цілого комплексу високотехнологічних виробництв у металургії, електротехнічній промисловості, паливно-енергетичному комплексі, інформаційному і телекомунікаційному секторах тощо	Нестача бюджетних коштів	1
Машинобудування	1. Забезпечує комплексну механізацію, автоматизацію та роботизацію будь-яких галузей виробництва. Рівень розвитку машинобудування є одним з показників економічного і промислового розвитку країни. 2. Знос обладнання — 70 %	1. Зниження науково-технічного і технологічного потенціалу 2. Втрата висококваліфікованих робітничих кадрів	2
ЖКГ	1. Забезпечує споживачів необхідними житлово-комунальними послугами та суттєво впливає на соціально-економічний розвиток держави 2. Знос обладнання — 25–90 %	1. Низькі доходи населення 2. Непропрацьованість механізмів залучення інвестиційних ресурсів у галузь (у т. ч. механізмів державно-приватного партнерства) 3. Втрата висококваліфікованих робітничих кадрів	3
Будівництво	1. Постаріння наявного житлового фонду 2. Наявність великої кількості населення, не забезпеченого житлом	1. Погіршення фінансового стану будівельних підприємств та значне скорочення їх кількості 2. Низькі доходи населення, що призводить до неможливості будівництва житла в кредит	4

максимальне використання наявних конкурентних переваг України в галузі виробництва металопродукції; використання можливостей державного впливу шляхом розробки та введення в дію законодавчої бази, спрямованої на: створення умов для розвитку внутрішнього ринку металопродукції та забезпечення потреб України власною металопродукцією; розвиток технічного та технологічного рівнів металургійного виробни-

цтва відповідно до світового рівня; зменшення енергетичних і матеріальних витрат на виробництво продукції та поліпшення екологічного стану довкілля; координація планів розвитку підприємств галузі з стратегіями розвитку інших галузей промисловості України; концентрація ресурсів на вирішенні пріоритетних задач;

диверсифікація виробництва та оптимізація його структури в результаті збільшення номенклатури нових сортментів, зокрема електроплавильного виробництва сталі, виробництва спеціальних сталей і сплавів, титанових сплавів та прокату, алюмінієвої фольги, створення нових видів цирконієвої продукції, збільшення обсягів випуску прокату і труб з антикорозійним покриттям, каліброваного прокату, гнутих профілів;

забезпечення балансу інтересів держави, підприємницького сектору і суспільних інститутів, зацікавлених у стійкому економічному зростанні;

державна підтримка науково-технічного потенціалу країни, фундаментальних та прикладних досліджень, спрямованих на забезпечення інноваційного розвитку.

При цьому основними завданнями розвитку внутрішнього ринку металопродукції мають бути:

визначення потенціалу та місткості внутрішнього ринку металопродукції, яка може досягти 25 млн. т на рік, і залежить від умов розвитку економіки країни;

законодавче стимулювання споживання на внутрішньому ринку продукції українських виробників, що сприятиме забезпеченню українських споживачів високоякісними товарами, зростанню промислово-економічного потенціалу та оптимізації структури промислового виробництва України;

надання державних гарантій по інвестиційним кредитам, що передбачають збільшення використання металопродукції українського походження та виробів з неї;

удосконалення законодавчо-нормативної бази в частині розробки економічних важелів стимулювання та підтримки українських виробників, збільшення реалізації їх продукції на внутрішньому ринку, а також обмеження імпорту товарів, що можуть вироблятися в Україні.

Реалізація такого вдосконаленого механізму розвитку внутрішнього ринку металопродукції забезпечить:

збалансований високоефективний розвиток металургійного комплексу, оптимізацію обсягів виробництва і споживання основних видів продукції, збільшення внеску комплексу до вирішення загальнонаціональної задачі економічного розвитку країни — підвищення ВВП і якості життя населення;

задоволення попиту на внутрішньому ринку та скорочення обсягів імпорту металопродукції за рахунок розвитку власного конкурентоспроможного виробництва;

збільшення обсягів виробництва продукції глибокої переробки, створення нових її видів:

підвищення якості і конкурентоспроможності металопродукції, зниження її ресурсоемності: скорочення витрат сталі на тону прокату, а також зниження енергоемності, а також інноваційне вдосконалення техніки і технології виробництва металопродукції;

зниження шкідливої дії підприємств галузі на навколишнє середовище.

Внаслідок цього зросте ефективність виробництва та конкурентоспроможність продукції, що позитивно позначиться на розвитку галузей-споживачів металопродукції, сприятиме розв'язанню енергетичних та екологічних проблем, збалансованому розвитку та соціальній стабільності в країні.

Одним з ефективних механізмів розвитку галузей — споживачів металургійної продукції є контракти життєвого циклу (КЖЦ), які характеризуються як новий, що

раніше не використовувався на пострадянському просторі, але вдало протестований за кордоном і найефективніший у порівнянні з іншими механізмами інструментарії для реалізації складних інфраструктурних проектів за моделлю ДПП, у першу чергу в автомобільному і залізничному секторах. Тобто КЖЦ може визначатися як контрактна форма ДПП, згідно якої державний партнер на конкурсній основі укладає з приватним партнером угоду на проектування, будівництво й експлуатацію об'єкта на термін його життєвого циклу та здійснює оплату по проекту рівними частками після введення об'єкта в експлуатацію за умови підтримки приватним партнером об'єкта відповідно до заданих функціональних вимог. Для держави вигода від КЖЦ очевидна: інфраструктура будується в більш стиснуті терміни, а бюджетні кошти виплачуються частинами. Для приватного інвестора мотивація полягає в тому, що всі зекономлені на різних етапах реалізації проекту кошти і всі новітні технології, що застосовувались в будівництві, належать йому. Механізм КЖЦ можна розглядати як один з варіантів реалізації концесійних проектів, який вільний від недоліків, притаманних цьому виду ДПП. З вищевказаного визначення випливають ключові характеристики КЖЦ, які відрізняють його від інших контрактних механізмів ДПП: охоплює всі три етапи життєвого циклу об'єкта - проектування, будівництво, експлуатацію; приватний партнер по КЖЦ самостійно приймає всі проектні і технічні рішення, необхідні для виконання проекту, і несе всі технічні ризики і ризики проектних рішень; залучення фінансування до проекту здійснюється приватним партнером; державний партнер здійснює платежі по проекту тільки з моменту початку експлуатації об'єкта; оплата по проекту являє собою щорічну (або щоквартальну) «плату за сервіс» і залежить тільки від виконання функціональних вимог за контрактом. У випадку невиконання цих умов приватний партнер піддається штрафним санкціям, обговореним у контракті; КЖЦ не містить у собі збору плати за користування інфраструктурним об'єктом, тому що платежі за сервіс, що здійснює держава, прив'язані тільки до якості об'єкта; права власності на об'єкт інфраструктури можуть виникати як у публічної, так і в приватній стороні - залежно від специфіки конкретного проекту; платежі за сервіс від державного партнера мають бути гарантовані на весь період контракту. Таким чином, можливо запропонувати наступну організаційну схему здійснення контракту життєвого циклу (рис. 2).

У зв'язку з тим, що модель ДПП на основі КЖЦ на даний момент не реалізована в рамках діючого законодавства, необхідно відповідним чином вдосконалити нормативно-правову базу:

для укладення КЖЦ у межах правовідносин ДПП (де однією зі сторін виступає держава і право власності на об'єкт виникає у публічної сторони) необхідна наявність установленної процедури укладання контрактів;

необхідно передбачити можливість укладення концесійних угод у відношенні об'єктів, за користування якими не стягується плата з кінцевого споживача;

необхідно передбачити можливість концедента приймати на себе цілком або частково витрати на створення та (або) реконструкцію об'єкта концесійної угоди;

необхідно в законі передбачити дозвільний характер встановлення плати за концесійною угодою, що до-



Рис. 2. Організаційна схема здійснення контракту життєвого циклу

зволить зробити механізм фінансових взаємин між сторонами більш гнучким;

в інтересах реалізації таких проектів, необхідно передбачити можливість укладання концесійних угод понад термін дії затверджених лімітів бюджетних зобов'язань і асигнувань.

Як показує міжнародний досвід, модель КЖЦ ефективно застосовується в сфері транспортної інфраструктури. Така практика пов'язана з тим, що життєвий цикл об'єктів транспортної інфраструктури гармонійним чином відповідає інтересам сторін КЖЦ у частині термінів їх фінансування, окупності, створення й експлуатації. Таким чином, модель КЖЦ доцільно застосовувати для розвитку першої за рангом (див. табл. 1) галузі — споживача металопродукції на внутрішньому ринку — інфраструктури, а також для реформування та розвитку житлово-комунального господарства.

Проведені дослідження показали, що для розвитку машинобудування доцільно використовувати модель ДПП промислово-виробничої зони або індустріального парку. Промислово-виробничі зони створюються на території зі спеціальним митним режимом, де виробляється експортна або імпортозаміщуюча продукція. Для стимулювання розвитку виробництва можуть використовуватися такі групи пільг: *зовнішньоторговельні пільги* - передбачають введення особливого митно-тарифного режиму; *податкові пільги* містять норми, пов'язані з податковим стимулюванням конкретних видів діяльності або поведіння підприємств; *фінансові пільги* включають різні форми субсидій, наприклад, у вигляді більш низьких цін на комунальні послуги, зниження орендної плати за користування земельними ділянками і приміщеннями, пільгових кредитів тощо; *інфраструктурні пільги* - інфраструктура: інженерна, транспортна, соціальна, митна та ін. створюється за рахунок бюджетних коштів. Інвесторам надається земельна ділянка необхідної площі, до якої підводяться всі інженерні мережі. Тобто, надана державою готова інфраструктура дозволяє істотно знижувати витрати на створення нових підприємств, а також заощаджувати час; *адміністративні пільги* надаються з метою спрощення процедур реєстрації підприємств і режиму в'їзду-виїзду іноземних громадян, а також надання різних послуг.

#### Література

- Буданов І. А. Устранение противоречий отечественного рынка металла в условиях кризиса [Електронний ресурс] / І. А. Буданов. — Режим доступу : <http://institutiones.com/general/1723-otechestvennyj-gynok-metalla-v-usloviyah-krizisa.html>
- Бляхман Л. С. Глобальный кризис и переход к новой социально-экономической модели развития / Бляхман Л. С. // Проблемы современной экономики. — 2009. — № 1 (29). — С. 22–31.