

## МАШИНОБУДУВАННЯ ЯК МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНА ОСНОВА НЕОІНДУСТРІАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

В умовах глобалізації промисловість є однією з найважливіших галузей економіки, яка забезпечує економічне зростання, соціальний розвиток, формування неоіндустріальної економіки країни.

Неоіндустріалізацію треба розглядати як створення індустріального базису для інновацій, який у своєму розвитку пройшов дві фази. Перша фаза індустріалізації була зв'язана з електрифікацією продуктивних сил, яка завершилася у 70-х роках. Потім здійснився перехід до автоматизації – другої фази індустріалізації, коли продуктивні сили, устаткування, робочі місця почали стрімко автоматизуватися. З появою комп'ютеризованих технологій почався процес комп'ютеризації продуктивних сил, або їх "оцифрування", формування цифрової економіки, або інформаційної економіки. Виходячи з того, що простий технічний закон свідчить, що автоматизувати і комп'ютеризувати можна те, і тільки те, що попередньо електрифіковано, процес індустріалізації можна вважати двоєдиним, двофазним.

Неоіндустріалізація – це насамперед економіка трудозбереження, економія праці, робочої сили, мінімізація монотонних режимів робочого часу, розширення сфери використання творчої праці, відповідно збільшення кількості людей з вищою освітою, підвищення ролі науки й освіти.

Неоіндустріальна економіка – це дійсно наукомістка економіка, безвідхідне, націлене на трудозбереження, на рециркуляцію ресурсів господарство, коли відходи перетворюються в ресурси повторного промислового використання.

Тому головний напрям сучасної промислової політики спрямовано на формування неоіндустріальної економіки, і полягає він у формуванні умов поліпшення ділового й інвестиційного клімату, у всебічному заохо-

ченні розвитку високотехнологічних і конкурентоздатних виробництв, у сприянні прогресивним структурним перетворенням у сфері адаптації до включення країни у світогосподарські зв'язки, у посиленні уваги до інноваційної складової економічного зростання.

Саме тому набуває актуальності необхідність постійного контролю за станом і розвитком промисловості у цілому та машинобудівної галузі зокрема, яка є ключовою для поширення впровадження передових машин, устаткування і виробничих процесів в інших галузях економіки. Машинобудування лідирує серед галузей промисловості у використанні високих технологій. Звичайно його вважають менш наукомістким сектором порівняно з такими інноваційними галузями, як інформаційно-телекомунікаційні технології або фармацевтика, але досить значна частина біо- і нанотехнологій, виробництва сучасних матеріалів, мікро- і фотоелектроніки значною мірою залежить від інновацій у машинобудівній галузі та її інноваційної продукції.

Велика частина продукції машинобудування відноситься до інвестиційних товарів, які необхідні для здійснення капітальних вкладень у широкому спектрі галузей економіки. Частина постачальників інвестиційних товарів забезпечують відразу кілька галузей економіки, що знижує загрозу скорочення виробництва; до таких відносяться, наприклад, підприємства, що випускають підйомно-транспортне устаткування – крани і конвеєри.

На машинобудування має значно більший вплив коливання економічної кон'юнктури, ніж на інші галузі економіки. Воно сильно залежить від інвестиційної активності компаній, що купують машини й устаткування.

Таким чином, актуальність проведеного дослідження обґрунтована тим, що провідна роль у формуванні неоіндустріальної економіки належить промисловості, у структурі якої найбільшу питому вагу, 12%, має машинобудівна галузь.

У результаті проведеної роботи визначено основні проблеми внутрішнього ринку машинобудівної галузі, її фінансового, інноваційного, кадрового забезпечення, державного регулювання діяльності монополістів і запропоновано заходи щодо їх подолання, що прискорить формування матеріально-технічної основи неоіндустріальної економіки України [1].

Дослідженню проблем побудови неоіндустріальної економіки в Україні відведено важливу роль у працях О.І. Амоші, В.П. Вишневського, Л.О. Збарзської (досліджено проблеми нової промислової політики України, фундаментом якої є неоіндустріалізація) [2], Г.О. Єпішенкової (досліджено проблеми підвищення конкурентоспроможності вітчизняного машинобудування, розвиток наукоємних та високотехнологічних виробництв, ефективність модернізації підприємств залежно від сучасних тенденцій і попиту на машинобудівну продукцію) [3], А.О. Задоя (зроблено аналіз деіндустріалізації в Україні, виявлено форми деіндустріалізації, необхідність проведення нової індустріалізації, яка б орієнтувалася на формування індустріальної бази нового етапу розвитку продуктивних сил) [4], В.О. Кондратьєва (досліджено стан та перспективи розвитку глобального машинобудування, його вплив на розвиток неоіндустріальної економіки) [5], Я.А. Жаліла, О.В. Собкевича, А.В. Сухокурова (проаналізовано сучасний стан і можливості ефективного використання інноваційного потенціалу промисловості, визначено пріоритетні напрями та інструменти інноваційного розвитку у стратегії модернізації промисловості України) [6], Я. Ромусік (розглянуто тенденції розвитку вітчизняного машинобудівного комплексу з урахуванням світових тенденцій та прогнозів розвитку даного сектору промисловості, визначено проблеми щодо напрямів розвитку окремих галузей комплексу) [7] та інших авторів. Проте вимагають подальшого дослідження

проблеми, що виникають у машинобудівній галузі стосовно підвищення інноваційної активності підприємств, бо від цього залежить прискорення процесу формування неоіндустріальної економіки України.

*Мета* статті – дослідити інноваційну активність підприємств машинобудівної галузі і визначити її вплив на процес формування неоіндустріальної економіки України, зробити відповідні висновки щодо прискорення даного процесу.

Забезпечення розвитку машинобудування є необхідною передумовою формування неоіндустріальної економіки країни та її конкурентоспроможності. Рейтинг України за індексом глобальної конкурентоспроможності у 2014 р. відповідає 84 місцю [8], а рейтинг України за глобальним індексом інновацій у 2014 р. – 63 місцю [9], і ці показники потребують подальшого удосконалення.

Машинобудівний комплекс України є однією з найбільш важливих, потужних і перспективних галузей промисловості, що забезпечує технічну озброєність, комплексну механізацію і автоматизацію процесів виробництва.

За підсумками 2013 р. у машинобудівному комплексі порівняно з відповідним періодом минулого року падіння індексу промислового виробництва у цілому по машинобудуванню порівняно з 2012 р. склало 7,2%. Внаслідок кризи обсяги реалізованої продукції у діючих цінах у 2013 р. зменшилися на 40,4 млрд грн, або на 27,2%, порівняно з 2012 р. (табл. 1).

Інвестиції в основний капітал машинобудівної галузі у 2013 р. порівняно з 2012 р. зменшилися на 1470,8 млн грн. Протягом 2010-2013 рр. спостерігається зменшення експорту за усіма основними групами машинобудівної продукції, за винятком 2012 р. (у відсотках до попереднього року темпи становлять відповідно 113,1, 119,2, 104,0, 99,3%), навіть за позицією “Реактори ядерні, котли, машини” спостерігається зниження темпу зростання (у відсотках до попереднього року темпи становлять відповідно 112,5, 113,9, 106,3, 101,2%), і тільки за цією позицією у 2013 р. спостерігається зростання проти 2012 р., за усіма іншими позиціями темпи зростання відсутні (табл. 2).

Таблиця 1

Аналіз тенденцій розвитку машинобудівної галузі України (2010-2013 рр.) [1]

Показники	2010	2011	2012	2013
Індекс продукції, % до попереднього року	136,1	117,2	94,0	86,8
У тому числі:				
виробництво машин та устаткування	121,1	112,5	90,0	89,7
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	124,2	114,7	88,4	86,4
виробництво транспортних засобів та устаткування	161,9	122,6	100,1	79,6
виробництво автомобілів, причепів та напівпричепів	123,8	121,5	79,8	89,3
виробництво інших транспортних засобів	172,0	122,9	103,8	78,2
Обсяг реалізованої продукції, млн грн	99270,5	133469,0	148533,1	108134,0
Інвестиції, млн грн в основний капітал	4769,0	6334,0	7555,0	6084,2
У тому числі:				
виробництво машин та устаткування	2066	2543	3142	2271,4
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	1057	1438	1452	1001,3
виробництво транспортних засобів та устаткування	1645	2353	2961	2811,5
Прямі іноземні (виробництво машин та устаткування, виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування, виробництво транспортних засобів та устаткування), млн дол. США	1145,0	1171,4	1154,7	1102,4

Таблиця 2

Динаміка і товарна структура експорту української машинобудівної продукції [10]

Показники	2012		2013		Темп приросту, %
	млн дол. США	%	млн дол. США	%	
Експорт української машинобудівної продукції	13284,2	100	10611,9	100	-20,1
В тому числі:					
84 реактори ядерні, котли, машини	3794,8	28,6	3840,9	36,2	1,2
85 електричні машини	3231,9	24,3	3134,1	29,5	- 3,0
86 залізничні локомотиви	4107,2	30,9	2463,6	23,2	- 40,0
87 засоби наземного транспорту, крім залізничного	585,5	4,4	375,6	3,5	- 35,8
88 літальні апарати	925,8	7,0	313,7	3,0	- 66,1
89 судна	345,1	2,6	191,1	1,8	- 44,6
90 прилади та апарати оптичні, фотографічні	293,9	2,2	292,9	2,8	- 0,3

Основними складовими українського експорту машинобудівної галузі є продукція важкого та залізничного машинобудування – 84-86 групи УКТЗЕД, сукупна питома вага яких становить 83,8 % (2012 р.) та 88,9 % (2013 р.) у структурі галузевого експорту. У 2013 р. порівняно з 2012 р. загальний експорт цих товарних груп знизився на 15,2% за рахунок падіння експорту залізничних локомотивів (на 40 %) і електричних машин (на 3%), тоді як експорт реакторів ядерних, котлів,

машин зріс на 1,2%. Суттєво знизився експорт літальних апаратів (на 66,1% порівняно з 2012 р.), суден (на 44,6%) і засобів наземного транспорту (на 35,8%).

Імпорт машинобудівної продукції у 2013 р. проти 2012 р. зменшився на 5,4%.

Машинобудування є одним із лідерів інноваційної діяльності у промисловості України. У 2013 р. питома вага інноваційно активних підприємств у галузі становила

28,8% від загальної кількості підприємств галузі (табл. 3), що на 12,0 в.п. більше, ніж у середньому по промисловості (16,8 %). Найбільша кількість підприємств, які впроваджували маркетингові (87 од.) та організаційні (95 од.) інновації, спостерігалася у 2009 р., найменша кількість – відповідно у 2013 р. (44 од.) та у 2011 р. (35 од.). Найбільшу (1599) кількість нових технологічних процесів було впроваджено у 2011 р., найменшу – у 2013 р. (692). Кількість підприємств, що впроваджували нові технологічні процеси, протягом 2005-2013 рр. коливалася від 101 (2006 р.) до 190 (2010 р.). Кількість підприємств, що реалізовували інноваційну продукцію, найменшою була у 2012 р. (317 од.), найбільшою – у 2013 р. (382 од.). Обсяги реалізованої інноваційної продукції машинобудування зросли у 2005-2013 рр. на 46,0% (з 9153,7 млн грн до 13367,8 млн грн) (табл. 4). Це відбулось за рахунок збільшення обсягів реалізації інноваційної продукції за напрямками “машини та устаткування” на 18,8% (з 3,2 до 3,8 млрд грн), електричне та електронне устаткування – на 62,5% (з 1,6 до 2,6 млрд грн), за напрямом “транспортне устаткування” – на 62,8% (з 4,3 до 7,0 млрд грн).

Протягом 2005-2013 рр. питома вага інноваційної продукції, що реалізувалася за межі України, була найбільшою у 2012 р. – 76,3% та найменшою – 38,4% у 2006 р. (табл. 5).

У 2013 р. частина машинобудування у загальному обсязі фінансування інноваційної діяльності у промисловості становила 37,5% та 43,4% у переробній промисловості. Найбільший обсяг фінансування у 2013 р. мало виробництво автотранспортних засобів, причепів та інших транспортних засобів – 39,4% від загального фінансування інноваційної діяльності машинобудівної галузі, а серед коштів найбільшу частину склали власні, тобто 58,9% від загального фінансування інноваційної діяльності зазначеного виробництва. Взагалі фінансування інноваційної діяльності підприємствами машинобудівної галузі здійснювалося переважно власними коштами, питома вага яких у середньому за аналізований період 2005-2013 рр. становила 79,1% [11].

Питома вага кредитів, наданих підприємствам машинобудівної промисловості, у загальному обсязі фінансування інноваційної діяльності у 2005-2008 рр. склала у середньому за період 6,8%, а у 2009-2013 рр. – зменшилася у середньому за період до 2,5%. Переважна більшість кредитів є коротко- та середньостроковими, що свідчить про спрямування кредитів на поповнення оборотних коштів підприємств. Фінансування інноваційних заходів здійснюється в основному за рахунок довгострокових кредитів, питома вага яких становить 13,6 % у структурі кредитів, наданих банками підприємствам машинобудування.

На низькому рівні залишається фінансування інноваційної діяльності у машинобудуванні коштами державного бюджету, з якого найбільший обсяг за аналізований період було виділено у розмірі 120,2 млн грн у 2008 р., що складає 4,0% від загального обсягу фінансування інноваційної діяльності у машинобудівній промисловості.

Кошти з місцевих бюджетів та позабюджетних фондів у загальній структурі фінансування інноваційної діяльності у машинобудуванні у 2005-2013 рр. становили у середньому за період 2,2%, а у 2009 та 2011 рр. фінансування з цього джерела не здійснювалось взагалі.

Світовий досвід свідчить, що питома вага держави у фінансуванні інноваційних та науково-технічних робіт в економіці є вагомою і поступається лише приватному сектору. У 2010 р. питома вага держави в обсязі фінансування науково-дослідних робіт в економіці Франції становила 39,7%, Великої Британії – 32,1, Чехії – 39,9%. У Польщі та Литві цей показник становив відповідно 60,9 і 47,5 % і перевищував частку фінансування таких робіт приватним сектором [12].

У розвинених країнах світу значні обсяги державного фінансування (зокрема у формі грантів або субсидій) спрямовуються на підтримку інноваційної та науково-технічної діяльності саме у машинобудівній промисловості. Наприклад, корпорація «Boeing» протягом 1989-2006 рр. отримала від уряду США близько 5,3 млрд дол. США у вигляді

Таблиця 3  
Динаміка показників інноваційної діяльності підприємств машинобудівної галузі України [11]

Показники	Роки										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Питома вага інноваційно активних підприємств у загальній кількості підприємств галузі, %	22,0	20,2	23,3	21,2	21,1	22,2	24,5	24,7	28,8		
Питома вага підприємств у загальній кількості підприємств галузі, що впроваджували: маркетингові інновації, % організаційні інновації, %	- -	- -	- -	4,6 5,0	4,4 4,9	3,4 2,1	3,5 1,9	2,7 3,4	3,2 3,1		
Питома вага підприємств, що впроваджували нові технологічні процеси, у загальній кількості підприємств галузі, %	8,6	5,7	8,9	8,4	7,3	10,1	9,8	10,1	11,6		
Впровадження нових технологічних процесів, од. У тому числі маловідходних, ресурсозберігаючих, безвідходних процесів, од.	1273	798	755	996	1351	1428	1599	1247	692		
Питома вага підприємств, що реалізовували інноваційну продукцію, у загальній кількості підприємств галузі, %	429	242	303	362	522	241	222	268	243		
	20,1	18,3	19,1	17,3	16,8	17,6	19,4	18,3	21,3		

Таблиця 4  
Питома вага реалізованої інноваційної продукції машинобудівної галузі у загальному обсязі реалізованої промислової продукції, % [11]

Показники	Роки										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Промисловість України	6,5	6,7	6,7	5,9	4,8	3,8	3,8	3,3	3,3		
Машинобудівна галузь	18,2	14,8	15,6	16,8	13,0	10,5	8,2	10,0	10,2		
У тому числі: машини та устаткування електричне та електронне устаткування транспортні засоби та устаткування	18,3 17,0 18,6	14,5 14,8 15,0	11,7 19,6 16,5	11,6 15,7 20,3	11,4 14,8 13,6	13,3 10,2 8,4	14,0 8,0 4,3	13,6 10,0 7,4	11,4 21,0 14,8		

Таблиця 5  
Питома вага реалізованої за межі України інноваційної продукції машинобудівної галузі, % [11]

Показники	Роки										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Промисловість України	50,0	41,4	36,5	51,6	42,0	40,7	29,8	36,9	44,8		
Машинобудівна галузь	68,4	38,4	42,0	45,9	66,4	74,7	74,8	76,3	74,6		
У тому числі: машини та устаткування електричне та електронне устаткування транспортні засоби та устаткування	67,6 39,7 80,0	61,8 44,5 20,1	59,3 63,9 24,4	60,6 55,1 38,0	77,7 80,6 42,0	75,8 80,6 69,6	74,2 77,5 73,6	72,2 82,3 78,0	84,9 83,4 55,6		



субсидій та грантів, «Airbus» одержала 18 млрд дол. США субсидій від Європейського Союзу [13]. Вагому підтримку інноваційної діяльності отримують і інші виробники, наприклад світовий лідер з виробництва електричного обладнання «General Electric Company» протягом 2010-2012 рр. отримав на наукові дослідження та розробки 2,5 млрд дол. США (переважно від уряду США) [14].

Обсяги витрат на інноваційну діяльність у машинобудуванні у середньому за 2007-2013 рр. в Україні становили 2,0 млрд грн на рік (табл. 6), або 18,9 % від загального обсягу витрат на інноваційну діяльність у промисловості.

Між тим загальні обсяги витрат на інноваційну діяльність у вітчизняному машинобудуванні значно поступаються таким витратам окремих світових виробників машинобудівної продукції. Наприклад, у 2010 р. витрати компанії Shlumberger (виробника нафтогазового обладнання) на інноваційну діяльність становили 6,1 млрд грн, Caterpillar (гірниче обладнання та будівельна техніка) – 10,8 млрд грн, Cummins (енергетичне обладнання) – 2,8 млрд грн, Mitsubishi Heavy Industries – 8,3 млрд грн [15]. У той час, коли питома вага витрат на здійснення зовнішніх та внутрішніх науково-дослідних робіт підприємствами машинобудівної промисловості України у загальному обсязі витрат на інноваційну діяльність у галузі у 2013 р. становила 24,6% і була найвищою серед інших видів промислової діяльності.

*Основні проблеми розвитку галузі.* Статистичні дані свідчать про негативні зрушення у машинобудівній галузі, незадовільний стан інноваційної діяльності галузі, що є наслідком значної низки проблем, з якими стикаються машинобудівні підприємства самої галузі і що уповільнюють їх розвиток, а також уповільнюють темпи впровадження інновацій в інші галузі господарства України і, таким чином, стримують формування неоперативної економіки України.

Насамперед слід виділити такі проблеми:

*внутрішнього ринку:*

неконкурентоспроможність вітчизняної техніки порівняно з імпортними аналогами, навіть такими, що були у використанні;

нерозвиненість інфраструктури внутрішнього ринку (відсутність реального моніторингу, дистриб'юторської системи та фінансового лізингу);

обмежений внутрішній попит на українську інноваційну машинобудівну продукцію (ІМП) у зв'язку з відсутністю системи підтримки (стимулювання) попиту на неї (лізинг, субсидування, підтримка експорту, офсет);

залежність вітчизняних підприємств від постачань вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн, насамперед з країн СНД;

незначний обсяг участі вітчизняних машинобудівних підприємств у міжнародних проектах, як, наприклад, авіаційних підприємств у міжнародних авіаційних проектах, що ускладнює їх доступ до сучасних технологій та принципів організації авіаційного бізнесу;

слабка диверсифікованість ринків збуту української ІМП;

*фінансового забезпечення:*

недостатній рівень платоспроможності та рентабельності підприємств машинобудівної галузі, що негативно впливає на їх фінансово-економічний стан, базові заводи з виготовлення складної техніки знаходяться у скрутному стані;

недостатність обігових коштів, недосконалість механізму середньо- та довгострокового кредитування;

відсутність реальних джерел фінансування призводить до унеможливлення реконструкції та технічного переоснащення підприємств галузі і забезпечення за рахунок цього високої якості машин та обладнання, що виготовляються, освоєння виробництва нової конкурентоспроможної техніки;

відсутність фінансових механізмів та інструментів, які створюють зацікавленість в інноваціях, а також стимулюють науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи;

*інноваційного забезпечення:*

низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств;

зношеність основних фондів машинобудівних підприємств та їх повільне оновлення (більша частина не оновлювалася протягом останніх 15 років), моральний і



Таблиця 6

Питома вага витрат за напрямками інноваційної діяльності у машинобудівній галузі України [11]

Показники	Роки						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Питома вага витрат на інноваційну діяльність у машинобудуванні у загальному обсягу витрат на інноваційну діяльність у промисловості України	23,8	25,0	25,2	31,6	19,1	26,8	37,5
Питома вага витрат на інноваційну діяльність у загальному обсягу витрат у машинобудуванні за напрямками:							
машини та устаткування	33,1	32,8	53,5	53,9	47,2	44,9	39,4
електричне, електронне та оптичне устаткування	38,8	39,6	13,6	9,7	11,6	9,5	11,3
транспортні засоби та устаткування	28,1	27,5	32,9	36,4	41,2	45,6	49,3
У тому числі:							
<b>питома вага витрат на внутрішні НДР</b>	20,2	13,6	23,5	24,9	24,0	20,4	28,8
за напрямками:							
машини та устаткування	7,9	8,1	15,6	17,5	14,6	13,7	19,7
електричне, електронне та оптичне устаткування	8,0	3,8	4,6	3,2	4,1	3,8	5,2
транспортні засоби та устаткування	3,3	1,6	3,4	4,2	5,3	2,9	3,9
<b>питома вага витрат на зовнішні НДР</b>	3,7	4,5	5,1	2,3	3,5	4,2	5,0
за напрямками:							
машини та устаткування	1,5	1,1	2,1	1,5	1,3	2,0	8,7
електричне, електронне та оптичне устаткування	0,2	0,3	0,5	1,9	0,1	0,3	0,4
транспортні засоби та устаткування	2,0	3,0	2,5	0,6	2,1	1,9	3,6
<b>питома вага витрат на придбання машин, обладнання та ПЗ</b>	34,5	42,1	40,7	39,7	45,7	40,4	28,3
за напрямками:							
машини та устаткування	17,9	20,2	29,5	26,5	28,0	26,5	17,1
електричне, електронне та оптичне устаткування	10,4	9,9	6,3	5,7	6,9	5,1	5,0
транспортні засоби та устаткування	6,2	11,9	4,8	7,5	10,7	8,7	6,3
<b>питома вага витрат на інші зовнішні знання</b>	1,1	1,3	0,8	1,3	1,5	0,9	0,8
за напрямками:							
машини та устаткування	0,6	1,2	0,5	1,0	1,0	0,6	0,5
електричне, електронне та оптичне устаткування	0,4	0,04	0,1	0,1	0,05	0,1	0,1
транспортні засоби та устаткування	0,1	0,01	0,2	0,3	0,5	0,1	0,2
<b>питома вага витрат на інші витрати</b>	40,4	38,5	29,8	31,8	25,1	34,2	37,2
за напрямками:							
машини та устаткування	4,2	2,1	5,8	7,4	2,3	2,0	1,2
електричне, електронне та оптичне устаткування	19,8	25,5	2,1	0,6	0,3	0,2	0,6
транспортні засоби та устаткування	16,5	10,9	21,9	23,8	22,5	32,0	35,3



фізичний знос устаткування та старіння технологій, що негативно впливає на конкурентоспроможність, якість та собівартість продукції, у тому числі й військового призначення;

*кадрового забезпечення:*

значний вплив кваліфікованих інженерних і робітничих кадрів;

недоліки у системі підготовки та перепідготовки кадрів для машинобудівної галузі (за замовленням підприємств машинобудівної галузі), що потребує її вдосконалення, створення навчально-науково-виробничих комплексів на базі профільних професійних та вищих навчальних закладів галузі з підготовки фахівців для машинобудівної галузі;

*державного регулювання:*

недостатній контроль з боку держави за діяльністю монополістів і посередників, що призводить до значного зростання вартості матеріалів, енергоресурсів та комплектуючих виробів.

Вирішення цих проблем дозволить активізувати розвиток як самої машинобудівної галузі, так і підвищити темпи впровадження інновацій в інші галузі господарства країни, прискорити процес формування неоіндустріальної економіки України.

На підйом машинобудівної галузі промисловості має великий вплив зміцнення інноваційного і науково-технологічного її потенціалу. З цієї метою необхідно:

внести зміни до Податкового кодексу України, які передбачали б зменшення відсотків від податку на прибуток підприємств машинобудівного комплексу, які вкладають кошти в інноваційну діяльність, зокрема відповідно до розмірів витрат підприємствами на НДДКР;

опрацювати питання щодо введення пільгових кредитів на придбання вітчизняної ІМП, а також щодо звільнення від сплати ввізного мита та ПДВ на устаткування, обладнання, комплектуючі, які не виробляються в Україні, але необхідні для технологічного переоснащення вітчизняних машинобудівних підприємств;

розробити систему стимулювання заохочення підприємців до використання у виробництві новітніх досягнень вітчизняної ІМП, організувати презентації для ознайом-

лення представників промислових підприємств з розробками науково-дослідних установ щодо проведення досліджень на замовлення промислового сектору;

здійснити на державному рівні патентно-кон'юнктурні та маркетингові дослідження на внутрішньому й зовнішньому ринках інтелектуальних та науково-технічних ресурсів з метою визначення перспективних сфер НДДКР у виробництві ІМП, інформаційної підтримки підприємств машинобудівного комплексу щодо здійснення власних НДДКР і закупівлі зовнішніх;

запропонувати Міністерству освіти і науки України переглянути і вдосконалити систему підготовки та перепідготовки кадрів для машинобудівної галузі з урахуванням її реальних потреб, створити навчально-науково-виробничі комплекси на базі профільних професійних та вищих навчальних закладів галузі з підготовки фахівців.

У підсумку запропоновані заходи дозволять прискорити формування неоіндустріальної економіки України.

Відповідно до визначених заходів подальшого дослідження потребують можливість внесення змін до Податкового кодексу, кредитування придбання вітчизняної ІМП. Необхідно розробити систему стимулювання заохочення підприємців до використання у виробництві новітніх досягнень вітчизняної ІМП.

## Література

1. Статистичний щорічник України за 2013 рік / Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

2. Амоша А.И. Неоиндустриализация и новая промышленная политика Украины / А.И. Амоша, В.П. Вишневы, Л.О. Збарзская // Экономика промисловості. – 2012. – № 1-2 (57-58). – С. 3-33.

3. Єпішенкова Г.О. Теоретичні та практичні аспекти модернізації машинобудівних підприємств України в умовах прискорення науково-технічного прогресу / Г.О. Єпішенкова, О.І. Довгун [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/14\\_ENXXI\\_2013/Economics/9\\_13729](http://www.rusnauka.com/14_ENXXI_2013/Economics/9_13729).



4. Задоя А.О. “Нова індустріалізація” в стратегії випереджального переслідування / А.О.Задоя // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2012. – Вип. 27. – Т. 1. – С. 21-29.

5. Кондратьев В.О. Глобальный рынок машиностроения. Специально для портала «Перспективы» / В.О. Кондратьев // Перспективы. Фонд исторической перспективы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.perspectivy.info>.

6. Інноваційний розвиток промисловості як складова структурної трансформації економіки України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, А.І. Сухоруков, А.В. Шевченко [та ін.]; за ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2014. – 152 с. – (Сер. “Економіка”, вип. 15).

7. Ромусік Я. Перспективи розвитку машинобудування України на тлі світових тенденцій / Я. Ромусік // Економіст. Науково-практичний журнал. – 2010. – № 9. – С. 22-25.

8. Всемирный экономический форум: Рейтинг глобальной конкурентоспособности 2013-2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gtmarket.ru/news/2013/09/05/6219>.

9. Исследование INSEAD: Глобальный индекс инноваций 2014 года / Центр гуманитарных технологий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gtmarket.ru/news/2014>.

10. Товарна структура зовнішньої торгівлі України / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

11. Наукова та інноваційна діяльність в Україні / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

12. Europe in figures – Eurostat yearbook-2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Europe\\_-\\_Eurostat\\_yearbook](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Europe_-_Eurostat_yearbook).

13. Tom Miles, Tim Hopher. WTO upholds ruling on Boeing subsidies [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.reuters.com/article/2012/03/13/us-wto-aircraft-idUSBRE82C01T20120313>.

14. GE 2012 Annual Report [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ge.com/ar2012/>.

15. Кондратьев В. Постоянный задел на будущее / В. Кондратьев // Объединенное машиностроение. – 2011. – №2 (06). – С. 18-24.

*Надійшла до редакції 02.10.2014 р.*