

## ЗАКОНОДАВЧІ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ НАПРЯМІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ – ВЕЛИКИХ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

### LEGISLATIVE AND REGULATORY ASPECTS OF REGULATING THE AREAS OF FUNCTIONING OF LARGE MACHINE-BUILDING ENTERPRISES

*У статті розглянуті питання, які стосуються проведення дослідження окремих аспектів регулювання діяльності підприємств промисловості з боку держави. Проаналізовано діючу законодавчу і нормативно-правову базу стосовно зазначеного кола питань, на підставі чого зроблено висновок щодо відсутності на сьогоднішній день комплексного механізму державної підтримки галузі машинобудування, яка наразі перебуває в критичному стані. Проведений порівняльний аналіз статистичних показників, що характеризують позицію машинобудування, як невизначального компонента, в структурі промисловості та національного господарства в цілому впродовж періоду становлення ринкової економіки України. Окрема увага приділена оцінці стану та динаміці розвитку машинобудівної галузі в Запорізькому регіоні. Наголос зроблено на необхідності стимулювання в країні процесів виробництва інноваційної високотехнологічної продукції.*

**Ключові слова:** державне регулювання, промисловість, підприємство, машинобудування, обсяг реалізованої продукції, наукоємність, інвестиції, інноваційна продукція, державна підтримка.

*В статье рассмотрены вопросы, касающиеся проведения исследования отдельных аспектов регулирования деятельности предприятий промышленности со стороны государства. Проанализированы действующие законодательная и нормативно-правовая базы относительно указанного круга вопросов, на основании чего сделан вывод об отсутствии комплексного механизма государственной поддержки отрасли машиностроения, которая сейчас находится в критическом состоянии. Проведенный сравнительный анализ статистических показателей, характеризующих позицию*

*машиностроения, как неопределяющего компонента, в структуре промышленности и национального хозяйства в целом на протяжении периода становления рыночной экономики Украины. Особое внимание уделено оценке состояния и динамике развития машиностроительной отрасли в Запорожском регионе. Акцент сделан на необходимости стимулирования в стране процессов производства инновационной высокотехнологичной продукции.*

**Ключевые слова:** государственное регулирование, промышленность, машиностроение, предприятие, объем реализованной продукции, наукоёмкость, инвестиции, инновационная продукция, государственная поддержка.

*The article addresses the issues related to the study of individual aspects of regulation of activity of industrial enterprises done by the state. The current legislative and regulatory framework is analyzed in relation to the specified range of issues, on the basis of which it is concluded that there is currently no comprehensive mechanism of state support for the mechanical engineering industry, which is currently in a critical state. A comparative analysis of the statistical indicators characterizing the position of mechanical engineering, as an indeterminate component, in the structure of industry and national economy as a whole during the period of the Ukrainian market development was conducted. Particular attention is paid to the assessment of the state and dynamics of development of the engineering industry in the Zaporizhia region. In addition, the emphasis is made on the need to stimulate the country's production of innovative high-tech products.*

**Key words:** state regulation, industry, enterprise, mechanical engineering, volume of sales, science-intensiveness, investments, innovative products, state support.

УДК 338.45:658.15

Попова А.О.

здобувач

Класичний приватний університет

**Постановка проблеми.** Стабільне економічне зростання держави та конкурентоспроможність її економіки забезпечується виключно розвитком підприємництва. Саме створення для суб'єктів господарювання сприятливих умов відносно започаткування підприємницької діяльності, припинення та, найголовніше, її провадження, може забезпечити передумови для розв'язання цілої низки, як економічних, так і соціальних проблем, що наразі існують в Україні.

Тим не менше, в країні з року в рік спостерігається накопичення проблемних питань у сфері регуляторної політики, що, в свою чергу, стримує розвиток господарської діяльності. Причому в багатьох галузях вітчизняного національного господарського комплексу (серед яких і його провідна галузь – промисловість) впродовж останніх років

взагалі спостерігається стійке погіршення ситуації, що відбивається на фінансово-економічних показниках діяльності підприємств галузі. Можна констатувати, що на сьогоднішній день засоби державного регулювання господарської діяльності не є ефективними, а відтак це зумовлює необхідність перегляду багатьох законодавчих і нормативно-правових норм.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Відпрацюванню вказаного напрямку приділяли значну увагу вітчизняні вчені, серед яких окремо слід відзначити В. Геєця, Б. Данилишина, І. Калініченко, Б. Пасхавера, Н. Тарасову, В. Романенко, О. Шапурова, В. Щербину та інших.

Але питання аналізу засобів та важелів нормативного впливу на розвиток підприємницької активності, з огляду на стрімкість економічних

процесів, не втрачають актуальності і на сьогоднішній день набувають особливого значення для законодавців, науковців, теоретиків і практиків.

**Постановка завдання.** Мета дослідження: на підставі проведеного аналізу стану промисловості, розробити пропозиції з удосконалення механізму державної підтримки машинобудування як важливої галузі економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Якщо звернутися до визначення поняття «державне регулювання підприємництва», то це – система правових, організаційних, адміністративних та регулятивно-контролюючих заходів держави, спрямованих на створення сприятливих умов для становлення та розвитку підприємництва (сприятливого підприємницького середовища) і на його підтримку, а також управління державним сектором економіки для забезпечення ефективності та конкурентоздатності національної економіки [1].

З огляду на вищезазначене, зупинимося на окремих аспектах державного регулювання діяльності підприємств машинобудування, як галузі промисловості, що донедавна була, та, без сумніву, повинна залишитись однією з визначальних для національної економіки України через перспективність та все ще збережений значний потенціал для покращення економічної ситуації в країні.

Історично обумовленим став той факт, що Україна є індустріально-аграрною країною, хоча більш вірну характеристику її стану на сьогодні надасть словосполучення – «аграрно-індустріальна» через втрату галузю матеріального виробництва визначальності у формуванні загального національного продукту країни. Так, на долю важкої промисловості (до якої віднесені машинобудування, металургійне виробництво та добувна промисловість) у 2017 році припадало 34,3% всієї реалізованої продукції в країні. В порівнянні з попереднім 2016 р. спостерігається незначна позитивна динаміка зазначеного показника, але яку не можна вважати свідченням стабілізації ситуації через

те, що значення перебуває в межах вимірювальної похибки, бо впродовж 2010-2016 рр. питома вага важкої промисловості в загальному обсязі реалізованої продукції невпинно зменшувалася: з 38,1% у 2010 р. до 31,9% у 2016 р. (розраховано на підставі [2]). На рис. 1 наочно проілюстрована в динаміці позиція вітчизняної машинобудівної галузі, як невизначального компонента, за обсягами реалізованої продукції національного господарства, що також є найнижчою за рівнем серед інших складових важкої промисловості (металургійне виробництво та добувна промисловість).

Безперечно, найбільш переконливим аргументом стосовно кризового стану машинобудування є порівняльний аналіз показника частки машинобудування в структурі загального обсягу реалізованої промислової продукції впродовж всього періоду становлення ринкової економіки України. Так, в 1990 р. частка продукції машинобудівної галузі в обсязі реалізованої промпродукції по країні складала 30,5% [3, с. 68], в 2001 р. – 10,2%, в 2010 р. – 9,3%, в 2016 р. – 6,1% [2], що свідчить про повну деградацію галузі. На рис. 2 візуалізовано тенденцію до постійного зменшення питомої ваги машинобудування у важкій промисловості протягом періоду з 2001 р. по 2017 р. Впродовж 2001–2011 рр. вона коливалась від 24,5% до 31,5% з мінімальним значенням у 2010 р. і максимальним – у 2007 р. А починаючи з 2012 р., частка продукції машинобудування в загальному обсязі продукції важкої промисловості критично зменшується з кожним роком і складає 27,9% у 2012 р. та загрозливі 18,6% у 2017 р. [4].

На діаграмі (рис. 3) представлена негативна динаміка рівня питомої ваги продукції машинобудування в загальних обсягах реалізованої продукції промисловості з 2009 по 2017 рр., на якій можна спостерігати, як вказаний показник з року в рік «прагне до згортання» – її рівень протягом досліджуваного періоду є надзвичайно низьким: від 10,6% у 2009 р. до 6,1% в 2016 р. та 6,4% – у 2017 р. [4].



Рис. 1. Динаміка обсягу реалізованої продукції промисловості у 2001–2017 рр.



Рис. 2. Питома вага машинобудування у важкій промисловості

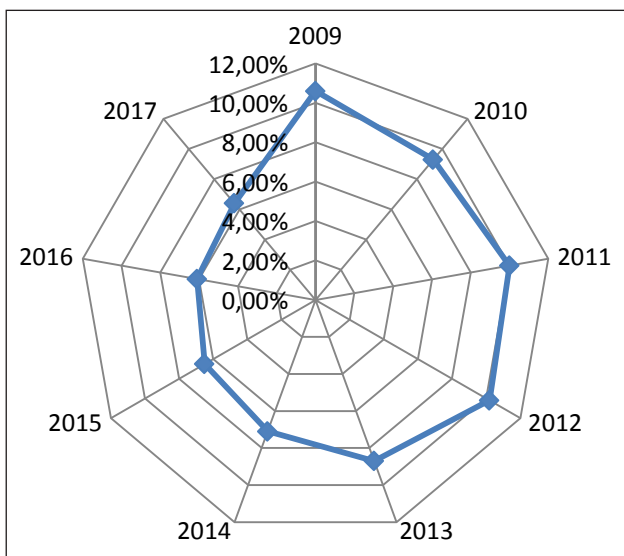


Рис. 3. Динаміка питомої ваги машинобудування в загальних обсягах реалізованої промислової продукції

Тобто, якщо говорити про тенденції всіх приведених динамічних рядів, то вони вже викликають не занепокоєння, а вимагають прийняття на урядовому рівні негайних заходів з тим, що б розпочати впровадження докорінних змін у структурі економіці, бо це є вимогою часу, оскільки в розвинутих країнах частка машинобудування в загальному обсязі промислової продукції становить 30-40% [5].

Стратегічну важливість даного питання було відмічено на державному рівні ще в 2006 році через прийняття Кабінетом Міністрів України Постанови «Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006-2011 роки» [6]. Вказаним нормативним документом охарактеризований стан розвитку машинобудування, визначено основні проблеми галузі, сформульовані мета і завдання програми розвитку та напрямки її виконання. Та, що найголовніше, докладно розроблене питання щодо джерел фінансування Державної програми

розвитку – з орієнтовним обсягом фінансування (в млн. грн.), де підтримка державного бюджету є доволі суттєвою, а також окресленням кола відповідальних за виконання заходів і завдань.

З впевненістю можна стверджувати, що у разі реалізації етапів виконання (навіть без випереджальних темпів) вказаної Державної програми, країна отримала б очікуваний економічний результат. Та статистичні дані щодо показників стану машинобудівної галузі протягом 2006-2011 рр. та впродовж наступних 2012-2017 рр. спростовують факт прийняття до виконання всіма сторонами і учасниками Державної програми розвитку машинобудування.

Більше того, до вказаного нормативного документу не було внесено жодного доповнення чи зміни (що є, нажаль, для вітчизняного законодавства атиповим явищем) з 2006 р. по 2011 р., а це доводить, що Постанова носила лише декларативний, а не прикладний характер, і не мала на меті реалізації реальних кроків по відновленню провідної і перспективної за значенням галузі економіки. Аналогічна ситуація склалася і з прийнятою у 2007 р. Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу на 2007-2010 роки» [7].

Починаючи з 2012 р., комплексного документа щодо державної підтримки машинобудування так не було прийнято, натомість приймалися окремі нормативно-правові акти (зокрема, Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для часткової компенсації вартості сільськогосподарської техніки та обладнання, спеціальних вагонів для перевезення зерна, обладнання для виробництва біоетанолу та електроенергії з біомаси, що закуплені у вітчизняних виробників» від 01.03.2017 № 130 [8] чи рішення органів місцевого самоврядування (наприклад, Розпорядження Херсонської обласної державної

адміністрації «Про робочу групу з розроблення проекту регіональної програми інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу та розвитку сільгоспмашинобудування до 2023 року» [9], що і спричинило критичний стан галузі. Останнім часом окремі кроки були прийняті в частині надання податкових пільг для машинобудівних підприємств, але вони локально торкнулися лише обмеженого кола суб'єктів літакобудування [10].

В умовах значної невизначеності процесів регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що застосовує держава, механізм реагування промислового підприємства має істотний вплив на його фінансово-економічний стан. Окрему увагу з цього приводу слід приділяти питанням щодо забезпечення взаємозв'язку внутрішнього управління підприємством та державного управління з наголосом, з огляду на швидкість змін вітчизняного законодавства, на його визначальності. Для забезпечення виробничої, фінансової і економічної стійкості промислового підприємства необхідно змоделювати та реалізувати на практиці таку матрицю отримання інформації відносно законодавчого регулювання діяльності та існування взагалі, як суб'єкта, яка б дозволила якнайшвидше її отримати, переробити, оцінивши при цьому її вплив і нівелювавши негативні, за наявності, наслідки та прийняти вірне управлінське рішення. І тільки така бізнес-модель побудови господарської діяльності і управління підприємством, в першу чергу великого, сприятиме отриманню очікуваного результату.

Про відсутність належної уваги з боку держави до галузі, продукція якої має високий рівень доданої вартості та є більш екологічною, з точки зору впливу її виробництва на навколишнє середовище у порівнянні з іншими галузями важкої промисловості, свідчать і статистичні дані щодо кількості підприємств машинобудування – великих платників податків. Зокрема, в Запорізькому регіоні їх кількість впродовж періоду становлення ринкової вітчизняної економіки суттєво скоротилася. Взагалі продовж останніх 15 років Запорізька область поступово втратила статус регіону, що має потужний машинобудівний комплекс. На сьогоднішній день не відповідають ознакам бюджетоутворюючого підприємства, або перебувають в процедурі банкрутства, або припинили свою діяльність чи взагалі ліквідовані такі, колись відомі не тільки в м. Запоріжжі, в країні, але й на світових ринках, підприємства, як ПрАТ «Абразивний комбінат», ПАТ «Електротехнологія», СП «Таврія-Магна», СНВП «Юпітер», ТОВ «Ювенергочорметремонт», ПрАТ «ЗАЗ», ПАТ «Запорізький арматурний завод», ПрАТ «Південтрансенерго», ПрАТ «Запорізький електроапаратний завод», ПАТ «Перетворювач», ДП «Радіоприлад», КТ «Запорізький завод висковольтної апаратури», що свого часу мали статус «великого платника податків», потужно наповнювали

державний бюджет країни. Взагалі впродовж 17 років Запорізька область поступово втратила статус регіону, що має потужний машинобудівний комплекс.

І цей перелік не є вичерпним. А саме наявність великих підприємств, через особливість і складність технологічних процесів виробництва інноваційної, з високим рівнем доданої вартості, продукції та відповідною потребою у достатній кількості висококласних фахівців, обумовлює стійкість позиції машинобудування в національному господарському комплексі.

Свідченням занепаду галузі є і те, що машинобудівна галузь не стала базою для реалізації державної політики, спрямованої на структурну перебудову промисловості та розвитку інноваційної моделі економічного зростання, як це було передбачено ще Стратегією економічної та соціальної політики на 2000-2004 рр. [11], а відтак – не було забезпечене заплановане утвердження України в світі як високотехнологічної держави.

Так, витрати на проведення наукових та науково-технічних робіт, як частки ВВП (наукоємність ВВП), в останні роки в Україні були надзвичайно низькими у порівнянні з показниками окремих країн світу з високорозвинутою економікою. Як наслідок цього, частка інноваційної продукції в загальному обсязі реалізованої промислової продукції у 2015 р. становила лише 1,4%, в 2017 р. – взагалі 0,7%, тобто «прямує» до нуля, з катастрофічними негативними наслідками для національної економіки [4].

Викликає незгоду та свідчить про недостатність приділення уваги цьому важливому економічному аспекту з боку держави і рішення Державної служби статистики України відносно зміни періодичності проведення державного статистичного спостереження «Інноваційна діяльність промислового підприємства» з «річної» на «один раз на два роки», починаючи зі звіту за 2015 рік [4].

Отже, Україна за наукоємністю ВВП, як важливою складовою стану економіки держави, в останні роки в десятки і сотні разів відстає від високорозвинутих країн світу, що обумовлює подальший занепад виробництва, в першу чергу галузі машинобудування, невідповідність якості виробленої продукції та випуск застарілих її видів. Без належної державної уваги і багаторазового збільшення обсягів фінансування на розвиток науки і впровадження її досягнень у виробництво, відбудова і зростання національної економіки не можливі.

Не додає оптимізму і визначений ще в 2013 р. Розпорядженням Уряду країни перелік пріоритетних галузей економіки, в якому щодо машинобудівного комплексу відзначені лише наступні напрями – «виробництво нових та імпортозаміщуючих видів комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, машин і устаткування, електричного устаткування, автотранспортних та інших транспортних засобів» [12].



Суттєво підвищити рівень зростання інвестицій, і в першу чергу, на фінансування впровадження інноваційних досягнень у виробництво, відновлення основних засобів і фінансових активів, можна, зокрема, через використання іншої моделі оподаткування підприємств – замість податку на прибуток підприємств впровадити податок на виведений капітал, основна відмінність справляння якого полягає в тому, що отриманий прибуток не оподатковується до того часу, поки він не виплачується власникам у формі дивідендів або прирівняних до них платежів. Переваги такої системи оподаткування – в створенні стимулів для інвестиційної та ділової активності суб'єктів господарювання, оновлення засобів виробництва та технологій. Зрозуміло, що це питання слід системно відпрацювати на урядовому рівні, бо у випадку запровадження цього податку державі, ймовірно за все, потрібно буде винайти компенсатори втрат бюджету, які виникнуть в перші роки після відмови від податку на прибуток підприємств. Відтак, задля отримання попередніх результатів, які будуть підґрунтям для прийняття остаточного рішення щодо можливості використання вказаної моделі оподаткування прибутку підприємств в країні, а також недопущення зниження рівня надходжень до бюджету на начальних етапах, є доцільним, на наше переконання, впровадження пілотного проекту, до участі у якому будуть залучені саме машинобудівні, в першу чергу – великі, підприємства. Такий крок стане міцним поштовхом для розвитку машинобудівної галузі, яка, по-перше, чекає масштабних інвестицій, а по-друге, може і повинна стати драйвером росту вітчизняної економіки.

#### Висновки з проведеного дослідження.

Підсумовуючи вищезазначене, слід зазначити, що в діючих на сьогоднішній день законодавчих та нормативно-правових актах відсутні єдина візія та комплексно побудований механізм державної підтримки галузі машинобудування, яка перебуває наразі в критичному стані, демонструючи стійкість негативної динаміки. Ті документи, що є чинними на сьогодні, не містять ґрунтового аналізу її системоутворюючих компонентів, не говорячи вже про класифікацію небезпек, загроз і викликів, а також визначення для неї критеріїв оцінки якості та ефективності діяльності, як не передбачають і дієвих заходів для відновлення галузі. Дається взнаки і відсутність системної фахової експертизи та оцінки відповідних норм законодавства з точки зору національних економічних інтересів та критеріїв фінансової безпеки країни.

Наші дослідження переконливо доводять, що коли йдеться про вітчизняне велике промислове підприємство, то будь-який, навіть найдосконаліше розроблений, економічний механізм підприємства (господарсько-економічний механізм) в сучасних умовах господарсько-правового регулю-

вання безсилий забезпечити високу ефективність операційної діяльності, і якщо найближчим часом ситуацію не буде корінним чином змінено, то процес деіндустріалізації України стане незворотнім.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Калетнік Г. Державне регулювання економіки. Навч. посіб. / Г.М. Калетнік, А.Г. Мазур, О.Г. Кубай. – К.: Хай-Тек Прес, 2011. – 428 с.
2. Статистичний щорічник України за 2016 рік. – [Електронний ресурс] // Режим доступу: [https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv\\_u/01/Arch\\_zor\\_zb.htm](https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/Arhiv_u/01/Arch_zor_zb.htm)
3. Ю. Кіндзерський. Промисловий потенціал України: проблеми та перспективи структурно-інноваційних трансформацій / Відпов. ред. канд. ек. наук Ю.В. Кіндзерський. – Ін-т економіки та прогнозування НАН України. – 2007. – 408 с. С. 68.
4. Машинобудування. Секторальна експортна стратегія. Експортна стратегія України / Презентація Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. – [Електронний ресурс] // Режим доступу: [me.gov.ua>Documents>Download](http://me.gov.ua/Documents/Download)
5. Вікіпедія. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/Машинобудування>
6. Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006-2011 роки. – Постанова Кабінету Міністрів України від 18 квітня 2006 р. № 516 Офіційний вісник України. – 2006. – № 16 (03.05.2006).
7. Про затвердження Державної програми розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу на 2007-2010 роки. – Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 № 1181 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 74 (12.10.2007).
8. Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для часткової компенсації вартості сільськогосподарської техніки та обладнання, спеціальних вагонів для перевезення зерна, обладнання для виробництва біоетанолу та електроенергії з біомаси, що закуплені у вітчизняних виробників. – Постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2017 № 130 // Урядовий кур'єр. 2017. – № 49 (15.03.2017).
9. Про роботу групи з розроблення проекту регіональної програми інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу та розвитку сільгоспмашинобудування до 2023 року. – Розпорядження Херсонської обласної державної адміністрації від 08.02.2018 № 98. – [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Херсонської обласної державної адміністрації. – Режим доступу: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/98>
10. Податковий кодекс України від 02.12.2010 року № 2755-VI // Голос України. – 2010. – № 229-230. – (із змін та допов.).
11. Україна: поступ у XXI століття. Стратегія економічної та соціальної політики на 2000-2004 рр. – Послання Президента України від 23.02.2000 року № 276а/2000 // Офіційно не публікувалось. – Ліга Закон.
12. Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки. – Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 року № 843-р // Офіційний вісник України. – 2013. – № 85 (12.11.2013).