

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Ходякова Катерина Сергіївна

УДК 338.45.025.12:621](477)(043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ
**«ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
ГАЛУЗІ МАШИНОБУДУВАННЯ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ»**

Спеціальність 281 – Публічне управління та адміністрування
(Галузь знань 28 – Публічне управління та адміністрування)

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

К.С. Ходякова

Науковий керівник: Коваленко Микола Миколайович, доктор наук з державного управління, професор

Харків – 2023

АНОТАЦІЯ

Ходякова К.С. Державна політика розвитку підприємств галузі машинобудування промисловості України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії 281 – Публічне управління та адміністрування (Галузь знань 28 – Публічне управління та адміністрування). – Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна Міністерства освіти і науки України, Харків, 2022.

У дисертації наведено послідовне вирішення конкретного наукового завдання, що полягає у теоретичному обґрунтуванні та розробленні практичних рекомендацій щодо напрямків удосконалення державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування промисловості України.

Актуальність теми дисертаційної роботи зумовлена неефективністю державної промислової політики, відсутністю стратегічних напрямків розвитку підприємств галузі машинобудування, необхідністю задоволення попиту на виробництво вітчизняної продукції галузі машинобудування на внутрішньому ринку, важливістю збільшення частки високотехнологічних видів діяльності в обсягах виробництва, його реструктуризацією та необхідністю модернізації застарілих основних фондів, недосконалістю імплементації законодавчої бази щодо виконання угод на внутрішньому та зовнішньому ринках.

Посилення ролі держави в економіці підтверджує думку про важливість конвергенції позитивних рис різних типів економічних систем. Забезпечуючи інституційно-правову структуру економіки та усуваючи недоліки ринку, низка сучасних держав світу отримали стрімкий та стабільний соціально-економічний розвиток. При цьому такий розвиток ґрунтувався саме на проведенні індустріалізації де галузь машинобудування

відіграла провідну роль. Організація відповідної моделі державної політики розвитку галузі машинобудування, де враховувалися б інтереси суспільства, держави та приватного партнера, і є на сьогодні актуальною.

Проведена оцінка сучасного стану галузі машинобудування України свідчить про стійку негативну тенденцію, що призводить до її занепаду, викликана перш за все відсутністю збалансованої промислової політики незважаючи на величезну кількість окремих державних програм. Підприємства галузі машинобудування функціонують за умов браку обігових коштів та скорочення інвестицій, що майже унеможливує оновлення матеріально-технічної бази виробництва та стримує інноваційний розвиток. У таких умовах першочерговим завданням є збереження окремих прибутково-працюючих підприємств, які на сьогодні можуть бути єдиними представниками секторів галузі машинобудування. Усе це свідчить про нагальну потребу розробки стратегії розвитку підприємств галузі машинобудування, які б відповідали складності та мінливості зовнішнього середовища і враховували стан внутрішнього потенціалу підприємства.

Зазначено, що основною причиною низької операційної ефективності державних підприємств галузі машинобудування є слабка система корпоративного управління. Як і в багатьох інших країнах, зв'язки між державними підприємствами та урядом в Україні є вкрай міцними, а підпорядкування профільним міністерствам здебільшого гальмує розвиток багатьох державних підприємств. Хоча головною функцією міністерств має бути регулювання відповідних галузей, відомства нерідко беруть активну участь в управлінні державними підприємствами, що призводить до неминучого конфлікту інтересів.

Відсутність інституціональних форм стало бар'єром для масового поширення цивілізованого партнерства держави і бізнесу. Тому механізм взаємодії суб'єктів управління промисловістю має бути збалансованим і передбачити зворотній зв'язок з метою забезпечення їх спільної участі у ідеологічних політичних і економічних процесах.

У дисертації з'ясовано зміст державної політики та визначено поняття «державна промислова політика», напрямки її розвитку, схему розробки. Розглянуто різноманіття підходів до визначення сутності поняття державної промислової політики за різними критеріями: щодо часового періоду, щодо суб'єктів промислової політики, щодо інструментів та завдань промислової політики. Встановлено, що державна промислова політика є цілісною та скоординованою діяльністю органів державної влади, спрямованою на створення умов ефективного функціонування та контролю за об'єктами промислового комплексу з метою досягнення ними технологічного рівня розвинених країн задля забезпечення соціально-економічної стабільності та інтеграції у світовий простір. Усі здобутки щодо дослідження поняття «державна промислова політика» проєктуються і на галузь машинобудування як важливого компоненту промислового комплексу країни.

Узагальнено напрямки формування промислової політики та припущено, що найбільш привабливим напрямком розвитку підприємств галузі машинобудування може стати кластерний підхід. Доведено, що держава може взяти за основу реалізацію промислової політики, яка базується на кластерному підході, що забезпечить оптимальне вирішення проблем розвитку певного регіону. Кожен кластер потенційно може розвинути високу продуктивність і високий рівень оплати праці. Кожен кластер не тільки несе вклад у регіональну продуктивність, але також впливає на продуктивність інших кластерів, що підтримку окремих галузей промисловості; розвиток малого та середнього бізнесу

У роботі запропоновано складові державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування, заснованої на кластерному підході, зокрема формування кластеру енергетичного машинобудування на прикладі Харківського регіону, де головним каталізатором є органи публічної влади, що передбачає створення високотехнологічного науково-виробничого кластеру, який для країни та регіону можна характеризувати як стратегічно важливий та результатом якого має стати отримання низки синергетичних

ефектів: генерація нових знань та технологій, збільшення інвестиційних коштів, підвищення ефективності використання інфраструктурних об'єктів (транспорт, зв'язок, фінансове посередництво тощо), зниження трансакційних витрат, підвищення рівнів спеціалізації та кооперації, зростання концентрації виробництва. Слід зазначити, що стабільна державна підтримка, яка б об'єднувала політико-правові, фінансові, науково-технологічні, комунікативні інструменти для створення оптимальних умов розвитку економічно-інноваційних процесів, стимулювання трансферу технологій на наукових розробок у виробництво сприяє підвищенню інноваційної активності в країні.

Використання кластерного підходу в державній промисловій політиці галузі машинобудування забезпечить урахування інтересів регіональної громади щодо раціонального використання наявних ресурсів та стимулювання соціально-економічного розвитку регіону. Водночас, даний проєкт націлений на залучення до регіону значних інвестицій, що передбачає зацікавлення та прибуткове освоєння території кластеру приватними інвесторами. Таким чином, кластер за своїм цільовим призначенням об'єднує цілі громади і приватних інвесторів, а за своїм змістом реалізуються публічні та приватні інтереси у різних сферах суспільного життя.

У процесі дослідження удосконалено стратегічний напрямок державної політики інноваційного розвитку підприємств галузі машинобудування України, який на відміну від інших наукових напрямків відрізняється організацією ефективною співпраці між державою, науковими, установами і підприємствами вітчизняної промислової сфери на основі застосування інструментів стратегії «win win». Розвиток української промисловості не може відбуватися без зміцнення вітчизняної освіти та науки. У свою чергу, для вітчизняних освітян та науковців великого значення набуває активізація співпраці промисловими підприємствами, здійснення спільних науково-дослідних проєктів. Усе це має забезпечити більш раціональне використання наявних ресурсів, розробку нових технологій виробництва та сучасних

промислових виробів.

У роботі удосконалено обґрунтування підходу щодо забезпечення взаємовигідного партнерства між державою, бізнесом та громадянським суспільством на засадах обов'язкового дотримання принципів корпоративної соціальної відповідальності промислових підприємств з метою збереження державного промислового комплексу. Необхідним стає фокусування уваги публічного управління від орієнтації на підтримку окремих проєктів чи фірм до більш системного розуміння інноваційного процесу, утворення та зміцнення взаємин між його учасниками. Визначено, що корпоративна соціальна відповідальність підприємств машинобудування буде більш ефективно розвиватися, якщо «Стратегія корпоративної соціальної відповідальності» стане складовою «Стратегії розвитку підприємства». На відміну від початкових етапів розвитку корпоративної соціальної відповідальності, коли основним завданням впровадження стратегій корпоративної соціальної відповідальності вважалося меценатство та добродійність, сьогодні підприємства вітчизняного машинобудування мають орієнтуватися на впровадження довгострокових соціальних проєктів, здійснення соціальних інвестицій, які стануть підґрунтям забезпечення сталого розвитку суспільства.

Також, дістало подальший розвиток уточнення суперечностей формування інституційного забезпечення державної промислової політики як чинника розвитку підприємств галузі машинобудування, що надає можливість оцінити зв'язки між державними промисловими підприємствами та органами влади в Україні, а також передбачити обмеженість інституціонального механізму, який нівелює діалог представників промислових підприємств із владними структурами.

У процесі роботи проведено узагальнення закордонного досвіду відносно доцільності використання кластерного підходу як дієвого інструменту державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування, що виступає підґрунтям для формування механізму

партнерства у системі державної промислової політики. Класифікація проблем формування промислових кластерів підприємств машинобудівної галузі, яка дозволяє виявити логічні взаємозв'язки між розробкою сучасної державної стратегії розвитку промисловості України та організацією промислових кластерів, зокрема у галузі машинобудування. Досліджено кілька моделей державної промислової політики у галузі машинобудування, а саме американську, європейську та азіатську. Виявлено, що країна не завжди використовує той або інший тип стратегії у "чистому" вигляді, можливе сполучення стратегій. У будь-якому випадку вихідною передумовою для державної політики розвитку галузі машинобудування є вибір пріоритетів. Формування пріоритетів можливо і "зверху" - від держави, і "знизу" - від бізнесу. Масштабна промислова політика, як правило, заснована на "зустрічному" русі, діалозі приватного партнера і влади, як свідчить досвід багатьох країн.

Ключові слова: державна промислова політика, публічне адміністрування, інноваційно-промисловий розвиток, машинобудування, кластеризація, стратегія розвитку, партнерство держави та бізнесу, корпоративна соціальна відповідальність.

ABSTRACT

Khodiakova K.S. State development policy of the machine building enterprises of Ukraine industry. Qualification scholarly paper: a manuscript.

Thesis submitted for obtaining the Doctor of Philosophy degree in Public administration, Speciality 281 – Public administration. – V. N. Karazin Kharkiv National University, Ministry of Education and Science, Kharkiv, 2022.

The dissertation provides a consistent solution of a particular scientific problem, which implies the theoretical justification and development of practical recommendations on areas of state development policy improvement of machine building enterprises of Ukraine industry.

The actuality of the dissertation topic is due to the inefficiency of the state industrial policy, the lack of strategic development directions for machine building enterprises, the necessity of meeting the needs of the domestic market in the products of own machine building, the need of increasing the share of high-tech activities in production volumes, its restructuring and the need to restore obsolete fixed assets, the imperfect implementation of the legislative framework for the implementation of agreements in the domestic and foreign markets.

The strengthening of the role of the state in the economy confirms the idea of the importance of convergence of positive features of different types of economic systems. The number of modern countries in the world have received rapid and stable socio-economic development by providing the institutional and legal structure of the economy and eliminating the shortcomings of the market. At the same time, such development based on industrialization where the mechanical engineering industry played a leading role. The organization of an appropriate model of state development policy of the engineering industry, which would take into account the interests of society, state and private partner, is quite relevant today.

The assessment of the current state of Ukraine's machine building industry shows a steady negative trend that leads to its decline, which is caused primarily

by the lack of a balanced industrial policy despite the huge number of certain state programs. The enterprises of the machine building industry operate in terms of working capital shortage and reduction of investments, which makes it almost impossible to update the material and technical base of production and restrains innovative development. In such a situation, the primary task is to preserve individual profitable enterprises, which today can be the only representatives of the machine building sector. All this indicates the urgent need to develop a strategy for the development of machine building enterprises that would meet the complexity and variability of the external environment and take into account the internal potential of the enterprise.

It is mentioned that the main reason for the low operational efficiency of state-owned enterprises in the machine building sector is the weak corporate governance system. The links between state-owned enterprises and the government in Ukraine are extremely strong, as in many other countries, and subordination to line ministries largely hinders the development of many state-owned enterprises. Although the main function of the ministries should be to regulate the relevant industries, the agencies are often actively involved in the management of state-owned enterprises, leading to inevitable conflicts of interest.

The lack of institutional forms has become a barrier to the mass spread of civilized partnership between the state and business. Therefore, the mechanism of interaction between the subjects of industrial management should be balanced and provide feedback to ensure their joint participation in ideological political and economic processes.

Content of the state policy is clarified in the dissertation and the concept of "state industrial policy", directions of its development, scheme of development is defined. The diversity of approaches to defining the essence of the concept of state industrial policy by different criteria is considered: in terms of temporal period, in terms of subjects of industrial policy, in terms of instruments and tasks of industrial policy. It is found that the state industrial policy is a holistic and coordinated activity of public authorities aimed at creating conditions for the

effective functioning and control of industrial complex objects in order to achieve the technological level of developed countries in order to ensure socio-economic stability and integration into the world space. All the achievements of the concept of "state industrial policy" studying are projected on the engineering industry as an important component of the country's industrial complex.

The directions of formation of industrial policy are generalized and it is assumed that the most attractive direction of development of enterprises in the field of mechanical engineering can be a cluster approach. It is proved that at the intersection of industrial and cluster policy or industrial policy based on the cluster approach, the most effective solution of such development problems as increasing investment attractiveness and implementation of investment projects; formation of industrial zones and support of individual industries; development of small and medium businesses is provided.

The proposed components of the state policy of development of enterprises in the field of mechanical engineering, based on a cluster approach, the formation of a power engineering cluster in particular. On the example of the Kharkiv region, where the main catalyst is the public authorities, which involves the creation of a high-tech research and production cluster, which for the country and the region can be characterized as strategically important and which should result in a number of synergies: generation of new knowledge and technologies, increase of investment, development of the economy, and the creation of a new industry. It should be noted that the increase of innovation activity in the country is impossible without providing stable state support, which would integrate political, legal, financial, scientific, technological, communication tools aimed at creating appropriate conditions for the development of innovation processes in the economy, stimulating the implementation of the results of innovation activities in production.

The use of the cluster approach in the state industrial policy of the machine building industry will ensure that the interests of the regional community are taken into account in the rational use of available resources and stimulate the socio-economic development of the region. At the same time, this project is aimed at

attracting significant investments to the region, which implies the interest and profitable development of the cluster territory by private investors. Thus, the cluster, by its purpose, unites the goals of the community and business, and by its content, public and private interests in various spheres of public life are realized.

In the research process, the strategic direction of the state policy of innovative development of Ukrainian engineering enterprises was improved, which, unlike other scientific directions, is distinguished by the organization of effective cooperation between the state, scientific, institutions and enterprises of the domestic industrial sphere based on the use of "win win" strategy tools. The development of Ukrainian industry cannot take place without strengthening the national education and science. In turn, the intensification of cooperation between industrial enterprises, implementation of joint research projects is of great importance for domestic educators and scientists. All this should ensure more rational available resources use, development of new production technologies and modern industrial products.

The research improves the substantiation of the approach to ensuring a mutually beneficial partnership between the state, business and civil society on the principles of mandatory compliance with the principles of corporate social responsibility of industrial enterprises in order to preserve the state industrial complex. It becomes necessary to focus the attention of public administration from focusing on supporting individual projects or firms to a more systematic understanding of the innovation process, the formation and strengthening of relationships between its participants. It is determined that corporate social responsibility of machine building enterprises will develop more effectively if the "Corporate Social Responsibility Strategy" becomes a component of the "Enterprise Development Strategy". In contrast to the initial stages of development of corporate social responsibility, when the main task of implementing corporate social responsibility strategies was considered to be patronage and charity, today the enterprises of domestic machine-building should focus on the implementation

of long-term social projects, social investments, which will become the basis for sustainable development of society.

Moreover, the contradictions in the formation of institutional support for the state industrial policy as a factor in the development of enterprises in the field of mechanical engineering were further developed. It makes possible to assess the relationship between state-owned industrial enterprises and the authorities in Ukraine, as well as to foresee the limitations of the institutional mechanism that levels the dialogue between representatives of industrial enterprises and the authorities.

In the course of the research, foreign experience on the expediency of using the cluster approach as an effective tool of state policy for the development of machine building enterprises was generalized, which serves as the basis for the formation of a partnership mechanism in the system of state industrial policy. Classification of problems of formation of industrial clusters of enterprises of machine-building industry, which allows to reveal logical interrelations between the development of modern state strategy of industrial development of Ukraine and the organization of industrial clusters, in particular in the field of machine-building. Several models of the state industrial policy in the field of mechanical engineering, namely American, European and Asian, are studied. It was found that a country does not always use one or another type of strategy in "pure" form, a combination of strategies is possible. In any case, the basic prerequisite for the state policy of development of the machine building industry is the choice of priorities. The formation of priorities is possible both "from the top" - from the state and "from the bottom" - from business. Large-scale industrial policy is usually based on a "counter" movement, a dialogue between a private partner and the authorities, as the experience of many countries shows.

Keywords: state industrial policy, public administration, innovation and industrial development, machine building, clustering, development strategy, state and business partnership, corporate social responsibility.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧКИ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Публікації у наукових фахових виданнях України

1. Ходякова К. С. Ефективна промислова політика – запорука високотехнологічного рівня держави. *Державне будівництво*. 2017. № 1. URL: <http://db.kh.ua/index.php/db/issue/archive>.
2. Ходякова К. С. Державно-приватне партнерство, як інструмент реформування промислового сектору економіки. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. №1. С. 102-107.
3. Ходякова К. С. Інституціональні механізми та технології публічного регулювання розвитку промисловості у процесах децентралізації влади. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. №2. С. 103-110.
4. Коваленко М. М., Ходякова К. С. Регіональні банки як складова процесу формування та розвитку регіональних промислових кластерів. *Актуальні проблеми державного управління*. 2021. №1. С. 95-106. *Особистий внесок: проведено аналіз діючих промислових підприємств Слобожанського регіону та запропоновано створення промислового кластеру навколо АТ «Турбоатом», як провідного підприємства галузі машинобудування.*

Наукові праці у міжнародних періодичних наукових виданнях

5. Khodiakova K. Kovalenko M. Public-private partnership as a factor in the development of enterprises in the field of mechanical engineering (on the example of the Kharkiv region). *Modern Science – Moderní věda*. 2021. №1. *Особистий внесок: розроблено проєкт промислового парку на основі моделі ДПП в Харківській області націлений на забезпечення економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності Харківського регіону.*

Наукові праці у закордонних виданнях, індексованих у Scopus

6. Khodiakova K. Public administration impact on industrial clustering processes in Ukraine / M. Kovalenko, K. Khodiakova, N. Ryzhikova, N. Myrna, S. Kalinichenko, O. Korneva. *WSEAS Transactions on Business and Economics*. 2022. Vol 19. P.953-961. <https://doi.org/10.37394/23207.2022.19.83>. *Особистий внесок: Запропоновано модель формування Слобожанського кластера енергетичного машинобудування, в якій головним каталізатором є органи публічної влади.*

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

7. Ходякова К. С. Державно-приватне партнерство як напрямок розвитку економічних відносин. *Публічне управління: стратегія реформ: тези наук.-практич. конференції за підсумками стажування слухачів*. Харків: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2017. С. 231-236.
8. Ходякова К. С. State policy of cluster development in the industry of Ukraine. *Наук.-практич.. конференції в межах Четвертої щорічної наук.-освіт. виставки, приуроч. до 20-річчя науки «Державне управління» та Дня місцевого самоврядування в Україні* : зб. тез. Харків: ХарПІ НАДУ «Магістр», 2017.
9. Ходякова К. С. «Моделі взаємодії влади та бізнесу в умовах викликів нової економіки. *Маркетинг та менеджмент у фокусі викликів нової економіки*: матер. міжнар. наук.- практи. Конференції. Ужгород: Вид-во УжНУ «Говерла», 2018. С.416-420.
10. Ходякова К. С. «Державна політика збереження та розвитку великих промислових комплексів. *Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія і практика* : матеріали VI Міжнародної заочної науково-практичної конференції. Запоріжжя: КПУ, 2018. С. 393-395.
11. Ходякова К. С. Стратегія подвійного виграшу у державному регулюванні промисловості. *ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ XXI століття: синтез науки і*

практики: матеріали XIX Міжнародного наукового конгресу. Харків. 2019. С.412-416.

12. Ходякова К. С. Публічне управління підприємствами галузі машинобудування на основі державно-приватного партнерства. *Управління як чинник економічної рівноваги* : програма і матеріали XIV конф. молодих вчених каф. Економіки та права. Харків : Вид-во НУА. 2020. С.147-151.
13. Коваленко М. М., Ходякова К. С. Обґрунтування створення регіональних промислових кластерів Слобожанщини. *ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ XXI століття: погляд у майбутнє*: матеріали XXI Міжнародного наукового конгресу. Харків. 2021. С. 323-327.
14. Ходякова К.С «Особливості державної промислової політики у галузі машинобудування України». «Публічне управління: український вимір» за матер. науково-практичної конференції від 22 жовтня 2021 р.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	18
ВСТУП	19
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ГАЛУЗІ МАШИНОБУДУВАННЯ.....	27
1.1. Сутність державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування	27
1.2. Кластерний підхід як інструмент державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування.....	44
1.3. Зарубіжний досвід формування та реалізації державної політики розвитку машинобудівних підприємств	57
Висновки до розділу 1	77
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ГАЛУЗЕВОГО МАШИНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ.....	80
2.1. Оцінка стану галузі машинобудування.....	80
2.2. Суперечності формування інституційного забезпечення державної промислової політики як чинника розвитку підприємств галузі машинобудування	93
2.3. Проблеми формування промислових кластерів підприємств машинобудівної галузі.....	108
Висновки до розділу 2	119
РОЗДІЛ 3. ПІДХОДИ ДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ГАЛУЗІ МАШИНОБУДУВАННЯ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ	122
3.1. Формування державної стратегії розвитку підприємств галузі машинобудування як складової єдиної стратегії соціально-економічного розвитку країни	122

3.2. Особливості здійснення державної політики відносно формування машинобудівного кластеру	138
3.3. Забезпечення партнерських відносин держави та бізнесу в умовах сприяння розвитку підприємств галузі машинобудування	162
Висновки до розділу 3	177
ВИСНОВКИ	181
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	188
ДОДАТКИ	213

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ДПП – державно-приватне партнерство

КМУ – Кабінет міністрів України

КСВ – корпоративна соціальна відповідальність

НДДКР – науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи

СОТ – Світова організація торгівлі

СПК – спеціальний інвестиційний контракт

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Промисловість має великий потенціал для забезпечення соціально-економічного добробуту як регіону, так і країни в цілому. Промислові підприємства виступають каталізаторами розвитку сервісних галузей, у тому числі, освіти і науково-дослідницького сектора, професійних послуг тощо. Провідна роль за багатьма критеріями, і у першу чергу за рівнем виробництва продукції з високою доданою вартістю та використанням науково-технічних розробок належить саме галузі машинобудування. Продукція цієї галузі відіграє ключову роль у формуванні виробничого потенціалу інших сфер економічної та соціальної діяльності, сприяє впровадженню досягнень науково-технічного прогресу та сприяє реальному зростанню доходів населення.

За останні роки в Україні спостерігаються масштабні процеси руйнації галузі машинобудування, що стає істотною загрозою для розв'язання економічних та соціальних проблем суспільства, підтримки забезпечення гідного рівня життєдіяльності населення регіонів і країни в цілому. Також поглиблюється криза світової економіки, що негативно відображається як на падінні обсягів виробництва, так і на зменшенні споживчого попиту домогосподарств.

З наведених оцінок стає очевидним, що для подальшого промислового розвитку країни легкого шляху не існує і є потреба у формуванні ефективної державної політики. Посилення ролі держави в економіці, підтверджує думку про важливість конвергенції позитивних рис різних типів економічних систем. Забезпечуючи інституційно-правову структуру економіки та усуваючи недоліки ринку, низка сучасних держав світу отримали стрімкий та стабільний соціально-економічний розвиток. При цьому такий розвиток ґрунтувався саме на проведенні індустріалізації, де галузь машинобудування відіграла провідну роль. Формування відповідної державної політики розвитку галузі машинобудування, де враховувалися б інтереси суспільства,

держави та приватних партнерів і є на сьогодні актуальною.

Остання затверджена «Державна програма розвитку промисловості» передбачала період до 2011 року. На початку 2021 року Міністерство з питань стратегічних галузей промисловості України розробило та оприлюднило для громадського обговорення проект Закону України «Про державну промислову політику». Цей документ розроблено задля здійснення реалізації державної промислової політики, стимулювання діяльності у сфері промисловості, врегулювання правових, організаційних та фінансових відносин, що виникають між суб'єктами, які провадять діяльність у сфері промисловості, зокрема в її стратегічних галузях, проте на початок 2022 року його не затверджено.

Розвиток промисловості згадується у «Національній економічній стратегії до 2030 року» та «Цілях сталого розвитку України на період до 2030 року», як забезпечення збалансованості економічного, соціального та екологічного вимірів сталого розвитку країни. Проте, у них не йдеться про створення комплексних механізмів здійснення структурної перебудови та визначення шляхів і методів активізації промислового та науково-технічного потенціалу, а також щодо протидії кризовому стану промисловості, необхідності запобігання процесу деіндустріалізації.

Актуальність обраної теми дослідження зумовлена недосконалістю державної промислової політики, відсутністю стратегічних напрямків розвитку підприємств галузі машинобудування, необхідністю задоволення попиту на виробництво вітчизняної продукції галузі машинобудування на внутрішньому ринку, важливістю збільшення частки високотехнологічних видів діяльності в обсягах виробництва, його реструктуризацією та необхідністю модернізації застарілих основних фондів, недосконалістю імплементації законодавчої бази щодо виконання угод на внутрішньому та зовнішньому ринках.

Вагомий внесок у формування державної політики в економічній сфері як в цілому, так і промислового сектора зокрема, здійснено такими

зарубіжними та вітчизняними вченими, як О. Амосов, В. Бабаєв, Е. Бергер, А. Бержанір, С. Белай, В. Варнавський, Г. Вегнер, Б. Данилишин, І. Дунаєв, О. Жадан, А. Калінін, Ю. Кіндзерський, М. Коваленко, В. Ковальчук, Н. Ліба, С. Майстро, М. Портер, О. Труш, Ю. Уманців та інші.

Разом із тим, незважаючи на численні наукові здобутки, підходи щодо формування державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування України залишаються не висвітленими у повній мірі і є надзвичайно актуальними для сучасної наукової проблематики та практики публічного управління та адміністрування.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження є складовою частиною теми науково-дослідних робіт, що виконувалися в Харківському регіональному інституті державного управління Національної академії державного управління при Президентіві України: «Механізми управління фінансами в публічній сфері в умовах децентралізації» (державний реєстраційний номер – 0117U004497) – участь автора як виконавця полягала в обґрунтуванні фінансових інструментів сприяння розвитку промисловості України; «Євроінтеграційний вектор розвитку України та реалізація національних інтересів в умовах глобальних викликів» (реєстраційний номер 0120U105649), де автором як виконавцем було проаналізовано засади промислової політики Європейського Союзу; «Публічне управління інвестиційною діяльністю в Україні» (реєстраційний номер 0120U105676), де авторкою запропоновано заходи державної політики, реалізація яких сприятиме збільшенню інвестиційного потенціалу підприємств галузі машинобудування України.

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є обґрунтування теоретичних положень та розроблення практичних рекомендації щодо напрямків удосконалення державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування промисловості України.

Для досягнення мети було визначено такі завдання дослідження:

- розкрити зміст державної політики розвитку підприємств галузі

машинобудування;

- загалити зарубіжний досвід організації та функціонування державної політики розвитку машинобудівних підприємств;
- провести оцінку сучасного стану галузі машинобудування та процесів кластеризації в Україні;
- здійснити аналіз інституціональних суперечностей розвитку підприємств галузі машинобудування;
- надати пропозиції щодо стратегічного спрямування державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування;
- запропонувати складові державної політики щодо формування машинобудівного кластеру;
- розробити механізми взаємодії приватного партнера та держави при формуванні державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування.

Об'єктом дослідження є державна промислова політика.

Предметом дослідження є механізми та інструменти державної промислової політики щодо розвитку підприємств галузі машинобудування України.

Методи дослідження. Методологічною та теоретичною основою дисертаційного дослідження є загально-наукові підходи та логічні методи пізнання й емпіричні методи дослідження.

У дисертаційному дослідженні використано такі підходи, як системний підхід, функціональний підхід, а також методи: метод аналізу та синтезу, метод порівняльного аналізу, ситуаційний метод, абстрактно-логічний, SWOT-аналіз, PEST-аналіз, кабінетне дослідження тощо.

Інформаційною базою дослідження стали відповідні Закони України, Кодекси України, Укази Президента України, Постанови Верховної Ради України, програмні документи державних органів, зокрема Державної служби статистики України, матеріали Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Фонду державного майна України, монографії та статті

вітчизняних і зарубіжних авторів, а також авторський аналіз матеріалів виробничо-фінансової діяльності промислових підприємств, отриманий у процесі роботи.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні наукових положень і отриманні нових висновків у галузі публічного управління, що мають теоретичне та практичне значення, сприяють удосконаленню сучасної державної промислової політики у галузі машинобудування. Наукова новизна результатів дослідження конкретизується в таких положеннях:

уперше:

– запропоновано складові державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування, заснованої на кластерному підході, зокрема формування кластеру енергетичного машинобудування на прикладі Харківського регіону, де головним каталізатором є органи публічної влади, що передбачає створення високотехнологічного науково-виробничого кластеру, який для країни та регіону можна характеризувати як стратегічно важливий, результатом якого має стати отримання низки синергетичних ефектів, а саме: генерація нових знань та технологій, збільшення інвестиційних коштів, підвищення ефективності використання інфраструктурних об'єктів (транспорт, зв'язок, фінансове посередництво тощо), зниження трансакційних витрат, підвищення рівнів спеціалізації та кооперації, зростання концентрації виробництва.

удосконалено:

– системний підхід до реалізації стратегічного напрямку державної політики щодо інноваційного розвитку підприємств галузі машинобудування України, який на відміну від інших наукових напрямів відрізняється організацією ефективної співпраці між державою, місцевим самоврядуванням, науковими установами і підприємствами вітчизняної промислової сфери, що ґрунтується на застосуванні інструментів стратегії «win win»;

– структурно-функціональний підхід щодо забезпечення взаємовигідного партнерства між органами публічної влади, бізнесом та громадянським суспільством на засадах обов'язкового дотримання принципів корпоративної соціальної відповідальності промислових підприємств з метою підвищення ефективності функціонування державного промислового комплексу;

дістали подальшого розвитку:

– уточнення поняття «державна промислова політика» за різними критеріями: щодо часового періоду, щодо суб'єктів промислової політики, щодо інструментів і завдань промислової політики та визначення її, як цілісної та скоординованої діяльності органів публічної влади, спрямованої на створення умов ефективного функціонування та контролю за об'єктами промислового комплексу з метою досягнення ними технологічного рівня розвинених країн задля забезпечення соціально-економічної стабільності та інтеграції у світовий простір;

– уточнення суперечностей формування інституційного забезпечення державної промислової політики як чинника розвитку підприємств галузі машинобудування, що надає можливість оцінити зв'язки між державними промисловими підприємствами та органами влади в Україні, а також передбачити обмеженість інституціонального механізму, який нівелює діалог представників промислових підприємств із владними структурами;

– узагальнення закордонного досвіду відносно доцільності використання кластерного підходу як дієвого інструменту державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування, що виступає підґрунтям для формування механізму партнерства у системі державної промислової політики;

– класифікація проблем за спрямованістю інтеграційних зв'язків формування промислових кластерів підприємств машинобудівної галузі, що

дозволяє виявити логічні взаємозв'язки між розробкою сучасної державної стратегії розвитку промисловості України та організацією промислових кластерів, зокрема у галузі машинобудування.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що розроблені дисертантом теоретичні положення разом становлять методичну основу конкретних пропозицій для впровадження у публічно-управлінську практику. Науково обґрунтовані рекомендації з удосконалення державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування України надають змогу широко використовувати їхні результати державним органам влади під час реалізації державної політики на сучасному етапі інноваційно-інвестиційного розвитку галузі машинобудування України.

Наукові висновки та теоретичні положення дисертаційної роботи фактично доведено до рівня конкретних пропозицій і практичних рекомендацій для використання у галузі публічного управління та адміністрування.

Теоретичні положення та практичні рекомендації дисертаційного дослідження використано:

– Харківським регіональним інститутом державного управління Національної академії державного управління при Президентіві України під час розробки таких основних модулів для слухачів факультету магістерської підготовки всіх форм навчання: «Економічне врядування та публічні фінанси», «Стратегічне управління» та «Регіональне управління» (акт про впровадження від 13.05.2021 р.)

– АТ «Українські енергетичні машини» при розробці Стратегічного плану розвитку підприємства до 2025 року (довідка про впровадження №09- 801 від 22.12.21);

– Управлінням розвитку промисловості Харківської обласної державної адміністрації при розробці Стратегії розвитку Харківської області на період 2021-2027 рік (довідка про впровадження № 01-03-02/108 від 03.02. 2022 р.).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, викладені в

дисертації, отримані авторкою особисто. З опублікованих у співавторстві наукових праць, у роботі використано лише ті ідеї та положення, що є результатом особистих напрацювань. Внесок автора конкретизовано у списку публікацій.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та ідеї дисертаційної роботи апробовано на науково-практичних конференціях, а саме: науково-практичній конференції за підсумками стажування слухачів «Публічне управління: стратегія реформ» (м. Харків, 2017 р.); науково-практичній конференції в межах Четвертої щорічної науково-освітньої виставки, присвяченої до 20-річчя науки «Державне управління» та Дня місцевого самоврядування в Україні (м. Харків, 2017 р.); міжнародній науково–практичній Конференції «Маркетинг та менеджмент у фокусі викликів нової економіки» (м. Ужгород, 2018р.); VI Міжнародній заочній науково-практичній конференції «Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія і практика» (м. Запоріжжя 2018 р.), XIX Міжнародному науковому конгресі «Публічне управління XXI століття: синтез науки і практики» (м. Харків, 2019 р.), XIV конференції молодих учених «Управління як чинник економічної рівноваги» (м. Харків, 2020 р.), XXI Міжнародному науковому конгресі «Публічне управління XXI століття: погляд у майбутнє» та Науково-практичній конференції «Публічне управління: український вимір» (м. Харків, 2021р.)

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 14 наукових праць, зокрема 4 статті у фахових виданнях України, 1 стаття у закордонному виданні, 1 стаття у закордонному виданні, індексованому у SCOPUS, 8 тез доповідей.

Структура роботи. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, що включають підрозділи, висновків, списку використаних джерел (233 найменування, із них 41 - іноземною мовою) та 7 додатків. Обсяг дисертації складає 228 сторінок, з них основного тексту – 170 сторінок. Робота містить 4 таблиці, 8 рисунків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ГАЛУЗІ МАШИНОБУДУВАННЯ

1.1. Сутність державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування

Залежно від домінуючої у державних, політичних, бізнесових, наукових колах концепцій розвитку економіки та побудови взаємовідносин між державою, приватним партнером та суспільством визначаються тип та цілі промислової політики, її форми та інструменти, формується загальна ідеологія та стратегія розвитку промислового комплексу загалом та його окремих складових, як об'єкта політики.

Перш ніж перейти до розкриття сутності, методів і змісту державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування, вважаємо за доцільне, дати визначення самої державної промислової політики.

Загальним підсумком наукових здобутків учених у сфері дослідження державної політики є напрацювання низки підходів до тлумачення поняття «державна політика».

Під державною політикою слід розуміти діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування, систему цілей та принципів державно-управлінських заходів, рішень і дій, що визначають процес розробки політики, механізм реалізації державно-політичних рішень через систему державного управління розвитком країни.

Державною вважається політика не тільки з тієї причини, що вона впливає на суспільство, але й тому, що її стартовим етапом формування є уряд або ж інші державні органи [49, 140, 51, 123, 119].

При зміні політичних умов, які впливають на визначення стратегії державного розвитку та для подальшого аналізу змін її результативності на різних етапах індустріального розвитку необхідно уточнення змісту поняття

промислової політики.

Важливим є визначення поняття «державна промислова політика», тому проведемо аналіз визначень, наведених у науковій літературі (Додаток В) [121, 85, 116, 145, 161, 156, 42, 161, 152, 90, 94, 1, 188, 137, 143, 198, 218, 195, 39, 170].

За результатами аналізу згідно різних критеріїв є можливість виділити різноманіття підходів до визначення сутності цього поняття: з огляду на часовий період: промислова політика характеризується сукупністю довгострокових дій [121] чи сприянням виходу промисловості зі структурної кризи [161]; із зазначенням суб'єктів промислової політики, вона поділяється лише на державну [85, 116], на двосторонню (державна та корпорації) [39] чи партнерську із широким колом інститутів – державні і муніципальні органи влади, господарюючі суб'єкти, наукові та суспільні організації [161, 143]; що дає велике різноманіття поглядів на інструменти та завдання промислової політики та дає підстави розглядати її у вузькому та широкому сенсі.

Результатом аналізу стала можливість сформулювати узагальнююче визначення поняття «державна промислова політика», як цілісної та скоординованої діяльності органів державної влади, направленої на створення умов ефективного функціонування та контролю за об'єктами промислового комплексу з метою досягнення технологічно рівня розвинених країн задля забезпечення соціально – економічної стабільності та інтеграції у світовий простір.

Одним із важливих складових промислового комплексу країни є машинобудування, ключовою задачею якого є забезпечення енергетичного комплексу необхідною продукцією та формування потужного експортного потенціалу країни, що сформує матеріальну базу для виконання соціальної функції держави. Держава впливає на окремі елементи економічної системи країни при здійсненні промислової політики у галузі машинобудування. Такий вплив мотивує суб'єктів господарювання, зокрема щодо напрямків визначення їх правового та майнового статусу, умов взаємодії з

контрагентами та державою, організації операційних і виробничих процесів на підприємстві, процесів реалізації продукції чи послуг на внутрішньому та зовнішньому ринках [74].

Загалом концепції державної промислової політики, зокрема і в галузі машинобудування, формувалися у двох напрямках. Перший напрям відображає основні елементи "сучасного монетаризму". Другий концептуальний напрям державної промислової політики базується в основному навколо питань про роль держави в економічному розвитку і має назву "немонетаристський". Представники першого напрямку, зокрема В. Кушлін [93], наполягають на непрямому державному регулюванні економіки за допомогою інституційних (регуляторних) засобів для зниження рівня "жорсткості" державної промислової політики. Інший представник "монетаристського" напрямку Б. Заблоцький наполягає на переході від вертикальної до горизонтальної промислової політики, де політика уряду має спонукати та мотивувати підприємців й бізнесменів до вільного здійснення організації виробництва, капіталовкладень, завойовування позиції на ринку, оскільки ринкова економіка передбачає створення передумов для вільного підприємництва. На його думку, державна бюрократична машина неспроможна прогнозувати майбутні ринкові умови краще, ніж самі підприємства, але держава може надати економіці певну підтримку, наприклад, у вигляді державних інвестицій у науково-дослідницьку діяльність [62]. Аналогічну думку висловлює і О. Нестеренко. "За державою, — визначає автор, — зберігаються завдання організації діяльності багатьох економічних, наукових, освітніх і культурних структур, забезпечення незалежності країни, дотримання громадського порядку і законності тощо. Отже, держава набиратиме важливого значення і має бути сильною, але не тоталітарною [115]".

Другий концептуальний напрям державної промислової політики підтримують багато українських і зарубіжних вчених. Як відмічає Ю. Гончаров [36], що неможливе існування розвиненої системи ринкових

відносин, яка потребує безпосереднього впливу з боку держави з додержанням правил послідовної політики, яка спрямовується на концентрацію та ефективне використання економічних ресурсів для зростання й розвитку промисловості.

Варто відмітити, що єдиного підходу до вибору моделі промислової політики досі не сформовано. Це пов'язано із виокремленням тих чи інших ознак або критеріїв, які відрізняють позиції дослідників. Найбільш загальними ознаками класифікації є превалювання наявних інструментів, дій відповідних учасників або мета промислової політики.

Розглянемо моделі промислової політики за певними ознаками, наведеними у науковій літературі [73, 98, 121]:

1. За домінуванням інструментів прямого впливу держави (рівень селективності) на перерозподіл ресурсів на користь суб'єктів (секторів, галузей):

- «жорстка» («вертикальна»);
- «м'яка» («горизонтальна»).

Модель жорсткої промислової політики орієнтована на розвиток окремих пріоритетних секторів економіки із застосуванням державних фінансових інструментів, що включають субсидування, кредитування, протекціоністський курс валют. Використання у проведенні промислової політики м'якої моделі базується на ідеї підтримки конкурентоспроможності національних компаній та підтримку інвестиційних проектів, що у свою чергу приводить до створення сприятливих умов для започаткування і ведення бізнесу в усіх галузях, без виокремлення окремих суб'єктів державної підтримки. [161].

2. За домінуванням окремих цілей промислової політики в обґрунтуванні вибору інструментів та механізмів її реалізації:

- «експортноорієнтована»;
- «імпортозаміщувальна»;

– «інноваційна».

В роботі Л.П. Бажуткіної і Н.В. Нікітіної аналізуються три стратегії модернізації промислового комплексу: селективного залучення іноземних інвестицій і високих технологій, експортної орієнтації та імпортозаміщення [12]. Перша стратегія передбачає модернізацію економіки за рахунок придбання іноземних інвестицій у великі галузі. Друга - пріоритетний розвиток експортно-орієнтованих галузей, третя – обмеження імпорту і за рахунок протекціоністських заходів створення умови для розвитку промисловості, підвищення її конкурентоспроможності з подальшим виходом на світовий ринок.

Модель імпортозаміщення являє собою механізм забезпечення проведення промислової політики на основі можливості створення та розвитку виробництва всередині країни товарів, більш конкурентоспроможних на внутрішньому ринку та уникнення залежності від інших держав. Імпортозаміщення може відбуватися як під впливом промислової, так і загальноекономічної політики та будуватися на зниженні або оптимізації податків, що приводить до зростання інвестицій

Позитивними рисами моделі імпортозаміщення є політика протекціонізму, запобігання інфляції через підтримку курсу національної валюти, розвиток промислового виробництва і як наслідок забезпечення зайнятості населення та розвиток наукового потенціалу.

До негативних сторін моделі імпортозаміщення слід віднести можливу економічну недоцільність, викликану штучним розширенням виробництва промислової продукції за відсутністю попиту та якості, що може привести до неефективного управління та використання ресурсів.

Політика підтримки моделі імпортозаміщення в умовах світового господарства несе ризик технологічного та конкурентного відставання від розвинених країн. [175].

У промисловій політиці, на нашу думку, модель імпортозаміщення може бути використана для виробництва продукції, яка може бути освоєна у

країні з істотно меншими витратами, ніж при її імпорті або з метою уникнення залежності від інших держав. Для розвитку сучасного виробництва необхідний постійне залучення інвестицій, нових технологій, обладнання, фахівців у національну економіку. Закритість економіки лише перешкоджає цим процесів. Отже, підтримка імпортозаміщення повинна здійснюватися державою на початковій стадії впровадження нового виробництва або для подолання кризового періоду.

Протилежна модель формування та реалізації промислової політики базується на заохоченні виробництві експортної продукції. Вона ґрунтується на відкритості економіки, активній участі у міжнародному поділі праці, використанні світової торгівлі для збільшення фінансових ресурсів країни та підтримку конкурентоспроможних експортних галузей.

Основними фінансовими інструментами уряду виступають надання дотацій та кредитів підприємствам-експортерам, створення податкових і митних пільг, стримування росту валютного курсу та створення інших необхідних умов для функціонування і розвитку галузей з високим часткою експортних операцій. Важливими перевагами цієї моделі є конкурентність промислового комплексу країни на міжнародному ринку, можливість використання світових ресурсів та технологій; стимулювання розвитку «внутрішніх» галузей, залучення валютних коштів в країну та їх інвестування у розвиток виробництва і сфери послуг національної економіки.

Інноваційний процес являє собою процес створення, розгортання та вичерпання новітніх технологій, виробничо-економічного і соціально-організаційного потенціалу нововведень.

Економічний та соціальний розвиток країни на зовнішньому та внутрішньому ринках із використанням нових високих технологій виробництва складає основу інноваційної моделі.

Завдяки використанню інноваційної моделі розвивається науково-технічний потенціал країни, що формує конкурентоспроможність промислової продукції на міжнародному ринку. особливістю інноваційної

політика є взаємодія підприємницьких, освітніх та науково-інноваційних структур, що формують інноваційні стимули господарської діяльності та сприяють встановленню державних орієнтирів інноваційної моделі розвитку, які передбачають забезпечення виробництва високоосвіченими і кваліфікованими кадрами.

Проте, розвиток інноваційної інфраструктури та оновлення виробничої бази промисловості вимагає великих фінансових інвестицій. Крім того, виникає проблема ефективної підготовки та залучення висококваліфікованих кадрів. Японія та Південна Корея мали успіхи у застосуванні інноваційної моделі розвитку економіки. Однак, державна політика, що реалізується у цих країнах дозволила регулювати і контролювати свої ринки на предмет реалізації інноваційної моделі [56].

3. За домінуванням відкритості національного економічного простору в геополітичному вимірі для вибору інструментів промислової політики:

- «захисна»;
- «адаптивна»;
- «ініціативна» («проактивна»).

Захисна модель промислової політики передбачає обмеження доступу іноземних виробників на внутрішній ринок, захист національних товаровиробників із метою недопущення зміни усталеної структури економіки.

Промислова політика за адаптивною моделлю ґрунтується на пристосуванні до потреб світового ринку в межах існуючих можливостей та внутрішніх умов.

Ініціативна модель промислової політики використовує можливості міжнародної інтеграції і відкритості світового економічного простору з метою зміни структури внутрішнього виробництва у бік формування довгострокових конкурентних переваг.

4. За домінуванням узгодженості інтересів держави і приватного партнера у виборі інструментів промислової політики:

- англосаксонська модель – держава і приватний партнер на ринку вважаються рівноправними конкурентами;
- європейська модель – держава і бізнес стають рівноправними партнерами;
- азіатська – держава і приватний партнер виступають єдиною родиною.

Перш за все, сформована в межах відповідної країни економічна ідеологія, яка орієнтується на слідування за лідером чи формування власного шляху розвитку, визначає вибір моделі промислової політики. У першому варіанті прискорення руху ґрунтується на повторенні шляху лідера. У другому варіанті передбачається вибір власного шляху, оптимальна та раціональна розробка якого можливо прискорить досягнення кінцевої мети навіть скоріше за лідера. З огляду на це, аналізуючи вектори нової промислової політики, переважна більшість дослідників, зокрема [73; 136], схиляються до використання першої із можливостей та покладають основну перевагу на модернізацію. При цьому їй надаються ознаки системності й комплексності щодо загального характеру оновлення не лише техніко-технологічних параметрів виробництва, а й соціальних та економічних інститутів суспільства для прискорення розвитку.

Минулий досвід реалізації промислової політики свідчить про логічні зв'язки її складових. Так, у 50- 60-і роки ХХ століття у світі застосовувався галузевий підхід до здійснення промислової політики, який передбачав протекціонізм у міжнародній торгівлі та захист і стимулювання розвитку певних галузей. У 80-і роки політика переноситься в горизонтальну площину, держава реалізує публічне управління промисловістю, створивши сприятливі умови для забезпечення конкурентоспроможності підприємств на світовому ринку. На світовому просторі збільшується взаємозалежність економічних

систем, що, безперечно, пов'язано з поширенням процесу глобалізації економіки. У 90-х років негативний досвід ринкових реформ які не підтверджені потужною промисловою політикою, приводить до втрати країною її технологічних позицій на світовому ринку, і як наслідок значний спад виробництва, зростання безробіття тощо. Все це також доводить доцільність акцентування уваги на удосконаленні промислової політики в системі економічних реформ [101].

Україна у процесі трансформації економіки та реформування промислового сектора пройшла різні шляхи: від селективної підтримки певних галузей до повного відмовлення регулювання загального промислового розвитку. Так, у 1992 р. були прийняті рішення щодо дерегуляції та відсутності необхідності державного регулювання промислового розвитку. Це призвело до поглиблення і прискорення спаду виробництва і наприкінці 1992 р. і в 1993 р. почали застосовуватися міри загальної (фронтальної) підтримки промисловості шляхом взаємозаліку заборгованостей підприємств і пільгового кредитування. Проте такі заходи мали пагубні інфляційні наслідки.

Протягом 1995-1996 рр. уряд розробив «макроекономічний підхід» з метою стабілізації фінансового стану промислових підприємств. Це розглядалося як необхідна і цілком достатня умова для пожвавлення інвестиційної діяльності й широкомасштабного припливу у вітчизняне виробництво іноземних інвестицій, що забезпечить економічне зростання. У 1996-1997 рр вдалося знизити рівень інфляції, але очікуваний «інвестиційний бум» не відбувся. А вже у другій половині 1997 р. через брак бюджетних коштів уряд висловив думку, що реалізації промислової політики в Україні не відповідає очікуваним ефектам і її проведення не є доцільним. Очевидним є те, що витрати на реалізацію того або іншого курсу держави необхідно визначати в динаміці: чітко оцінювати втрати, викликані низьким рівнем інвестування тих або інших проектів з урахуванням пов'язаних з цим реальних економічних ефектів (у тому числі ефекту мультиплікації попиту).

При такому підході проекти промислової політики отримують конкурентоздатну внутрішню норму прибутковості, а відповідно, стають цілком прийнятними для бюджету в доступному для прогнозування часовому періоді.

Відношення до розробки промислової політики змінюються із середини 1999 р. З того часу теоретики і практики стали приділяти увагу удосконаленню інструментів впливу на розвиток промисловості, але дотепер так і не вдалося розробити теоретично зрозумілу, суспільно визнану та практично діючу промислову політику. Таким чином, з наукового та теоретичного огляду проблема регулювання промисловості залишається невирішеною.

На теперішній час виділяють кілька концептуально-методологічних підходів до розробки промислової політики. Вони базуються на теоретичних основах і практичній сутності ліберально-монетариської моделі ринкового реформування. Уряд України реалізував різні підходи протягом років незалежності. 1992-1993 рр. – можна визначити як роки застосування «шокової терапії». 1994-1996 рр. – роки поступового втілення ліберальних цінностей, пов'язаних із скороченням кола й інтенсивності інших реформаційних заходів після «ваучерного» етапу приватизації. 1997-1998 рр. пройшли з упором на застосування монетариських методів заради збереження досягнутої до цього часу досить тендітної і відносної депресивної стабілізації.

Слід відзначити, що розробка та реалізація промислової політики у галузі машинобудування подібна до визначення основних елементів інвестиційного проекту, а саме визначення мети, оцінка альтернативних ефективних способів її реалізації, аналіз наявних ресурсів та розробка конкретних механізмів їх використання. Державна промислова політика має проводитися виважено, усуваючи суттєві перешкоди, викликані недосконалою законодавчою базою чи системою формальних норм і правил поведінки агентів, на впорядкування яких слід звернути увагу задля

досягнення цілей структурного реформування, враховуючі основні прямі та непрямі, негативні та позитивні ефекти. Майже повна ліквідація державного сектора, здатного бути суб'єктом промислової політики, через існуючий законодавчо встановлений інструментарій державного регулювання практично унеможлиблює будь-який вплив на приватизовані підприємства.

В практиці державного управління накопичений великий досвід використання методів прямого і непрямиго регулювання економіки і її структури. Прямий метод передбачає підтримку певних галузей за допомогою дотацій, кредитів, податкових пільг, тимчасової націоналізації відсталих підприємств; протекціонізм; модернізацію промисловості шляхом фінансування НДДКР, заохочення наукомістких виробництв, патентного регулювання, введення стандартів на промислову продукцію. Непрямий метод включає в себе стимулювання розвитку і підвищення конкурентоспроможності через створення умов для ефективного функціонування та життєдіяльності господарських суб'єктів [15].

Слід відзначити, що розмежування адміністративних і економічних методів регулювання досить умовне.

Будь-який регулятор економіки несе в собі елементи адміністрування: він контролюється конкретною державною службою, яка змінює його після прийняття відповідного політичного рішення.

У свою чергу кожен прямий регулятор містить в собі непрямі елементи. Так, забезпечуючи цільове фінансування тих чи інших інвестиційних проектів, здійснюючи державні закупівлі, уряд тим самим впливає на інтереси економічних суб'єктів. Разом з тим прямі і непрямі методи регулювання істотно різняться. Адміністративні прийоми істотно обмежують свободу вибору. У подібному випадку уряд починає не просто впливати, скажімо, на ціни, але і прагне здійснювати контроль над обсягом виробництва, його структурою.

Застосування адміністративних методів спирається, перш за все, на силу державної влади, чинне законодавство і пов'язане з використанням

заходів заборони чи примусу. Економічні методи регулювання, навпаки, розширюють свободу вибору. Використання кожного з них обертається для підприємства додатковим стимулом, створюючи тим самим основу для приватно-державного партнерства в здійсненні прогресивних структурних перетворень.

Загалом методи регулювання промисловості покликані гарантувати успішну діяльність державних органів по таким напрямками, як:

- оптимізація галузевої структури промисловості, забезпечення прогресивних структурних зрушень в ній (випереджаюче зростання наукомістких виробництв, своєчасне науково-технологічне оновлення машинобудування та розвиток різних інфраструктур);

- оптимізація співвідношення таких економічних пропорцій, як накопичення і споживання, раціональне поєднання всіх секретів промисловості;

- стимулювання попиту на продукцію пріоритетних галузей;

- сприяння зростанню експорту, насамперед високотехнологічного, отже, оптимізації його структури.

- створення привабливого інвестиційного клімату, диференційованого по галузям, регіонам, економічним зонам;

- створення передумови для розвитку позитивних ринкових регуляторів структурних трансформацій з одночасним гасінням негативних впливів ринку на пропорційні та структурні зв'язки;

- забезпечення соціальної орієнтації структурних перетворень в промисловості, контроль суспільства за соціальними наслідками структурної трансформації.

Метою державної промислової політики розвитку підприємств галузі машинобудування є промислового комплексу, який відповідає сучасним вимогам світового виробництва та здатного в умовах інтеграції та глобалізації розв'язувати основні завдання соціально-економічного розвитку.

Згідно законів ринкової економіки промисловість повинна розвиватися природним шляхом без втручання держави. Проте для подолання відставання прогресивні перетворення повинні відбуватися поступово по мірі економічного зростання, удосконалення виробництва. Розвиток ринку вимагають певних правових гарантій для підприємця, а також ініціативних, зацікавлених працівників.

Сукупність принципів формування промислової політики може відображати певну територіальну або галузеву специфіку та своєрідність. Проте, представляється можливим виділення ряду основоположних принципів, які повинні бути враховані при розробці промислової політики як в регіоні, так і на державному рівні. Державна промислова політика у галузі машинобудування повинна спиратися на комплексність та системний підхід, оцінку реального стану промислового комплексу з урахуванням регіональних особливостей та націленість на економічне зростання і структурні перетворення.

Основними напрямками формування промислової політики повинні стати [15, 21, 104]:

- забезпечення національних інтересів (протекціонізм національних виробників, державне замовлення);
- соціальна орієнтованість (промисловість повинна орієнтуватися на задоволення запитів споживачів і створювати на території гідні умови для життєдіяльності людей);
- поєднання короткостроковій зацікавленості і довгостроковій доцільності (крім антикризових напрямків діяльності повинна бути сформована основа для майбутнього розвитку);
- реалізація конкурентних переваг промислового комплексу (переваги низького порядку - сировинні і трудові ресурси, високого - інноваційний потенціал промисловості);
- системність (підтримка регіональних і місцевих органів влади

повинна сприяти зміцненню територіального промислового комплексу як єдиної системи);

- інтеграція підприємств промислового комплексу регіону (економічно обґрунтована і технологічно обумовлена, у т.ч. євроінтеграція);
- селективність (державна підтримка повинна бути адресною), преференції, протекціонізм;
- пріоритетність регіонального ринку для господарюючих суб'єктів області;
- конкурентність (державна підтримка здійснюється в результаті відкритого конкурсу з рівними умовами для всіх учасників);
- узгодженість інтересів регіональних влад і суб'єктів господарювання (керівників промислових підприємств усіх форм власності, банкірів, фінансистів, профспілок та ін.);
- надання гарантій інвесторам, що здійснюють довгострокові проекти, щодо захисту при зміні економічного законодавства та рівня контролюємих державою цін (таких як тарифи на послуги природних монополій);
- стимулювання експорту продукції (звільнення від митних податків, конкурентна девальвація, забезпечення кредитування, юридична підтримки експортерів в разі їх дискримінації на зовнішніх ринках, а також під час проходження процедур міжнародної сертифікації їх продукції).

При максимально наближеній до всіх учасників промислової діяльності структури суб'єктів державної промислової політики забезпечується вища якість самої політики та її результатів. Головним суб'єктом державної промислової політики виступає держава через повноважні органи державної влади й управління.

Формування ефективних взаємовідносин у системі держава-приватний партнер впливає на процес розвитку машинобудівного сектору в ринковому середовищі. Мета таких відносин визначається забезпеченням національної безпеки, наповненням Державного бюджету країни, нарощуванням

експортного потенціалу, збереженням та створенням нових робочих місць та впровадженням підприємницьких ініціатив промисловців.

Взаємодія суб'єктів промислової політики у галузі машинобудування може відбуватися за трьома напрямками, запропонованими економістом Є. Ясіном [190].

«Біла зона» охоплює принцип створення єдиних правил гри, які регулюються законодавством, для усіх учасників ринку. До них слід віднести регулювання податкових, адміністративних, економічних відносин (реєстрації, ліцензування, контролю і примусу до виконання встановлених норм тощо), прозорих конкурсів з розподілу державних замовлень. Ця зона відносин влади і бізнесу ґрунтується на невиборному примусі державою до виконання правил та покаранні у разі допущення порушень.

«Чорна зона» охоплює неформальні кримінальні режими, насамперед, корупцію. Відносини цієї зони засновані на вибірковості влади щодо застосування тих чи інших санкцій у разі порушення формальних норм через індивідуальні корисливі інтереси окремих чиновників, залучених у бізнес чи за допомогою хабаря.

«Сіра зона» охоплює неформальні практики поборів з бізнесу, потрібні для отримання преференцій з метою досягнення своїх власних інтересів, які безпосередньо не пов'язані з корупцією. Відносини «сірої зони» засновані на торзі щодо умов існування конкретного бізнесу та зацікавленості сторін у розвитку території.

Найбільш привабливим напрямком розвитку промислових відносин може стати партнерство, що зумовлює необхідність більш тісної співпраці держави і бізнесу. В якості можливих форм співпраці можна розглядати кластери, концесію, створення спільних підприємств, широке використання змішаних типів контрактів.

Економісти М. В. Курбатова і С. Н. Левін [92] виділяють ідеальну теоретичну модель взаємодії влади та приватного партнера за умов ідеального ринкового середовища. У моделі чітко сформульовані ролі

суб'єктів взаємодії, тобто суб'єкти, що представляють інтереси приватного партнера, домовляються про правила гри і доручають контроль над їх дотриманням державі як агенту-гаранту. створення сприятливого середовища для приватного партнера та розвиток суспільних благ гарантується державою. Сплата податків і відтворення економічних ресурсів, які використовуються є обов'язком бізнеса.

Протилежною до ідеальної моделі є національна модель взаємодії влади та приватного партнера. яка відображає загальні риси такої взаємодії, що склалася у результаті еволюції реальної практики державного управління, розвитку бізнесу та їх взаємодії. Можливий варіант розподілу прав власності на економічні ресурси між приватними агентами, державою і комунальними структурами будується на історично складеному явленні про «справедливість», що проектується на ролі та взаємодію влади та приватного партнера, а також обсяг і характер їх взаємних зобов'язань.

Наступною базовою моделлю взаємодії приватного партнера і влади є нормативна модель, що складається зі формальних норм, правил і практик їх застосування, встановлених у країні. Нормативній моделі протистоїть реальна інституційна модель, яка свідчить про сукупність формальних і неформальних норм, правил і практик їх взаємодії, сформованих на певній території .

Основними формами взаємодії суб'єктів машинобудівного комплексу, які у тій чи іншій мірі розвинуті на сьогодні є насамперед:

- партнерство між державою та приватними інвесторами;
- співпраця з розвитку наукових парків і кластерів.

Основний принцип застосування концепції моделі партнерства державного і приватного секторів національної економіки полягає в тому, що кожен із суб'єктів взаємодії має свої специфічні ресурси, які можуть принести вигоди іншій стороні. Органи державної влади мають у своєму розпорядженні адміністративні, політичні, економічні та інформаційні ресурси, бізнес, у

свою чергу, має інноваційні, експертні та фінансові ресурси. Держава визначає необхідність у тому чи іншому виді промислової продукції, а приватні інвестори ставлять пропозиції, які повинні відповідати вимогам держави.

Як правило, етапи реалізації концепції моделі партнерства державного і приватного секторів економіки здійснюється в певному порядку:

- планування та розробку проекту полягає у плануванні, реалізації об'єкту інвестицій приватним сектором відповідно до завдань держави;
- фінансування інвестицій держави, в тому числі у формі плати за використання інфраструктури;
- укладання довгострокового договору. Зважаючи на мету та результати переговорів між партнерами, зміст і структура договору може характеризуватися великою різноманітністю способів і термінів платежу, який залежить від якості послуг і певних економічних подій, розподіл поточних витрат;
- перехід у приватну або державну власність згідно укладеного договору об'єкта інвестицій [112].

У рамках моделей партнерства держави та бізнесу угода обов'язково окреслює розподіл між учасниками проекту завдань, можливостей і ризиків. Оптимальним вважається те, що вирішення конкретного завдання покладається на того партнера, який може зробити це з найбільшою ефективністю. Сфера реалізації проекту визначає розподіл завдань і відповідальності між державою і приватним корпоративним сектором.

Світовий досвід свідчить, що застосування такого механізму, як партнерство, дозволяє за рахунок взаємовигідної співпраці держави та приватних партнерів прискорити технологічне оновлення підприємств галузі машинобудування, тим самим поліпшити кількісні та якісні показники продукції та прискорити промислове зростання на регіональному та національному рівні. Сучасні умови соціально-економічного розвитку Європейського Союзу потребують пошуку нових підходів і принципів, що

можуть забезпечити підвищення рівня конкурентоспроможності та досягнення економічного зростання. Обов'язки приватного сектора полягають у освоєнні інновацій шляхом розробки технологій на основі власних досліджень, а держави – у створенні інфраструктури та сприятливих інституціональних умов для інноваційної діяльності приватних компаній. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства в інноваційній сфері свідчить, модель взаємодії держави та бізнес-структур заснована на стратегічному трансфері технологій та комплексному виробництві фундаментального знання [55].

Таким чином, сучасні підходи вимагають удосконалення розвитку взаємин між постачальниками і споживачами, між кінцевими споживачами і виробниками, між виробниками і урядовими інститутами, між урядовими інститутами та науковими установами. Новий зміст державної промислової політики має спрямовуватись на підтримку окремих підприємств і підгалузей, що неодмінно призведе до певної перебудови апарату державного управління та місцевого самоврядування із застосуванням механізмів територіального принципу забезпечення розвитку промислових мереж. Принцип партнерства при взаємодії держави та приватного інвестора стає ключовим завданням реалізації державної промислової політики, в рамках якої має бути зосереджено виробництво високотехнологічної та конкурентної продукції, що стане потужним джерелом розвитку країни та її регіонів.

1.2. Кластерний підхід як інструмент державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування

Реформування державного сектору у результаті бурхливого суспільного розвитку у багатьох країнах світу відбувалося на засадах нового публічного менеджменту, основу якого становили ринкові моделі управління.

Суть нового підходу, на думку одного із його родоначальників –

Крістофера Худа, полягає у побудові системи державного управління на основі ключових елементів функціонування бізнесу. На практиці така «адміністративна філософія» означає використання механізмів ринкової конкуренції та корпоративного управління у діяльність державних інституцій. Нові управлінські концепції і підходи спираються на ототожнення принципів управління приватним і публічним секторами. Оскільки структуру організації публічного сектору можна розглядати по аналогії із структурою організації бізнесу, то для професійного управлінця не буде великої різниці, чим управляти [208].

На підставі узагальнення основні умови і ознаки функціонування моделі нового публічного менеджменту у державному управлінні передбачають:

- передачу державних функцій до приватного сектору на основі партнерських відносин та укладених угод ДПП;
- оперативне й гнучке реагування на потреби замовників і користувачів державних послуг, максимальне задоволення їх запитів;
- децентралізацію управління (делегування владних повноважень і відповідальності та фінансів);
- кардинальну зміну цілей і змісту діяльності державних установ, спрямованість на досягнення визначених результатів (функціонування державних установ в умовах ринку через конкуренцію, вибір клієнта через проведення тендерів; розширення сфери їхньої відповідальності; широке впровадження стратегічного планування та інших інновацій) [220].

У сучасному світі змінюється ідеологія та формат взаємодії держави та приватного партнера, відбувається пошук нових моделей спільної діяльності держави, місцевого самоврядування, бізнесу, інституцій громадської самоорганізації. Зважаючи на те, що ринкова економіка, демократія та громадянське суспільство здійснює соціально-економічний розвиток інакше, ніж в умовах централізованої командно-адміністративної системи, то й форми діяльності та відносини влади з суспільством також відповідно

змінюються. Розвинені країни застосовують концепції, побудовані на основі використання публічних та приватних форм впливу на економіку

Умови сучасного світу диктують нові підходи до впровадження промислової політики. Необхідною стає реалізація промислових проектів різного масштабу. Високу ефективність набуває кластерний підхід до побудови промислової політики, заснований на розвитку існуючих та створенні нових територіально-виробничих комплексів, стимулюванні розвитку регіональних і локальних кластерів – груп, що взаємодіють один з одним, компаній і пов'язаних з ними інститутів, сконцентрованих в просторі і орієнтованих на джерела сировини, близькість до споживача, або в центрах концентрації професійних кадрів. Серйозним потенціалом кластеризації, тобто сталого функціонування в системі пов'язаних галузей, мають машинобудування (насамперед оборонне), металургія, лісова промисловість.

У сучасній ринковій економіці наука, науково-технічний потенціал суспільства став основним чинником економічного розвитку, не менше, а часто і більш важливим, ніж такі фактори, як розмір території, природні багатства і чисельність населення. Країнам для перемоги на світових ринках із гострою конкуренцією необхідно володіти потужним науково-технічним потенціалом, при ефективному використанні якого відбувається трансформація нових ідей та винаходів у виробництво продукції з меншими витратами на цикл «наука-виробництво-збут» [171].

Однією з перспективних форм співпраці держави з приватним партнером у промисловій сфері є співпраця щодо функціонування промислових кластерів. Приватний партнер досягає основних цілей бізнесу підвищення конкурентоспроможності і прибутковості продукції на основі спеціалізації та концентрації виробництва, залучення новітніх інноваційних розробок науково-дослідних установ, формування замкнених циклів виробництва, а держава стає спроможною забезпечити стабільний соціально-економічний розвиток регіону.

Теоретичні аспекти кластерного підходу досить докладно розроблені

М. Портером і його послідовниками. Відповідно до теорії М. Портера [128], кластер – це група взаємопов'язаних компаній та установ від постачальників та виробників до освітніх і наукових закладів, органів державного управління, інфраструктурних компанії тощо, що діють в певній сфері, взаємодоповнюючи один одного, та у певному географічному регіоні.

Під кластеризацією розуміють комплекс організаційно-економічних заходів, що проводяться державними та громадськими інститутами для об'єднання підприємств в кластери, формування мережевої співпраці [191]. Необхідність спеціальних заходів з боку держави спонукає до питання кластерної політики.

Кластерний підхід надає державі інструментарій ефективної взаємодії з виробничими утвореннями, більш глибокого розуміння його характерних показників і тактичних завдань, дає можливість цілеспрямованого, реального і стратегічного планування використання ресурсів регіону та розвитку територій.

Держава, реалізуючи кластерну промислову політику досягає певних переваг, таких як раціональне використання потенціалу окремих регіонів і територій, диверсифікація регіональної економіки, розширення бази оподаткування і збільшення рівня податкових надходжень, зміцнення партнерського діалогу «бізнес – влада» та зниження фінансової ролі окремих монопольних бізнес-формувань [110].

Кластер дозволяє сфокусувати проблеми і сильні сторони сектора економіки. За допомогою кластерів можна краще розуміти ринкові тенденції, поєднуючи оцінки зсередини кластера (як учасник кластера) і розуміння зовнішніх макроекономічних чинників, політичних тенденцій і реалій. Як свідчить світова практика, країни чи регіони на території яких утворилися кластери, отримують економічне зростання, лідерство на міжнародних ринках та конкурентоспроможність національних економік. Водночас країни чи регіони, в межах яких не сформувались кластери, втрачають економічні позиції на ринку чи перетворюються на депресивні.

Однак, у науковій літературі дискутується питання статусу (а значить, і змісту) кластерної політики: самостійної чи складової окремих видів економічної політики.

У Доповіді ОЕСР [199] стверджується, що кластерна політика, як національного, так і в цілому рівня ЄС реалізуються в рамках одного з трьох видів економічної політики: регіональної, науково-технологічної чи промислової, або можуть об'єднувати всі три.

Загалом кластерна політика ґрунтується на комбінації інструментів ряду напрямків економічної політики, запозичуючи:

- від промислової політики - технологічну спрямованість (фокусування на окремих секторах економіки);
- від політики територіального розвитку – мережеву структуру;
- від політики підтримки малого бізнесу - аспекти, пов'язані зі специфікою розвитку компаній [6].

Таким чином, кластерна політика може приймати різні форми:

- окрема політика з чіткою стратегією і бюджетом;
- складова інших видів економічної політики;
- елемент стратегій економічного розвитку (інноваційного, регіонального тощо);
- заходи по локальній підтримці виробництв.

Фокусом кластерної політики є зміцнення бізнес-мереж (а не окремих компаній) з акцентом на інноваційний розвиток - і тільки в конкурентоспроможних видах діяльності.

Важливим аспектом щодо цілей кластерної політики є оптимальне співвідношення її з промислової політикою держави й регіону. Ще М. Портер [128] акцентував увагу, що заохочення конкуренції як рушійної сили розвитку кластера, а не її руйнування і є основною функцією держави при реалізації кластерної політики.

Кластерна політика за своєю метою (забезпечення соціально-економічного розвитку території), об'єктами (галузі та кластери як сукупність промислових підприємств) інструментами схожа на промислову політику.

Держава може взяти за основу реалізацію промислової політики, що базується на кластерному підході, що забезпечить оптимальне вирішення проблем розвитку певного регіону. Кожен кластер потенційно може розвинути високу продуктивність і високий рівень оплати праці. Кожен кластер не тільки несе вклад у регіональну продуктивність, але також впливає на продуктивність інших кластерів, що підтримку окремих галузей промисловості; розвиток малого та середнього бізнесу.

В [157] представлена позиція, згідно з якою кластерна політика є напрямом промислової з відповідними ризиками, і повинна полягати лише в маркетинговій, інформаційній, організаційній підтримці вже функціонуючих кластерів.

У зв'язку з цим виникає необхідність визначити розумні межі та масштаби втручання держави у розвиток кластерів. Інструменти промислової політики спрямовані на створення протекціоністських умов для розвитку галузі, можливі навіть заходи щодо зниження конкурентного тиску на підприємства, щоб забезпечити випереджальний розвиток галузі порівняно з іншими. На противагу цьому в рамках кластерної політики основна роль уряду – заохочення конкуренції [88].

Висловлюються суто протилежні думки щодо ролі держави — від концепції регулювання розвитку кластерів природними рушіями (процеси самоорганізації кластерів) до надання урядам ролі основного помічника промисловості у підтримці конкурентоспроможності. М. Портер вважав помилковими обидві точки зору як крайні, оскільки перша ігнорує регулюючу роль держави, а друга регулюючу роль ринку.

Серед дослідників суперечки виникають до сих пір. Так, Ф. Е. Караєва [70] окреслює в якості можливих всі шляхи формування кластера:

– стихійне створення кластера без будь-якої ініціативи, лише завдяки впливу ринкових механізмів (як наприклад більшість регіональних кластерів Німеччини);

– розвиток уже існуючих кластероподібних угруповань у регіоні завдяки об'єднаним зусиллям державних органів, приватних партнерів та наукової спільноти;

– аналіз економічної ситуації та існуючих і потенційних взаємозв'язків для штучного формування регіонального кластера.

Однак в науковому середовищі думки розділяються. Так, М. Глухова [35] не вважає за можливе створити кластер «зверху» і посилається на одне з найбільш цікавих досліджень - «Кластерна політика в Європі», яка проведена компанією Oxford Research за проектом Europe INNOVA Cluster Mapping Project, в рамках якого були проаналізовані кластерні програми та ініціативи в 31-ій європейській країні. Дослідження показало, що більшість кластерів формувалися «знизу». Однак в силу їх очевидного позитивного впливу на регіональний розвиток було відзначено велике бажання влади прискорити розвиток кластерів спеціальними заходами, і це загальна практика.

Цю тенденцію відзначають Е. Б. Ленчук, Г. А. Власкин [95] – державні органи влади багатьох країн виступають з ініціативою штучного створення кластерів у рамках державно-приватного партнерства, мотивуючи цей процес матеріально чи морально.

А. П. Петров [126] висловлює більш жорстку позицію. У його працях простежується думка, що неможливо створити та розвивати кластер без участі органів влади в якості ініціаторів та координаторів. Він розглядає державу як головного інвестора на початковій стадії створення кластера та дотримується шляху створення кластеру «зверху».

Однак найбільш раціональними, на наш погляд, є наступні точки зору. М. Е. Тарабрина [160] розглядає еволюцію соціальних систем (і кластерів) з

точки зору результату взаємодії самоорганізації і організації суспільства. З позицій загальнонаукового підходу свідома організація людей для здійснення своїх цілей визначається самоорганізацією. Тому авторка наполягає на необхідності чіткого розмежування стихійної самоорганізації і штучної організації кластерів, їх співвідношення і взаємодія в процесі еволюції.

Л. С. Марков [105] цілком підтверджує зазначену логіку та розглядає два принципово різних, але взаємодоповнюючих компонентів розвитку кластерів. На його думку, кластери утворюються еволюційно, що передбачає стратегічну взаємодію економічних агентів у певному середовищі і становить природний процес розвитку, чи штучно, що передбачає активну кластерну політику з боку держави. Автор підкреслює, що проблему регулювання розвитку кластерів становить повне неврахування першої складової і, як наслідок, неадекватні заходи другої. Таким чином, основним завданням сучасної кластерної політики стає необхідність врахування природного процесу еволюції економічної системи при реалізації виваженої державної політики.

У своїй публікації О. Солвелл [155], який виконав ряд спільних з М. Портером проектів по кластерам, пише: «Кластерна динаміка - це дуже складний процес, і його краще розуміння може бути досягнуто через комбінацію еволюційних і конструктивних сил. Конструкторам, однак, слід знати, що еволюційні сили великі і політичне бачення легко може загрузнути в концептуальній стадії».

З огляду на наукові джерела слід відмітити, що формування (зародження) кластерів природним шляхом, там, де для цього є локальні переваги, має певні переваги. Державні програми підтримки стають ефективними після того, як «зародки» кластерів пройшли перевірку ринком. Доречно при цьому нагадати, що міжнародний досвід впровадження програм підтримки кластерів ґрунтуються саме на результатах ідентифікації (виявлення) кластерів у економіці, що ще раз підтверджує правоту такої позиції.

Оскільки практично неможливо вплинути на бажання приватних підприємців долучитися до створення кластера, а створення стимулюючих та сприятливих умов потребує значних фінансових ресурсів з боку держави, то державна фінансова підтримка стає ефективною на етапі розвитку кластера, а не його створення. У такому випадку кластер уже довів свою життєздатність та потребує державної адміністративної та фінансової підтримки для розвитку та подальшого циклу життєдіяльності.

Однак єдиної моделі кластеризації економіки не існує, розрізняються масштаби, типи, форми, інструменти кластерної політики, що об'єктивно обумовлюються національною та регіональною специфікою. Як правило, кластерна політика реалізується через розробку кластерної стратегії, яка визначає пріоритети в організації і розвитку кластерів, конкретні заходи щодо їх реалізації на національному та регіональному рівнях [191]

Кластери повинні розглядатися як економічна форма інтеграції індустріального і постіндустріального укладів [41], сполучний елемент вертикалі проектів загальнодержавного та регіонального розвитку.

Різні підходи до вироблення кластерної політики знаходять відображення у виділенні наступних типів кластерної політики [35, 54, 126, 174, 127, 157]:

1. Згідно типу політики.

- 1.1. Ліберальна (англосаксонська) - орієнтується на самоорганізацію агентів. Не передбачає прямого державного втручання або підтримки агентів, розцінюється як державне регулювання «знизу». Основне завдання - створення сприятливих умов для розвитку кластерів.

- 1.2. Дирижистська політика («полюса конкурентоспроможності») - заснована на партнерстві бізнесу з владою, розцінюється як регулювання «зверху» і передбачає адресне стимулювання формування та розвитку кластерів

2. Згідно ролі держави.

2.1. Каталітична - зводить зацікавлені сторони між собою при обмеженій фінансовій підтримці проектів. Уряд грає роль ефективного комунікатора відносин між учасниками кластера, створює умови для формування тісних зв'язків. Застосовується до 20% кластерів.

2.2. Підтримуюча - каталітична функція держави доповнюється заходами з розвитку інфраструктури (освіта, маркетинг, соціальне середовище і інше) в регіонах локалізації кластерів. Найбільш поширений в світі варіант, застосовується до 40% кластерів.

2.3. Директивна - підтримуюча функція держави доповнюється програмами, націленими на стимулювання розвитку економіки регіону на основі формування і розвитку кластерів. Застосовується до 5% кластерів.

2.4. Інтервенціоністська - держава додатково до виконання своєї директивної функції відповідальна за подальший розвиток кластерів, використовуючи інструменти трансферів, субсидій, обмежень і регулювань, а також здійснює активний контроль над підприємствами, що формують спеціалізацію кластера. Застосовується до 2-3% кластерів.

3. Згідно генезису.

3.1. Зверху вниз. Ініціатори - центральні, регіональні органи влади, об'єкти – національні і транснаціональні кластери. Приклади: Фінляндія, Данія, Нідерланди.

3.2. Знизу вгору. «Кластерні ініціативи» - організовані спроби стимулювати розвиток кластера в регіоні. Ініціатори - регіональні органи влади або місцеві об'єднання підприємців. Приклади: Австрія, Великобританія, Німеччина, Словенія.

4. Згідно орієнтирів.

4.1. Високотехнологічна. Переваги: структурна перебудова економіки і зміцнення конкурентоспроможності. Ризики: у світовій гонці за інноваціями більшість регіонів вибирають схожі види діяльності, що сприяє дублювання і надмірним інвестиціям в аналогічні технології; відсутність передумов в регіоні (низький рівень нових технологій, необхідних ресурсів); зменшення

кількості робочих місць при відсутності можливостей працевлаштування вивільненої робочої сили з огляду на неналежну кваліфікації

4.2. Низькотехнологічна. Переваги: інтеграція до середи кластерів, створення (збереження) великої кількості робочих місць. Ризики: руйнування процесу реструктуризації в результаті штучної підтримки застарілих виробництв (раніше успішні регіони схильні дотримуватися старого укладу); закріплення непривабливого статусу країни.

Незалежно від того, яку форму приймає кластерна політика, державне втручання здійснюється через вплив на ключові фактори, що визначають успіх або провал кластера в напрямку нейтралізації ризиків і усунення перешкод (на цій основі формується конкретний набір інструментів). При ідентифікації таких факторів застосовуються різні підходи. Найбільш відомий, запропонована М. Портером, модель «Diamond» (або «Ромб»), відповідно до якої розрізняють 4 умови (фактори) успіху кластера (рис. 1.1).

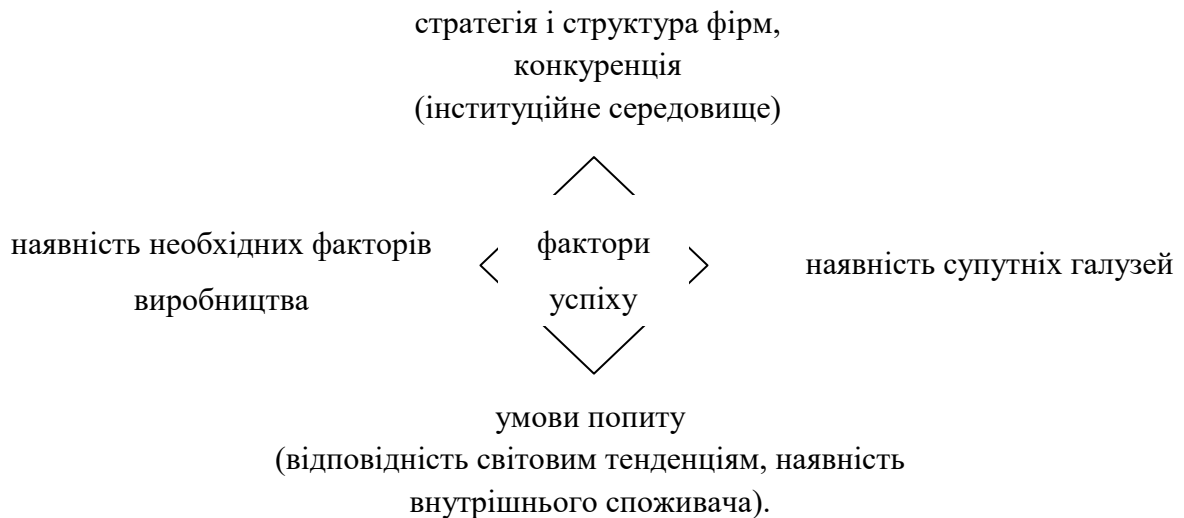


Рис. 1.1. Модель «Diamond»

Джерело: складено автором на основі [219].

Найслабшою ланкою в цьому переліку є інституційне середовище, яке актуалізує безліч ризиків. Регіональні, галузеві, корпоративні інтереси можуть суперечити інтересам країни в цілому. «Розмиті» права власності,

практика рейдерських захоплень визначають тотальну недовіру контрагентів, ризики перетворення кластера в монополію і протистояння нововведенням. Вихід з «тіні» і увага влади можуть бути не вигідні приватному партнеру. Неправильний вибір пріоритетів внаслідок інформаційної асиметрії «чиновники / бізнес» і лобіювання інтересів бізнес-груп, нав'язування проектів всупереч бажанню учасників за умови фінансової нестачі, фрагментарність останньої (сумний досвід реалізації державних програм в Україні), можуть привести до створення «помилкових» кластерів, витрачання бюджетних коштів без належного ефекту, консервації існуючої структури економіки [174].

Незважаючи на ризики, системні ефекти кластерного розвитку промисловості досить вагомі.

Кластери об'єднують економічну діяльність. Створення таких «промислових блоків» всередині країни як кластери, що являють собою «зв'язані» ланцюги співпраці, у тому числі створення цінності. Концентрація економічної діяльності за такою формою дозволяє виявляти пробіли в ланцюгах та заповнювати їх, генеруючи при цьому побічні потоки знань.

Кластер розширює ринок. Це є найсуттєвішим результатом співпраці. Взаємодія між підприємствами сприяє підвищенню ефективності від масштабу та проникненню у нові сегменти ринку.

Розвиток партнерських відносин між учасниками кластерів веде до зростання конкурентних переваг за рахунок проведення спільних досліджень і розробок, що генерують колективну ефективність.

За рахунок перехресних зв'язків між учасниками кластеру генеруються нові ланцюги доданої вартості, що збільшує кількість промислових сегментів та створює стійкість усієї економічної системи.

За умов, коли один кластер успішно функціонує та впливає на результати діяльності інших кластерів, створюються системні синергетичні ефекти, що сприяє промисловій «ланцюговій реакції».

Середньостроковим цільовим орієнтиром кластерної політики повинна стати реорганізація головного ланцюжка промислових підприємств з утворенням мережових об'єднань, здатних і мотивованих проводити структурно-технологічні зміни, залучаючи до процесу пов'язані з ними підприємства, науково-дослідні структури.

У цьому сенсі ми пропонуємо розглядати кластер у першу чергу як регіон із високою часткою взаємопов'язаних і конкуруючих підприємств, що формують кластер та наявність певного інвестиційно привабливого середовища. Тобто на відміну від інших форм об'єднань підприємств і суспільних форм організації праці (наприклад холдингів, індустріальних парків, територіально-виробничих комплексів тощо) вирішальну роль у формуванні кластерів відіграють органи державної влади та місцевого самоврядування через визначені норми і стимули, що містить державна політика. При цьому на характер взаємодії підприємств, інтенсивність конкуренції, ефективність комунікацій та наявність неофіційних контактів, які сприяють встановленню довіри має значний вплив громадянські структури.

Отже розробка і реалізація кластерної політики доцільна на двох рівнях - державному і місцевому. Крім того, її самостійний статус не є принциповим, найбільш реальна реалізація в рамках промислової політики.

У результаті розробка державної промислової політики повинна спиратися на кластерний підхід, який передбачає підтримку не окремих підприємств, а спрямовується на забезпечення розвитку зв'язків між виробниками і постачальниками, виробниками і споживачами, виробниками і фінансовими та науковими установами, виробниками і урядовими інститутами, забезпечуючи партнерські відносини між усіма суб'єктами. Такий підхід впливає на необхідність певної перебудови апарату державного управління, зміни менталітету органів місцевого самоврядування, пошуку механізмів територіального принципу забезпечення розвитку мереж. Державна промислова політика повинна будуватися на принципах

формування мережі промислових кластерів з виробництва інноваційної та конкурентоспроможної продукції, що надають поштовх до економічного розвитку країни та її регіонів.

1.3. Зарубіжний досвід формування та реалізації державної політики розвитку машинобудівних підприємств

Аналіз механізму державної політики розвитку машинобудування зарубіжних країн надає можливість взяти найкраще з усіх моделей промислового розвитку країн і нівелювати гірше з урахуванням природних переваг нашої країни: значного демографічного і ресурсного потенціалу, відносно високого рівня професійної та загальної підготовки робочої сили.

Засвоєння в цілому позитивного досвіду доцільно і важливо для зниження уразливості вітчизняної економіки перед глобальними викликами, такими як вичерпання природних енергетичних ресурсів, старіння населення розвинених країн, наростаюча диференціація доходів, погіршення екології, пандемія коронавірусної хвороби (COVID-19). Ці виклики вимагають раціональних заходів реагування на рівні держави, запуску принципово нових промислових стратегій. Саме тому роль кожної держави оцінюється у світі багато в чому по її внеску в розробку і впровадження принципово нових промислових технологій для адекватної відповіді на негативні реалії сучасності.

В світовому просторі можна виокремити кілька моделей державної політики розвитку галузі машинобудування, а саме американську, європейську та азіатську. Всі вони мають ряд специфічних особливостей, визначених роллю державного апарату і груп інтересів.

В основі західної ділової культури лежить індивідуалізм і формалізовані способи координації дій економічних суб'єктів. Навіть об'єднуючись для спільної мети, вони, як правило, залишаються

автономними гравцями, що діють у власних інтересах. Це накладає свій відбиток на теорію і практичний розвиток машинобудування, призначеного для координації зусиль економічних суб'єктів і спрямуванням їх в русло суспільно значущих цілей [146].

У США держава не має прямого впливу на розвиток машинобудування і спирається, перш за все, на ринкові механізми. Уряд йде на пряме втручання тільки в крайніх випадках (як, наприклад, "порятунок" General Motors в 2009 р.). Проте вона активно застосовує інструменти податкової та грошово-кредитної політики і фінансує НДДКР через різні фонди [222].

Вважається, що США не потребують спеціальної промислової політики, спрямованої на інвестування в конкретні компанії або галузі, а реалізують інноваційну політику, яка спрямована на впровадження передових технологій [223].

Незважаючи на "ліберальність" політики уряду США по відношенню до національної промисловості необхідно визнати, що юридична регламентація діяльності промислових підприємств в цій країні через систему законодавчих норм і правил дуже сильна (налічується безліч законів, які висвітлюють питання функціонування промисловості).

У США промислова політика являє собою один з найбільш грубих інструментів економічного регулювання, проте й один з найбільш ефективних. Економічні заходи, які приводяться в рух індустріальною політикою, досить різноманітні. Йдеться про безперервну послідовність прийнятих рішень, тобто про налагоджену систему оперативного управління [8].

Державна політика розвитку машинобудування США спрямована на підтримку глобального лідерства. Багатоаспектна промислова політика забезпечує регулювання доступу на внутрішній ринок країни; вплив на світову фінансову систему в силу провідної ролі долара та всесвітнє використання потенціалу Штатів.

Детальний аналіз економічного розвитку США показує, що держава

веде активну політику вдосконалення ринкових механізмів і інструментів державного регулювання промисловості, підвищенню її ролі в економічному розвитку країни. Як правило, держава надає всіляку підтримку національним компаніям в їх конкурентній боротьбі з іноземними фірмами.

За останні роки державна політика розвитку машинобудування США здійснювалося за наступними основними напрямками:

- інноваційна (науково-технічна) і інвестиційна політика насамперед здійснюється за рахунок державного і муніципального бюджетів. Питома вага асигнувань на НДДКР майже однакова розподілена поміж федеральним урядом та промисловими фірмами, що складає 46,7% та 49,9% відповідно. Фінансування інновацій приватним партнером, головним чином, промисловими фірмами і корпораціями, відбувається за рахунок власних коштів. Майже 40% бюджету уряду штату спрямовується на наукову-дослідну діяльність університетів та державних лабораторій. Президент забезпечує використання інноваційних переваг США в інтересах держави. Конгрес відповідальний за прийняття законодавчих актів, аналіз напрямків наукових досліджень, створення комісій. Міжурядова консультаційна рада забезпечує зв'язок між урядами штатів і муніципальними органами.

- державно-приватне партнерство. Основною комерційною установою у складі уряду є Національна рада з питань ДПП США. До її компетенції належить визначення порядку об'єднання державних та приватних ресурсів, ризиків і вигоди з метою забезпечення суспільних потреб та підтримки високого рівня якості послуг. До того ж, у США функціонує низка інших організацій: Агентство підтримки глобальних ініціатив, регіональні центри ДПП, Корпорація тисячоліття, Федеральне агентство автомобільних доріг.

- податкова політика стимулювання промисловості та інноваційних процесів. Американська податкова модель спрямовує свої зусилля на створення інноваційної інфраструктури, яка захищає НДДКР, полегшує

процес створення нововведень, їхню комерціалізацію і підтримку пріоритетних досліджень, використовуючи податкові пільги.

– інші заходи, які надають прямий або непрямий вплив на розвиток машинобудування. Однією із складових структурної перебудови промислового сектору США є діяльність кластерів та технопарків.

У США федеральний уряд не має сталої політики в галузі розвитку регіональних кластерів, хоча і надає їм підтримку. Однак за останні чотири роки вплив державних органів влади на розвиток високотехнологічних галузей та регіонів зріс. Підтримку промислового розвитку на місцевому рівні надають партнерські структури, до їх складу входять місцева адміністрація, представники промислових груп, університетів та дослідницьких установ. До компетенції цих структур належить мотивація внутрішніх та зовнішніх фірми працювати на території штату з метою отримання додаткових економічних переваг. У той же час на центральний уряд покладається фінансова підтримка програм розвитку конкретних галузей (електроніки, Інтернету) чи окремих університетів та дослідницьких центрів [30].

Засновниками застосування кластерного підходу у США, на загальну думку, є творці Силіконової долини, яка фактично була створена на базі Стенфордського університету. На її території розташовується близько 87 тис. компаній, кілька десятків дослідних центрів та кілька великих університетів. Силіконова долина – це класичний приклад плідної взаємодії академічного середовища, бізнесу та кадрового обміну між науковими центрами та бізнес сектором. Кластерний підхід дозволяє регіонам виходити на світовий ринок із конкурентоспроможною продукцією. На підтвердження цієї тези Силіконова долина завдяки потужній інноваційній системі є лідером національного експорту, а багато розвинених країн і держав, що розвиваються, намагаються копіювати її досвід. Іншим не менш відомим інноваційним регіоном розташовується у передмістях Бостону поруч із Массачусетським технологічним інститутом. Ці два відомі приклади

викликали поштовх для менш інноваційно потужних країн, де університети повинні стати центрами кластерних ініціатив.

Вплив груп інтересів на неявну промислову політику США відбувається у межах демократичного процесу та легального лобіювання. Як зазначає Вілсон, слабка бюрократія та сильна демократична влада не дозволяють централізувати та зробити явною промислову політику [231].

Всі заходи, здійснені урядом США в рамках державної політики мають позитивний стимулюючий ефект: виведення галузей промисловості на якісно новий рівень, впровадження інноваційних технологій, підвищення «екологічності» галузей.

У країнах Європейського Союзу можна відзначити більш високу, ніж в США, роль держави в стимулюванні створення новітніх технологій, здійснення науково-технічних програм і проектів, їх фінансової підтримки. Державна політика розвитку галузі машинобудування спрямована на сприяння приватному сектору, на забезпечення співпраці великих компаній і держави. Держава бере фінансову участь практично у всіх великих проектах.

Національні уряди і навіть сама Європейська Комісія прагнуть надавати підтримку існуючим секторам промисловості, а не стимулювати нові. Паризький договір від 18.04.1951 р і Римський договір від 25.03.1957 р, що стали основою для створення Європейського Союзу, містили безпрецедентні повноваження з регулювання ринків (наприклад, заборона імпорту певних продуктів з метою захисту європейських компаній в процесі реструктуризації) і контролю над державною підтримкою промисловості, яка була покликана допомогти компаніям або секторам реструктуруватися без збереження неефективних виробників, які не мають перспектив стати успішними «національними чемпіонами» на європейському і світовому ринках [210].

З вступом країн Євросоюзу в СОТ державна підтримка бізнесу і виробництва в країнах європейської зони регулюється тими ж принципами, які використовуються при регулюванні процесу надання субсидій в рамках

СОТ. Європейська Комісія працює подібно до кабінету міністрів, складається з 28 комісарів та профільних департаментів, які є аналогами міністерств у національних урядах. За перевірку і схвалення механізмів підтримки, що надається урядами країн, відповідає департамент по конкурентній політиці Європейської Комісії: він несе відповідальність за всі галузі економіки крім рибальського та сільськогосподарського секторів. Однією із пріоритетних програм департаменту є моніторинг і аналіз досліджень, пов'язаний із державною політикою і промисловими стратегіями.

Контроль державної підтримки необхідний з огляду на те, що підприємство, яке отримує допомогу, може виявитися в більш вигідних конкурентних умовах, ніж інші підприємства країн-членів Союзу, що є неприпустимим. Однак Європейська Комісія з питань конкуренції також розуміє, що в деяких випадках економіка не може стабільно і ефективно розвиватися без участі держави, для цих цілей передбачені винятки, які дозволяють надавати підтримку галузям і підприємствам.

Основний ефект від надання державної допомоги повинен полягати в зростанні економіки всього Європейського Союзу, а не окремих країн-членів за рахунок інших. Всі заплановані заходи державної підтримки повинні проходити експертизу Європейської Комісії на предмет відповідності законодавству ЄС та не порушення умов конкуренції. В разі виявлення шкоди після імплементації заходів підтримки, Комісія має право зобов'язати компанії відшкодувати отриману державну допомогу, яка не відповідає законодавству. Всі звіти Комісії про прийняті рішення є публічними [203].

Одним з важливих комплексних інструментів публічного управління, що застосовуються, в тому числі для реалізації промислової політики в ЄС, є різні стратегічні програми, наприклад, COSME, HORIZON 2020. Дані програми об'єднують безліч галузей і секторів економіки і містять інформацію про можливі заходи підтримки на рівні всього Європейського Союзу для розвитку певних галузей.

Так, наприклад, в рамках цих програм передбачено гранти на

інноваційний розвиток малих і середніх підприємств, а також стимулювання НДДКР, які надаються науково-дослідним центрам і різним некомерційним організаціям для забезпечення взаємодії між ними і виробничими підприємствами. Такий підхід сприяє проведенню прикладних досліджень, а також прискорює впровадження отриманих результатів у виробництво.

Це, в свою чергу, забезпечує виробництво продукції більш високої якості або дозволяє заощадити на витратах виробництва. Програма HORIZON 2020 також передбачає надання грантів на створення державно-приватних партнерства в стратегічних для ЄС технологічних секторах.

В окремих країнах (особливо у Великобританії) державне регулювання розвитком промисловості проводилося перманентно й залежно від уваги, приділеної черговим урядом. Для фінансування промислової політики на рівні держави у Великобританії було створено велику кількість організацій, таких як, Національна корпорація по сприянню науковим дослідженням і розробкам, Корпорація з реорганізації промисловості, Національне управління по підприємництву та Група сприяння британському технічному розвитку тощо.

Слід зазначити, що у Великобританії гнучкий ринок праці надає можливість приватним партнерам швидко пристосовуватися до змін на ринку при жорсткій конкуренції. У середині 90-х років було переглянуто пріоритети промислової політики та сформульовано так звану прогнозу технологічну програму. Вже понад 10 років Шотландія, Уельс, Північна Ірландія та північний схід Англії демонструють успішний регіональний динамічний розвиток у виробництві автомобілів, електроніки, хімікатів та деяких більш традиційних секторах, таких як виробництво продуктів харчування та напоїв. Великобританія посідає 6 місце у світі за обсягом випуску промислової продукції з великою часткою експорту продукції високих технологій [232].

У першу чергу державна політика Великобританії спрямована на розвиток існуючих регіональних кластерів. Одним із важливих кроків,

зроблених урядом, стало замовлення на виявлення та картографію всіх регіональних кластерів у країні. Специфіка розподілу британських кластерів у регіонах залежить від їх спеціалізації. При цьому стимулюється співпраця приватного партнера з науково-освітніми установами щодо створення інновацій, які можуть відігравати ключову роль у створенні унікального регіонального кластера. Джерелами фінансування не рідко виступають іноземні ресурси. Для розвитку конкурентоспроможності та підсилення привабливості регіону держава та приватний партнер стимулюють участь іноземних фірм і трансфер технологій з зарубіжними кластерами. Для Великобританії характерні партнерські відкриті кластери, де активними учасниками є іноземні фірми та університети.

В інших країнах, наприклад у Франції, державне регулювання розвитком промисловості було частиною індикативного планування і здійснювалося на тривалій і скоординованій основі. У 50-60-х рр. ХХ ст. кластери об'єднували партнерство певних груп галузей, зокрема, виробники косметичних засобів, модного одягу, продуктів харчування. У Франції кластери створюються за принципом «потрійної спіралі» - приватний партнер держава - наука. Місцева влада і регіональні відділення Міністерства економіки, фінансів та промисловості розробляють та фінансують програми розвитку кластерів. Центральний уряд, місцева влада, університети, фірми, промислові асоціації та інші зацікавлені організації будують єдину структуру для тісної кооперації. З іншого боку, саме велика кількість учасників, створює ризик розмиття повноважень та фінансових засобів. Більш доцільним є створення кластерів з уніфікованою та доступною структурою.

Особливістю промислової політики Німеччини є пряме державне регулювання виробничо-фінансових процесів, реалізація якої здійснювалася на вимогу структурної перебудови економіки східних земель у межах ринкового господарства. В останні роки Німеччина спрямовує здійснення промислової політики на підтримку своїх національних галузей задля забезпечення їх стійкості на світовому ринку, де основними конкурентами є

США, Китай, Індія. Отже, для усунення її відставання за низкою найважливіших напрямків державна промислова політика країни направлена на впровадження інновацій та посилення територіальних господарсько-політичних (штандортних) переваг Німеччини в цілому та її окремих регіонів. Не випадково уряд став надавати перевагу проведенню галузевої структурної політики на місцях.

Ініціатива розвитку економіки регіону через створення та розвиток кластерів у Німеччині в основному належить місцевому уряду. У цій країні історично кластери розвивалися природнім шляхом (хімія, машинобудування), але сам термін «кластер» з'явився в контексті державної економічної політики лише в 2003 р.

У Німеччині визначення М. Портера доповнено уточненням, що до кластера входять підприємства в рамках одного ланцюжка доданої вартості та на відстані не більш ніж на 100 км. Разом з тим, на практиці кластери мають різні форми та розміри. Тому поряд з територіально сконцентрованими кластерами, ініціатори яких зацікавлені в дуже близькому розташуванні компаній та сервісів, мають місце «віртуальні» кластери, в яких відстань як критерій не враховується. Приклад тому – всі земельні кластери Баварії, розкидані по всій території регіону.

У Німеччині держава не домінує у структурі управління кластерами, займаючи тіньовий бік партнерства. Довгі роки німецькі регіональні кластери розвивались практично без управління центральними органами влади. Місцеві органи влади передають повноваження щодо використання державних субсидій організаціям, які займаються розбудовою кластерів (наприклад, ВіюМ у Мюнхені). Кластерні ініціативи, які не знайшли підтримки федерального уряду, можуть бути впроваджені владою регіону або міста за власним фінансуванням. За таких умов більш повно враховується специфіка регіону, оскільки планування розвитку кластера здійснюється на місцевому рівні. Проте разом з тим існують й центральні кластерні програми. До них, у першу чергу, відносяться регіони, які

розширюють спеціалізацію, наприклад, у Саксонії традиційними галузями промисловості виступали автомобільна та машинобудівна, а на сьогодні активно розвивається біотехнології та підприємства мікро- і нанотехнологій, регіон Рур з тяжкої промисловості змінює спеціалізацію на інформаційні технології, у Лейпцизі починає формуватися медіа кластери.

Для учасників кластера більше значення має співпраця з дослідницькими організаціями, постачальниками інноваційних розробок, а також сервісними організаціями, які забезпечують технологічний трансфер.

Місцеві та центральні органи влади у Німеччині реалізують проекти зі створення та розбудови інноваційних кластерів одночасно у певних регіонах, а створення локальних альянсів підприємців та місцевої адміністрації розглядається як найвагоміший фактор досягнення ринкового успіху [78].

Такі мережі сприяють перетворенню регіональних кластерів в інноваційні центри національного, європейського і навіть світового значення і, відповідно, зростанню конкурентоспроможності регіонів, в яких вони розташовуються [167].

Масштабна реструктуризація промисловості, проведена у країнах Європи у 1980-90-х рр., дозволила перейти від селективної підтримки до політики підтримки конкурентоспроможності промисловості [128]. Створений механізм постійного обміну інформацією між групами інтересів та органами влади на національному та наднаціональному рівні (рівні ЄС) дозволяє підтримувати високий рівень інформованості ділової спільноти та регулюючих органів, домагатися швидкої та адекватної реакції на короткострокові зміни кон'юнктури та зміни довгострокових тенденцій. Селективне втручання (у т. ч. надання державної допомоги) істотно обмежено: запроваджено спеціальні механізми вибору об'єктів та дозвільний характер допомоги. Головна мета промислової політики у країнах Європи – зростання конкурентоспроможності промислового сектора в умовах глобалізації. Бюрократія національного та наднаціонального рівня має на

меті забезпечення умов для вільного обміну економічною інформацією, для пошуку нових можливостей та ринків.

Загалом державна промислова політика, зокрема і у машинобудуванні, в ЄС носить горизонтальний характер, включаючи в себе заходи економічного характеру та заходи нормативно-правового регулювання. Тобто, горизонтальна інтеграція передбачає об'єднання структурних підрозділів, які відповідають за здійснення політики в промисловій галузі, налагодження тісної взаємодії між суб'єктами, включаючи приватний сектор.

Макроекономічні заходи державного регулювання розвитку промисловості включають:

- вдосконалення податкової політики (в т.ч. податкові пільги і спрощення);
- вдосконалення грошово-кредитної політики (надання пільг по кредитах);
- вдосконалення митної політики (пільги для іноземних інвестицій в підприємства легкої промисловості),;
- підтримка експорту (експортні кредити і гарантії уряду), створення і вдосконалення інфраструктури бізнесу, співпраця в рамках ЄС [90].

У сфері нормативно-правового регулювання це в першу чергу заходи, спрямовані на захист інтелектуальної власності, підтримка і розвиток інституту саморегульованих організацій.

Східній культурі, на відміну від західної, в більшій мірі притаманні колективізм і групова орієнтація, "зрощення" інтересів адміністраторів розвитку і підприємців. Це визначає особливості державної політики розвитку промисловості в провідних країнах Сходу: Японії, Республіці Корея, Китаї.

У державах Південно-Східної Азії місцеві органи влади мають певну управлінську свободу (адміністративні пільги) для досягнення повної

модернізації економіки, мотивації створення мережевих структур науки та бізнесу й утворення перспективних регіональних кластерів. «Розвиваюча держава» та групи інтересів взаємодіяли в режимі «спільного управління промисловістю» [125].

В Японії державна промислова політика здійснюється за допомогою політики адміністративного керівництва ("administrative guidance"), суть якого зводиться до того, що держава в рамках управління розвитком промисловості не примушує підприємства виконувати якісь дії, а рекомендує їм це робити. Найчастіше державні органи підкріплюють свої рекомендації позиками, податковими пільгами, грантами, субсидіями, ліцензіями та іншими стимулюючими заходами. Адміністративне керівництво використовується в Японії для компенсації ринкових коливань, передбачення розвитку ринку і поліпшення конкуренції [193].

У промисловості Японії процеси розвитку багато в чому пов'язані з науково-технічної досягненнями. Завдання і цілі японських компаній спрямовані на національні інтереси і співпрацю з урядом. Це може бути наслідком японського досвіду в ранній період індустріалізації, коли уряд був змушений заохочувати розвиток сучасної промисловості з тим, щоб Японія могла конкурувати з провідними європейськими промисловими державами [167].

Японська система узгодження інтересів сприймається політологами як класичний приклад «державного корпоративізму» [125]. Ч. Макміллан, М. Масао, Ч. Джонсон та інші дослідники відзначають значну конкуренцію між групами інтересів, структура яких багато в чому була успадкована з довоєнних часів, формалізувалася та вистояла [215].

Існує традиційна неформальна базова угода щодо прийняття принципу консенсусу — «конституційна угода». Учасники, прийнявши її, беруть зобов'язання надалі приймати рішення у режимі узгодження з усіма, кого вона торкнеться. Таким чином, держава (апарат) підтримує єдину позицію і входить у переговори з приватним партнером, не вдаючись до явного

примусу. Це скорочує витрати контролю, але збільшує витрати узгодження, коли апарат обговорює прийняті рішення із суб'єктами економіки та шукає консенсус.

При цьому розвиток японської промисловості стикався і з невдалими інструментами державного регулювання: протягом останніх 25 років дослідники оцінюють японський досвід розвитку технопарків як несприятливий. Розвиток технопарків збільшує тягар на платників податків і безпричинно пошкодив навколишнє середовище в деяких місцевостях [204].

У Японії промислові кластери почали детально досліджуватися після спаду в економічному розвитку регіонів з кінця 1980-х рр. і до сьогодні Японія стала однією з найрозвиненіших та інноваційних країн світу. Заохочення до створення кластерів у Японії з'явилося як важлива і необхідна політика, спрямована на зміцнення регіональних інновацій та конкурентоспроможності. Центральні урядові міністерства, місцеві органи влади та інші групи стали застосовувати кластерні моделі по всій Японії. У формуванні економічних кластерів Японії важливу роль відігравали державні цільові програми. На початковому періоді створення промислових кластерів уряд відігравав центральну роль у підтримці проектів промислового кластера, ґрунтуючись на аналізі існуючих кластерів та політичних потребах. Було запущено близько 20 промислових кластерних проектів, які працювали у співпраці з місцевими органами влади, формуючи мережу промислових кластерів. На наступному етапі Японія продовжувала підтримувати формування мережі взаємозалежних конкретних підприємств. Водночас план сприяв реформам у галузі корпоративного управління та створення нових компаній. У рамках подальшого сприяння формуванню мереж та розвитку конкретних підприємств державні програми були націлені на досягнення фінансової незалежності та автономного зростання промислових кластерів.

При цьому треба відзначити, що відмінною рисою процесу кластеризації в Японії є те, що, і в цій сфері відзначається провідна роль

великих компаній, що реалізують внутрішню економію від масштабу та знаходяться на передовому рубежі нових технологій.

Крім розвитку інноваційних та індустріальних кластерів у країні, Японія розширює і міжнародне співробітництво в цій сфері. Більшість японських кластерів, як видається, мають міжнародну діяльність, іноді у формі кластерної співпраці з Європою. Тому для Японії особливо актуальними є розвиток регіональних кластерів та інших видів кооперації [209].

Державна промислова політика в Республіці Корея формувалася і реалізувалася за зразком Японії та фактично повторювало всі основні етапи та принципи: вироблення і формальне закріплення пріоритетів, промислове планування, спеціальні заходи мікроекономічних політик, управління фінансовою системою і системою «панівних банків».

Пріоритети розвитку встановлювалися урядом Кореї, і дослідники відзначають, що вони носили більш жорсткий характер, ніж в Японії. Авторитарний (диктаторський) режим довгий час забезпечував адміністративний перерозподіл ресурсів і керівництво для їх виконання. Пріоритети закріплювалися в середньострокових планах розвитку [26]. Спільним пріоритетом була модернізація економіки і індустріалізація.

Південна Корея змогла вирішити завдання індустріалізації країни і знайти місце на світовому ринку, проте залишається спірним питання чи була ефективною державна політика, чи цей шлях вдалося подолати за рахунок обмеження демократії.

Велике значення для економіки Кореї мали та мають багатогалузеві конгломерати. Післявоєнний уряд Республіки Корея прийняв рішення про стимулювання концентрації капіталу та виробництва з метою подолати дефіцит капіталу для розвитку. Було створено великі промислові структури національного рівня — чеболі (jaebul group, «багатий клан»), і вони створили фактично під контролем диктатора Пака Чжон Хі [38].

Окремої уваги, безумовно, заслуговує державна промислова політика

Китаю, яка дивним чином застосовує жорстке державне управління поруч із проведенням інституціональних реформ та залученням іноземних інвестицій. Експортоорієнтована економічна політика виявилась більш успішною, ніж політика національного протекціонізму. Промислова політика Китаю відрізняється порівняно високим ступенем державного втручання. Тобто, в економіці спостерігається значний відсоток участі держави, але при цьому зберігаються усі механізми ринкової економіки. Одним з ключових символів такого укладу стали китайські державні корпорації: бізнес-гіганти, керовані державою. Державні підприємства стали основною ланкою корпоративних реформ у науці, освіті та соціальній сфері. Суттю реформи стало створити державні підприємства за аналогом ринкових, проте залишаючи їх у державній власності. Відмінністю було б те, що замість традиційної великої кількості акціонерів і боротьби з іншими фірмами, підприємства б конкурували між собою. Політика макрорегулювання й акціонування державних підприємств проводиться Комітетом з контролю і управління державним майном. Доходи державних компаній за 2018 рік склали близько 4,3 трильйони доларів США, що на 10 % більше ніж у 2017 році. Чистий прибуток, в свою чергу, зріс майже на 16 %. Успіхи проведення промислової політики пояснюються підтримкою держави, введенням нових методів управління ефективністю і ризик-менеджменту. Ключові підприємства Китаю беруть участь в інноваціях щодо реформи структури державного управління. Ефект, який уряд очікує від державного бізнесу – це "створення суперпозиції", як і підвищення життєздатності та прискорення темпів розвитку промисловості. Наприклад, державна корпорація CNBM (Китайська національна група будівельних матеріалів) окрім виробничих компаній складається з 33 національних і промислових центрів контролю якості, 26 науково-дослідних і проектних інститутів, 19 комітетів з національних стандартів та 11 державних лабораторій і технічних центрів.

Будучи найбільшою за населенням країною в світі і відрізняючись відносно дешевою робочою силою (у порівнянні з розвиненими країнами),

Китай зумів створити такі інституціональні умови на своїй території, що тепер він вже не потребує будь - яких екстраординарних заходів щодо залучення передових західних товаровиробників до створення виробництв на своїй території - одного факту доступу на його внутрішній ринок, як правило, досить. Головні зусилля держави зводяться до перерозподілу фінансових результатів на користь національного китайського капіталу і придбання передових технологій місцевими виробниками з метою зміни нинішнього статусу виробничого майданчика і ринку збуту для західних компаній на новий статус самостійного гравця.

Кластерна модель Китаю має на увазі найважливішу роль уряду, а насамперед – ініціативу держави у процесі створення кластерів. Здебільшого кожен регіон КНР – кластер для виробництва певного виду продукції. Список кластерів розпочинався з простого об'єднання деяких маленьких організацій, які в майбутньому успішно скористалися урядовим фінансуванням та монополізували великі обсяги виробництва галузі. На сьогоднішній день, вони досі складаються з великої кількості середніх та малих підприємств, незважаючи на те, що загальний обсяг продукції кластера може займати велику частину ринку.

Активний розвиток та модернізація промислових кластерів – це один із секретів економічного успіху Китаю.

Підприємства, що виникли у зоні кластера, характеризуються суспільною взаємодією. Кожен має свою нішу, кожен працює саме тут та для певних партнерів. У результаті китайський кластер – це великий організований механізм з величезним запасом міцності.

Співпраця бізнесу та університетів у КНР регулюється Комісією з національного розвитку і реформ, завданнями діяльності якої є участь у реформуванні дослідницьких організацій, що співпрацюють із державними установами з метою заміни державних дослідницьких програм на приватні. На сьогодні лише декілька галузей запровадили партнерські відносини виробничими підприємствами та науково-освітніми установами, зокрема

такий підхід використовується у інформаційних технологіях, біотехнологіях, але цей досвід поступово переймають й інші галузі. Інтенсивність впровадження інновацій китайськими фірмами вважається невисокою, оскільки ще донедавна Китай сильно залежав від імпорту технологій. Починаючи з 2001 р. для вирішення проблеми інноваційного розвитку почали створюватися офіси ліцензування технологій в університетах, що значно посприяло співпраці підприємців та наукових установ, підвищенню технологічного рівня продукції. Нова китайська політика спрямована на підсилення прибутковості використання інноваційних розробок у виробничій діяльності. Однак, рентабельність діяльності високотехнологічних промислових зон варіюється в залежності від регіону. Тому головною задачею є подолання міжрегіональної диспропорції китайської економіки [46].

Таким чином, азіатські країни продемонстрували різні підходи до публічного управління розвитком промисловості, але всі вони були обумовлені, перш за все, політичними факторами і орієнтацією на глобальні ринки, експортування виробленої продукції. Кожен з апробованих ними інструментів має право на існування, але тільки з урахуванням цих політичних чинників.

Систему відносин груп інтересів держави в Азії традиційно розглядають як корпоративізм [103]. Особливість полягає в тому, що це двосторонні відносини двох партнерів — держави та бізнесу, громадянське суспільство виключено із діалогу. Асоціації бізнесу при цьому перебувають під «суворою юрисдикцією держави», і це впливає на призначення керівників та формування асоціацій. Усі переговори та погодження відбуваються в уряді (у структурах міністерства торгівлі, промисловості та ресурсів) та комітетах при них. Приватний партнер при цьому не лише передає державному апарату інформацію, а й формулює стратегічні ідеї: фактично це «спільне управління промисловістю».

Успіхи країн Південно-Східної Азії у розвитку до 1980-х років стали настільки очевидними, і багато розвинених країн зіткнулися з їхньою експортною експансією, що ця тема стала широко обговорюватися в економічній літературі та літературі з управління (промислового менеджменту), були проведені емпіричні дослідження. Особливу увагу було приділено макроекономічним аспектам політики та мікроекономічному рівню - організації управління на рівні фірм і підприємств, і було відзначено, що в економіках Південно-Східної Азії величезну роль відігравали найбільші інтегровані фінансові та промислові групи (дзайбацу та кейрецу в Японії, чеболі в Південній Кореї), а держава проводила масштабну інвестиційну експансію.

Традиційно розглядалися проблеми ефективності та економічні параметри самої політики, а деякі базові механізми, зокрема роль інститутів узгодження інтересів та подолання конфліктів, залишалися в тіні. Разом з тим розгляд відносин держави та приватного партнера дозволяє виділити деякі принципові умови здійсненості промислової політики як такої, а також обмеження, які можуть вплинути на її ефективність. Управління промисловою політикою здійснювалося, як правило, на кількох рівнях: спеціально уповноваженими або створеними у складі уряду структурами та на рівні об'єднань підприємців та великих корпорацій.

Безумовно, країна не завжди використовує той або інший тип стратегії в "чистому" вигляді, можливе сполучення стратегій. У будь-якому випадку вихідною передумовою для публічного управління розвитком галузі машинобудування є вибір пріоритетів. Формування пріоритетів можливо і "зверху" - від держави і "знизу" - від бізнесу. Практика показує, що ефективніше формувати пріоритети знизу. Чим точніший ступінь конкретизації пріоритетів, тим простіше запропонувати інструменти для їх реалізації й оцінити ефекти. У конкретному випадку державна політика може бути спрямоване на вирішення проблем навіть не галузі, а окремого підприємства. Масштабна промислова політика, як правило, заснована на

"зустрічному" русі, діалозі приватного партнера і влади, як це відбувається у багатьох країнах.

Міжнародний досвід свідчить про те, що при будь-якому політичному курсі державний сектор машинобудування становить важливу область державної промислової політики і є ключовою економічною опорою країни. При цьому, безумовно, його масштаби і структура в кожній окремій країні обумовлені історичними і соціальними умовами і традиціями, завданнями та галузевими пріоритетами держави, станом національного господарства.

В Італії, наприклад, найбільші державні компанії контролюють в основному чорну металургію, електротехнічну і суднобудівну промисловість. Найпотужнішими державними об'єднаннями є "ІРІ" (об'єднує понад 300 компаній у галузях металургії, машинобудуванні, транспорті, зв'язку, кредитно-фінансовій сфері), "ЕНІ" (понад 150 компаній у енергетичній сфері), "ЕНЕЛ" (контролює електроенергетику) та "ЕФІМ" (машинобудування). Держава контролює практично 100% енергетичних об'єктів, 50% транспортних підприємств, 30% гірничодобувної галузі, 45% металургії, 22% машинобудування.

У Франції його роль найбільш значна в електроенергетиці, аерокосмічній, електронній, хімічній промисловості, металургії, автомобілебудуванні. Провідними французьким державними компаніями є: сталеливарна компанія "Юзінор - Сасілор", яка забезпечує більше 98% національного експорту в металургійній галузі; компанія "Пешіне", на частку якої припадає 93,2% усього виробленого в країні алюмінію; автомобільна компанія "Рено", на частку якої припадає майже половина вироблених у Франції автомобілів і приблизно така ж частка вартості французького авто експорту; хімічна компанія "Рон - Пуленк", стабільно входить у 20-ку найбільших промислових компаній країни.

В Іспанії держава встановила суворий контроль в області виробництва електроенергії. У Великобританії державний сектор домінує у вугільній промисловості та ядерній енергетиці. В Росії позиції державного сектора

залишаються найсильнішими в галузях паливно-енергетичного і оборонного комплексів, медичної та мікробіологічної промисловості, на транспорті та зв'язку [13].

Таким чином, при розробці моделей державної політики у галузі машинобудування завжди виникає питання правомірності «трансферу досвіду» або правильності тієї чи іншої моделі модернізації. Ефективність державної політики і, відповідно, перенесення його механізмів на чужий ґрунт вимагає врахування великої кількості позаекономічних чинників, які лише віддалено описують справжній стан справ у сучасній глобалізованій системі міжнародних відносин.

У концепціях міжнародних фінансових організацій (МВФ, МБРР) з огляду на сучасну економічну теорію зазначається, що реалізація промислової політики приводить до неправомірного втручання держави у економіку, що нівелює дію ринкових механізмів і заважає ефективному (оптимальному) розподілу ресурсів. Оскільки вважається, що держава на відміну від приватного сектора не має можливості визначити реальні темпи розвитку галузей, що призводить до загального зниження економічної ефективності [53].

Застосування механізмів партнерства у державній політиці у галузі машинобудування повинно стати одним із стратегічних напрямків розвитку та модернізації об'єктів сучасної промисловості, що охоплюють, перш за все, сукупність пріоритетних проектів, орієнтованих на залучення значних інвестицій і не передбачаючи в обов'язковому порядку необхідність прямого бюджетного фінансування цих проектів. Специфічними рисами є інститути управління та узгодження інтересів, відносини «держава-приватний партнер», які діють при розробці та реалізації промислової політики. Така структура в принципі зрозуміла - держава, що має недостатній рівень економічного розвитку, найчастіше основний наголос у своїй стратегії робить на підйом різних сфер народного господарства.

Як висновок зазначимо, що кожна країна намагалася вибудувати

власну систему державної промислової політики, орієнтуючись на можливості та виклики з урахуванням геополітичних чинників і світових трендів економічного розвитку. Досвід впровадження державної політики у галузі машинобудування є різноспрямованим, тому важливо намагатись обрати саме той, що відповідає умовам розвитку України та становить цінність для довгострокового стратегічного планування розвитку промислових підприємств. Наведені практики різних країн спрямовано на вирішення проблем, що були притаманні різним етапам розвитку державної промислової та кластерної політик. Ураховуючи той факт, що галузь машинобудування України зазнала негативних тенденцій розвитку, доцільно сконцентрувати увагу на вдосконаленні стратегічного спрямування та пошуку альтернативних підходів до побудови державної промислової політики у галузі машинобудування.

Висновки до розділу 1

Проведений аналіз теоретичних основ державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування надає підстави дійти наступних висновків.

Різноманіття підходів до визначення сутності поняття державної промислової політики дає змогу аналізувати його за різними критеріями: щодо часового періоду, щодо суб'єктів промислової політики, щодо інструментів та завдань промислової політики. Встановлено, що державна промислова політика є цілісною та скоординованою діяльністю органів державної влади, направленою на створення умов ефективного функціонування та контролю за об'єктами промислового комплексу з метою досягнення технологічно рівня розвинених країн задля забезпечення соціально-економічної стабільності та інтеграції у світовий простір. Усі здобутки щодо дослідження поняття «державна промислова політика»

проєктуються і на галузь машинобудування як важливого компоненту промислового комплексу країни.

Проаналізувавши концепції державної промислової політики слід зазначити, що згідно законів ринкової економіки промисловість повинна розвиватися природним шляхом без втручання держави. Проте для подолання відставання прогресивні перетворення повинні відбуватися поступово по мірі економічного зростання, удосконалення виробництва. Розвиток ринку вимагають певних правових гарантій для підприємця, а також ініціативних, зацікавлених працівників. Майже повна ліквідація державного сектора, здатного бути суб'єктом промислової політики, практично унеможливує будь-який вплив на приватизовані підприємства через існуючий законодавчо встановлений інструментарій державного регулювання. Зазначено, що ключовим завданням промислової політики повинно стати формування партнерства та взаємодії держави та бізнесу. В якості можливих форм співпраці можна розглядати кластери.

Розглянуто кластерний підхід до побудови промислової політики, який надає державі інструментарій ефективної взаємодії з приватним партнером, більш глибокого розуміння його характерних показників і тактичних завдань, дає можливість цілеспрямованого, реального і мотивованого стратегічного планування ресурсів регіону, розвитку територій.

Досліджено оптимальне співвідношення кластерної політики з промисловою політикою держави. Доведено, формування (зародження) кластерів природним шляхом, там, де для цього є локальні переваги, має певні переваги. Державні програми підтримки стають ефективними після того, як «зародки» кластерів пройшли перевірку ринком. Доречно при цьому нагадати, що міжнародний досвід впровадження програм підтримки кластерів ґрунтуються саме на результатах ідентифікації (виявлення) кластерів у економіці, що ще раз підтверджує правоту такої позиції.

Таким чином, кластерний підхід вимагає змін у змісті державної промислової політики, ключовим завданням якої стає формування мережі

промислових кластерів із виробництвом конкурентоспроможної інноваційної продукції, що забезпечить потужний поштовх до економічного розвитку країни та її регіонів.

Досліджено зарубіжний досвід організації та функціонування державної політики розвитку машинобудівних підприємств. У світовому просторі виокремлено кілька моделей державної промислової політики, а саме американську, європейську та азіатську. Всі вони мають ряд специфічних особливостей, визначених роллю державного апарату і груп інтересів. Міжнародний досвід свідчить про те, що при будь-якому політичному курсі державний сектор машинобудування становить важливу область державної політики і є ключовою економічною опорою країни. З наведеного випливає:

по-перше, держава приділяє підвищену увагу питанням розвитку промисловості;

по-друге, державна політика розвитку промисловості в цілому та у розрізі окремих галузей має відмінності в залежності від традицій країни, проте, проаналізувавши ключові елементи, можна виділити багато спільних рис: ринковий фактор розглядається як стимулююча й перетворююча сила, промисловим структурам надається адаптивний характер до навколишнього середовища, допомога промисловим підприємствам надається в сферах, де вони потребують прямих спонукальних імпульсів до розвитку;

по-третє, загалом державна політика розвитку промисловості націлена на формування та реалізацію таких заходів, які б найбільш повно сприяли підвищенню конкурентоспроможності національної економіки.

При визначенні зарубіжного досвіду організації та функціонування державної політики розвитку машинобудівних підприємств розглянуто кластерну політику як дієвий інструмент державної промислової політики, побудований на принципі партнерства між державою та бізнесом.

Результати досліджень даного розділу наведено в публікаціях здобувача: [184, 179, 180].

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ГАЛУЗЕВОГО МАШИНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

2.1. Оцінка стану галузі машинобудування

Машинобудування є надзвичайно складною комплексною галуззю промисловості, яка об'єднує 27 видів економічної діяльності. Це – найважливіша галузь великої обробної промисловості, містить верстатобудування, приладобудування, енергетичне, металургійне, хімічне, сільськогосподарське машинобудування.

Підприємства машинобудування розміщені в усіх областях України (Додаток Г), найбільша їх кількість концентрується у:

Запорізькій області (16,9%) – важке та транспортне машинобудування; місті Києві (12,3%) – транспортне, сільськогосподарське машинобудування та приладобудування, електротехніка та електроніка;

Харківській області (11,3%) – важке, енергетичне, сільськогосподарське та авіакосмічне машинобудування;

Полтавській області (6,3%) - важке, транспортне, сільськогосподарське машинобудування та приладобудування, електротехніка та електроніка;

Дніпропетровській області (6,0%) – важке та транспортне машинобудування [229].

Продукція машинобудівного комплексу забезпечує формування виробничого потенціалу інших галузей, сприяє трансферу технологій і практичному використанню досягнень науково-технічного прогресу, що призводить до зростання матеріального рівня населення та підтверджує доцільність визнання підтримки розвитку галузі машинобудування як одного із пріоритетних напрямків діяльності держави. До того ж, наразі більшість секторів економіки України потребують оновлення та модернізації технічної

складової, особливо у енергетиці, то було б раціонально, якби саме вітчизняний машинобудівний комплекс забезпечив ці процеси матеріальною базою [154].

Машинобудування забезпечує 2,4% валової доданої вартості України, питома вага обсягу реалізованої промислової продукції складає 6,4% (2017 р.). Найприбутковішими галузями машинобудування є «Виробництво інших транспортних засобів» (головним чином у виробництві повітряних та космічних суден та частин до них) та «Виробництво машин і устаткування».

Високотехнологічні підприємства із значним відсотком виробництва продукції, що експортується складають основу галузі машинобудування промисловості України. Це такі підприємства, як АТ «Турбоатом», ПАТ «Мотор-Січ», ПАТ «Новокраматорський машинобудівний завод», ПАТ «СНВО ім. М.В. Фрунзе та підприємства транспортного машинобудування: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ДП «УкрНДІ вагонобудування», ПАТ «Дніпровагонмаш», «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова», Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» імені академіка О.Г. Івченка, ДП «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова», ПАТ «ЗАЗ» тощо [28, 52].

На протязі останніх років українська промисловість переживає глибоку кризу (падіння виробництва у промисловості за 2013 р. склало 4,3 %, 2014 р. - 10,1 % р., 2015 р. - 12,3 %, 2019 - 0,5 %, 2020 р. - 4,6 %, у тому числі в галузі машинобудування за 2013 р. - 13,6 %, 2014 р. - 20,6 % р., 2015 р. - 14,8 %, 2019 - 2,2 %, 2020 р. - 17,6 % [50]. За даними Державної служби статистики, реальний ВВП України у 2020 році у порівнянні з 2019 роком скоротився на 4%. Руйнування виробничих потужностей та транспортної інфраструктури, розрив виробничих міжрегіональних зв'язків призвели до падіння обсягів промислового виробництва, в т.ч і в машинобудуванні.

На рис. 2.1 приведено динаміку індексів промислової продукції машинобудування та промисловості загалом.

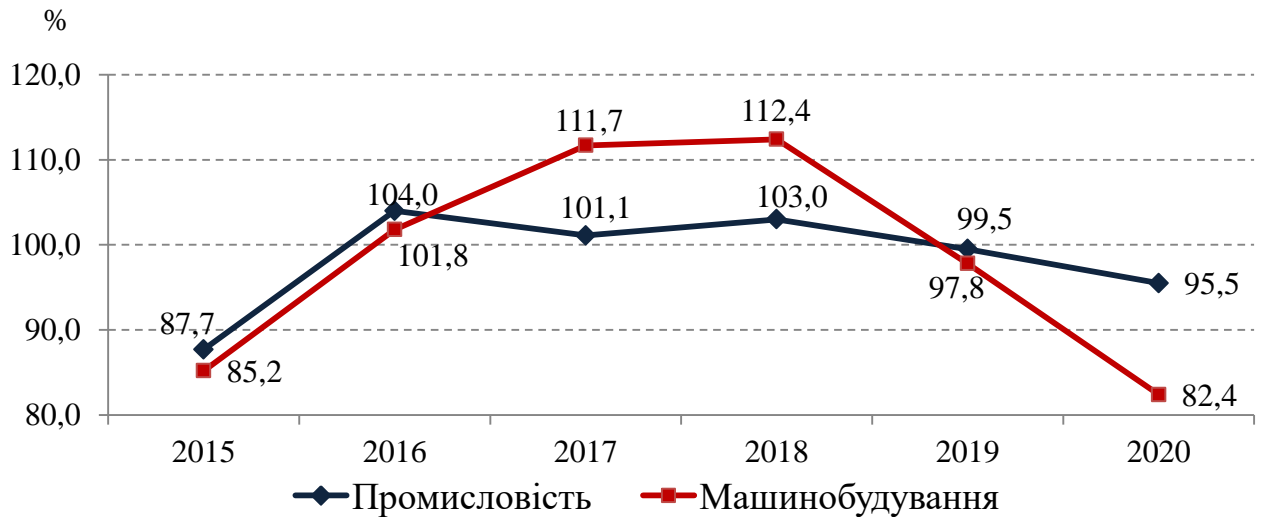


Рис. 2.1 Співвідношення індексів промислової продукції машинобудування та промисловості

Джерело: складено автором на основі [68]

Аналіз змін індексів промислової продукції дозволив стверджувати, що протягом 2017-2018 рр. загальний промисловий комплекс розвивався повільнішими темпами ніж галузь машинобудування, однак характер розвитку у них подібний. Протягом 2019-2020 рр. спостерігався сильний спад виробництва спричинений фінансовою кризою, що викликана впровадженням світових карантинних обмежень щодо запобігання поширення коронавірусної хвороби. Ситуація, що склалась у світі у січні 2020 року, коли Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) оголосила про спалах нової коронавірусної хвороби в провінції Хубей, Китай, та подальше оголошення ВООЗ надзвичайного стану в галузі охорони здоров'я міжнародного рівня, на виконання Закону України від 06.04.2000 р. № 1645-III «Про захист населення від інфекційних хвороб» та Закону України від 24.02.1994 р. № 4005-XII «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення, наказу МОЗ України від 13.03.2020 р. № 663 «Про оптимізацію заходів щодо недопущення занесення і поширення на території України випадків COVID-19», постанови Кабінету Міністрів України № 211

від 11.03.2020 р. «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої корона вірусом SARS-CoV-2» із змінами та доповненнями, в Україні впроваджуються обмежувальні протиепідемічні заходи. По всій Україні з 12.03.2020 р. запроваджено карантин: з 25.03.2020 р. - надзвичайну ситуацію, у січні 2021 року діяли посилені карантинні обмеження. наразі карантин продовжено.

Запобіжні заходи щодо стримування спалаху COVID-19 спрямовані на обмеження пересування та відряджень працівників підприємств; заборону проведення нарад, зборів; організацію дистанційної роботи; мінімізацію кількості працівників на робочих місцях; посилення санітарно-карантинного контролю, тощо.

Запровадження запобіжних заходів та карантину суттєво вплинуло на робочий процес підприємств галузі машинобудування, субпідрядних організацій, постачальників імпортової сировини, устаткування та інших підприємств, що задіяні в реалізації діючих контрактів. А також, у зв'язку з кризою в енергетиці України, спостерігалася скрутна ситуація з неплатоспроможністю основних вітчизняних замовників машинобудівної продукції.

Припинення авіасполучення між країнами (в наслідок запобігання COVID-19) до закінчення карантинних заходів та відкриття кордонів негативно впливає на відвантаження обладнання та прийняття іноземних замовників для обов'язкового контролю та приймання готової продукції.

Починаючи з 2016 р. виробнича діяльність машинобудівної галузі зазнала негативного впливу зовнішнього середовища, незважаючи на значне пожвавлення, і надалі втратила свій темп розвитку почавши відставати від промисловості загалом.

З урахуванням тривалих циклів виготовлення продукції все це призвело до зменшення обсягів реалізації промислової продукції, у тому числі у машинобудуванні (рис. 2.2).



Рис. 2.2 Динаміка реалізації промислової продукції в Україні

Джерело: складено автором на основі [50]

Узагальнюючим показником, який відображає виробництво різних видів продукції машинобудування є обсяг реалізованої продукції (табл. 2.1). Даний показник у 2015-2019 рр. збільшився на 84,3%, з 115 до 212 млрд. грн., тоді як протягом 2020 року знизився на 18,4% по відношенню до минулого року. Така тенденція спостерігається й у випуску промислової продукції загалом.

Таблиця 2.1

Обсяг реалізованої продукції галузі машинобудування за видами діяльності, млрд. грн.

Сектор	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Машинобудування, у т.ч.	115	131	168	209	212	173
виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	9	12	14	17	17	12
виробництво електричного устаткування	24	27	32	43	40	31
виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	42	50	60	70	71	60
виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	40	42	61	78	83	69

Джерело: складено автором на основі [50]

Питома вага машинобудівної продукції в реалізації промислової продукції протягом останніх п'яти років складає 6-7%.

За роки незалежності спостерігалися повільні, безсистемні та, як правило, незавершені процеси структурної перебудови машинобудівного комплексу. Статус країни з ринковою економікою вимагав від галузі та підприємств ринкових умов господарювання, а належної державної підтримки не було. Розглянемо заходи з боку держави, які негативно вплинули на розвиток галузі машинобудування.

Реформування відносин у сфері власності. Невпорядкована, непрозора, без державного контролю приватизація промислових підприємств призвела до значних втрат виробничого, кадрового потенціалу та структурних деформацій у машинобудівному комплексі. Для поживлення галузі машинобудування пропонувалася приватизація 70-75% вітчизняного виробництва. Проте ринкові реформи 90-х років лише призвели до порушення зв'язків спеціалізації та кооперації, наслідки яких досі мають негативний ефект. Спроби зробити машинобудування автономним та незалежним від регулювання державою не мали належного ефекту.

Незавершені програми розвитку. Протягом років незалежності органи державної влади робили спроби реформувати сектор вітчизняного машинобудування. Фактично програми змінювали одна одну, однак очікуваного результату так і не принесли. Недоліками стали низьке державне фінансування на рівні 18-20 % від запланованого обсягу і направленість лише на агропромисловий комплекс, спеціальне машинобудування практично не регулювалося.

Недосконала політика державного протекціонізму. Держава, фактично уникаючи захисту вітчизняних машинобудівних виробників, зокрема самохідних машин, дозволила іноземним компаніям безперешкодно зайняти перспективні сегменти ринку України. Спочатку це були поодинокі випадки, згодом явище стало масовим. Наприклад, у 2016 році відсоток виробництва вітчизняної техніки на ринку сільськогосподарської техніки

складав всього 16,8% . Щоправда за три роки року показник зріс до рівня 33%. Така незначна доля національного виробника на українському ринку викликана домінуванням закордонних підприємств. Як результат Україна не має власного сильного виробника та розвиненого промислового сектора економіки.

Відсутність системи стратегічного планування державних закупівель. Як свідчить досвід провідних країн світу планування державних закупівель відбувається на двох рівнях – стратегічному, терміном на 3-5 років, і практичному – на 1 рік. В Україні закупівель прогнозується розпорядниками коштів виключно на поточний рік та на поточні потреби. Практика середньострокового стратегічного планування відсутня. Процедура закупівлі, особливо публічна і прозора, у виробників потребує певного часу, а виконання зобов'язань має стислі терміни. Тож, як правило, виробники спочатку відчувають недовантаження, а згодом перевантаження виробництва. Це створює передумови нерівномірної та неефективної завантаженості виробництв. З аналогічними труднощами стикаються й підприємства суміжних з машинобудуванням галузей та постачальники сировини і комплектуючих .

Зниження привабливості технічних спеціальностей у ВУЗах. Рейтинг серед молоді інженерних професій у вищих навчальних закладах і робітничих у закладах нижчих рівнів акредитації постійно знижується. В країні відчувається значний брак зварювальників, різальників, згинальників металу та інших, потрібних у галузі, професій.

Негативний вплив на галузь машинобудування мали не лише вищезазначені державні рішення чи їх відсутність, але й загальнодержавні кризи 90-х та 2008-2009 років.

Незважаючи на складні умови, за даними Державного департаменту інтелектуальної власності підприємства галузі машинобудування освоїли та виготовили понад 500 моделей нової техніки та устаткування, що безперечно є однією із позитивних рис розвитку галузі. [2].

Безперечно одним з показників ефективної промислової політики можна назвати прибутковість та стабільність роботи державних підприємств. За результатами оцінки портфелю 100 найбільших державних компаній України за 2018 рік в цілому було отримано чистий прибуток у розмірі 25,3 млрд. грн., що на 48,2% менше показника 2017 року — 48,9 млрд. грн. Підприємства машинобудівної галузі в 2018 році зберегли прибуток на рівні 2017 року — 0,7 млрд. грн.

За даними Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, на сьогодні у державному секторі налічується 3 363 підприємств, з них працює 1 638.

Загальний розмір активів 100 найбільших державних підприємств становить близько 92,5% від загальної вартості активів усіх працюючих державних підприємств в Україні.

Загальна балансова вартість активів портфеля топ-100 держкомпаній станом на 01.01.2019 року складала понад 1 486 млрд. грн. чи на 6,4% менше, ніж за 2017 рік [165].

Домінуючу роль державних підприємств доводить рейтинг 200 найбільших компаній за доходами згідно даних Державної служби статистики України. Двадцятка найприбутковіших компаній за 2019 рік разом отримала 162 млрд. грн. чистого прибутку. Це 71% усього прибутку, який в 2019 році отримали 200 найбільших компаній України.

При цьому, двадцять найприбутковіших компаній згенерували 24% сукупного доходу двох сотень найбільших компаній. Дві третини (60%) чистого прибутку двадцяти найуспішніших компаній припало на підприємства енергетичного сектору. Ще 26% - на гірничо-металургійний комплекс. Найбільш прибуткові компанії в рейтингу належать державі. Це великі енергетичні монополісти з видобутку та реалізації газу, виробництва електроенергії та управління магістральними електричними мережами. За допомогою рейтингу галузей економіки України за обсягами доходів ми бачимо структуру української економіки. Це сировинна економіка, яка

залежить від кон'юнктури зовнішніх цін на енергоносії, які імпортуються, та руду-метал і зерно, які експортуються.

З такою структурою економіка Україна сильно залежить від ситуації на міжнародних ринках і мало впливає на забезпечення власної економічної стабільності. Сировина – це не складна технологічна продукція з патентами, на яку ми встановлюємо ціни [27].

Водночас частка машинобудування перебуває на критично низькому рівні – в межах 1%.

З метою об'єктивної оцінки стану галузі машинобудування України доцільно здійснити PEST-аналіз [89, с. 184].

За допомогою інструментів аналізу можна виявити політичні (P – political), економічні (E – economic), соціальні (S – social) і технологічні (T – technological) аспекти зовнішнього середовища, які впливають на функціонування суб'єктів господарювання (таблиця 2.2) [91,151].

Політичні аспекти регулюють владу, яка визначає ділове середовище машинобудування та одержання ключових ресурсів для його діяльності. Економічні аспекти відображають параметри щодо стану економіки у державі та на світовому ринку. Соціальний, етнічний, науковий і освітній потенціал машинобудування та рівень зацікавленості з боку громади характеризується за допомогою соціального компонента. Технологічний компонент розкриває фактори, які аналізують технологічний прогрес галузі. Ця група факторів потребує детального аналізу, бо у епоху технологічного прогресу саме інноваційні технології мають змогу змінити ринок.

Результати проведеного PEST-аналізу дозволяють зробити наступні висновки. Аналіз політичних факторів визначив недосконалість та законодавства країни у галузі машинобудування, обмеженість державного регулювання стосовно розроблення і впровадження заходів підтримки чи стимулювання розвитку промислових підприємств.

Таблиця 2.2

PEST-аналіз галузі машинобудування України

Економічні фактори	Соціальні фактори
<ul style="list-style-type: none"> – нерозвиненість ринкової інфраструктури; – високий рівень інфляції; – коливання валютного курсу; – недостатній обсяг обігових активів у підприємств; – низький платоспроможний попит внутрішнього ринку; – високий рівень цін на продукцію; – висока вартість кредитних ресурсів; – високий рівень витрат; – недостатній обсяг інвестицій у машинобудування; – економічні наслідки пандемії. 	<ul style="list-style-type: none"> – глобалізація ринку праці, відтік кваліфікованих працівників – недооцінка ролі машинобудування як основи економічної та соціальної захищеності значної частини населення; – незадовільна мотивація персоналу машинобудівних підприємств; – зниження привабливості праці у машинобудуванні; – пандемія невизначеної тривалості. Наявність декількох хвиль інфекційних хвороб світового масштабу.
Політичні фактори	Технологічні фактори
<ul style="list-style-type: none"> – недовіра до влади та її органів, викликана нестабільністю політичного становища України; – відсутність дієвої системи правового регулювання; – реформа корпоративного управління у державному секторі економіки; – військовий конфлікт на сході країни; – посилення політичної невизначеності та нестабільності у світі; – посилення ізоляційних настроїв в промисловій сфері на глобальному рівні. 	<ul style="list-style-type: none"> – недостатній вплив держави на розвиток інноваційних галузей промисловості та відсутність стратегії сталого розвитку; – відсутність наукових розробок, надмірна енерго- та матеріаломісткість виробництва продукції; – низький рівень фундаментальних та інноваційних досліджень; – згашеність та застарілість основних виробничих фондів; – формування нового типу учасника ринку, який є одночасно виробником і споживачем (Prosumer). – великий рівень кібербезпеки.

Джерело: складено автором на основі [91, 151]

Аналіз економічних факторів довів необхідність формування платіжнеспроможного ринку збуту і державного контролю на монопольному ринку сировини, а також стримування інфляції та коливання курсу валют.

З чинних соціальних факторів впливає, що необхідним є ребрендування вітчизняного машинобудування, що вплине на популярність галузі серед майбутніх фахівців і робітників.

З чинних технологічних факторів впливає, що висока швидкість технологічних змін обумовлена інноваціями, які в свою чергу створюють підприємці, що прагнуть вивести своє виробництво на новий рівень. У висококонкурентному середовищі технології старіють швидко. Конкурентна перевага недовговічна і потребує постійної інноваційної активності науково-виробничих об'єднань.

Ще одним зручним інструментом структурного опису потенціалу розвитку машинобудування України є SWOT-аналіз, який передбачає можливість оцінки фактичного положення та стратегічних перспектив галузі вивчення сильних та слабких сторін, її ринкових можливостей та факторів ризику (табл. 2. 3). Виробляючи стратегії, слід пам'ятати, що можливості та загрози можуть переходити у свою протилежність. Так, невикористана можливість може стати загрозою, якщо її використовує конкурент. Або навпаки, вдало попереджена загроза може створити в організації додаткову можливість у тому випадку, якщо конкуренти не усунули цю загрозу.

До основних сильних сторін українського машинобудування слід зарахувати наявність розвиненої системи машинобудівного комплексу, суттєвого фундаментального потенціалу в галузі машинобудування, енергетики, оборони, металообробки, тощо, дослідницької, конструкторської, технологічної, експериментальної та випробувальної баз; технічний досвід у виробництві машинобудівної продукції; висококваліфікованих кадрів (науковці, інженерів, конструкторів, робітників).

Проте загалом результати PEST- і SWOT-аналізу доводять, що галузь машинобудування України перебуває у занепаді та потребує невідкладних ефективних, інвестиційно-інноваційних заходів з боку і керівників промислових підприємств, й держави, що стає ще актуальнішим в умовах світової фінансової кризи і загостренні конкуренції на внутрішньому і,

особливо, на зовнішніх ринках. [151].

Таблиця 2.3

SWOT – аналіз галузі машинобудування України

<i>Сильні сторони</i>	<i>Можливості в зовнішньому ринковому середовищі</i>
<p>1. Наявність виробництва унікальної продукції, що має попит на зовнішніх ринках.</p> <p>2. Наявність галузевих науково-дослідницьких угруповань і конструкторських бюро, у тому числі у складі підприємств, що мають в своєму розпорядженні фахівців.</p> <p>3. Збереження традиції та досвіду виробництва машинобудівної продукції за замкнутим циклом.</p> <p>4. Цінова політика</p>	<p>1. Впровадження імпортозаміщення машинобудівної продукції для уникнення критичної залежності поставок з Російської Федерації.</p> <p>2. Можливість відновлення внутрішнього ринку України.</p> <p>3. Часткового освоєння ринків Азії, Африки та Південної Америки.</p>
<i>Слабкі сторони</i>	<i>Загрози зовнішнього ринкового середовища</i>
<p>1. Недостача оборотних коштів.</p> <p>2. Експорт переважно в країни СНД.</p> <p>3. Низька ефективність просування на закордонні ринки.</p> <p>4. Продукція переважно є неконкурентоспроможною з продукцією розвинутих країн.</p> <p>5. Брак кваліфікованих кадрів, фахівців і робітників.</p> <p>6. Високий рівень застарілості активної частини основних фондів</p> <p>7. Низька інноваційна активність</p> <p>8. Низька інвестиційна привабливість</p> <p>9. Відсутність сформованої корпоративної культури компаній, направленої на інноваційний розвиток</p>	<p>1. Зростання світової фінансової кризи</p> <p>2. Зростання конкуренції на ринках СНД не на користь України</p> <p>3. Активна діяльність ключових конкурентів: Європа, Китай, Індія, Японія, Південно-Східна Азія</p> <p>4. Розвиток альтернативних технологій, поява на ринку аналогів обладнання</p> <p>5. Відсутність або недостатність державних заходів для розвитку машинобудування</p> <p>6. Відсутність стабільного фінансування урядових програм за термінами і обсягами</p> <p>7. Нестабільність курсів світових валют</p> <p>8. Зростання цін на продукти і послуги природних монополій</p>

Джерело: складено автором на основі [151]

У таких умовах першочерговим завданням має бути збереження окремих працюючих, прибуткових підприємств, які найчастіше є єдиними

представниками секторів галузі машинобудування.

Основними проблемами сучасного розвитку галузі машинобудування в Україні є:

- застаріле обладнання та технологія виготовлення продукції, та як наслідок недостатня гнучкість виробництва;
- недостатній рівень платоспроможності вітчизняних замовників, що негативно впливає на фінансово-економічний стан підприємств машинобудування;
- обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію;
- відставання у галузі досліджень та розробок машинобудівної продукції і як наслідок невисока частка нової продукції;
- значна залежність від зовнішніх постачальників вузлів, деталей та комплектуючих виробів і як наслідок низький рівень кооперації вітчизняних підприємств;
- неефективна державна політика щодо стримування росту вартості матеріалів і енергоресурсів, які належать монополістам.

Оскільки галузь машинобудування розвивається на ринку із сильною конкуренцією, то державі необхідно створити програму підтримки і стратегічного розвитку українського машинобудування на довгострокову перспективу. Така програма має бути націлена на стимулювання вітчизняних виробників запроваджувати інновації і новітні технології, спрямовані на підвищення конкурентоздатності продукції та при цьому враховувати світову кон'юнктуру на машинобудівну продукцію.

Отже, з метою збереження підприємств машинобудівного комплексу України та підвищення ефективності їх функціонування необхідно здійснювати підтримку створення інноваційно-виробничих кластерів та інтелектуально-інноваційних центрів з метою відновлення взаємозв'язку між науково-дослідними установами та конструкторськими підрозділами підприємств машинобудування.

2.2. Суперечності формування інституційного забезпечення державної промислової політики як чинника розвитку підприємств галузі машинобудування

Протягом останніх років, одним з пріоритетних напрямків діяльності Уряду України є спроби реформування структури державних промислових підприємств. Оскільки з 1991 року цей сектор української економіки майже не зазнав змін, то такі реформи вважалися необхідними та актуальними. Перед державою постали проблеми щодо управління такими підприємствами, а саме недостатня прозорість діяльності та звітування, незадовільні операційні та фінансові результати, а також серйозні недоліки в організації корпоративного управління державними підприємствами. Все це вимагало невідкладних глибинних змін.

Результати незалежних досліджень досвіду інших країн підтверджують, що саме слабка система корпоративного ставить суперечливі цілі, які призводять до неякісного управління та зниження рентабельності діяльності, і є основною причиною низької операційної ефективності державних підприємств. Як і в багатьох інших країнах, зв'язки між державними підприємствами та урядом в Україні є вкрай міцними, а підпорядкування профільним міністерствам часто гальмує розвиток багатьох державних підприємств. За таких умов виникає неминучий конфлікт інтересів, коли міністерства не рідко беруть активну участь в управлінні державними підприємствами, хоча головною функцією їх діяльності має бути регулювання відповідних галузей.

Протягом тривалого часу єдиним інструментом вирішення цієї проблеми виступала приватизація державних підприємств. Безперечно прозора приватизація, що викликає довіру, може бути ефективним шляхом поживлення діяльності у промислових галузях. Проте не всі державні підприємства доцільно приватизовані, а приватизація декількох з них тривала достатньо довго. Конфлікт цілей призводить до того, що приватизаційні

процеси часто підкоряються суто поточним фіскальним потребам, такий критерій має під собою досить слабкі підстави, так як разовий продаж власності може не вирішити проблему поповнення бюджету, якщо приватні власники не готові купити в принципі, або не готові купити за заявленою вартістю. На сьогодні є доцільним пошук нових механізмів управління державними підприємствами.

«Принципи корпоративного управління для державних підприємств», розроблені Організацією економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), містять аналіз успішних випадків реформ стосовно діяльності державних підприємств у різних країнах та узагальнення кращих практик. Реалізація принципів управління державними підприємствами відповідно до принципів, затверджених у країнах-членах організації економічного співробітництва та розвитку гарантує досягнення такими підприємства необхідного рівня конкурентоспроможності навіть на міжнародному ринку і формування показників, які дорівнюють показникам підприємств, що перебувають у приватній власності, або перевищують їх.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [168] передбачає співробітництво у питаннях формування промислової політики. Останнім часом у політиці соціально-економічного розвитку Європи гідну позицію займає питання підвищення ролі промисловості для забезпечення сталого та збалансованого розвитку регіону. Модель промислової політики Європейського Союзу все більше орієнтується на стратегії індустріалізації через інновації. Одним із завдань було визначено заміну застарілих правил та норм на нові, які відповідають глобальній економіці. Європейська модель промислової політики ґрунтується на рівноправному партнерстві держави та бізнесу. Вона є прикладом так званої «горизонтальної» промислової політики, яка базується на створенні рівних умов для розвитку усіх галузей економіки. Українські науковці безперечно вивчають та переймають зарубіжний досвід, проте технології публічного регулювання економічного зростання та регіонального розвитку не розглядаються як шаблон, який має

«один розмір для всіх», тобто виникає необхідність враховувати інституціональні, історичні та географічні особливості того чи іншого регіону, країни.

Співіснування і взаємодія різних суб'єктів економічних відносин та елементів державної політики щодо розвитку галузі машинобудування визначається стійкістю інституціонального середовища, що представляє собою сукупність формальних та неформальних правил, які утворюють рамки взаємодії між органами державної влади та промисловим комплексом [71].

До формальних норм інституціонального середовища належать:

- правова складова у вигляді законодавчих та нормативних актів;
- соціально-психологічна складова, що забезпечує отримання соціального ефекту для промислового комплексу в цілому та зокрема для його суб'єктів;
- організаційна складова, яка здатна забезпечити як матеріальні, так і нематеріальні вигоди.

Неформальні відносини у інституціональному середовищі являють собою мережу відповідних комунікацій і зв'язків, дотримання ділової етики, підприємницької культури, національних традицій і звичаїв у стосунках між владою та суспільством.

Складна структура механізму представлена інституціональними суб'єктами та організаціями, що вступають у взаємовідносини при запровадженні державної політики у галузі машинобудування. Основні інститути, які утворюють інституціональну складову систематизовано на рис. 2.3.

Інституціональний механізм - це сукупність організаційної структури механізму державної політики, засоби погодження дій його елементів, зовнішні умови функціонування та інші інституціональні фактори взаємодії зовнішнього та внутрішнього середовища [192].



Рис. 2.3. Інституціональна складова державної політики розвитку галузі машинобудування

Джерело: складено автором

У нашому розумінні інституціональний механізм державної політики щодо розвитку галузі машинобудування представляє собою сукупність методів та інструментів впливу інститутів державної влади на розвиток сектору машинобудування.

Отже, ключовим суб'єктом, що його формує, є органи державної влади, які здатні спричиняти стабільність/нестабільність інституціонального середовища, що є зовнішнім фактором для діяльності підприємств галузі машинобудування.

Саме органи державного управління розробляють стратегічну перспективу розвитку машинобудування, забезпечують стабільність нормативної бази та конкурентного середовища, глибину ризиків та загроз для суб'єктів управління [99].

Партнерство між державою та приватним партнером, освітніми і науковими установами забезпечує процес удосконалення інституційного

середовища промислового розвитку. За таких умов необхідною є підтримка існуючих та розроблення нових форм партнерства, націлених на спільну розробку стратегій промислового розвитку на національному й регіональному рівнях, реалізацію спільних проєктів, перегляд норм законодавства, державних цільових програм та інших інструментів промислової політики [173].

Питання регулювання розвитку галузі машинобудування в умовах передачі частини державних повноважень та фінансових ресурсів на регіональний та місцевий рівень є доволі новими для науки державного управління. Процес децентралізації в Україні розпочався у 2014 році із прийняттям основного системного документу - Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади. Після цього був затверджений План заходів щодо її реалізації, які дали старт реформі. Через політичні обставини зміни до Конституції України щодо децентралізації не були прийняті. На сьогодні сформований і діє основний пакет нового законодавства стосовно реформи децентралізації, впроваджуються першочергові законодавчі ініціативи. Проте в цілому залишаються не визначеними підходи до організації децентралізації регулювання розвитку промислової політики, зокрема машинобудування, можливі механізми та технології її реалізації [135].

Процеси глобалізації та інтеграції держав до світової економіки спонукають до підвищення ролі місцевого самоврядування у стимулюванні економічного та соціального росту в межах промислової та регіональної політики [206, 211].

Органи місцевого самоврядування мають декілька переваг перед центральними органами державної влади у реалізації публічного регулювання розвитку промисловості, а саме:

- достовірна інформація про ресурси територіальних громад та про вимоги місцевого бізнесу до ресурсної складової розвитку;

- наявний соціальний діалог із представниками приватного сектору та контроль за встановленням місцевих політичних меж;
- фінансові можливості для створення і модернізації промислової інфраструктури та стимулювання інвестиційної активності в умовах бюджетної децентралізації.

У такому випадку державі залишається узгодження регіональних промислових програм із загальнонаціональними цілями, макроекономічна стабілізація, створення необхідних інституційних та інфраструктурних передумов для розширення участі українських компаній на глобальних ринках, з урахуванням вимог, що впливають з умов участі України в СОТ і асоціації з Європейським Союзом.

Незважаючи на те що реформа децентралізації проводиться вже протягом 6 років 62% територіальних громад залишаються необ'єднаними [109].

Однією із можливих причин є фінансова неспроможність регіонів. Безперечно Закони про внесення змін до Бюджетного та Податкового кодексів України [132,133] збільшили податкові надходження до місцевих бюджетів. Але це має сенс лише у разі наявності працюючих промислових підприємств на території громади. Разом з тим доволі гостро стоять й земельні питання. У держави залишається право розпоряджатися стратегічно важливими земельними ділянками: природно-заповідного фонду, лісгоспів, землями оборонних об'єктів, а також землями, на яких розташовані державні підприємства. Управління державними підприємствами та підприємствами, у статуті яких п'ятдесят і більше відсотків корпоративних прав належить державі, також здійснюється на центральному рівні. Органи місцевого самоврядування не мають законодавчо встановлених прав щодо розпорядження таким майном та управлінням промисловими об'єктами, а також повноважень щодо залучення інвесторів. Відрахування частини прибутку у формі дивідендів від діяльності підприємств у повному обсязі

надходять до Державного бюджету. Щоб забезпечити розвиток громад, потрібно володіти необхідними для цього ресурсами. Державна допомога могла би надаватися громадам за наступними європейськими принципами, не обмежуючи конкуренцію та дію ринкового механізму [9]:

- регіонам з низьким рівнем життя або високою долею безробіття;
- спільним промисловим проектам громад загальнонаціонального значення;
- на відновлення та розвиток регіонів у період суттєвих економічних спадів.

Реалії сучасного часу вимагають формування нової стратегії промислового розвитку України з урахуванням процесів децентралізації [57, 58]. Незважаючи на те, що Стратегія розвитку промислового комплексу України на період до 2025 року досі не затверджена, згідно програми регіонального розвитку "Інноваційна економіка та інвестиції", яка була розроблена у межах Стратегії регіонального розвитку до 2020 р., було профінансовано 17 проектів регіонального розвитку в цій сфері на загальну суму понад 67 млн. грн за кошти ЄС. При формуванні промислової політики потрібно враховувати наявні обмежені ресурси держави та необхідність забезпечення соціальних напрямків: освіту, охорону здоров'я, діяльність правоохоронних органів і Збройних сил, розвиток інфраструктури. У той час податкові пільги для промислових підприємств знижують рівень доходу державного бюджету, а прямі субсидії відповідно збільшують обсяг державних видатків.

Академік НАН України Богдан Данилишин [45] запропонував сім кроків до сталого розвитку. Усі вони стосуються заходів з боку держави щодо підтримки або розвитку промислової політики. Серед основних інструментів: створення кластерів, пряме інвестування у технологічні сектори, податкові стимули, підтримка експорту, окремо виділяється розвиток приватно – державного партнерства. Цей механізм пропонується

застосовувати при необхідності залучення приватних інвестицій та бажанні збереження прав власності на об'єкт. На сьогодні в Україні нараховується 3 385 підприємств державного сектору, з яких працює – 1 618 [65]. Тобто, як мінімум 50% підприємств, регульованих державою, потребують впровадження реформи корпоративного управління або прозорості приватизації. Сама по собі приватизація не вирішує питання інституціональної неспроможності. Більш того, недосконалість законодавства, неефективність публічного контролю у сфері приватизації часто слугує вузькокорпоративним інтересам, підриває економічну і соціальну стабільність України.

Часто приватизація відбувається з ідеологічних міркувань, коли необхідно скоротити частку державної власності і величину державного сектору, створивши приватного власника (при його початковому відсутності), або наростивши активи наявних приватних власників (наступні етапи приватизації). ефективність активу, що перебуває у власності одного власника і активу, переданого / проданого у власність іншій, можуть виявитися різними видами ефективності, тому що власники по-різному, з різною відповідальністю його використовують. Теорія ніш стверджує, що кожен вид власності має власну «нішу ефективності», в інших умовах ефективність змінюється. Отже, стверджувати, що ефективність приватної власності завжди вище ефективності державної власності не доцільно. Коли уряд стверджує, що державна власність неефективна - це викликає, щонайменше, подив, оскільки дана теза ніяк не обґрунтована. Виходить, що сам власник стверджує, що використовує власність неефективно, але розрахунками це не підтверджує і до того ж не докладає ніяких зусиль з тим, щоб зробити управління цією власністю більш ефективним. Це стало особливо відчутним на порозі хвилі приватизації, яка охоплюватиме низку стратегічно важливих, системо утворюючих для національної економіки об'єктів.

В умовах обмеженості бюджетного фінансування механізм партнерства

дозволить використовувати фінансовий потенціал приватного сектору та мобільність прийняття рішень бізнес-партнерами. При низькому рівні довіри до проектів, що реалізуються державою у нестабільній політичній ситуації необхідно чітко окреслювати умови співробітництва, а саме встановити часовий період, протягом якого сторони (державна і приватна компанія) не мають права вийти з проекту, прописати гарантії і зобов'язання обох сторін. Розглянемо механізм партнерства в галузі машинобудування за трьома складовими.

По-перше, це інвестиційна складова, де особливої уваги потребує питання надання державним партнером довгострокових бюджетних зобов'язань, що сприятиме підвищенню зацікавленості потенційного інвестора, створення системи управління та розподілу фіскальних і фінансових ризиків учасників та порядок повернення вкладених інвестицій у разі розірвання договору [117].

По-друге, це інноваційна складова. Державні наукові організації розробляють більше 50% інновацій в нашій країні, але при цьому не здійснюють їх практичне впровадження. Для вирішення масштабних завдань щодо подолання розриву у взаємозв'язках між науково-дослідного організаціями і виробничим сектором необхідно основну увагу зосередити на створенні системи комерціалізації результатів наукових досліджень і розробок, яка була б органічно вбудована в інноваційну інфраструктуру, що значно підвищило б ініціативу приватного партнера щодо участі в інноваційному процесі [18].

По-третє, це соціальна складова, що передбачає відповідальність перед суспільством, яке у різних проявах відчуває на собі вплив бізнесової діяльності і діяльності держави в рамках ДПП [148,158].

Механізм делегування компетенцій від вищого (політичного) рівня до адміністративного рівня громад практично не розроблений. Внаслідок цього неузгодженість дій держави, місцевого самоврядування та приватних інвесторів негативно впливає на інтенсивність контактів на різних рівнях

партнерства. Значною мірою на формування національної та регіональної інституціональної інфраструктури впливають традиції, особливості економіки, побудови системи публічного управління тощо.

У сучасній практиці державного управління промисловістю інститути розглядаються як самостійні інструменти регулювання як виробничого, так і інноваційного розвитку. Вважається, що трансформацій у законодавчій сфері достатньо для створення механізму партнерства у регулюванні розвитку підприємств галузі машинобудування. Проте, на практиці це зводиться до запозичення інститутів з розвинених країн світу. Таке відображення проблеми викривляє сутність національного економічного та інституціонального розвитку.

У своїй роботі «Як багаті країни стали багатими, і чому бідні країни залишаються бідними» відомий норвезький економіст Ерік Райнерт виступає з критикою подібної позиції, підкреслюючи, що: «інститути неможливо вивчати окремо від технологічної системи, яка створила в них потребу і породила їх ... спосіб виробництва визначає інститути, а не навпаки [138, с. 253]».

З огляду інституційного аналізу державна політика розвитку машинобудівних підприємств розглядається як система інститутів, в яких та через які здійснюється управління [150]. На сьогодні функції управління державним промисловим сектором належать Уряду, Міністерствам, Фонду державного майна, виключаючи органи місцевого самоврядування. Взаємодія органів влади у процесі управління державними промисловими підприємствами сектору машинобудування наведена на рис. 2.4.

Як видно на малюнку, промислові підприємства не мають змоги впливати на розробку промислової політики за схемою «знизу-вгору», оскільки не можуть взаємодіяти з центральними органами виконавчої влади. Інтереси підприємств галузі машинобудування представляє Фонд державного майна України.

Повноваження владних структур у сфері управління об'єктами

державної власності визначені на законодавчому рівні. Експрес-аналіз Закону України «Про управління державною власністю» [134] дозволив виявити дублювання функцій суб'єктів управління, а саме щодо:

- прийняття рішень про створення, реорганізацію та ліквідацію підприємств, а також розпорядження активами державних господарських організацій;

- вимог до створення наглядової ради, а також визначення та затвердження кандидатур представників держави, які призначаються до наглядових рад державних унітарних підприємств, і тих, які беруть участь у загальних зборах та обираються до наглядових рад господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі;

- забезпечення проведення міжнародного аудиту та затвердженні фінансової звітності;

- оплати праці і винагороди керівникам державних підприємств.



Рис. 2.4. Суб'єкти управління державними промисловими підприємствами сектору машинобудування

Джерело: складено автором

Поміж цих структур не існує узгодженості щодо масштабів державного сектору, тактики проведення приватизаційних заходів, їх актуальності. Не регламентована відповідальність цих суб'єктів управління за розробку і реалізацію стабільної політики відносно розвитку державного сектору. Обов'язкове входження представників Фонду державного майна України до наглядових рад підприємства формує конфлікт інтересів. Оскільки доволі часто це одні й ті ж особи. Обмеженість інституціонального механізму, який би надав можливість самим господарюючим суб'єктам визначити і оцінити конкуруючі правила гри, нівелює діалог представників промислових підприємств із владними структурами. Тому на сучасному етапі бізнес-структури борються за політичну владу та статус домінантності, що може привести до знищення відносної рівноваги в суспільстві [11].

Відсутність інституціональних форм стало бар'єром для масового поширення цивілізованого партнерства держави і бізнесу. Тому механізм взаємодії суб'єктів управління промисловістю має бути збалансованим і передбачити зворотній зв'язок з метою забезпечення їх спільної участі у ідеологічних політичних і економічних процесах.

Нечесна конкуренція у вигляді преференційних умов, створюваних державою для окремих господарюючих суб'єктів, веде до неефективного використання інституціонального механізму.

Для досягнення державою нової якості промислового розвитку з стійким зовнішньополітичним становищем реформи повинні доповнювати один одного і сприяти якісним змінам.

Кращі практики у цій сфері повинні бути використані як шаблони для розробок моделей розвитку машинобудування із застосуванням інструментів партнерства. У розробці промислової політики повинні приймати участь усі міністерства, департаменти та інститути, які мають безпосереднє відношення до проєкту. Додатково необхідна консультація із зацікавленими представниками промислового комплексу та потенційними приватними партнерами.

У цьому плані ключовим завданням є формування взаємопов'язаної системи дій влади усіх рівнів щодо забезпечення розвитку промисловості. Функціонування інституціонального механізму розвитку машинобудування на всіх рівнях територіальної організації має бути відображено у взаємо погоджених стратегіях розвитку держави, регіонів, міст та сільських поселень. Стратегічний розвиток на рівні регіону або міста в умовах децентралізації має визначатись місцевими інтересами. У цьому контексті важливо зазначити, що завдяки проведенню фіскальної децентралізації, що стартувала в Україні з 2015 року, уже другий рік поспіль в усіх регіонах зростають доходи місцевих бюджетів. Так, до структури доходів місцевих бюджетів входять [133]:

- 60% від податку на доходи фізичних осіб (решта йде далі – у районні, обласні, державний бюджети)
- 100% земельного податку
- 100% єдиного податку
- штрафи, пені і всі оплати, що накладають спеціальні органи контролю, – залишаються на 100%.

Таким чином, із одинадцяти податків місцеві бюджети отримують два у повному обсязі та частину ще одного. Податки і збори не є єдиним засобом наповнення бюджету. Ще одним фінансовим потоком є відрахування частини прибутку державних підприємств до бюджету, який у повному обсязі зараховується до державного бюджету. За підрахунками Міністерства фінансів у 2019 році до державного бюджету надійде 44,5 млрд. грн. у якості дивідендів.

Важливо зазначити, що регіональна політика дуже тісно пов'язана із інвестиційною політикою, оскільки має на меті підвищення конкурентоспроможності регіонів та їх соціально-економічну інтеграцію, а отже, націлена на економічне зростання, інноваційний розвиток, зниження рівня безробіття, поліпшення якості життя людей, покращення екологічної

ситуації. В цьому контексті важливим стає розробка проектів «знизу вгору», оскільки саме на локальному рівні впроваджуються інновації та відбувається розвиток нового виробництва. [114,176, 139].

Посилення уваги до ролі регіонів на етапі реформи децентралізації обумовлюють доцільність перенесення на місцевий рівень центру ваги інституціональних перетворень у машинобудуванні. Формування та реалізація загальнонаціональної концепції структурних трансформацій промисловості та питання координації розвитку промисловості розробляється на центральному рівні. Реалізація цих стратегій з урахуванням територіально-природних, виробничих особливостей регіонів та мети соціально-економічного розвитку покладається на місцевий рівень.

Досягнення формальних або неформальних компромісів між різними групами інтересів здатне змінювати інституціональну систему. Подальші інституціональні зміни у державній політиці розвитку підприємств галузі машинобудування в умовах децентралізації залежать від змін у форматі відносин між державною владою та органами місцевого самоврядування. Науковцями виділяються три напрями (моделі) таких відносин у зв'язку з економічним розвитком [60]:

- автономність уряду, (промислові групи впливу і еліти не приймають участь у прийнятті політичних рішень);
- узгодженість щодо прийняття політичних рішень між державою і промисловими групами впливу («консенсус еліт»), що передбачає політичну підтримку діяльності уряду з боку груп тиску в обмін на проведення вигідної їм економічної політики;
- партнерські відносини між суб'єктами прийняття політичних рішень і виборцями, для яких характерна орієнтація політиків на запити і уподобання основної маси електорату.

Модель третього типу є найбільш соціальноорієнтованою, проте на практиці вона майже не використовується. Моделі першого та другого типу

призводять до неефективного перерозподілу ресурсів і, відповідно, виникненню диспропорцій у розподілі доходів, оскільки рішення приймаються на користь інтересів держави так, як їх розуміє уряд, та на користь груп впливу. Все це заважає прояву переваг ринку і водночас не дає можливості для усунення його недоліків.

Таким чином, до важливих напрямів інституціональної модернізації державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування слід віднести:

- створення партнерської системи інститутів, у якій вплив корумпованості влади зводився б до мінімального рівня, а система «підтримуючих» інститутів навпаки виявилася б розгалуженою. Саме за відсутності такої системи слаборозвинені та трансформаційні країни не мають змоги швидкого досягнення поставленої мети;

- максимальне використання переваг місцевих умов (від соціальних норм до географічних особливостей), що мають вирішальне значення при рівності показників доходу та зацікавленості у залученні інвесторів.

Удосконалення інституціональних механізмів та технологій у процесах децентралізації влади вимагає дослідження багатьох аспектів та пошуку шляхів усунення негативних чинників, зокрема відсутність налагоджених механізмів узгодження стратегій, прийнятих на регіональному та місцевому рівнях, з загальнонаціональними інтересами; домінування цілей вузькокорпоративної вигоди над суспільним інтересом; тіньового бізнесу; соціальної безвідповідальності бізнес-структур у житті українського суспільства. Оскільки місія держави – додержання гарантованих соціальних та інших стандартів для кожного громадянина незалежно від регіону проживання.

Сталий розвиток промисловості регіонів є комплексною програмою держави, органів місцевого самоврядування та приватних інвесторів. Для забезпечення фінансових, соціальних, екологічних та інших функцій регіонів

в умовах децентралізації доречно застосування інструментів партнерства.

2.3. Проблеми формування промислових кластерів підприємств машинобудівної галузі

Віддаючи належне утворювальному потенціалу кластерів, можна констатувати, що українська сьогоденність далека від того, що ми маємо можливість спостерігати в індустріально розвинених країнах. Це пояснюється нерозвиненим інституціональним підґрунтям чи навіть його відсутністю. Є претензії й до бізнесу, який мав би проявляти найбільшу зацікавленість у зростанні своєї ефективності завдяки застосуванню прогресивних форм підкріплення корпоративних потенціалів [124, с. 74, 147].

Тому державі необхідно розуміти, що ключовим елементом забезпечення розвитку конкурентоспроможності економіки країни в глобальному контексті є міжнародна конкурентоспроможність кластерів. І важливим є не лише створенню кластерів, а саме розробка та створення досконалих, конкурентоспроможних на міжнародному рівні кластерів, які позитивно впливають на стабільність національної економіки.

Державі необхідно приділяти значну увагу питанням розробки кластерної політики. Для розробки ефективної сучасної кластерної політики потрібно провести глибоке дослідження економіки регіонів, спеціалізації галузей промисловості, перспективних для формування та розвитку кластерів, оскільки не всі галузі можуть бути перспективними для формування кластерів. Напрямки реалізації кластерної політики залежать від стратегічно важливих національних та регіональних кластерних проєктів, доцільності інвестування коштів бюджетів різних рівнів та створення належних умов для реалізації інвестиційних проєктів. Кластерні об'єднання можуть стати результатом вітчизняних стартапів. Таким чином, кластерна політика, підтримуючи розвиток кластерних ініціатив, допомагає стимулювати інновації та стартапи, щоб допомогти учасникам

та партнерам зайняти відповідні ніши на світовому ринку.

Попри довгий період існування, кластерний рух в Україні є слабо організованим на національному рівні й зростає радше стихійно. Досить тривалий шлях свого розвитку пройшли мережеві відносини в економіці. З появою нових можливостей мереж, відбуваються етапи розвитку в економіці, які властиві різним періодам часу [75, с. 188].

Стан економіки країни є досить складним, неврівноваженим і, не зважаючи на ряд виконаних реформаційних заходів державної політики, ця ситуація залишається в транзитивному стані [34, с. 11].

Така ситуація склалася насамперед через нестабільність політичної системи в державі, що підвищує ризик виробничої діяльності; недостатнє державне фінансування інноваційного розвитку та брак власних обігових коштів підприємств; невпевненість у довгострокових кредитах і високі банківські ставки; слабкі зв'язки між наукою та виробництвом [40, с. 124]. Ця думка авторів є слушною, тому що концепція кластерної політики України залежить від стану справ в економіці нашої держави.

На сучасному етапі розвитку кластерний підхід визнаний одним із інструментів реалізації промислової, регіональної, інноваційної, інвестиційної, науково-технічної, освітньої політики, що забезпечує підвищення рівня конкретності у виробництві товарів та послуг відповідно до умов міжнародних ринків. Реалізація кластерного підходу полягає у застосуванні методів усунення перешкод на шляху встановлення взаємовигідних відносин між учасниками кластера. Органам державної влади відводиться провідна роль у процесах кластеризації, яка передбачає формування інфраструктури для потреб кластера, а також безпосередньо впливає на чинники конкурентоспроможності. Реалізація державної кластерної політики спрямована на удосконалення існуючих кластерів чи на розвиток кластерів, що знаходяться стадії створення. У силу унікальності кожного із функціонуючих кластерів складно виділити універсальні підходи, навіть при наявності великої кількості інструментів, придатних для реалізації мети

кластерної політики. [25, с. 27, 169].

Динамізм суспільних процесів, у тому числі й економічних, примушує уряд та підприємців усіх рівнів постійно працювати над сучасними ринковими тенденціями та їх можливими наслідками для результатів ведення бізнесу, а також над змінами в управлінні, яких вимагає планування реакції на зазначені тенденції [17, с. 33].

Протягом останніх років кластеризації приділяється багато уваги у регіональній економічній політиці України.

Необхідність створення кластерів простежується у багатьох програмах, стратегіях розвитку як на регіональному, та і загальнодержавному рівнях. Проте жодного законодавчого чи нормативно-правового акту, де б кластерний розвиток був об'єктом державного регулювання, досі прийнято не було. У Повідомленні Європейської Комісії «Рамковий документ щодо державної допомоги на наукові дослідження, технічний розвиток та провадження інноваційної діяльності» від 27.06.2014 р. (2014/С 198/01) визначено поняття «інноваційний кластер», а також передбачено допомогу для таких кластерів – інвестиційну та підтримку операційної діяльності. Протягом 2008 – 2009 рр. державні органи влади робили спроби реформувати процеси кластеризації в Україні. «Концепція створення кластерів в Україні» розроблена Міністерства економіки України та «Концепція Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів» запропонована Міністерством регіонального розвитку та будівництва України так і залишилися лише проектами. У 2013-2015 рр. була спроба забезпечити розвиток інноваційної інфраструктури, інноваційних підприємств, наукових парків, центрів трансферу технологій і промислових кластерів згідно Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні (Постанова КМУ №389 від 02 лютого 2011 р.), проте й вона не була успішною.

У той час, створення та розвиток кластерів визнано одним з найважливіших напрямів у стратегіях розвитку багатьох регіонів. Так, у

Державній стратегії регіонального розвитку на 2021—2027 роки зазначено, що одним із основних завдань для досягнення стратегічної мети є формування та розвиток економічних кластерів у регіонах та великих містах, що мають необхідний потенціал та інфраструктуру для забезпечення ефективного використання ресурсів території, її комплексний розвиток та становлення інноваційної економіки держави [129].

Концепція Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014—2024 рр. передбачає, розроблення та виконання програм інтеграції суб'єктів малого і середнього підприємництва в національні та міжнародні інноваційні і технологічні кластери, як один зі способів реалізації програми. У зазначеній програмі також підкреслено, що поняття кластеризації потребує визначення на законодавчому рівні [141].

Прийняття Національної економічної стратегії на період до 2030 року стало значною підтримкою стратегічного курсу держави в економічній сфері, послідовна реалізація якого дасть змогу сформуванню конкурентоспроможні умови для бізнесу та інвестицій; стимулювати розвиток інновацій й модернізацію секторів економіки для забезпечення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку [130]

Значним ризиком для кластеризації є недостатність державної підтримки. Кластеризація економіки слабо підтримується державою, хоча кількість кластерів в Україні зростає. Відсутність нормативно-правового забезпечення функціонування кластерів призвело до того, що на сьогодні кластеризація недостатньо закріплена у законодавстві України, поняття кластер відсутнє в законах України. Так, Господарський кодекс України передбачає різні організаційно правові форми об'єднань підприємств, а саме: асоціації, корпорації, консорціуми, концерни, інші об'єднання підприємств, передбачені законом (союзи, спілки, асоціації підприємців тощо).

Проте дуже важливо відрізнити кластери від інших бізнес-об'єднань, зокрема, від галузевих бізнес-асоціацій. Більшість галузевих бізнес-асоціацій в промисловості в Україні націлені на лобювання спільних бізнес-інтересів

своїх членів – наприклад, як надання фіскальних та інших преференцій на галузевому рівні. За рідким винятком, вони не мають в порядку денному та стратегіях положень про зростання конкурентоспроможності завдяки кращій виробничій кооперації, міжнародній співпраці, експорту, інноваціям та діджиталізації. Все вищеперераховане відрізняє кластери від інших бізнес-об'єднань. Якщо порівнювати ці форми об'єднань підприємств з такою формою об'єднання як кластер, то можна зробити висновок, що кластер може бути окремою формою об'єднання підприємств. Тому доцільно доповнити Господарський кодекс України визначенням поняття «кластер» як новою організаційно правовою формою об'єднань підприємств. Відповідно доцільним є розробка та ухвалення Концепції кластерної економіки в Україні. Вона має бути направлена на визначення організаційно-технічних і методологічних аспектів діяльності кластерів в Україні та розробку узагальненого механізму реалізації заходів державної політики розвитку кластерів на місцевому рівні. Зокрема, з правової точки зору необхідно розробити та впровадити інформаційні реєстри і бази відповідної інфраструктури щодо стимулювання інвестицій.

На недостатність регулювання державними органами у сфері кластерної політики вказує відсутність узагальненої статистичної інформації щодо вітчизняних кластерів, ініціатора прийняття програми кластерного розвитку, контролю якості функціонування діючих кластерів. У державі відсутній владний орган, який би зміг координувати кластерну політику. За таких умов, доцільним є створення професійної самоврядної організації, яка забезпечуватиме реалізацію значної частки функцій з регулювання виробничої діяльності кластерів та сприятиме підвищенню ефективності використання фінансових та матеріальних ресурсів. Таким органом, наприклад, може виступати Кластерна палата України. До того ж створення такої організації забезпечить зміцнення комунікаційно-координаційних зв'язків організаційного й інформаційного спрямування між учасниками кластера [33, с. 12].

Додатково для активізації даних процесів щодо формування кластерних структур потрібно вирішити ряд питань на національному та регіональному рівнях [44, 19, 29, 64, 102 122].

Завданнями активізації процесів формування кластерів в регіонах України на національному рівні виступають:

1. Розробка програми щодо формування кластерів в регіонах.
2. Сприяння розвитку міжнародної співпраці в рамках кластерних ініціатив.
3. Створення умов для залучення іноземних інвестицій.
4. Визначення джерел фінансування кластерів.
5. Забезпечення контролю за дотриманням чинного законодавства, особливо в галузі забезпечення якості продукції, екології, цільового та раціонального використання земельних ресурсів.
6. Сприяння розвитку міжнародної співпраці в рамках кластерних ініціатив.
7. Розробка методики визначення потенційних кластерів, їх ефективності.
8. Проведення аудиту наявного ресурсного потенціалу у всіх адміністративно-територіальних одиницях області з метою виявлення територій, де є передумови для створення кластерів.

Завданнями активізації процесів формування кластерів в регіонах України на регіональному рівні виступають:

1. Сприяння розвитку партнерства в регіоні.
2. Визначення пріоритетних напрямків щодо створення регіонального кластеру.
3. Проведення інформаційної компанії серед потенційних учасників та зацікавлених осіб у формуванні кластеру.
4. Формування умов для ефективного організаційного розвитку кластерів.

5. Забезпечення ефективної методичної, інформаційно-консультаційної та освітньої підтримки реалізації кластерної політики.
6. Забезпечення ефективної підтримки проектів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності учасників кластера.
7. Розробка регіональних програм підтримки кластерних ініціатив.
8. Запровадження комплексного моніторингу розвитку економічної ситуації в регіоні з метою виявленні потенційних учасників кластеру

М. Беннер [194] вказує, що кластерні політики є, головним чином, на перетині регіональних та промислових (або ширше секторальних - тобто, не тільки промислового виробництва) політик (рис. 2.5.).



Рис. 2.5. Взаємозв'язок кластерної політики та інших видів державної політики

Джерело: складено автором на підставі [194]

Інакше кажучи, в широкому розумінні, як механізм реалізації, й

враховуючи що національні стратегії експорту, цифрової трансформації, інновацій, які розробляються окремими установами й незалежно від промислової політики та стратегії, кластери також можуть бути частинами їхніх політик та планів заходів

Все-ж, головною з точки зору визначення цілей та завдань кластерів, динаміки їх розвитку, впливу на окремі положення політик самих кластерів є регіональна політика, тобто політика економічного та промислового розвитку окремого, конкретного регіону.

Саме тут мав би відбуватись синтез всіх політик національного рівня, з відповідними рішеннями щодо створення та імплементації динамічного регіонального розвитку та зростання, серед яких кластерний розвиток мав би бути в пріоритеті. Відповідно, головними стейкхолдерами кластерних політик після керівників кластеру йдуть відразу керівники департаментів промисловості та економіки обласних держадміністрацій.

Зареєстровані в Україні 30 кластерних організацій (Додаток Д) представляють такі види економічної діяльності (рис.2.6.).

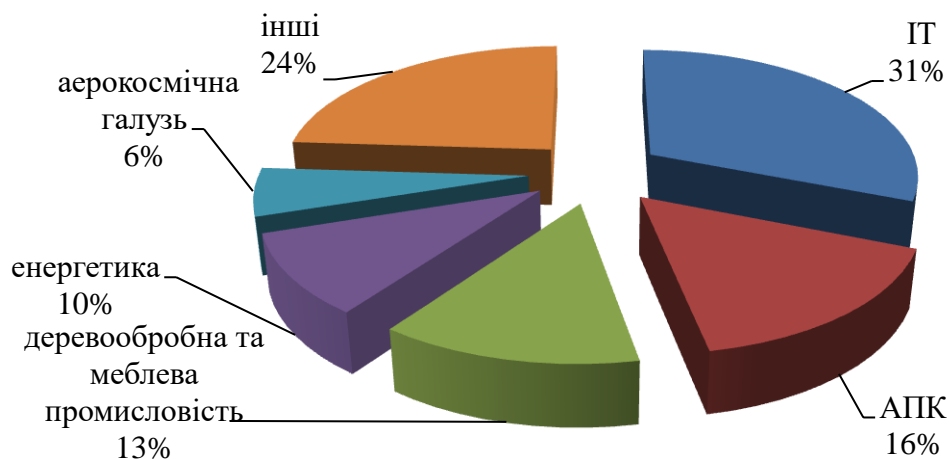


Рис. 2.6 Структура діючих кластерів в Україні

Джерело: складено автором

Перші зусилля по формуванню кластерів в Україні були зроблені науковцями та підприємцями на Поділлі. Першим у Хмельницькій області

з'явився будівельний кластер та формування поряд з ним супутніх кластерів — туристичного, швейного, харчового та їх успішне функціонування, підтверджувало перспективність руху в цьому напрямку Концепцію об'єднання інтеграційних зусиль через кластери підхопили і багато інших регіонів України: у Вінницькій області функціонує переробно-харчовий кластер, у м. Тернопіль створений інноваційно-інвестиційний кластер, який об'єднує дослідницькі центри, виробничі підприємства та заклади освіти з метою ефективного і раціонального використання наявного науково-виробничого потенціалу.

Прикладом ефективного використання природних ресурсів та етнічної складової розвитку промисловості є кластерні утворення у Карпатському регіоні: кластер з виробництва сувенірів “Сузір'я” та кластер “Ліжникарство та інші художні промисли на Прикарпатті”. Зазначені кластери утворені добровільним об'єднанням органів влади, місцевої громади, промислових виробників, науково-дослідних та освітніх установ, банків та інших посередницьких організацій. Конкурентною перевагою учасників кластеру є виробництво екологічно чистої продукції. З огляду на пошук найбільш придатних для своїх регіонів моделей об'єднання природних та інтелектуальних ресурсів, аналогічні промислові об'єднання можна створювати в інших регіонах України. У Запорізькій області підприємства, які охоплюють усю технологічну мережу сільськогосподарського машинобудування утворили інноваційно-технологічний кластер “АГРОБУМ”, який має істотний вплив як на розвиток області, так й на весь південний регіон. Учасники кластеру забезпечують проведенням науково-практичних конференцій, організацію промислових виставок, семінарів та круглих столів, що позитивно впливає на можливість агровиробників бути у тренді та своєчасно дізнаватися про нові види промислової продукції,. У сегменті виробництва харчових продуктів провідними кластерами є “Бджола не знає кордонів” (м. Мелітополь) та “Купуй запорізьке – обирай своє” (м. Запоріжжя).

Найбільшого поширення у світі кластери набули у скандинавських країнах, в яких рівень охоплення кластеризацією суб'єктів господарювання складає 65-100% [202].

Іншим яскравим прихильником кластерного підходу є Німеччина, де успішно функціонують 3 з 7 світових кластерів високих технологій. Це Мюнхен, Гамбург, Дрезден, які отримали назву «Силіконова долина XXI століття» [67, 144]. Всесвітньо відомими є промислові кластери Баварії. Провідні кластери країни організовувалися за принципом «знизу-вгору» на основі існуючих між підприємствами систем мережевих взаємозв'язків і взаємодій, які поступово розширювалися, охоплюючи суміжні та їх обслуговуючі галузі.

Досвід розвитку економіки США, починаючи з 70-х років минулого сторіччя, свідчить про високу ефективність діяльності промислових кластерних об'єднань та впровадження кластерної політики, як альтернативи традиційному секторальному підходу [72]. За розробленою Майклом Портером [219] кластерною моделлю, було створено значну кількість кластерів, що розміщені в таких штатах як Каліфорнія, Флорида, Міннесота, Північна Кароліна, Огайо, Арізона, Коннектикут, Орегон, Вашингтон, Техас. Також у даних штатах були розроблені окремі програми розвитку міст і територій з визначенням стратегій їх розвитку [14].

Зазначено, що незважаючи на переваги кластерного підходу в країні сьогодні не створено належних умов для його реалізації.

По-перше, на національному рівні відсутній централізований облік кількості діючих кластерів, їх відповідності критеріям якості, ревізія окремих секторів щодо відповідності економічним пріоритетам тощо.

По-друге, пріоритети економічного розвитку регіонів та економіки країни в цілому недостатньо кореспондуються з кластерним рухом. Зокрема, є значний дисбаланс між кількістю промислових кластерів та ІТ чи агро кластерів. Діючих кластерів в промисловості, зокрема, в середньо- та високотехнологічних секторах – не більше 10 в Україні.

По-третє, більшість організацій, є регіональними секторальними асоціаціями, що об'єднують вузьке коло 1–2 категорій учасників ринку. Хоча вони зареєстровані як кластери, такі об'єднання не підпадають під європейські визначення кластеру (стосується більше 50% так званих «ІТ-кластерів» в Україні),.

По-четверте, чимало кластерних ініціатив виникають, але далі швидко «заморожуються». Реєстр діючих й недіючих кластерів в країні відсутній.

По-п'яте, не налагоджені й системні процеси обміну кращими практиками щодо кваліфікації та позиціонування кластерів в Україні. Саме відсутність узгоджених та діючих політик, а також відповідальних національних органів управління й стали головною причиною негативного стану процесів кластеризації. Найбільшим негативним чинником впливу є відсутність в державі сучасної промислової стратегії та політики – саме там мала б фігурувати кластерна політика, як один з головних інструментів розвитку промисловості та промислових інновацій на регіональному рівні. Наслідком цього стану є слабкий вклад та роль кластерів в розвитку економіки країни – галузеві асоціації за рівнем розвитку значно переважають кластери, особливо, в промисловості. Водночас, галузеві асоціації займаються, головним чином, лобіюванням інтересів своїх членів, а не налагодженням виробничої кооперації, інноваціями та-чи експортом.

Головна місія кластерів полягає в прискоренні економічного розвитку свого економічного сектору на рівні регіону чи галузі. Основою кластеру є колаборація (співпраця) широкого кола гравців відповідного економічного сектору – малого та середнього бізнесу, великих підприємств, університетів, наукових установ та лабораторій, інкубаторів, центрів трансферу технологій тощо [32].

Кластер базується на розвинутій регіональній екосистемі, яка сприяє інноваційному розвитку окремого економічного сектору та регіону. Відповідно, інтеграція кластерів в місцеві екосистеми включає розвиток відносин не тільки на базі існуючої виробничої кооперації в ланцюгах

доданої вартості, але також через розвиток співпраці з іншими гравцями, які сприяють інноваційному розвитку та надають відповідні послуги. До них відносяться державні органи влади, наукові заклади та університети, агенції регіонального розвитку, фонди підтримки тощо [172].

Подальші дослідження будуть спрямовані на формування кластерних промислових утворень на території України. На першому етапі необхідно створити галузеві кластери довкола провідних видів промислової діяльності. У кожному регіоні необхідно виокремити високотехнологічні підприємства, які мають безпосередній вплив на розвиток промислового потенціалу регіону. Саме вони й будуть розглядатися у ролі ядра кластера, що стане основою його формування. Ефективний високотехнологічний кластер спричинить мережеву реакцію інших підприємств, дасть їм поштовх до розвитку та забезпечить прогрес в іншому секторі економіки.

Отже, на нашу думку, синтез кластерної та промислової політики у єдину державну політику спроможний спричинити розвиток галузі машинобудування, запровадить збереження великих державних підприємств, наукових установ, а також надасть можливість створенню мережі малого та середнього бізнесу.

Висновки до розділу 2

Проведений аналіз сучасного стану реалізації державної промислової політики у сфері галузевого машинобудування в Україні надає підстави дійти наступних висновків.

Проведена оцінка сучасного стану машинобудування України дала змогу визначити, що машинобудування є складною багатокомпонентною галуззю промисловості України, стан якої впливає на забезпечення інших галузей основними засобами, темпи науково-технічного, економічного та соціального прогресу країни. Однак, наразі вона демонструє негативні тенденції розвитку, викликані перш за все відсутністю збалансованої

промислової політики (незважаючи на величезну кількість окремих державних програм). Підприємства галузі машинобудування функціонують за умов браку обігових коштів та скорочення інвестицій, що майже унеможлиблює оновлення матеріально-технічної бази виробництва та стримує інноваційний розвиток. Все це свідчить про нагальну потребу розробки стратегії розвитку підприємств галузі машинобудування, які б відповідали складності та мінливості зовнішнього середовища і враховували стан внутрішнього потенціалу підприємства. Такі зміни стають реальними лише за об'єднання зусиль на мікро- та макрорівнях.

У розділі зазначено, що основною причиною низької операційної ефективності роботи державних підприємств галузі машинобудування є слабка система корпоративного управління. Як і в багатьох інших країнах, зв'язки між державними підприємствами та урядом в Україні є вкрай міцними, а підпорядкування профільним міністерствам часто гальмує розвиток багатьох державних підприємств. Хоча головною функцією міністерств має бути регулювання відповідних галузей, відомства зачасту беруть активну участь в управлінні державними підприємствами. Це призводить до неминучого конфлікту інтересів.

На сьогодні функції управління державним промисловим сектором належать Уряду, Міністерствам, Фонду державного майна, виключаючи органи місцевого самоврядування.

Експрес-аналіз Закону України «Про управління державною власністю» дозволив виявити дублювання функцій суб'єктів управління, Поміж цих структур не існує узгодженості щодо масштабів державного сектору, тактики проведення приватизаційних заходів, їх актуальності. Не регламентована відповідальність цих суб'єктів управління за розробку і реалізацію стабільної політики відносно розвитку державного сектору. Обов'язкове входження представників Фонду державного майна України до наглядових рад підприємства формує конфлікт інтересів. Оскільки доволі часто це одні й ті ж особи. Обмеженість інституціонального механізму, який би надав можливість

самим господарюючим суб'єктам визначити і оцінити конкуруючі правила гри, нівелює діалог представників промислових підприємств із владними структурами.

Відсутність інституціональних форм стало бар'єром для масового поширення цивілізованого партнерства держави і бізнесу. Тому механізм взаємодії суб'єктів управління промисловістю має бути збалансованим і передбачити зворотній зв'язок з метою забезпечення їх спільної участі у ідеологічних політичних і економічних процесах.

Підсумовуючи поєднання сучасної промислової політики з кластерною політикою, стратегію розумних спеціалізацій (економіки знань та інноваційних рішень) зазначимо, що сучасні промислові кластери є якісно новим просторовим утворенням у національному господарстві та виступають інструментом державної політики. Кластерний підхід до розвитку галузі машинобудування можна розглядати як дієвий засіб, що сприятиме прискореному виходу країни із економічної кризи за допомогою налагодження ефективної співпраці між органами державної влади, приватним партнером та науковими установами.

Українська практика свідчить, що державна кластерна політика на національному та регіональному рівнях, зокрема і її інструменти, за роки незалежності перебувають лише на стадії становлення і фактично не зазнали належного розвитку. Головною причиною цього стану є відсутність узгоджених та діючих політик національного рівня, а також відповідальних національних органів. Обов'язково необхідно розробити сучасну державну стратегію розвитку промисловості України, в якій головну увагу треба приділити організації промислових кластерів, як одному з головних інструментів розвитку промисловості та промислових інновацій на регіональному рівні.

Результати досліджень даного розділу наведено в публікаціях здобувача: [178, 185].

РОЗДІЛ 3

ПІДХОДИ ДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ГАЛУЗІ МАШИНОБУДУВАННЯ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

3.1. Формування державної стратегії розвитку підприємств галузі машинобудування як складової єдиної стратегії соціально-економічного розвитку країни

Промислова політика є складовою частиною соціально-економічної системи державного управління. Функціонування будь-якої системи не можливе без забезпечення розвитку її елементів. З метою сталого забезпечення розвитку економіки як окремих регіонів, так і держави необхідно забезпечити ефективну роботу великих підприємств галузі машинобудування, раціональне використання ними трудового, матеріального та фінансового капіталів.

Державі відводиться ключова роль у реформуванні сектора машинобудування та створенні умов для ефективного виробництва промислової продукції. Проте, поки що, державні реформи не дали очікуваного економічного результату, навпаки спостерігається зниження обсягів та ефективності промислового виробництва, не відтворюється раціональне використання його технологічного потенціалу і, як наслідок, простежується скрутне становище фінансової безпеки країни. Очевидним фактом стало погіршення умов для розвитку промислово-виробничої сфери та соціальної інфраструктури. Отже, проведені реформи протягом років незалежності не мали істотного впливу на забезпечення сталого розвитку машинобудівних комплексів.

В умовах формування ринкових відносин, які склалися в державі, актуальним постає процес активізація роботи наявного промислового комплексу регіону [31, с. 24]. Запровадження якісно нової державної

промислової політики, яка б ґрунтувалася ефективного поєднанні загальнодержавного та регіонального управління на основі залучення приватних інвестицій, привела до вирішення ряду проблем.

Слід наголосити на тому що місія вітчизняної промисловості має формуватися із загальної місії України. Проте державне керівництво переймається лише поточними економічними і соціальними проблемами не маючи чіткого бачення перспектив країни. Доцільно на наш погляд диференціювати місію країни залежно від бачення її місця у глобальній економіці, регіону світу, де вона знаходиться, у внутрішньодержавному вимірі, тобто такою якою вона має бути по відношенню до своїх громадян. Здійснення місії України можливе лише за наявності для цього відповідного матеріально технічного забезпечення, його постійного відтворення і вдосконалення. Місією державної промислової політики має стати ідея створення такого базису із використанням механізмів подальшого реформування, модернізації і розвитку формування технічних, технологічних, структурно - виробничих характеристик галузі, вибору інструментів промислової політики, винайдення відповідних матеріальних трудових і фінансових ресурсів для її проведення.

Прийнято вважати, що стратегія – це визначення генерального руху (напряму, курсу) до довгострокової мети, тоді як тактика – це спосіб за яким здійснюється цей рух, тобто форма реалізації стратегії [3]. Стратегія, таким чином, є невід’ємною частиною змісту промислової політики, оскільки формує її найважливіші складові елементи. Важливо також звернути увагу на таку закономірність: швидкість та повноту реалізації державної політики прямопропорційно залежить від наявності чіткої та зрозумілої стратегії. Взагалі, «зміст та сутність політики полягає у плануванні, формуванні, розробці, реалізації стратегії діяльності, визначенні основних пріоритетів, співвідношенні мети та наявних ресурсів, координації та узгодженні інтересів усіх учасників» [43].

Стратегія формує план на майбутнє з урахуванням найважливіших

орієнтирів процесу, якими є:

- мета політики;
- пріоритети, тобто першочергові завдання, на реалізацію яких має бути спрямована;
- принципи;
- оцінка можливостей реалізації.

Головна мета державної політики розвитку галузі машинобудування – забезпечення технічного рівня, що відповідає рівню сучасних розвинутих країн Європи, в основному, за рахунок внутрішнього виробництва конкурентоспроможної машинобудівної продукції.

Сучасна державна стратегія розвитку галузі машинобудування побудована на використанні комплексного підходу щодо шляхів підвищення конкурентоспроможності країни, який передбачає формування взаємопов'язаних завдань науково-технічної та інноваційної політики шляхом впровадження результатів власних промислово-інноваційних науково-технічних розробок, спираючись на визначені пріоритети національного розвитку.

Стратегічна карта розвитку машинобудування України включає:

1. Показники економіки, конкурентоспроможність та інвестиційна привабливість. Темпи зростання продуктивності, рентабельності та випуску продукції на рівні макропоказників, використання виробничих потужностей до 90%, залучення інвестицій та випереджувальний розвиток інновацій, корпорації, які забезпечують постачання устаткування «під ключ».

2. Розвиток внутрішнього ринку і збільшення експорту. Випуск продукції згідно потреб ринку, партнерство із споживачами та постачальниками, формування світового бренду «Машини України».

3. Удосконалення діяльності підгалузей і підприємств машинобудування. Впровадження процесів модернізації виробництва, операційного менеджменту, інновацій та соціального розвитку.

4. Удосконалення структури, забезпечення кадрами, навчання і підвищення професійного рівня. Стратегічна відповідність персоналу цілям розвитку машинобудування.

5. Дії заінтересованих сторін: держава, власники, фінансові структури. Форсайтні дослідження і визначення пріоритетів, довгострокові ринкові умови та індикативні прогнози, розвиток фондового ринку, заходи із залучення іноземних інвестицій.

Стратегія має включати три основних напрямків: розвиток власних наукоємних підгалузей, орієнтація на технічну модернізацію промислової бази з метою мотивації внутрішнього виробництва, захист і підтримка вітчизняних виробників. Проект стратегії припускає, що основою розвитку України є політична, економічна і технологічна незалежність.

На меті загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості ставиться комплексне вирішення проблемних питань функціонування промислового сектору економіки у розрізі векторів високотехнологічного виробництва, задоволення попиту на внутрішньому та конкуренції на зовнішньому ринках, зниження рівня безробіття та підвищення добробуту населення [142].

Органами державної влади розроблений оптимальний варіант розв'язання проблеми збереження промислового комплексу. На основі порівняльного аналізу можливих сценаріїв розвитку запропоновано три варіанти:

- державні органи влади істотно не впливають на промислове виробництво в країні;
- імпорт науково-технічних досягнень за виключенням інноваційних розробок у модернізацію промислового виробництва;
- інноваційне середньо- і високотехнологічне промислове виробництво.

Кожний із запропонованих варіантів розвитку промисловості можна

розглядати з позитивної та негативної сторони, виділяючи певні ризики та обмеження. Так, існує великий ризик виникнення дисбалансу у структурі промисловості та проблеми застосування протекціоністських заходів щодо вітчизняних виробників при відсутності прямого регулювання машинобудування з боку держави. Оскільки фінансування розвитку машинобудівних підприємств здійснюється переважно за приватні обігові кошти, то держава спроможна фінансувати окремі галузі або стратегічні підприємства, використовуючи, як інструмент, державне замовлення.

Залучення іноземних технологій та наукових розробок необхідний для підвищення рівня конкурентних можливостей вітчизняних виробників. Низький інноваційний розвиток промислового сектора ставить під загрозу затвердження України на світовому просторі як високотехнологічної держави та закріпить країну на рівні обслуговування технологічних центрів.

Найоптимальнішим є шлях поєднання інноваційної та промислової політики, оскільки при наявності великої кількості незадіяних виробничих потужностей державних підприємств та галузевих наукових установ передбачає створення науково-інноваційно-виробничих кластерів. Проте з огляду фінансування машинобудівного сектору промисловості такий варіант є й найризикованим. Залучення фінансових ресурсів можливе за рахунок коштів державного бюджету, приватного фінансування на засадах партнерства, залучення кредитів, інвестицій, позичок.

У сучасних умовах державна промислова політика має стати складовою частиною стратегії суспільного розвитку, заснованої на системі відносин між державними органами і органами місцевого самоврядування, науковими і громадськими організаціями [4]. Ефективність промислової політики визначається активною взаємодією зазначених суб'єктів та існуванням механізму узгодження інтересів кожного з них.

Саме завдяки проведенню “жорсткої” промислової політики європейські країни досягли значного успіху. Наприклад, у Франції практично до кінця XX століття головним інструментом промислової політики

виступало індикативне планування як одна з форм державного регулювання ринкової економіки. Для підтримки розвитку перспективних галузей держава виділяла субсидії, створювалися системи державних закупівель та розроблялися державні програми розвитку.

Розробка та реалізація промислової політики вимагає попередньо визначитися в питаннях щодо цілей, інструментів, сфер впливу, ролі держави у цьому процесі [159]. При розробці державної промислової політики доцільно сформулювати наступні завдання:

1. Модернізація промислового виробництва та підвищення рівня виробничих потужностей. Рівень розвитку промисловості та її ефективність для економіки в цілому гальмується зносом основних фондів і відсталістю технологій, низьким рівнем фінансування та недостатністю залучення інвестицій, складністю і проблемністю бізнес-середовища, низьким рівнем конкурентноспроможності продукції.

2. Розвиток промисловості на регіональному рівні. Значна різниця у рівні розвитку регіонів у масштабах країни зумовлена історичною концентрацією вітчизняної промисловості в окремих регіонах. Це, в свою чергу, послаблює економічну стійкість країни в цілому та підсилює несприятливі соціальні явища.

3. Підвищення ресурсоефективності промисловості. Частка сировинних та енергетичних ресурсів у собівартості української промислової продукції залишається надто високою і в деяких галузях сягає 80%. Реалізація цього завдання матиме помітний вплив на ефективність і конкурентоздатність промисловості.

Визначені напрямки державної регуляторної політики прямо впливають на виконання стратегічних завдань. Такими інструментами виступають економічна спеціалізація регіонів, конкурентне середовище, залучення приватних інвестицій, підтримка кластерних ініціатив, розвиток інфраструктури, доступ до фінансування тощо.

В залежності від поставлених завдань високий рівень стратегічного

розвитку промисловості досягається шляхом застосування державного регулювання, основними інструментами якого виступають регіональні офіси залучення інвестицій, ДПП, регіональні програми розвитку інфраструктури, створення індустріальних парків, кластерів, компенсація інвестицій в інфраструктуру та спрощення доступу до неї, дуальна освіта, трансфер технологій.

Виважена державна стратегія розвитку машинобудування націлює діяльність виконавчої влади на досягнення стратегічних цілей соціально-економічного розвитку країни, а саме сталого економічного розвитку, зростання рівня життя, вирішення проблем безробіття та бідності, підвищення рівня освіченості та охорони здоров'я населення, забезпечення безпеки та оборони. Головним напрямком державної промислової політики повинна стати реформування промислового сектору для створення його оптимальної структури, яка передбачає взаємодію держави, приватного партнера та наукових інститутів із залученням приватних інвестицій. Державні заходи регулювання промислової політики повинні бути комплексними із застосуванням найсучасніших регулюючих, стимулюючих, інформаційних інструментів.

Проведення загальнодержавної адміністративної реформи, одним із завдань якої є удосконалення організації системи державного управління забезпечить ефективне державне управління формуванням і розвитком промислового потенціалу в Україні.

Зазначимо, що впродовж багатьох років Україна характеризувалася високим ступенем централізації управління, що призводило до ігнорування інтересів громади та виникнення протиріч між органами місцевого самоврядування та центральними органами влади. Останні майже не мали можливості діяти без попереднього контролю з боку обласних державних адміністрацій, планувати та реалізувати власні проекти, програми, організувати нові служби. Центральним органам влади належала ключова роль із широкими повноваженнями щодо схвалення, перегляду, заміни,

відкликання, розпуску територіальних органів. Водночас, функції з управління адміністративно-територіальною одиницею, формування громадянського суспільства та ефективну взаємодію громадян із державними інституціями в Україні повинні забезпечуватися місцевими органами влади, про що свідчить досвід провідних європейських держав.

На різних етапах економічного розвитку країни змінюються моделі промислової політики та механізми її реалізації. Так, доцільно на першій стадії проаналізувати передовий світовий досвід та можливість його застосування в країні, що визначить підґрунтя для розвитку національної промисловості. Водночас необхідним є використання фінансових інструментів: пільгового оподаткування та кредитування, державних субсидій споживачам інвестиційного імпорту. На другій стадії державні органи управління вживають заходи для розвитку ринкової інфраструктури та підтримки промислових підприємств. На цьому етапі разом із застосуванням фінансових інструментів доцільним є проведення технічної модернізації.

На третій стадії відбувається стимулювання прискореного розвитку, державні органи влади знімають обмеження як для здійснення імпорту так і для проведення експортних операцій. На останній стадії запроваджується гармонійне поєднання державного регулювання із ринковим. На цьому етапі на основі досвіду країн ЄС характерним стає досягненням балансу між державними органами влади, органами місцевого самоврядування та суб'єктами господарювання, налагоджується стійка система партнерських взаємовідносин.

Перевагами забезпечення ефективного функціонування промислового комплексу виступають підвищення рівня добробуту населення, покращення стану навколишнього середовища, забезпечення необхідних умов розвитку промислового сектора та соціальної інфраструктури. Тому однією з важливих передумов забезпечення національної безпеки та економічної незалежності України є проведення виваженої промислової політики, реалізація якої здатна забезпечити успіх проведення соціально-економічних

реформ у країні.

Етапи реалізації стратегії державної промислової політики пропонується узгодити з етапами забезпечення швидкого та сталого розвитку України, зазначеними у «Векторах економічного розвитку 2030»:

- перший етап – підвищення конкурентоспроможності до 2025 року;
- другий етап – інноваційне зростання до 2040 року
- третій етап – сталий розвиток.

Сучасні світові соціальні, економічні та інституційні трансформації призводять до зміни ролі держави, наукових установ та приватного партнера, норм та форм їх взаємодії в економіці, а також способів регулювання економічних процесів. У сучасних умовах глобалізації та зміцнення зв'язків між суб'єктами економічної діяльності велика увага приділяється пошуку і обґрунтуванню ефективних підходів до шляхів їх взаємодії. На наш погляд таким сучасним інструментом побудови відносин суб'єктів промислової політики цілком може виступати стратегія win win.

Кожен день обертів популярності набирає Гарвардська модель переговорів, або ж стратегія «виграв-виграв» («win-win»). Ідея була представлена спеціалістами Гарвардського переговорного проекту Роджером Фішером, Вільямом Юрі та Брюсом Паттоном і знайшла відгук в наукових колах західного світу. Пізніше ідею розвинув Стівен Кові, доктор економічних наук Гарварду у своїй книзі «Сім навичок вискоєфективних людей». На його думку, взаємовигідна співпраця завжди виграє у боротьби між індивідами. До того ж, стратегію ведення переговорів «win win» доцільно використовувати як для вирішення локальних завдань, таких як встановлення партнерських відносин між підприємствами чи науковими установами у межах кластеру, так і у глобальних цілях, зокрема при спільних міжнародних проектах, обміні досвідом, технологіями. Варто зауважити, що принцип «win win» - це не пошук компромісів, а скоріше довгострокове співробітництво.

Кожна зі сторін налаштована на творче та взаємовигідне партнерство,

яке гарантує перспективи розвитку. Це також взаємовигідне навчання, обмін досвідом, діловими контактами, технологіями.

Стратегія «win win» – це аксіома, коли переможці та переможені відсутні, а є партнерство.

Партнерство – це співпраця, співробітництво, спільна з ким-небудь діяльність, спільна праця для досягнення мети. Це рекурсивний процес, в якому двоє або більше людей або організацій працюють разом задля досягнення спільних цілей, мети за допомогою обміну інформацією, навчання і досягнення консенсусу.

Держава при реалізації економічної стратегії розвитку має велику увагу приділяти налагодженню ефективної кооперації державного та приватного секторів та узгодженню цього пріоритету щодо забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку країни в цілому. Така кооперація вимагає запровадження дієвих механізмів координації діяльності владних структур та представників бізнесу. Хоча у незалежній Україні партнерські взаємовідносини держави з приватним інвестором завжди офіційно визнавалися присутніми у державній політиці, проте вони є надто слабкими, щоб, спираючись на них, можна було започаткувати міцне партнерство. Конкретні ж механізми такої взаємодії лишаються фактично у зародковому стані.

У цьому контексті заслуговує на увагу думка українського економіста Я. А. Жаліла, що ефективна економічна співпраця держави та приватного партнера має базуватися на таких основних засадах [59]:

- обмеження дієвості соціального партнерства виникає при надмірному скороченні співпраці, яка переважно не виходить за рамки соціально-трудових відносин, та не враховує умови функціонування бізнесу;
- соціальний діалог поступово має еволюціонувати до економічного діалогу, що передбачає розширенням кола суб'єктів - учасників співпраці, та об'єктів - питань для вирішення спільними зусиллями;

- бізнес має бути суспільно відповідальним, та орієнтуватися на вирішення проблем у сфері оплати та умов праці;

- людський капітал є конкурентною перевагою для сучасного типу бізнесу, отже приватний партнер зацікавлений у підвищенні мотивації фахівців, що забезпечує об'єктивно високий рівень соціальної відповідальності. Наразі через нееквівалентні відносини з працівниками бізнес програє конкуренцію на ринку праці за ефективних фахових працівників, а значить - програє у конкурентній боротьбі;

- з метою залучення висококваліфікованого персоналу участь приватний партнер приймає участь у реалізації різноманітних програм, направлених на задоволення суспільних потреб, ініціативне перевищення цих стандартів в окремих сферах, необхідних для розвитку бізнесу;

- стабільні та прозорі умови, в яких працює та отримує прибуток приватний партнер мають гарантуватися державою;

- держава відповідальна за створення умов для забезпечення конкурентоспроможності національних компаній, мотивацію їх розвитку.

Узагальнюючи розроблені в сучасній економічній літературі наукові підходи до аналізу механізмів взаємодії держави і приватного партнера, можна виділити такі системні напрямки застосування стратегії подвійного виграшу [111] :

- консенсусні інтереси влади, приватного партнера та громадянського суспільства досягаються у ході суспільної дискусії з визначення основних напрямів економічної стратегії держави;

- створення інститутів саморегульованих організацій підприємців, роботодавців тощо та реалізація соціальних і благодійних програм метою інституціоналізації партнерських відносин між підприємницькими структурами, громадянським суспільством і органами державної влади;

- розвиток державно-приватного партнерства, як інструмента залучення представників великих компаній до соціально-економічного життя

регіонів та держави;

- прозора діяльність органів державної влади та бізнесу;
- прийняття стратегічних рішень, спираючись на принципи демократії;
- підвищення соціальної відповідальності приватного партнера і влади.

У той же час науковці зацікавлені у співробітництві з промисловістю щодо забезпечення їх додатковими практичним знаннями, а також можливості отримання актуальних даних з індустріального виробництва для подальшого вивчення та дослідження. У свою чергу, бізнес зацікавлений у співпраці з університетами та науковими установами щодо організації спільних науково-дослідних проектів з метою розробки рішень для модернізації виробництва в цілому, більш раціонального використання наявних ресурсів, а також підвищення технологічного рівня промислової продукції.

Отже, і держава, й приватний партнер мають свої переваги в кооперації з метою розробки нових виробництв, методів і технологій, експериментів та впровадження інноваційних рішень. Вирішення спільних питань стає основою для зміцнення взаємного співробітництва і підвищення цінності такої діяльності, як з боку виробників і науковців, так і органів місцевого самоврядування та органів державної влади. І все це можливе лише за умови зацікавленості промисловців у хороших результатах діяльності обох елементів як для свого підприємства, так і для галузі в цілому

Коли підприємства, держава та наукові установи працюють в тандемі, щоб розширити межі діяльності, вони стають потужною рушійною силою інновацій та економічного зростання. Яскравим прикладом такого партнерства є Силіконова долина, яка вже більше п'яти десятиліть демонструє тісну співпрацю у регіоні та шалені темпи розвитку нових технологій, що перетворюються, на галузі модернізації промислового

розвитку.

Найбільш ефективно використовується стратегічна і довгострокова співпраця. Оскільки вона має на меті спільне бачення досліджень, як в середині галузі, так і на рівні взаємодії галузей протягом довгого періоду часу. Створення глибоких професійних зв'язків, довіри і позитивних переваг, які в сукупності працюють на подолання чи хоча б зниження різкого соціально-культурного розриву між науковими установами та промисловими підприємствами.

Приклади такої співпраці з промисловими підприємствами можна знайти і в країнах Європейського Союзу. Наприклад, в Естонії Європейський фонд регіонального розвитку фінансує процес впровадження наукових розробок та технологій у виробництво двом взаємодоповнюючим структурам. Приватні компанії отримують кошти, які призначені для замовлення науково-технічних послуг або закупівлі технологій в інститутах та університетах Естонії через Enterprise Estonia, що підтримує приватні компанії. Наукові інститути та університети отримують фінансування на прикладні дослідження за умови, що до них будуть залучені приватні компанії через фонду Archimedes. Таким чином, уряд Естонії здійснює процес стимулювання трансферу технологій від науково-дослідних організацій до представників промисловості та приватного партнера, а з іншої сторони – стимулюється розвиток прикладних напрямків досліджень, які мають попит на ринку [47].

Стосовно співпраці між державою, науковими установами і підприємствами у національній промисловій сфері, то перші кроки вже зроблено, зокрема позитивним прикладом використання стратегії win win цілком може виступати лідер у галузі машинобудування АТ «Турбоатом».

АТ «Турбоатом» при проведенні переговорів з потенційними замовниками використовує стратегію win-win. Думаючи не лише про замовника, який отримує мінімальну ціну та максимально ефективний проект на обладнання. Але й залучає до участі у своїх проектах підприємства –

виробників, таких як ДП «Електроважмаш», ПАТ «Енергомашспецсталь», ПАТ «Новокраматорський машинобудівний завод» та інші заготівельні, металургійні, монтажні організації.

Енергомашинобудування – одна із провідних галузей промисловості України. АТ «Турбоатом», ДП «Електроважмаш» – провідні підприємства України, що спеціалізуються на випуску енергетичного обладнання для атомних, теплових і гідроелектростанцій.

Спільна робота «Укргідроенерго» з АТ «Турбоатом» і ДП «Електроважмаш» забезпечила модернізацію 62 з 93 енергоблоків у рамках проекту «Реабілітація ГЕС Дніпровського каскаду» за підтримки МБРР, ЕБРР и ЕІБ.

Для забезпечення енергетичної безпеки України урядом було прийнято рішення про будівництво №4 блоку Дністровської ГАЕС – це найпотужніша в Європі оборотна гідромашина потужністю 390/420 МВт.

На сьогоднішній день обладнання на Дністровську ГАЕС №1, №2, №3 поставлено і введено в експлуатацію, до кінця цього року буде в повному обсязі відвантажено обладнання для Дністровської ГАЕС №4.

АТ «Турбоатом» спільно з компанією «Вестінгауз Електрик» (Швеція) провели переговори щодо збільшення потужності до 10% на діючих блоків АЕС потужністю 1 000 МВт. На блоці №3 Южно-Української АЕС турбіну і конденсатор виробництва ПАТ «Силові машини» модернізує АТ «Турбоатом».

У той же час АТ «Турбоатом» активно співпрацює із науковими організаціями та вищими навчальними закладами. Творчому колективу, до складу якого включені фахівці АТ "Турбоатом", представники НАЕК "Енергоатом" і співробітники інститутів НАНУ, присуджена Державна премія України в галузі науки і техніки за 2017 рік. (Робота «Створення оборотних гідроагрегатів Дністровської ГАЕС для підвищення ефективності об'єднаної енергетичної системи України»). В результаті реалізації унікального проекту енергетика нашої країни отримала сучасне обладнання,

що дозволяє не тільки підвищити її керованість, але і істотно знизити витрати на генерацію електроенергії та допомогла вирішити питання енергетичної незалежності держави.

Необхідність підтримки модернізації економіки та реалізації якісно нової промислової політики, яка розв'язує екологічні, соціальні, бюджетні, регіональні завдання розвитку регіону свідчить про раціональність використання стратегії подвійного виграшу. У зв'язку з цим реалізація державних пріоритетів повинна співвідноситися з економічними задачами держави: приносити як економічні, так і інші вигоди.

Збереження державних промислових підприємств вплине на економіку країни наступним чином:

- створення доданої вартості – ефективність державних підприємств має прямий вплив на зростання ВВП;
- надходження до бюджету та фіскальна стабільність – державні підприємства є джерелом бюджетних надходжень у формі податків, дивідендів зборів та інших типів платежів;
- забезпечення економічної стабільності у стратегічно важливих сферах чи тих, що мають прямий вплив на безперешкодне функціонування економіки;
- покращення якості життя населення шляхом виконання соціальних функцій.

Ключ до вирішення проблеми знаходиться у взаємодії основних елементів життєдіяльності, гармонізації інтересів держави, приватного партнера, населення, яка постійно балансує між ефективністю і справедливістю.

Можливість гармонізації інтересів держави, приватного партнера та наукових установ постійно знаходиться під внутрішніми і зовнішніми ризиками, оскільки будь-які рішення держави і оцінка їх приватним партнером і населенням - це завжди тимчасовий стан рівноваги, який вимагає об'єднання зусиль у цій ключовій тріаді. І цей баланс забезпечується

системою протигаг і самообмежень, що реалізуються в складних соціально-управлінських і фінансових рішеннях. На практиці існує безліч прикладів складності гармонізації інтересів усіх суб'єктів, зокрема, держави не завжди має можливість підвищення соціальних виплат, у яких зацікавлене населення, у той же час «ефективна діяльність держави» вимагає витрат, які не завжди приймаються населенням. Великий бізнес змушений гальмувати розвиток, погоджуючись на антимонопольне регулювання, при цьому об'єднання зусиль населення і приватного партнера у зменшенні економічного впливу інших держав на внутрішньому ринку, для збереження в країні більшої частки вироблених ресурсів, може не відповідати політичним напрямкам держави тощо [166].

Отже, механізми кооперації держави наукових об'єднань та приватного партнера є організованою сукупністю структурних елементів партнерства, за допомогою яких здійснюється взаємодія представників держави і приватного партнера щодо реалізації інвестиційних проектів відповідно до , діючих економічних законів і забезпечення процесу суспільного відтворення. У сучасних умовах для держави з метою досягнення довгострокового успіху суспільства в цілому необхідним стає забезпечення гармонізації поточних інтересів, а стратегія розвитку галузі машинобудування має ґрунтуватися на партнерстві держави, бізнесу та наукових установ.

У такому випадку використання стратегії «win win», як інструменту забезпечення партнерства при реалізації державної промислової політики дозволить вирішити проблеми пов'язані з обсягом виробництва та номенклатурою машинобудівної продукції, що вплине на збільшення частки вітчизняної продукції на внутрішньому ринку та розширить експортні поставки. До того ж підвищиться конкурентоспроможність продукції та зросте ефективність роботи галузі, що прискорить відновлення основних фондів на основі збільшення обсягів інвестицій у машинобудівний комплекс і дозволить підвищити рівень інвестицій у технологічні інновації. Прибуткова діяльність бізнесу позитивно вплине на підвищення

продуктивності праці та рівень заробітної плати на підприємствах і в організаціях машинобудівного комплексу, що створить умови для забезпечення соціальної стабільності у регіонах, для яких машинобудування є однією з базових галузей економіки.

3.2. Особливості здійснення державної політики відносно формування машинобудівного кластеру

На момент отримання незалежності Україна мала один з найбільших у Європі структурно розгалужених промислових комплексів, що задовольняв потреби країни в своїй продукції та мав потужний експортний потенціал. Його виробничі можливості та здатність до створення інноваційної продукції були найважливішими факторами розвитку економіки, що забезпечувало соціально-економічне зростання суспільства.

З 1991 року й по цей час промисловість країни характеризується катастрофічним падінням обсягів свого виробництва та повною втратою великої кількості підприємств, значна частка яких мала славетну історію свого становлення та всесвітню відомість. Проведена приватизація державних підприємств не вирішила важливих питань щодо підвищення їх ефективності, а також забезпечення їх розвитку та конкурентоспроможності.

Ознакою сучасної розвинутої держави світу є високий рівень розвитку її промисловості. Поряд із цим у світі немає жодної великої держави, яка б досягла значних успіхів у відбудові промислового сектора без всебічної підтримки з боку держави, що формалізується у її економічній політиці та механізмах державного регулювання.

Історично склалося, що однією із провідних галузей промисловості України було і поки ще залишається машинобудування. Враховуючи великий вплив галузі машинобудування на вирішення соціально-економічних проблем, держава має бути зацікавленою в її розвитку, цілеспрямовано сприяти та забезпечувати підтримку інноваційній діяльності. Тому

визначення форм та заходів такої участі держави, враховуючи сучасні умови соціально-економічної кризи, в якій перебуває Україна, є доволі актуальним.

На сьогодні в Україні мають місце чинники які стають перепорою щодо відновлення та розвитку промисловості. Найбільш значимими з них є: фактична відстороненість держави від управління промисловим розвитком, грошово-кредитний «голод», деградація науки та освіти, незадовільна структура імпорту та експорту країни, значний моральний та фізичний знос основних фондів, лавиноподібний відтік кадрів, відсутність повноцінної системи формування інноваційного виробництва, недосконалість та неповнота нормативно-правового забезпечення. Все це означає, що окремими локальними методами вивести промисловість з нинішньої кризи є неможливим. Потрібна Комплексна стратегія розвитку вітчизняної промисловості з якої мають походити конкретні державні програми та заходи щодо досягнення визначених цілей.

Розвиток промисловості країни на засадах кластерної моделі є однією з характерних ознак сучасної інноваційної економіки та передумовою структурних зрушень в епоху поширення цифрових технологій. Державна політика розвитку машинобудування, як елемента промислової системи України передбачає формування і реалізацію Національних та галузевих проектів та програм за основними пріоритетними напрямками [76]:

- забезпечення потреби країни конкурентоздатною вітчизняною продукцією, виходячи з потреб замовників і можливостей підприємств;
- переробка вітчизняної сировини різних секторів економіки в кінцеву продукцію з більш високою доданою вартістю;
- розвиток експорту вітчизняної продукції з високою доданою вартістю та заходів з імпортозаміщення;
- реконструкція та технічне переоснащення, підвищення технологічного рівня виробничої бази підприємств у наукомістких галузях для досягнення сучасного світового рівня;
- модернізація діючих і створення нових високотехнологічних

виробництв;

- підвищення рівня забезпечення країни машинобудівною продукцією;
- розвиток енергетичного машинобудування;
- модернізація, реконструкція виробництв технологічних переділів, виведення застарілих, випуск нових видів продукції;
- поетапний перехід до цифрових виробництв, прискорений розвиток ІТ технологій і штучного інтелекту, комп'ютерно-інтегрованих виробництв;
- створення наноматеріалів і освоєння виробів з них;
- розвиток великого, а також середнього та малого промислового бізнесу.

Реалізація будь-яких проектів та програм за вказаними напрямками може стати можливою за умови забезпечення відповідної державної промислової політики, яка має характеризуватися залученням необхідного рівня ресурсів, спрямованих на модернізацію існуючих та створення нових промислових підприємств, діяльність котрих обов'язково буде пов'язана з впровадженням у виробництво останніх досягнень науково-технічного прогресу [47].

Як свідчить зарубіжний досвід, підтримка розвитку промисловості, завжди знаходиться у фокусі уваги національних урядів провідних європейських країн (Німеччини, Франції, Швейцарії тощо), які задають орієнтири для формування відповідного «порядку денного» щодо здійснення економічної політики. Відповідно, оновлена стратегія промислової політики Євросоюзу розглядає промисловість як основу економічного процвітання і ставить завдання щодо підтримки і зміцнення промислового лідерства Європи в епоху глобалізації, швидких технологічних змін і викликів стабільному розвитку.

Державна промислова політика має передбачати організацію системи публічно-владних відносин, що включає участь численних груп зацікавлених

сторін у формуванні політичних рішень. Форма таких взаємовідносин, спрямованих на оптимізацію партнерської взаємодії суб'єктів влади та суспільства, вдало імплементується через кластерний підхід.

Інтерес держави та приватного партнера до кластерів пояснюється їх високим рівнем конкурентоспроможності на глобальному та національному ринках. Над теорією кластерів працювали видатні вчені [163]: М. Сторпер, М. Енрайт, С. Резенфельд, П. Маскелл, М. Лоренцен.

Загалом, модель кластерів – не абстрактна теоретична ідея, вона добре піддається процедурі організаційних дій, необхідних для розробки управлінської практики, виступає практичним інструментом впливу і має істотне значення у формуванні ефективних інноваційних і конкурентоспроможних підприємств [77].

Засновниками кластерної ініціативи можуть бути різні організації. Ними можуть бути ті ж компанії, що вбачають свої вигоди від утворення кластеру. Однак останнім часом, більшість кластерів, що створюються у провідних країнах світу, об'єднуються за принципом “згори донизу”, що ініціюються місцевими або центральними органами влади. Така ініціатива може виходити навіть від органів місцевого самоврядування найнижчого рівня, а також від певних структурних підрозділів органів влади регіонального та державного рівнів [226].

Як ризик формування державної стратегії розвитку кластерів необхідно зазначити надмірну спеціалізацію. При цьому відбувається відсіювання багатьох перспективних технологій, які не вписуються у вузько спрямовану концепцію кластера, але можуть бути по-справжньому прибутковими.

Тому роль держави у створенні кластерів все ще залишається ключовою. Її суть полягає в тому, що держава, шляхом формування та реалізації державної політики розвитку промисловості, здатна утворити сприятливе інституціональне середовище щодо прискорення інноваційно-інвестиційного розвитку промисловості, усунути можливі перепони різного походження [230, 207]. Відповідно Уряду, в цьому процесі належить

провідне місце, що передбачає аналіз механізму формування та роботи кластера в кожному конкретному випадку [233].

Дослідження ініціатив утворення кластерів у різних країнах, проведене О. Сольвелл, Г. Линдквист и К. Кетельс, показує, що кожна кластерна ініціатива є унікальною. Вони різняться залежно від соціально-економічного рівня розвитку країни, в якій вони утворюються. Крім того, за формування кластерних ініціатив у 32% відповідає уряд, який може профінансувати більше половини кластерних ініціатив. В Європейському союзі правила ефективного формування кластерів викладені у «Зеленій книзі кластерних ініціатив» [227].

Уряду необхідно відмовитися від провальної практики лібертаріанства, що призвела до соціально-економічної катастрофи та здійснити системні зміни, засновані на принципах протекціонізму, запровадженні відповідального стратегічного планування та всебічної підтримки інноваційно-інвестиційної діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання. Важливим чинником запровадження нового державного регулювання має стати кластеризація економіки як залучення системи заходів з боку публічної влади, спрямованих на створення та розвиток кластерів. Такі дії з боку Уряду, регіональної влади та органів місцевого самоврядування мають бути синхронними та спрямованими на досягнення конкретних цілей:

- формування нових ланцюгів виробництва товарів та послуг на базі вітчизняних виробництв з їх подальшим виходом на світові ринки;
- розробка та реалізація дослідницько-інноваційних проектів регіональної кооперації та спеціалізації;
- планове нарощення кількості робочих місць та підвищення доходів населення з одночасним забезпеченням згладжування їх нерівності залежно від трудового вкладу в зростання ефективності виробництва;
- сприяння вирішенню соціальних та екологічних проблем, шляхом запровадження еко-індустріальних кластерів, націлених на підтримку високих стандартів корпоративної соціальної відповідальності з боку суб'єктів

господарювання.

Не випадково, питаннями кластеризації економік країн, що розвиваються, приділяється велика увага з боку наднаціональних регуляторів. Так, цим опікується така спеціалізована міжнародна установа, як Організація Об'єднаних Націй з промислового розвитку (ЮНІДО, англ. UNIDO - United Nations Industrial Development Organization), що співпрацює з Організацією Об'єднаних Націй (ООН) на основі спеціальних угод з Економічною і Соціальною Радою. Відносно розвитку кластерів в зацікавлених країнах, ЮНІДО орієнтує їх уряди на дотримання наступних принципів:

- належна підтримка вже діючих кластерів, що мають значний нереалізований потенціал;
 - сприяння зростанню приватного бізнесу із одночасним забезпеченням зменшення бідності населення;
 - заохочення колективної ефективності шляхом спільних дій учасників кластеру;
 - запровадження механізмів ефективного управління кластером.
- Ефективне управління кластером ґрунтується на плануванні та узгоджені спільних дій щодо пошуку консенсусу між усіма учасниками, спрямованих на забезпечення високого рівня продуктивності [228].

Головним чинником функціонування кластеру є забезпечення конструктивної співпраці між усіма його учасниками. Це може проявлятися в наступному: органи публічної влади повністю налаштовані на потреби підприємств; наукові дослідники знаходяться в актуальному діалозі з приватним партнером; навчальні заклади співпрацюють з підприємствами щодо ефективного забезпечити їх трудовими кадрами з необхідними навичками та компетенціями; інвестори, до яких, до речі, може відноситися і Уряд, взаємодіють з підприємствами та надають необхідний капітал.

Таким чином, провідна роль у формуванні та розвитку кластерів належить державі, що визначається налагодженням постійної та чіткої

взаємодії між регіональними та центральними органами виконавчої влади, науково-освітніми установами та бізнесом, фінансовими інститутами та усіма іншими учасниками кластеру відносно запровадження необхідних заходів з впровадження кластерної форми організації діяльності підприємств.

Кожна наукова парадигма стає виправданою, коли є можливість втілити її на практиці, причому саме практика і може виступати критерієм істинності цієї парадигми.

В Україні формування промислових кластерів знаходиться на початковому етапі. Зареєстровані українські кластери у багатьох випадках є формальними і за своєю суттю не є кластерами та були створені директивно згідно розпоряджень органів державної влади. В Україні відсутня державна політика з розвитку кластерів. Водночас, як свідчить світовий досвід, нарощування виробництва промислової продукції в Україні вимагає посилення конкурентоспроможності вітчизняних виробників, що в сучасних умовах важко зробити без утворення кластерів.

Етапи формування кластеру, на думку автора, передбачає:

1. Визначення регіонів, спроможних забезпечити економічне зростання.
2. Аналіз тенденцій розвитку галузей промисловості
3. Визначення змістової структури кластеру.
4. Визначення провідних підприємств, які складуть ядро кластеру.
5. Здійснення SWOT-аналізу.
6. Прийняття рішення щодо доцільності створення кластеру.

Розглянемо традиційно більш розвинуту в межах української економіки, таку промислову галузь як машинобудування. Розрахунки «Потенціалу кластеризації» засвідчили, що певна низка областей України володіє необхідним потенціалом щодо створення кластерів в різних сегментах машинобудування. Даний показник визначався за формулою (3.1):

$$LQ = (Emp_{ig} / Emp_g) / (Emp_i / Emp) \quad (3.1)$$

де LQ – коефіцієнт кластерного потенціалу,

Emp_{ig} – кількість зайнятих в g -сегменті машинобудування в i -області,

Emp_g – кількість зайнятих в g -сегменті машинобудування в Україні,

Emp_i – кількість зайнятих в i -області,

Emp – кількість зайнятих в Україні.

Якщо значення коефіцієнту кластерного потенціалу більше одиниці, то можна стверджувати, що у регіоні наявний потенціал для формування секторального машинобудівного кластеру. Таких висновків дозволяє дійти розрахунковий рівень концентрації трудових ресурсів в даному сегменті регіонального машинобудування, який є вищим за рівень концентрації трудових ресурсів в аналогічному сегменті машинобудування в Україні. З метою виявлення основних напрямків розвитку секторальних кластерів в країнах ЄС-28 ця методика запропонована Європейською Кластерною Обсерваторією[61].

Отже, згідно європейської методики виявлення кластерного потенціалу можна виділити наступні регіони України:

- Сумська область - $LQ=6,0$, наявний потенціал кластеризації у виробництві pomp і компресорного обладнання;
- Миколаївській області - $LQ=5,6$, можливість створення кластеру у секторі виготовлення компресорного обладнання;
- Кіровоградська область - $LQ=2,2$, лідирує у виробництві гідравлічного і пневматичного обладнання;
- Вінницька область - $LQ=1,6$, здатна сформувати кластер за спеціалізацією гідравлічного і пневматичного обладнання;
- Рівненська область - $LQ=1,6$, спеціалізується на виробництві кранів і клапанів;
- Харківській області - $LQ=1,2$; наявний потенціал створення кластеру енергетичного машинобудування [76].

Однак, фактично на сьогодні відсутні організаційні форми кластерів за вказаними сегментами галузі машинобудування.

У той же час варто зазначити, що критерієм формування кластеру має бути не тільки потенціал кластеризації «n» сегмента виробництва в тій чи іншій області (регіоні), а насамперед стратегічне планування (вибір) публічною владою щодо створення чергового кластеру за пріоритетним напрямом виробництва з урахуванням найбільш вигідних (в економічному та соціальному плані) характеристик для його розташування. Такий підхід потребує значних інвестицій, тому економічно вигідніше на першому етапі реалізовувати кластерну політику за принципом потенціалу кластеризації.

Причинами «провалів» у сфері державної підтримки кластерів можуть бути помилкові критерії відбору учасників кластера. Менеджери, що приймають рішення, з тих чи інших причин, часто відбирають свідомо неефективні підприємства, які не здатні конструктивно брати участь у ланцюжку створення конкурентоспроможного товару.

На прикладі Харківського регіону висвітливо можливості утворення машинобудівного кластеру. Так, у Харківській області сконцентровані основні підприємства енергетичного машинобудування. Цей регіон володіє достатніми можливостями для підвищення конкурентоспроможності та розвитку машинобудівного комплексу. Звісно, що реалізація такого проекту сприятиме формуванню потужної соціально-економічної бази для забезпечення в Харківському регіоні більш комфортних умов для праці та життя.

В рамках цього дослідження нами проведено аналіз діючих промислових підприємств Слобожанського регіону за різними галузями. На сьогодні в регіоні найбільш результативним залишається таке всесвітньовідоме підприємство галузі машинобудування як АТ «Турбоатом», навколо котрого пропонується сформувати окрему кластерну групу. АТ «Турбоатом» належить до числа найбільших підприємств світу з проектування та виробництва парових і гідравлічних турбін, гідравлічних затворів для гідро та гідроакумуючих електростанцій, іншого енергетичного обладнання. Виробничі можливості дозволяють випускати на

рік парових і гідравлічних турбін загальною розрахунковою потужністю відповідно 8 млн. кВт і 2 млн. кВт. Чистий дохід від реалізації продукції АТ «Турбоатом» за період з 2007 р. по 2020 рр. склав близько 22,8 млрд грн або 1,54 млрд дол США (див. рис. 3.1).

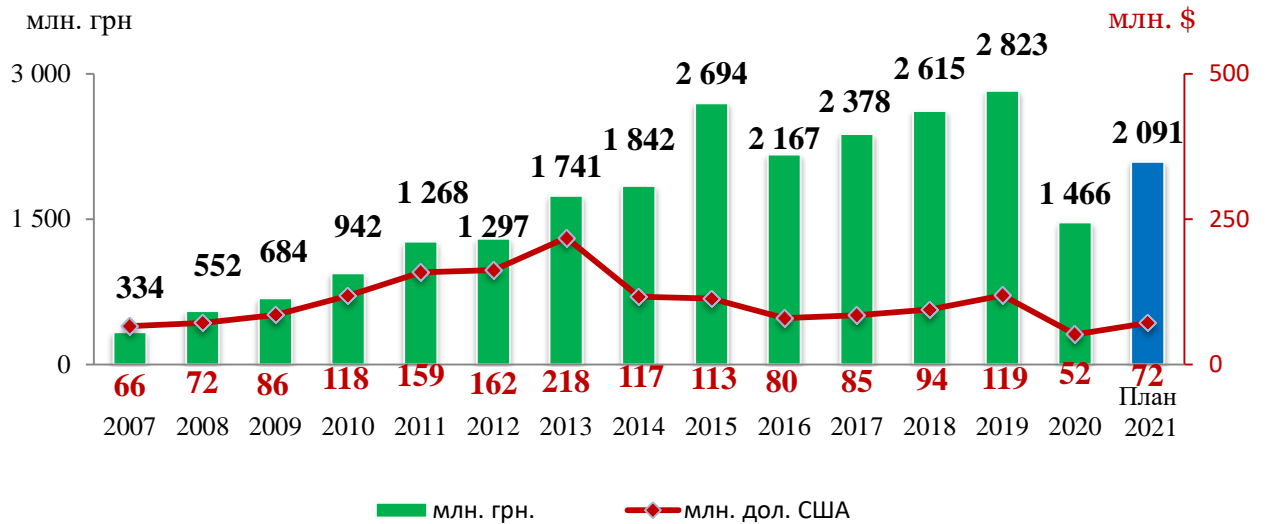


Рис. 3.1. Чистий дохід від реалізації продукції АТ «Турбоатом» за 2007-2020 рр.

Джерело: складено автором

Об'єднавши потенційних учасників енергетичного машинобудування Слобожанського краю з усіма організаційними діями органів публічної влади представляється доцільним утворення відповідного кластеру з урахуванням інтересів усіх його учасників та мешканців територіальної громади. Модель Слобожанського машинобудівного кластера з виробництва обладнання для електростанцій представлено у додатку Е.

В межах Слобожанського регіону в кооперації з АТ «Турбоатом» співпрацюють такі суміжні підприємства та постачальники сировини як ДП «Завод «Електроважмаш» м. Харків, ТОВ «Метінвест-СМЦ» (філія) Харківська область, УА ТОВ Фірма «КОДА» Харківська область,

ПАТ «Енергомашспецсталь» Донецька область, ПрАТ «Новокраматорський машинобудівний завод» Донецька область, ТОВ «Суми-Електорд» Сумська область. За різними програмами з науково-дослідної, конструкторсько-технологічної та навчально-освітньої роботи АТ «Турбоатом» співпрацює більш ніж з двадцятьма науковими та проектними установами, закладами вищої, професійно-технічної і середньої освіти. Основними фінансовими посередниками, які здійснюють для АТ «Турбоатом» широкий спектр банківських послуг є такі державні банки як АБ «Укргазбанк» та АТ «Укрексімбанк».

Таким чином, формується високотехнологічний науково-виробничий кластер, котрий для країни та регіону можна характеризувати як стратегічно важливий, результатом якого має стати отримання низки синергетичних ефектів: генерація нових знань та технологій, збільшення інвестиційних коштів, підвищення ефективності використання інфраструктурних об'єктів (транспорт, зв'язок, фінансове посередництво тощо), зниження трансакційних витрат, підвищення рівнів спеціалізації та кооперації, зростання концентрації виробництва.

Кластерна політика, яку здійснюватиме публічна влада, являє собою діяльність органів державної влади та органів місцевого самоврядування, спрямованої на вирішення завдань соціально-економічного розвитку регіонів і підвищення ефективності діяльності вітчизняних виробників за допомогою реалізації системи заходів щодо сприяння розвитку кластерів.

Слід зазначити, що стабільна підтримка з боку держави прямопропорційно пов'язана із нарощуванням інноваційної активності в країні. Така підтримка передбачає інтегрування політико-правових, фінансових, науково-технологічних, комунікативних інструментів у розвиток належних умов запровадження інноваційних процесів в економіці та стимулювання застосування інноваційних результатів у виробництві. Державна підтримка створення та функціонування інноваційних кластерів передбачає наступні етапи, а саме:

- етап планування передбачає розробку стратегічних напрямків та інструментів державної підтримки розвитку кластерних структур;
- етап організації покликаний створити сприятливий для потенційних інвесторів економічний клімат шляхом створення дієвої нормативної бази щодо ефективного використання виробничого, науково-технічного, кадрового потенціалу, підвищення ефективності діяльності органів державного управління та місцевого самоврядування та забезпечення проведення організаційних заходів із кластеризації економіки регіону для покращення умов конкурентоздатності продукції і підвищення рівня зайнятості населення;
- етап реалізації передбачає безпосереднє формування та розвиток кластерів на основі ефективного регулювання бюджетної, податкової, митної та грошово-кредитної державної політик; використання законодавчої бази країни із використанням цільових програм розвитку наукових і виробничих структур;
- етап контролю передбачає перевірку норм формуванням кластерів та регулювання його розвитку [83].

Що ж до формування організаційної структури, у межах якої реалізується кластерна політика, хочеться відзначити, що у багатьох країнах діє подібна модель. Відповідальним за реалізацію кластерної політики органом найчастіше є міністерство (або кілька міністерств), яке спирається у своїй діяльності на агенції, відповідальні за виконання конкретних програм. Подібні організаційні структури діють у Скандинавських країнах, Франції, США, Японії, Іспанії

На основі даного визначення слід відмітити, що підвищення ефективності діяльності вітчизняних виробників має сприяти підвищенню конкурентоспроможності основних учасників кластеру. І як свідчить зарубіжний досвід, в умовах здійснення реформи місцевого самоврядування та децентралізації влади, кластерний підхід, як один із чинників сприяння соціально-економічному розвитку регіонів, має стати важливим елементом

публічного управління.

В рамках кластерного підходу особливе місце може займати концепція інноваційного державно-приватного партнерства (ДПП), що фокусується на зміщенні уваги публічного управління від орієнтації на підтримку окремих проектів чи фірм до більш системного розуміння інноваційного процесу, утворення та зміцнення взаємин між його учасниками. Тому під час формування інноваційного середовища в країні, важливим стає застосування відносин партнерства, зокрема державно-приватного партнерства, куди залучаються представники як влади, так і приватного сектора [164]. ДПП у даному випадку розглядається як певний інструмент формування інноваційної системи. При наявності слабких зв'язків між науковою сферою, представниками якої у більшості країнах виступають університетами та дослідницькими центрами, та виробничими підприємствами, орієнтованими на впровадження інноваційних технологій така співпраця стане вирішенням питання щодо започаткування та посилення відносин «наука-виробництво» [224]. За таких умов центральні та регіональні органи влади можуть бути вже не лише опосередкованими, а й прямими учасниками кластеру.

Створення необхідного середовища для формування та розвитку кластеру з боку органів публічної влади передбачає також планування соціально-економічного розвитку регіонів на основі кластерного підходу, залучення цільового підходу, забезпечення державних замовлень на поставку продукції кластера, організація інфраструктури розвитку кластера (особливих економічних зон, технопарків, бізнес-інкубаторів, венчурних компаній, банків розвитку тощо).

Отже, кластер розглядається нами як динамічна мережа компактно локалізованих підприємств, що забезпечують досягнення визначених цілей як для фокального підприємства (ядра кластера), так і для низки різних оточуючих підприємств (суміжники, постачальники), фінансових установ, освітньо-наукових закладів тощо. При цьому в регіоні може існувати досить велика кількість промислових кластерів, які будуть перебувати на різних

стадіях свого розвитку і характеризуватися різною структурою, складом елементів і масштабами діяльності. Але ці кластери будуть мати тісні взаємопов'язані зв'язки між собою, коли, наприклад, підприємства, які складають ядро одного кластера, можуть виступати постачальниками продукції для підприємств інших кластерів.

Найбільш широко використовується на практиці метод ідентифікації та аналізу кластерів, запропонований М. Портером, який діагностував кластери на основі їхнього експортного потенціалу.

На наш погляд, застосування методики М. Портера для аналізу кластерної політики в умовах України буде не зовсім коректним. Це пояснюється тим, що підхід базується на потенціалі товарів, що експортуються з країни, а ключовою особливістю економіки України є велика доля ресурсних товарів в експорті і технологічних в імпорті.

Отже, у разі проектування підходу Портера на українську дійсність, постає необхідність формування орієнтованих на експорт сировини кластерів, нехтуючи по-справжньому вигідними для України інноваційними напрямками у розвитку національної економіки.

Як рішення пропонується впровадження багаторівневої системи індикативного планування. Зазначена система має на увазі координацію взаємодії держави, приватного бізнесу та громадських інститутів при реалізації великих проектів модернізації промисловості.

Авторкою розроблена Стратегія розвитку Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування.

Преамбула

Відповідно до Енергетичної стратегії України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», схваленої розпорядженням КМУ від 18 серпня 2017 року № 605-р, забезпечення енергетичної безпеки є першочерговим завданням держави.

Гарантування енергетичної безпеки країни можливе лише за умови підтримання енергетичної системи у державі, спроможної технічно, надійно,

стабільно, економічно, ефективно та екологічно забезпечувати енергетичними ресурсами економіку і соціальну сферу. У той же час виходячи зі статистичної інформації Державної служби статистики України, паливно-енергетичний комплекс України характеризується застарілістю основних фондів та комунікацій, незадовільними темпами їх оновлення.

Причиною цього є нестача в енергетичних підприємствах власних коштів для підтримання у належному стані і оновлення основних фондів, а також скороченням обсягів інвестицій, які залучаються у сферу ПЕК. Тому основними стратегічними напрямками розвитку вітчизняного енергомашинобудування є максимально можливе задоволення потреб енергетики за рахунок устаткування вітчизняного виробництва і зведення до мінімуму обсягів імпорту, що дозволить зменшити витрати енергетичних підприємств на оновлення основних фондів і зможе гарантувати розвиток потужностей нашої енергосистеми і, як наслідок, енергетичну безпеку України.

Загальні положення та визначення

Терміни, що використовуються в документі, мають такі значення:

Кластер в економіці (англ. cluster) – група близьких територіально і технологічно взаємопов'язаних компаній (постачальників матеріалів і комплектуючих, послуг, виробників кінцевої продукції), а також пов'язаних з ними організацій (освітніх закладів, дослідних лабораторій, наукових парків, органів державного управління, інфраструктурних компаній), що працюють у певній сфері економічної діяльності.

Слобожанський кластер енергетичного машинобудування являє собою сукупність підприємств, що здійснюють проектування, виробництво та обслуговування турбін та генераторів, необхідних електростанціям для виробництва електроенергії і передачі її споживачам. До кластеру також входять пов'язані з цими підприємствами організації: освітні заклади, науково-дослідницькі установи, органи державного управління, інфраструктурні компанії, що мають відношення до сектору енергетичного

машинобудування, прямо чи опосередковано задіяні у виробництві основного і допоміжного енергетичного обладнання для теплових, атомних, гідравлічних та газотурбінних електростанцій і промислової енергетики.

Кластерна політика – заходи, що проводяться регіональними і державними органами по створенню і підтримці функціонування кластерів на території регіону. Така політика стає можливою із використанням інструментів адміністративно-правового забезпечення, програми залучення інвестицій, дотаційних та кредитних механізмів підтримки з боку державного бюджету, інформаційних сервісів та висвітлення діяльності кластеру в засобах масової інформації.

Енергетичне машинобудування, що забезпечує випуск найбільш наукоємної техніки, що працює в самих екстремальних умовах експлуатації, є базовою галуззю вітчизняної промисловості, що визначає технічний рівень національної енергетичної безпеки.

Розробка і створення конкурентоспроможних енергетичних агрегатів і, в першу чергу, газових турбін як найбільш складних виробів, неможливі без розробки нових матеріалів і їх покриттів, сучасних газодинамічних розрахунків, високоефективних систем охолодження і багатоваріантних розрахунків міцності, а також інших інноваційних технічних рішень. Все це вимагає постійної спільної роботи системи «Фундаментальна наука - Прикладна наука - Дослідно-конструкторські роботи - Виробництво - Впровадження».

Свого часу в Україні було створено значний науково-технічний і науково-виробничий потенціал з розробки та випуску основних видів енергетичного обладнання. Вітчизняний енергомашинобудівний комплекс, що включає ключові харківські підприємства АТ «Турбоатом» і ДП завод «Електроважмаш» (наразі АТ «Укренергомашина»), входив до п'ятірки найбільш потужних виробників енергетичного обладнання у світі.

Українські підприємства і зараз спроможні задовольняти близько 85% потреб вітчизняної енергетики в обладнанні та водночас забезпечувати

експортні поставки до інших країн за умови відповідних замовлень. Винятком є виробництво промислової продукції, яке не було налагоджено в Україні. До таких видів належить котельне, реакторне і деякі види допоміжного обладнання, проте наявна база існуючих виробничих потужностей дає можливість за належних умов, що передбачають поновлення виробничих колективів висококваліфікованими кадрами, модернізацію та реконструкцію основних фондів, упровадження високих технологій, запровадити таке виробництво.

В даний час світовий ринок енергетичного машинобудування оцінюється в \$ 70 млрд. на рік, в перспективі до 2025 року його річний обсяг може досягти \$ 100-110 млрд. (в поточних цінах). Найбільшими гравцями на ринку є корпорації Siemens, Alstom, General Electric, Mitsubishi Heavy Industries та інші. Найбільшу частку на ринку має американська корпорація General Electric (GE), що покриває всю виробничу лінійку продукції енергетичного машинобудування та контролює близько 24% світового ринку. Для порівняння: частка всіх російських компаній на світовому ринку становить лише 2%, а доля підприємств Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування становить 0,4% (табл 3.1).

Таблиця 3.1.

Світовий ринок енергетичного обладнання

№		Доля ринку, %
1.	Siemens	10
2.	Alstom	16
3.	General Electric	24
4.	Російські компанії	2
5.	Слобожанський кластер енергетичного машинобудування	0,4
6.	Інші	47,6

Джерело: складено автором

Останнім часом в галузі особливо чітко стала виявлятися тенденція до консолідації активів: серед великих енергомашинобудівних корпорацій проходять процеси злиття і поглинання, результатом яких має стати більш ефективне фінансування НДДКР і поява компаній, здатних постачати всю лінійку продукції.

В результаті такого злиття, наприклад, Alstom з ABB і Siemens з Westinghouse, з'явилися галузеві конгломерати.

Ці тенденції створюють нові загрози для вітчизняного енергетичного машинобудування. Якщо до злиття окремі компанії мали змогу брати участь у міжнародних консорціумах з постачання обладнання, виконуючи в них частину робіт, то зараз закордонним виробникам немає необхідності в підключенні до цих проектів українських машинобудівників. Багато в чому це обумовлено роз'єднаністю українських компаній, через що вони обмежуються поставкою на ринок окремих агрегатів і функціональних вузлів електростанцій. У сьогоденному положенні для поставки на ринок комплексного продукту – електростанції сучасного рівня «під ключ» окреме підприємство не має змоги стати постачальником всього необхідного продуктового ряду.

У той же час, проголошена Україною стратегія інноваційно-інвестиційного розвитку держави висуває першочерговою метою створення нового обладнання з використанням новітніх технологій. Цього вимагає прогресуюче старіння устаткування потужних енергоблоків діючих електростанцій та гострий дефіцит органічного видобувного палива. Починаючи з 2003 року значна частина основного обладнання електричних станцій України відпрацювала встановлений стандартами ресурс: проектний ресурс роботи обладнання ТЕС використано на 96%, граничний ресурс перевищено у 73%. До 2026 року всі АЕС України повністю відпрацюють свій розрахунковий ресурс.

Технічно неможливою є модернізація такої кількості енергетичного обладнання. До того ж, у державних масштабах заміна обладнання електростанцій не завжди є економічно та практично доцільною. Тому в усіх країнах світу на найближчі роки постає найважливіша проблема електроенергетики, яка полягає у пролонгації стабільної та надійної роботи електрогенеруючого обладнання перевищуючи терміни, встановлені стандартами та іншими нормативними документами. З огляду на це даний напрямок роботи має стати основним елементом державної стратегії розвитку енергетики та енергомашинобудування і суміжних галузей.

Однак розвиток вітчизняного енергомашинобудування в даний час стримується наявністю ряду проблем, що вимагають програмного вирішення:

1. Існуючий в даний час парк обладнання підприємств енергетичного машинобудування технологічно і морально застарів, на більшості підприємств рівень зносу основних фондів перевищує 60%.

2. Частка імпортного основного обладнання при оснащенні підприємств електроенергетики становить близько 80%.

3. Інноваційний розвиток енергетичного машинобудування, що включає інноваційні наукові розробки, дослідно-конструкторські роботи, дослідно-промислому експлуатацію, серійне виробництво і реалізацію продукції споживачам з поверненням коштів у НДДКР не відповідає вимогам часу.

Таким чином, головною проблемою в сфері енергетичного машинобудування, на розв'язання якої спрямована Стратегія, є зростання науково-технічної і технологічної залежності України від поставок імпортних технологій і обладнання енергетичного машинобудування, а, отже, зниження рівня безпеки енергозабезпечення країни.

Виконання завдання технологічного переоснащення усіх ланок української економіки, визначило завдання для проведення планомірної технічної модернізації наявних потужностей електроенергетичного сектору і вирішення екологічних проблем. Виконання цих завдань неможливе без підвищення глобальної конкурентоспроможності українського енергетичного машинобудування загалом і безпосередньо без випереджаючого розвитку підприємств Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування.

Мета та пріоритетні напрями стратегії розвитку слобожанського кластеру енергетичного машинобудування

Стратегія розвитку Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування визначає основні шляхи підвищення ефективності використання вітчизняного науково-промислового та інноваційного потенціалу в галузі енергетичного машинобудування, а також основні напрямки довгострокової

організаційної, економічної і технічної політики в галузі енергетичного машинобудування.

Мета Стратегії:

Визначення пріоритетних напрямів розвитку енергетичного машинобудування на середньострокову і довгострокову перспективу і шляхів їх реалізації;

Вироблення узгоджених дій органів державної влади різних рівнів і бізнесу за ключовими напрямками розвитку енергетичного машинобудування, визначення перспективних напрямів по розробці та коригуванні законодавчої та нормативної правової бази розвитку енергетичного машинобудування в середньостроковій і довгостроковій перспективі;

Розробка комплексу заходів, спрямованих на створення та впровадження на підприємствах електроенергетики нових зразків конкурентоспроможного уніфікованого інноваційного обладнання енергетичного машинобудування, яке за своїми технічними та експлуатаційними характеристиками забезпечить конкурентоспроможність на світовому ринку устаткування енергетичного машинобудування, імпортозаміщення, підвищення ефективності використання паливно-енергетичних ресурсів і енергетичну безпеку України.

Пріоритетними напрямками Стратегії розвитку Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування є:

1. Напрямок «Оновлення основних фондів»: створення дієвої системи інноваційно-інвестиційного розвитку енергетичного машинобудування на основі застосування механізмів державно-приватного партнерства, розробки і реалізації програм оновлення основних фондів підприємств енергетичного машинобудування.

2. Напрямок «Створення нової техніки»: створення конкурентоспроможної нової техніки і технологій для вирішення стратегічних завдань розвитку електроенергетики, визначених в Енергетичній стратегії України на період до 2030 року, на основі використання науково-технічного та інноваційного потенціалу вітчизняного енергетичного машинобудування та

освоєння інноваційних розробок високотехнологічного, енергоефективного обладнання провідних світових виробників.

3. Напрямок «Система підготовки кадрів»: впровадження системи підготовки та підвищення кваліфікації кадрів для підприємств енергетичного машинобудування.

4. Напрямок «Створення інжинірингових центрів»: створення мережі інжинірингових центрів енергетичного машинобудування для забезпечення комплексного підходу в процесі створення і впровадження високотехнологічного устаткування для електроенергетики в рамках реалізації інвестиційних проектів.

5. Напрямок «Нетворкінг»: розвиток міжнародного співробітництва з провідними світовими виробниками енергетичного обладнання з метою спільної реалізації проектів.

Фінансове забезпечення реалізації стратегії розвитку слобожанського кластеру енергетичного машинобудування

Фінансування заходів Стратегії розвитку Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування передбачається здійснювати, як за рахунок коштів учасників кластеру, так і за рахунок бюджетних коштів, які будуть визначені у відповідних державних програмах.

З метою забезпечення системної організації інноваційно-інвестиційного розвитку енергетичного машинобудування учасники Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування розроблять і запропонують Кабінету Міністрів України прийняти «Програму розвитку енергомашинобудування України». При цьому передбачається, що бюджетні кошти будуть направлені на науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи в області створення нових технологій, розробки і створення нових зразків обладнання. Одночасно обов'язковою умовою державного фінансування НДДКР стане залучення приватним партнером позабюджетного фінансування, розмір якого повинен визначатися на основі врахування розмірів внутрішнього ринку запропонованих до розробки енергетичних установок, а також економічної ефективності приватних інвестицій.

Крім фінансування НДДКР «Програма розвитку енергомашинобудування України» повинна включати дотації, компенсації та інші преференції з боку держави, спрямовані на створення таких умов господарювання, за яких суб'єкти економічної діяльності відчували б практичну зацікавленість і відповідальність за втілення дій, які прямо чи опосередковано сприяють реалізації державної політики у сфері енергетичного машинобудування.

Так, відповідно до ст. 12 Господарського кодексу України основними засобами регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання є:

- державне замовлення;
- ліцензування, патентування і квотування;
- сертифікація та стандартизація;
- застосування нормативів та лімітів;
- регулювання цін і тарифів;
- надання інвестиційних, податкових та інших пільг;
- надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій.

При цьому ст. 48 Господарського кодексу України передбачає державну підтримку підприємництва шляхом:

- надання підприємцям земельних ділянок, передачі державного майна, необхідного для здійснення підприємницької діяльності;
- підготовки професійних кадрів, здатних ефективно організувати матеріально-технічного забезпечення та інформаційне обслуговування підприємницької діяльності;
- здійснення первісного облаштування неосвоєних територій об'єктами виробничої і соціальної інфраструктури з продажем або передачею їх підприємцям у визначеному законом порядку;
- стимулювання модернізації технології, інноваційної діяльності, освоєння підприємцями нових видів продукції та послуг;
- подання підприємцям інших видів допомоги.

Відповідно до п. 4 ст. 142 Господарського кодексу України держава може впливати на вибір суб'єктами господарювання напрямів та обсягів використання прибутку (доходу) через нормативи, податки, податкові пільги та господарські санкції у порядку, передбаченому чинним законодавством.

До податків, що можуть мати відношення до енергомашинобудування, перелічених у ст. 9 Податкового кодексу України, слід віднести:

- податок на прибуток підприємств;
- податок на додану вартість;
- екологічний податок;
- плату за землю;
- збір за спеціальне використання води;
- МИТО.

Згідно з п. 7.2 ст. 7 Податкового кодексу України під час встановлення податку можуть передбачатися податкові пільги та порядок їх застосування, а підставами для надання податкових пільг відповідно до ст. 30 є особливості, які характеризують певну групу платників податків, вид їх діяльності, об'єкт оподаткування або характер та суспільне значення здійснюваних ними витрат. Податкові ж пільги згідно з п. 30.9 ст. 30 можуть надаватися шляхом:

- податкового вирахування (знижки), що зменшує базу оподаткування до нарахування податку та збору;
- зменшення податкового зобов'язання після нарахування податку та збору;
- встановлення зниженої ставки податку та збору;
- звільнення від сплати податку та збору.

Таким чином, законодавство визначає широкий спектр потенційних можливостей надання державної підтримки через регулювання, оподаткування, кредитування. При цьому для переважної більшості підприємств енергомашинобудування придатні всі наведені механізми державної підтримки, оскільки діяльність таких підприємств передбачає виробництво продукції чи

надання послуг, які мають певну вартість, забезпечують сплату податків та зборів до Державного та місцевих бюджетів, залучення інвестицій або кредитних запозичень, користування земельними ділянками тощо.

Доцільність застосування перелічених механізмів державної підтримки енергомашинобудування ґрунтується на тому, що кількість витрачених чи недоотриманих державою коштів внаслідок їх спрямування на виконання заходів майбутньої програми буде компенсоване майбутніми надходженнями до Державного бюджету завдяки запровадженним заходам.

Реалізація стратегії розвитку слобожанського кластеру енергетичного машинобудування та моніторинг отриманих результатів

Необхідною умовою реалізації цілей і завдань стратегії є розроблення програм та заходів за напрямками:

- Оновлення основних фондів;
- Створення нової техніки;
- Система підготовки кадрів;
- Створення інжинірингових центрів;
- Нетворкінг.

Ці програми стануть складовими державної «Програми розвитку енергомашинобудування України», яку буде розроблено учасниками Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування для розгляду і прийняття Кабінетом Міністрів України з метою надання дотацій, компенсацій та інших преференцій з боку держави для стимулювання розвитку енергетичного машинобудування.

Одночасно з цим реалізація Стратегії розвитку Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування передбачає самостійну активну участь членів кластеру в розробці та реалізації програм і проектів, орієнтованих на ключові питання розвитку сектора енергетичного машинобудування.

Моніторинг діяльності з реалізація Стратегії буде проводитися щомісяця Координаційною радою кластера, включаючи поряд зі збором, обробкою та

аналізом даних моніторингу, внесення необхідних змін у стратегію і детальні плани її реалізації.

Успішна реалізація Стратегії розвитку Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування передбачає наявність ділового партнерства з боку всіх підприємств і організацій – учасників кластеру. Активна участь у формуванні кластеру та розробці його Стратегії підприємств, які складають ядро кластеру свідчить не тільки про готовність до співпраці, але й про здатність харків'ян завдяки синергії перетворити Харківську область у всесвітньо-відомий регіон енергомашинобудування і продуктивної економіки знань.

Таким чином, в сучасних умовах одним із головних чинників побудови потужної самодостатньої економіки стає відновлення високотехнологічних галузей промисловості, які традиційно функціонували в Україні та мали широку географію ринків збуту своєї продукції. Відновлення промисловості сприятиме вирішенню багатьох соціальних проблем з якими зіткнулась країна - безробіття, жебрацтво великої частки населення, відсутність коштів для фінансування суспільних благ (у першу чергу освіти, науки, охорони здоров'я).

Проведене дослідження показує, що завдяки застосуванню кластерного підходу під час реалізації промислової політики, вирішуються не лише завдання покращення структурних змін в економіці країни, сприяння інноваційно-інвестиційного розвитку виробництва, підвищення ефективності діяльності підприємств - учасників кластеру, але й забезпечується прискорений соціально-економічний розвиток регіонів.

3.3. Забезпечення партнерських відносин держави та бізнесу в умовах сприяння розвитку підприємств галузі машинобудування

Негативні тенденції розвитку реального сектора економіки, які проявилися за роки незалежності України, викликані насамперед недосконалістю та вичерпаністю традиційних трансформацій соціально-

економічного та політичного середовища [153]. Проаналізувавши світовий досвід слід зауважити, що вертикаль управління інноваційним розвитком потребує удосконалення з огляду на розширення основ діяльності громадянського суспільства, тобто удосконалення дії принципів конкурентності, плюралізму, відкритості, діалогу. Постіндустріальна цивілізація виявилась спроможною консолідувати діяльність органів влади та приватного партнера з метою впровадження та стимулювання подолання технологічної відсталості [16].

У ринковій системі високорозвинених країн світу держава відіграє роль активних економічних гравців, завдяки чому забезпечується інституційно-правова структура економіки та усуваються недоліки ринку. Рациональна державна політика з легкістю спростовує погляди щодо ефективності приватного сектору. Держава на відміну від приватних інвесторів володіє великими обсягами грошових резервів та займає провідні позиції на світових фінансових ринках. Сучасні моделі державного управління, всупереч класичним уявленням про ринкову економіку, демонструють можливість та доцільність унікального поєднання державного контролю і ринкових засад бізнесу, що приводить до глобальних змін економічних систем. Так, країни авторитарного капіталізму демонструють значний ріст основних економічних показників завдяки жорсткому фінансовому впливу з боку держави та адміністративним методам, а не економічним механізмам вільного ринку. Ефективність нових моделей взаємодії держави та приватних інвесторів значною мірою суперечать економічній могутності приватного партнера автономно від держави.

Останнім часом на ряду з ринкової та адміністративно-командною економікою прийнято також виділяти особливу, третю категорію: «ринкову економіку, що знаходиться під впливом держави» («state - influenced» market economies – SMEs), де держава у партнерстві з приватним сектором відіграє активну і безпосередню роль у координації національної економіки [225].

Філософії влади у нових концепціях взаємодії інститутів держави та

громадянського суспільства зазнає капітальних змін – від жорсткого панування і гегемонії в її призначенні до партнерства та діалогу.

Таким чином, взаємодії між державою і приватним партнером направлена на досягнення цілей розвитку, успішну модернізацію економіки і соціальної сфери. Ефективна соціально-економічна політики направлена на координацію зусиль усіх суб'єктів, забезпечення врахування інтересів приватного сектору і різних соціальних груп суспільства.

Для розвитку реального сектора економіки країни доцільно побудувати таку модель модернізації машинобудівного сектора, в якій держава буде грати провідну роль, але діяти у співпраці з суспільством і бізнесом. Причому в основному надії на побудову інноваційної економіки пов'язані з приватним партнером [87].

Багато спеціалістів, науковців тлумачать сутність ДПП, як прогресивну форму взаємодії держави і приватного сектора з метою реалізації суспільно значущих проектів та виникає в тих сферах, за які держава традиційно несе відповідальність [20]. ДПП є лише формою оптимізації виконання державою своїх обов'язків перед суспільством, тобто постійного надання населенню суспільних благ [205].

Дані визначення, на наш погляд, занадто нівелюють зміст даного поняття, оскільки обмежують партнерські відносини тільки інфраструктурною сферою, тоді як залучення інструменту ДПП можливо і в інших сферах суспільного життя, і в різних галузях економіки.

В. Г. Варнавский окреслює межі використання проектів ДПП «в широкому спектрі сфер діяльності: від розвитку стратегічно важливих галузей промисловості і НДДКР до забезпечення суспільних послуг [24]».

Економіка країни здатна зробити великий крок у розвитку при кооперації зусиль держави та приватних партнерів. Взаємодія держави та бізнесу на рівних умовах отримало розвиток у світі, особливо у Європі та Великобританії, на початку 90 років ХХ ст., довівши свою працездатність та ефективність не тільки на економічно розвиненій кон'юнктурі ринках, а й в

різних соціально – економічних умовах при значних фінансових обмеженнях.

Механізм ДПП часто розглядають як так звану «напівприватизацію». Наприклад, В. Г. Варнавський характеризує ДПП як «непряму, часткову приватизацію, свого роду альтернативу повної приватизації життєво важливих, що мають стратегічне значення, об'єктів державної власності [24]». Таким чином, право власності на стратегічні для економіки об'єкти сектору машинобудування залишається у держави при розширенні інвестиційних можливостей бізнесу за рахунок вкладень у довгострокові стабільні активи.

Все більше популярним у світі стає механізм партнерства. В залежності від участі та ролі держави у цьому механізмі, на теоретичному рівні можна виділити наступні моделі [97]:

– модель керування. Держава виступає у ролі замовника через реалізацію державних галузевих, соціальних чи інноваційних програм. Модель спирається на індикативне планування економічної діяльності та нормативно – правове забезпечення у формуванні організаційного механізму економічних відносин. Інструментами державної промислової політики виступають створення технопарків, технополісів та інших подібних утворень.

– модель участі. Держава виступає як рівноправний партнер, застосовуючи фінансові інструменти: субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам; відшкодування відсоткових ставок за кредитами, отриманими суб'єктами господарювання у комерційних банках, податкові, митні та валютні преференції. Інструментами державної промислової політики виступають напівприватизація та створення господарських об'єднань.

– модель забезпечення. Держава вважається гарантом через забезпечення повного або часткового виконання боргових зобов'язань за запозиченнями суб'єктів господарювання державного сектору економіки. Інструментами державної промислової політики виступають державне

замовлення та державний контракт.

Запропоновані типи партнерства ґрунтуються на визначенні пріоритетної ролі держави.

Принцип партнерства, коли кожна зі сторін зацікавлена в успіху іншого партнера, приведе до ефективності реалізації державної промислової політики [196].

Для держави партнерство виступає засобом, що допомагає зробити науково-дослідну та інноваційну політику більш сприйнятливою до змін характеру інновацій, а також до соціальних і глобальних викликів. Для бізнесу партнерство дозволить розвинути нові ринки і створити цінність за допомогою співпраці і спільного виробництва. Приватного партнера у першу чергу зацікавить передбачуваність проекту і максимально далека перспектива власного розвитку. Все це досягається лише при безпосередній, участі у щоденному будівництві корпоративного майбутнього, а значить – майбутнього суспільства, в якому бізнес працює. Така взаємодія дозволить досягти синергетичного ефекту і забезпечити підвищення ефективності використання потенціалу, що знаходиться в розпорядженні суспільства. Це дає підставу розглядати ДПП в якості проміжної форми між державною і приватною власністю, а також як своєрідну управлінську альтернативу приватизації [22].

Звертаючи увагу на сутність і особливості державно-приватного партнерства, можна припустити, що залучення механізму ДПП у галузь машинобудування здатне зробити істотний позитивний внесок в процеси модернізації реального сектору економіки. На сьогодні потенціал реалізації проектів ДПП в промисловості не використаний. Механізми ДПП слід використовувати у державній політиці розвитку галузі машинобудування, коли держава хоче мати у своєму розпорядженні інструменти регулювання господарської, зокрема інвестиційної, діяльності або модернізації промисловості через відповідні програми в області НДДКР.

Необхідно приділяти велику увагу спільним зусиллям влади та

приватного партнера, результатом яких стане розвиток промислової інфраструктури та виробництво з високим ступенем локалізації продукції. Експерти наголошують, що найбільш ефективно реалізувати проекти в сфері промисловості можливо при об'єднанні кількох форм підтримки - наприклад, ДПП з механізмами спеціальних інвестиційних контрактів (СПК) [189].

Коло таких проектів дуже широке: від розвитку стратегічно важливих галузей промисловості, інфраструктури та НДДКР (останнє особливо актуально в сучасній інноваційній економіці, формування якої виступає одним з пріоритетів для України) до стійкого забезпечення якісних суспільних (публічних) послуг, перш за все, соціального характеру [37].

Результатом ДПП-проекту на основі СПК стає освоєння нового промислового виробництва на території регіону. Публічної стороною СПК може бути або виконавчий орган державної влади, уповноважений на те Урядом або муніципальне утворення. Необхідною частиною СПК виступає зобов'язання приватного партнера про створення в ході реалізації інвестиційного проекту і збереження до закінчення терміну дії СПК не менше ніж 250 нових робочих місць.

Прикладом ДПП-проектів виступають проекти у промисловості Російської Федерації [5]:

1. Лисьвенський металургійний завод, який уклав СПК терміном на 7 років для реалізації інвестиційного проекту з будівництва листопрокатного комплексу.

2. ПАТ «Протон-ПМ» уклав СПК на термін 10 років з метою освоєння і виробництво вузлів і агрегатів ракетного двигуна нового покоління.

3. Підприємство «Сода-Хлорат» в рамках укладеного СПК організовує нове виробництво для отримання їдкої калію і карбонату калію.

4. ПАТ «Уралкалій» на основі СПК створює нову виробничу лінію випуску хлористого калію.

Одним з напрямків реформування промислової сфери є створення на

основі партнерства регіональної промислової інфраструктури як платформи для реалізації модернізаційних проектів. Створення сучасних кластерів призведе до появи нових сфер економіки. Подолання технічної відсталості підприємств вимагає цілеспрямованих заходів держави щодо розвитку сучасних виробничих зон, обладнаних системами енергозабезпечення, автоматизації виробничих процесів, захисту навколишнього середовища та охорони праці [69].

Для вирішення даного питання доцільно створення промислових зон, кластерів і технопарків з залученням приватних партнерів. Інфраструктурні проекти, підготовлені до реалізації на засадах ДПП на регіональному рівні, у тому числі [69]:

- у Кіровоградській області розглядається питання передачі до сфери управління обласної державної адміністрації аеродромного комплексу «Канатове», який знаходиться у сфері управління Міністерства оборони з метою створення на його базі індустріального парку. У м. Кропивницький на першій стадії розвитку знаходиться проект «Будівництво сучасного комплексу з переробки твердих побутових відходів»;

- У Волинській області розглядається можливість організації промислової зони «ТехноПарк-Ковель» та будівництва Луцького регіонального сміттєпереробного комплексу;

- для Одеської області актуальним є освоєння альтернативних джерел енергії та розвиток відновлюваної енергетики. Отже, актуальними є проекти, спрямовані на використання енергозберігаючих технологій.

У Харківській області цілком можливе створення кластеру у сфері машинобудування.

Створення кластеру машинобудування позитивно вплине на покращання бізнес-середовища в регіоні, що обмовлене наступними обставинами:

- кластер є дієвим інструментом сучасної промислової політики для

підвищення інвестиційної привабливості регіону;

- розвиток економічно привабливих сфер, науки, освіти та заснування учасниками кластеру виробництва нових видів промислової продукції;

- наявність високотехнологічного кластеру у регіоні може слугувати візитною карточкою для потенційних інвесторів.

Проект створення кластеру машинобудування ставить на меті аналогічні завдання до цілей та пріоритетів соціально-економічного розвитку та державного фінансування. Завдання, які планується розв'язати шляхом створення кластеру відповідають стратегічним завданням розвитку Харківської області. Кластер машинобудування доцільно створити з метою сприяння вирішенню наступних завдань:

1. Збереження та розвиток державного промислового комплексу галузі машинобудування.

2. Підвищення іміджу Харківського регіону як надійного партнера.

3. Покращення інвестиційного клімату міста Харкова.

4. Зміцнення довіри інвесторів до держави Україна.

5. Підвищення рівня ділової активності бізнес-середовища.

6. Вирішення соціальних проблем у регіоні: створення нових робочих місць, зменшення рівня безробіття, збільшення середнього рівня заробітної плати в галузі машинобудування; активізації міжгалузевої кооперації; підвищення професійного рівня працівників; гальмування освітньої та трудової міграції населення за рахунок збільшення надходжень до бюджету, у тому числі орендної плати за користування земельною ділянкою, в межах якої буде розміщено кластер;

7. Впровадження новітніх інноваційних рішень у виробництві продукції.

8. Впровадження енергозберігаючих технологій.

9. Зростання обсягів зовнішньоекономічної діяльності.

Незважаючи на наявність можливостей реалізації кластерного підходу в промисловості, більшість проектів знаходиться в стадії планування і

розгляду. При цьому значна кількість об'єктів промисловості, що перебувають у державній власності, продовжують залишатися в занепаді (але при цьому зберігають потенціал відновлення виробництва в разі реконструкції та модернізації).

У сучасній українській економіці існує велика кількість бар'єрів (інституційних, адміністративних, політичних, організаційно-управлінських), що перешкоджають залученню приватних партнерів, особливо закордонних.

Таким чином, для розвитку галузі машинобудування та використання відповідних механізмів державної політики необхідно усунення перешкоди організаційно-управлінського характеру, зумовлених:

- нетривалими періодами фінансового планування в органах державної влади, що лімітує можливості прогнозування інвестиційних витрат і надходжень приватними структурами;
- нерозвиненістю механізмів прийняття рішень;
- нерозвиненістю методичної основи оцінки соціально-економічної ефективності інвестиційних проектів;
- відсутністю цілісної державної стратегії розвитку галузі машинобудування.

Основою політичної та економічної незалежності країни виступає соціально – економічна система взаємодії держави та приватного партнера, при якій держава узгоджує загальнонаціональні інтереси із корпоративними інтересами промислових об'єднань, проте робить це на основі досягнення соціального консенсусу.

Сьогодні у світовому масштабі відбувається зміна акцентів у моделях, у критеріях вибору соціальних інновацій, важелях регулювання виробничих процесів, у використанні підходів щодо реалізації соціально-економічної, конкурентної та екологічної політики підприємства, формуються актуальні напрямки зростання капіталізації й трансформації вартості бізнесу за умов

впровадження інновацій і корпоративних стандартів, заснованих на здійсненні корпоративної соціальної відповідальності.

На сьогодні корпоративна соціальна відповідальність (КСВ) в Україні знаходиться на стадії свого становлення не дивлячись на те, що сама концепція корпоративної соціальної відповідальності вже декілька десятків років займає провідне місце в дискусії про відносини бізнесу та суспільства країни.

Під КСВ треба розуміти просування практик відповідального бізнесу, які приносять користь суб'єктам господарювання та суспільству і сприяють соціальному, економічному, екологічному стійкому розвитку шляхом максимізації позитивного впливу господарської діяльності на суспільство.

Відповідальність бізнесу, як свідчить досвід розвинених країн, реалізується у рамках загальновизнаного механізму, основними елементами якого є правова держава, громадянське суспільство і бізнес. Причому на законні вимоги перших двох суб'єктів зобов'язаний оперативно реагувати саме бізнес. На жаль, у силу багатьох причин, в Україні гальмується активізація практичного впровадження корпоративної соціальної відповідальності через відсутність ефективних інститутів громадянського суспільства.

На сьогодні особливого значення повинно набути удосконалення сучасної парадигми публічного управління, як необхідного коректора взаємин між бізнесом і суспільством.

Державні та місцеві органи влади повинні не лише керувати, а, як справжній суб'єкт ринку, реагувати на першочергові потреби населення шляхом рівноправного обміну думками двох сторін – суспільства і бізнесу. Взаємини між владою і суб'єктами господарювання у сфері соціальної відповідальності повинні ґрунтуватися на чітких правилах, щоб соціально-відповідальна поведінка стала дійсно вигідною для бізнесу і корисною для суспільства.

В Україні існують підприємства, які у своїй роботі на офіційному рівні спираються на принципи соціально відповідального бізнесу. Але, у своїй

більшості, на практиці з метою одержання певних короткотермінових економічних вигід соціальна відповідальність використовується ними як елемент реклами. Нажаль бізнес при кардинальній зміні принципів своєї діяльності нехтує принципами соціальної відповідальності та не розглядає її з погляду соціального, морального явища, яке повинне принести вигоду в довгостроковій перспективі. [10].

Соціально орієнтовані бізнес-ідеї можуть бути дуже різноманітними. Деякі з них можна втілити з невеликою кількістю ресурсів, а деякі лише із додатковою підтримкою державних програм заохочення суб'єктів господарювання до роботи на основах соціальної відповідальності, що і має бути закріплено Законом. Однак необхідно розуміти, що соціально орієнтований бізнес може розвиватися лише на основі прибутковості та високої конкурентоспроможності, бути економічно ефективним у теперішньому часі.

Поштовхом для запровадження бізнесом стандартів корпоративної соціальної відповідальності повинна стати всебічна підтримка цих процесів з боку відповідних органів публічної влади [80]:

- організаційно-правова підтримка суб'єктів господарювання, які працюють за принципами соціальної відповідальності (центральні і місцеві органи виконавчої влади);
- використання системи пільг за податками, відрахуваннями, процентами за кредитами для малого та середнього бізнесу, процентами рефінансування та розмірами резервування для банків, які дотримуються стандартів соціально відповідального бізнесу (Уряд, НБУ);
- економічні й адміністративні санкції щодо суб'єктів господарювання, які діють на шкоду екосистемі регіону (центральні і місцеві органи виконавчої влади);
- створення рейтингової системи оцінки соціальної відповідальності підприємств та банків і систематичне повідомлення її результатів до відома суспільства (центральні і місцеві органи виконавчої влади, НБУ);

- введення правила співпраці з банками, які займають провідні позиції у рейтингу оцінки соціальної відповідальності (Уряд, НБУ);
- на основі міжнародних стандартів розробка єдиної форми Соціальної звітності і якнайшвидше її впровадження в практику суб'єктів господарювання (Уряд, НБУ);
- акумулювання й поширення іноземного й вітчизняного досвіду в сфері корпоративної соціальної відповідальності, проведення консультацій і ознайомчої роботи серед посадових осіб підприємств та банківських установ (центральні і місцеві органи виконавчої влади, НБУ, заклади освіти).

Крім реальних дій з боку органів публічної влади щодо розповсюдження соціальної відповідальності бізнесу, зацікавленості та бажанні самих підприємств у реалізації соціальної корпоративної політики, необхідна масова свідома підтримка цих процесів у суспільстві. Його більшість повинна максимально долучатися до процесів поширення саме соціально-відповідальної діяльності. У багатьох питаннях, що стосуються економічних відносин, кожному члену суспільства варто віддавати перевагу саме тим суб'єктам господарювання, діяльність котрих найбільш соціально-відповідальна.

На сьогодні вітчизняним суб'єктам господарювання складно бути послідовними в реалізації ідеї КСВ, тому що вона не найкращим чином відбивається на їх конкурентній позиції. Оскільки, дуже часто на практиці бракує цілісності у підході реалізації та функціонування система КСВ. Лише у випадку втілення моделі КСВ, заснованої на трьох взаємозв'язаних компонентах можливо досягти успіху. Модель 3 КСВ передбачає:

- 1) швидке реагування на актуальні виклики та зміни, забезпечення виконання етичних норм всупереч отриманню економічного ефекту;
- 2) встановлення партнерських соціальних відносин між усіма суб'єктами взаємодії;
- 3) послідовність етичної корпоративної поведінки.

Якщо цього дотримуватися, то можна говорити про наявність у компанії “соціальних ресурсів”, які визначатимуть конкурентоспроможність на ринках майбутнього [79].

Розглянемо більш докладно складові моделі 3 КСВ.

1. Соціальне реагування і виконання компанією етичних і соціальних зобов'язань.

Етичні і соціальні зобов'язання – це, власне, цінності, задекларовані в місії організації. Проте на сьогодні цього вже не достатньо (тим більше що компанії, чий декларації викликають не скептицизм, а довіру, поки що в меншості).

Ілюстрацією соціального реагування і виконання компанією етичних і соціальних зобов'язань є соціальні ініціативи, пов'язані зі вторинною переробкою. “Макдональдс”, наприклад, бере активну участь у кампанії з вторинної переробки: упаковку зі штучних матеріалів було замінено у цих цілях картоном; на переробку йде ресторанне меню і використана при готуванні олія; відвідувачам дозволяється повернути іграшки з серії Хеппі Міл, в яких вже не працюють батареї.

2. Соціально відповідальна взаємодія з партнерами по всьому ланцюжку створення вартості.

Загальновідомо, що сьогодні соціальна цінність залежить від послідовного втілення впродовж ланцюга, що складається з виробників, постачальників і все частіше, – споживачів. Соціальна відповідальність створюється не окремими компаніями, а цілими співтовариствами. Багато транснаціональних корпорацій зазнавали шквал критики через відмінну соціальну політику у високорозвинених країнах від тої, що проводили у третіх країнах. На своє виправдання корпорації пояснювали таке відношення до працівників недосконалим законодавством цих країн. Однак, недосконале законодавство негативно впливає на конкурентоспроможність корпорацій.

3. Послідовність етичної поведінки компанії. Бути етичним завжди і скрізь найскладніше. Показовий у цьому приклад компанії Nike.

Норми соціальної відповідальності бізнесу знаходяться в площині:

1. Навчання та підвищення кваліфікації власного персоналу, що дозволяє утримати кращих фахівців та створити надійну команду.
2. Підвищення ефективності праці персоналу.
3. Приведення до відповідних стандартів іміджу та укріплення репутації компанії.
4. Поширення інформації про товари чи послуги.
5. Висвітлення діяльності компанії в засобах масової інформації.
6. Стабільності і стійкості розвитку компанії у майбутньому.
7. Преференція залучення інвестиційного капіталу для соціально-відповідальних компаній на більш високому рівні, ніж для інших компаній.
8. Збереження соціальної стабільності в суспільстві в цілому.
9. Отримання податкових пільг.

На жаль, соціальна відповідальність більшості українського бізнесу носить несистемний, ситуаційний характер. Має місце низький рівень усвідомлення доцільності включення Стратегії корпоративної соціальної відповідальності до інших стратегічних документів підприємства.

Стратегія корпоративної соціальної відповідальності - це етична, соціально-орієнтована поведінка підприємців по відношенню до суспільства на довгостроковій перспективі. Стратегія корпоративної соціальної відповідальності є важливою складовою, яка має бути інтегрована до Стратегії розвитку підприємства [84].

Визнано, що на прибутковість підприємств позитивно впливає реалізація корпоративної соціальної відповідальності, у зв'язку з чим підприємці почали реагувати на заклики інвесторів, урядів та суспільства оцінити рівень впливу свого основного виробництва на навколишній світ.

З'явившись у 1970-х роках у зв'язку зі зростанням екологічних проблем, сьогодні концепція КСВ серйозно розширилася. Аналізу впливу факторів, які довгий час навіть не бралися до уваги безліччю компаній, потребує вивчення ринку і виявлення зовнішніх і внутрішніх факторів (соціальних, технологічних, економічних, політичних), які в тій чи іншій мірі зможуть

вплинути на очікуваний результат [149].

Дедалі більше компаній усвідомлюють, що комерційна діяльність безпосередньо впливає на суспільство, а майбутні успіхи у бізнесі тісно пов'язані з ключовими суспільними цінностями.

Переваги, які дає компаніям реалізація стратегій корпоративної відповідальності, включають задоволення персоналу, що зросло, скорочення плинності кадрів і збільшення цінності бренду. Компанії, які не приєдналися до цієї гри, втрачають конкурентні переваги на ринку та відстають у застосуванні нових процесів управління, які розширюють можливості підприємницької діяльності. Керівники підприємств, на яких не застосовується стратегія КСВ, не мають змоги у повному обсязі відстежувати і контролювати вплив свого виробництва на суспільство та довкілля та відповідно не повністю реалізують свій економічний потенціал.

Запровадження Стратегії корпоративної соціальної відповідальності пов'язане також із врахуванням певних ризиків, найбільшими з яких є збільшення експлуатаційних видатків, додаткової вартості на кожного працівника та собівартості продукції.

АТ «Турбоатом» щороку укладає колективний договір і відповідно до нього виконує заходи по забезпеченню безпечних умов праці, поліпшенню соціально-побутової сфери, оздоровленню, організації відпочинку та дозвілля працівників підприємства. Зміст Стратегії корпоративної соціальної відповідальності АТ «Турбоатом» складається з великої низки як зовнішніх, так і внутрішніх складових (Додаток Ж). Реалізація такої стратегії може включати в себе досягнення наступних цілей [63]:

1. Розробка концепції навчання персоналу, яка повинна включати різні форми та методи навчання. Навчання персоналу на спеціальних курсах, які проводяться вищими навчальними закладами.

2. Забезпечення соціального захисту працівників. Цей розділ базової стратегії соціальної відповідальності бізнесу передбачає формування соціального пакету, удосконалення складових соціальної інфраструктури тощо. Додаткове

преміювання працівників, забезпечення відшкодування роботи у небезпечних або шкідливих умовах, підтримка пенсіонерів, ветеранів, багатодітних сімей, а також зменшення вартості товарів і послуг, що реалізуються в рамках соціальної інфраструктури підприємства можуть фінансуватися за рахунок власних обігових коштів підприємств.

3. Програми належного медичного та профілактичного забезпечення здоров'я працівників, розвиток місцевої та регіональної інфраструктури. Даний розділ передбачає встановлення партнерських відносин з місцевими органами влади у сегменті соціальної інфраструктури, медичного огляду та профілактики професійних захворювань, проведення спортивних змагань, із залученням ресурсів підприємства: людських, інформаційних, фінансових тощо.

4. Ділова етика. Цей розділ передбачає встановлення норм та принципів взаємодії з діловими партнерами, керівниками, підлеглими на основі розробленого Кодексу етики.

5. Екологічна та природоохоронна діяльність окрім дотримання законодавства передбачає ще й добровільні дії, спрямовані на очищення навколишніх територій від бруду та дотримання механізму енерго- і ресурсозбереження тощо.

6. Задоволення потреб споживачів шляхом виробництва якісної продукції (робіт, послуг) відповідно до міжнародних стандартів з використанням екологічно чистої сировини.

Таким чином, в процесі взаємодії бізнес та держава при формуванні державної політики розвитку галузі машинобудування реалізують «ексклюзивні», притаманні за своєю природою лише кожному з партнерів права, маючи при цьому договірні зобов'язання один по відношенню до одного й досягаючи реалізацію загальної цілі.

Висновки до розділу 3

Аналіз підходів до вдосконалення державної політики розвитку

підприємств галузі машинобудування промисловості України дозволив сформувати стратегічне спрямування розвитку підприємств галузі машинобудування шляхом поєднання інноваційної та промислової політики. Зазначено, що одним із основних напрямів державної промислової політики повинна стати реорганізація промисловості для створення її оптимальної структури, яка передбачає взаємодію держави, приватного партнера та наукових інститутів із залученням приватних інвестицій. Проект стратегії припускає, що основою розвитку України є політична, економічна і технологічна незалежність.

Надано рекомендації щодо пошуку і обґрунтування ефективних підходів до шляхів їх взаємодії. На наш погляд таким сучасним інструментом побудови відносин суб'єктів промислової політики цілком може виступати стратегія «win win». Таким чином, запропоновано вдосконалення структурно-функціонального підходу щодо організації співробітництва держави, наукових установ та приватних компаній на прикладі підвищення ефективності діяльності АТ «Турбоатом».

Ключ до вирішення проблеми знаходиться у взаємодії основних елементів життєдіяльності, гармонізації інтересів держави, бізнесу, населення, яка постійно балансує між ефективністю і справедливістю.

Отже, механізми кооперації держави наукових об'єднань та бізнесу є організованою сукупністю структурних елементів партнерства, за допомогою яких здійснюється співпраця представників держави і приватного партнера з приводу управління та фінансування інвестиційних проектів, реалізації діючі економічних законів і забезпечення процесів суспільного відтворення. У сучасних умовах державі необхідно забезпечувати гармонізацію поточних інтересів з метою досягнення суспільного успіху у довгостроковій перспективі, а стратегія розвитку галузі машинобудування ґрунтуватися на партнерстві держави, бізнесу та наукових установ.

Показано, що одним із інструментів промислової політики має стати кластеризація промисловості, реалізація якої можлива за умови здійснення

відповідної ефективної управлінської діяльності органами публічної влади. Така управлінська ефективність може бути забезпечена шляхом здійснення системного переходу від позицій лібертаріанства, як ідейної платформи сучасної української влади, на позиції розумного протекціонізму. За цих умов публічне управління починає перш за все опікуватися суспільними інтересами, складовою чого є одночасне забезпечення захисту інтересів вітчизняних товаровиробників та вирішення проблем нерівності в розподілі доходів, досягнення соціальної справедливості й гідних умов розвитку людини.

Запропоновано модель формування Слобожанського кластера енергетичного машинобудування, в якій головним каталізатором є органи публічної влади. Їх роль полягає у створенні необхідних умов щодо прискореного формування кластеру та запровадження заходів його постійного розвитку (модернізація підприємств-учасників кластеру, підвищення ролі наукових та технологічних факторів, забезпечення продуктивної взаємодії учасників кластеру з фінансовими установами).

Кластеризація економіки має стати складовою реалізації державних цільових програм і національних проектів, за якими держава опікується забезпеченням нормативно-правової, організаційної, фінансової, технологічної підтримки усіх учасників кластерів. У своєму поєднанні такі програми і проекти мають забезпечити базові точки соціально-економічного розвитку країни. Зокрема, реалізація програми забезпечення господарського комплексу країни вітчизняною продукцією дозволить, за рахунок синергії дій щодо підвищення ефективності в галузях економіки і росту промислового виробництва, підвищити самодостатність української економіки, зміцнити її виробничий потенціал.

Показано, що нові моделі взаємодії держави та приватних інвесторів значною мірою забезпечують підвищення ефективності господарської діяльності в країні. Одним з напрямків реформування промислової сфери запропоновано утворення партнерської регіональної промислової

інфраструктури як платформи для реалізації модернізаційних проектів та побудови інноваційної економіки. Проект створення кластеру машинобудування забезпечує належність завдань проекту до цілей та пріоритетів соціально-економічного розвитку та державного фінансування. Завдання, які планується розв'язати шляхом створення кластеру, відповідають стратегічним завданням розвитку Харківської області.

Запропоновано напрямки стимулювання розвитку корпоративної соціальної відповідальності. Показано, що прямі й непрямі чинники впливу на ключові параметри корпоративної соціальної відповідальності можуть знаходитись поза межами товаровиробника та охоплювати широку мережу економічних агентів, і в першу чергу державу як агента ринку, яка має активно впливати на ринок через реалізацію публічного управління. Надано пропозиції відносно запровадження моделі 3 КСВ, яка складається з таких взаємозв'язаних компонентів: соціальне реагування, або виконання компанією етичних і соціальних зобов'язань, соціально відповідальна взаємодія з партнерами по всьому ланцюжку створення цінності, послідовність етичної корпоративної поведінки. Сформульовано позиції щодо підвищення мотивації здійснення соціально відповідального бізнесу.

Результати досліджень даного розділу наведено в публікаціях здобувача:[183, 82, 213, 214, 182, 181, 187, 186, 81].

ВИСНОВКИ

Стратегічна мета державної промислової політики полягає у селективному формуванні і підвищенні конкурентоспроможності обраних видів промислової діяльності і продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках, що ґрунтується на переході до інноваційної моделі розвитку промисловості, вихід на нові ринки та ефективної участі в інтеграційних процесах, а також становлення України як сталої високотехнологічної держави.

Останні роки в Україні спостерігається тенденція зниження частки виробництва промислової продукції високого технологічного рівня, головним чином через відсутність збалансованої промислової політики.

У дисертаційній роботі представлено нове вирішення актуального наукового завдання, яке полягає в обґрунтуванні теоретичних положень та розробленні практичних рекомендацій щодо напрямків удосконалення державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування промисловості України, а отримані нами в процесі дослідження результати надали можливість дійти у роботі наступних висновків та рекомендацій.

Завдяки проведеному аналізу публікацій уточнено загальний зміст державної політики та представлено авторське бачення поняття «державна промислова політика». Встановлено, що державна промислова політика є цілісною та скоординованою діяльністю органів державної влади, направленою на створення умов ефективного функціонування та контролю за об'єктами промислового комплексу з метою досягнення технологічного рівня розвинених країн задля забезпечення соціально-економічної стабільності та інтеграції у світовий простір. У результаті авторського аналізу уточнено напрямки формування промислової політики та висунуто гіпотезу, що найбільш привабливим напрямком розвитку підприємств галузі машинобудування може стати кластерний підхід. Доведено, що на перетині промислової і кластерної політики (чи промислової політики, заснованої на

кластерному підході) відбувається найбільш ефективно вирішення проблем забезпечення конкурентоспроможності регіону відповідно до вимог міжнародних ринків при належному рівні доходів населення, стимулювання інвестиційної привабливості, впровадження наукових розробок у процес виробництва, розвиток малого та середнього бізнесу.

У дисертації було досліджено кілька моделей державної промислової політики у галузі машинобудування, а саме американську, європейську та азіатську. Аналіз зарубіжного досвіду з формування та реалізації державної політики розвитку машинобудівних підприємств дозволив стверджувати, що країна не завжди використовує той чи інший тип стратегії у "чистому" вигляді, що приводить до сполучення стратегій та доводить, що передумовою при формуванні державної політики розвитку галузі машинобудування є вибір пріоритетів. Формування пріоритетів можливо і "зверху" - від держави, і "знизу" - від приватного партнера. Масштабна промислова політика, як правило, заснована на "зустрічному" русі, діалозі приватного партнера і влади, як це відбувається у багатьох країнах. Міжнародний досвід свідчить про те, що при будь-якому політичному курсі державний сектор машинобудування становить важливий напрямок державної промислової політики і є ключовою економічною опорою країни. При цьому, безумовно, його масштаби та структура у кожній окремій країні зумовлені історичними і соціальними умовами та традиціями, завданнями й галузевими пріоритетами держави, станом національного господарства.

Результати проведеної оцінки з використанням інструментів SWOT та PEST аналізів сучасного стану галузі машинобудування України свідчать про стійку негативну тенденцію, наслідками якої є занепад галузі. За таких умов першочерговим завданням є збереження окремих працюючих прибутково державних промислових підприємств, які на сьогодні практично є єдиними представниками секторів галузі машинобудування.

Вивчення вітчизняного досвіду кластеризації економіки дозволило стверджувати, що кластерний рух в Україні є майже не регульованим і

характеризується стихійністю. Отже, державна кластерна політика має бути взаємопов'язана із промисловою, регіональною, інноваційною, інвестиційною, науково-технічною, освітньою політикою держави. Важливим є врахування змістовних складових політики з підтримки малого бізнесу. Для цього на початковому етапі є необхідність у створенні галузевих кластерів довкола діючих провідних промислових підприємств, що забезпечить утворення міцного ядра кластера.

Проведений у роботі аналіз інституціональних суперечностей розвитку підприємств галузі машинобудування дав підстави стверджувати, що вдосконалення інституційного середовища промислового розвитку має відбуватись на основі поглиблення співпраці між державою, приватним партнером, освітніми та науковими установами через підтримку існуючих та розроблення нових форм партнерства. Таким чином, до обговорення та формування промислової політики країни мають залучаються представники вітчизняного бізнесу, наукового середовища та органів місцевого самоврядування.

Експрес-аналіз Закону України «Про управління державною власністю» дозволив виявити дублювання функцій суб'єктів управління об'єктами державної власності. Встановлено, що управління державними підприємствами та підприємствами, у статуті яких п'ятдесят і більше відсотків корпоративних прав належить державі, здійснюється на центральному рівні, а органи місцевого самоврядування не мають законодавчо встановлених прав щодо розпорядження таким майном й управлінням промисловими об'єктами та повноважень щодо залучення інвесторів.

Визначення стратегічного спрямування державної політики розвитку підприємств галузі машинобудування дозволило стверджувати, що виважена державна стратегія розвитку машинобудування націлює діяльність виконавчої влади на досягнення цілей національного розвитку, а саме сталого економічного розвитку, зростання рівня життя, забезпечення

національної безпеки. У роботі аргументовано, що одним із основних напрямків державної промислової політики повинна стає реорганізація промисловості для створення її оптимальної структури, яка передбачає розробку та реалізацію нових державних цільових програм, розширення внутрішніх джерел інвестицій.

У дисертації було використано стратегію «win win», яка націлена на плідну співпрацю усіх учасників ринку. Розвиток української промисловості не може відбуватися без зміцнення вітчизняної освіти та науки. У свою чергу, для вітчизняних освітян та науковців великого значення набуває активізація співпраці з промисловими підприємствами, здійснення спільних науково-дослідних проєктів. У результаті все це забезпечує більш раціональне використання наявних ресурсів, розробку нових технологій виробництва та сучасної промислової продукції. Аналіз міжнародного досвіду доводить, що ведення переговорів «win win» підходить як для вирішення локальних завдань (наприклад, співпраця між підприємствами та науково-освітніми закладами у межах кластеру), так і в глобальних цілях (спільні міжнародні проєкти, обмін досвідом тощо).

У роботі уперше представлені складові державної політики щодо формування машинобудівного кластеру. Зокрема, розроблено модель формування Слобожанського кластера енергетичного машинобудування, в якій головним каталізатором стають органи публічної влади. Доведено, що використання кластерного підходу в державній промисловій політиці у галузі машинобудування забезпечить урахування інтересів регіональної громади щодо раціонального використання наявних ресурсів та стимулювання соціально-економічного розвитку регіону. Водночас, цей проєкт націлений на залучення у регіон значних інвестицій, що передбачає зацікавлення та прибуткове освоєння території кластеру приватними інвесторами. Таким чином, кластер за своїм цільовим призначенням об'єднує мету громади і приватного партнера, а за своїм змістом дає змогу реалізувати публічні та приватні інтереси у різних сферах суспільного життя.

У процесі дослідження відмічено, що стабільна державна підтримка, яка б об'єднувала політико-правові, фінансові, науково-технологічні, комунікативні інструменти для створення необхідних умов розвитку економічно-інноваційних процесів, стимулювання трансферу технологій та використання виробничо-інтелектуального капіталу, неможлива без забезпечення належної інноваційної активності в країні.

У результаті розробки складових державної політики машинобудівного кластеру обґрунтовано необхідність активізації взаємодії бізнесу та держави через реалізацію проєктів державно-приватного партнерства, що запроваджує істотний позитивний внесок у вирішення питань щодо забезпечення модернізації машинобудівного комплексу. При цьому необхідним стає фокусування уваги публічного управління від орієнтації на підтримку окремих проєктів чи фірм до більш системного розуміння інноваційного процесу, утворення та зміцнення взаємин між його учасниками. Отже, державна промислова політика має передбачати організацію системи публічно-владних відносин, що включає участь численних груп зацікавлених сторін у формуванні політичних рішень. Форма таких взаємовідносин, спрямованих на оптимізацію партнерської взаємодії суб'єктів влади та суспільства, вдало імплементується саме через кластерний підхід.

У роботі у якості приклада розроблена Стратегія розвитку Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування, успішна реалізація якої передбачає наявність ділового партнерства з боку всіх підприємств і організацій – учасників кластеру. Активна участь підприємств, які складають ядро кластеру, у формуванні кластеру та розробці його Стратегії свідчить не тільки про готовність до співпраці, але й про здатність завдяки синергії учасників кластеру перетворити Слобожанський регіон у всесвітньо-відомий регіон енергомашинобудування і продуктивної економіки знань.

Таким чином, в сучасних умовах одним із головних чинників побудови потужної самодостатньої економіки стає відновлення високотехнологічних

галузей промисловості, які традиційно функціонували в Україні та мали широку географію ринків збуту своєї продукції. На прикладі Слобожанського кластеру енергетичного машинобудування доведено, що відновлення промисловості сприятиме вирішенню багатьох соціальних проблем з якими зіткнулась країна - енергетична криза, безробіття, жебрацтво великої частки населення, відсутність коштів для фінансування суспільних благ (у першу чергу освіти, науки, охорони здоров'я).

Проведене дослідження показує, що завдяки застосуванню кластерного підходу під час реалізації промислової політики, вирішуються не лише завдання покращення структурних змін в економіці країни, сприяння інноваційно-інвестиційного розвитку виробництва, підвищення ефективності діяльності підприємств - учасників кластеру, але й забезпечується прискорений соціально-економічний розвиток регіонів.

У роботі акцентовано увагу на тому, що корпоративна соціальна відповідальність підприємств машинобудування більш ефективно розвивається, коли стратегія корпоративної соціальної відповідальності стає складовою стратегії розвитку підприємства. Розроблена низка зовнішніх і внутрішніх складових стратегії корпоративної соціальної відповідальності дозволила визначити, що у сьогоденні підприємства вітчизняного машинобудування орієнтуються на впровадження довгострокових соціальних проектів, здійснення соціальних інвестицій, які стануть підґрунтям забезпечення сталого розвитку суспільства, на відміну від початкових етапів розвитку корпоративної соціальної відповідальності, коли основним завданням впровадження стратегій корпоративної соціальної відповідальності вважалося меценатство та добродійність.

Отримані наукові результати у цілому добре узгоджуються із сучасними загальними тенденціями формування державної промислової політики, що дає змогу державним органам влади широко використовувати їх під час реалізації державної політики на сучасному етапі інноваційно-інвестиційного розвитку галузі машинобудування України, а також

промисловим підприємствам та приватним партнерам - під час планування та запровадження фінансово-господарської діяльності.

Таким чином, отримані результати можуть бути використані й у наукових цілях, зокрема для подальшого дослідження формування та реалізації державної політики у різних галузях промисловості, а також при дослідженні механізму партнерства у промисловій сфері, що спрямований на посилення співпраці органів влади, наукових установ та приватних партнерів у напрямі вирішення технологічно-виробничої проблеми промислових підприємств.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абалкин Л. И. Концептуальные вопросы разработки промышленной политики в условиях современной российской экономики. *Промышленная политика России на пороге XXI века* : Всерос. "Круглый стол", 1997. С. 28-33.
2. Авер'янов О. 30 років Незалежності України. Як відобразилися вони на промисловості? Погляд через призму машинобудування. *Федерація роботодавців України* : веб-сайт. URL: <https://fru.ua/ua/media-center/blog/averianov/30-rokiv-nezalezhnosti-ukrajini> (дата звернення 04.09.2021).
3. Айдинян Р. Шипунова Т. О. Соотношение понятий «цель», «стратегия» и «тактика» в теории и практике менеджмента. *Персонал Микс*. 2005. № 2. С. 14-18.
4. Алейнікова О. В. Державна підтримка стратегії розвитку конкурентоспроможності економіки країни . *Вісник післядипломної освіти. Сер. «Управління та адміністрування»*: зб. наук. пр. 2016. Вип. 2(31). С.5-14.
5. Алиев Д. К. Специальные инвестиционные контракты как форма государственно-частного партнерства. *ЭТАП*. 2016. №6. С.124–132. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/spetsialnye-investitsionnye-kontrakty-kak-forma-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva> (дата звернення 01.07.2018)
6. Анализ зарубежного опыта повышения отраслевой, региональной и национальной конкурентоспособности на основе развития кластеров : веб-сайт. URL: <http://www.innosys.spb.ru/?tpl=Print&id=1093&folder=100> (дата звернення 11.06.2021)
7. Аналитическая информация о мерах государственной поддержки легкой промышленности в государствах-членах Европейского союза (ЕС) и государствах Юго-Восточной Азии. *Евразийская экономическая комиссия* : веб-сайт. URL:

- http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/ (дата звернення 21.03.2020).
8. Андрианов К. Н. Опыт США в реализации промышленной политики. *Экономика. Налоги. Право.* 2011. №4. С. 4-13. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/opyt-ssha-v-realizatsii-promyshlennoy-politiki> (дата звернення 14.11.2019).
 9. Антоненко Г., Захаров А. Чи потрібна Україні промислова політика? *Аналітична записка.* Київ : Центр економічної стратегії, 2015. 19 с.
 10. Арент С С. Напрями розвитку соціального підприємництва в Україні. *Збірник наукових праць НАДУ.* 2017. № 1. С. 38-54.
 11. Аузан А. Развитие и «колея зависимости». *Мировая экономика и международные отношения.* 2017. Т. 61. №10. С. 95-105. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2017-61-10-96-105>.
 12. Бажуткина Л. П., Никитина Н. В. Концептуальные основы структурной модернизации промышленного комплекса региона. *Вестник Самарского государственного экономического университета.* 2009. № 5(55). С. 28-34.
 13. Балацкий Е. Государственный сектор в системе макроэкономического регулирования. *Проблемы теории и практики управления.* 2001. №1. С.60-65.
 14. Барсуков Д. П. Формирование промышленного кластера: теоретические и методические аспекты : монографія. Санкт-Петербург : СПбГУКиТ, 2014. 170с.
 15. Бергер Е. Г. Некоторые аспекты механизма реализации промышленной политики. *Управление экономическими системами.* 2013. №4(52). С. 49-59.
 16. Бержанір А. Л. Світовий досвід забезпечення взаємодії влади та бізнесу в економічних системах. *Вісник Донецького національного університету. Серія В. Економіка і право.* 2015. № 1. С. 32-35.
 17. Білик Р. С. Особливості розвитку інноваційного середовища в Україні в

- умовах глобальної конкуренції. *Вісник Дніпропетровського університету*. 2015. № 23. С. 27-35. <https://doi.org/10.15421/191504>.
18. Блохина Т. К. Инновационная составляющая государственно-частного партнерства. *Вестник евразийской науки*. 2014. №5 (24). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnaya-sostavlyayuschaya-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva> (дата звернення: 05.03. 2019).
 19. Брижань І. А. Савицька І. М. Вплив кластерних об'єднань на розвиток підприємств і регіонів. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. №2. С. 189-194.
 20. Бруссер П., Рожкова С. Государственно-частное партнерство – новый механизм привлечения инвестиций. *Рынок ценных бумаг*. 2007. № 2. С. 29-33.
 21. Бурбика М. М., Солонар А. В., Янішевська К. Д. Адміністративне право України : навч. посіб. Суми, 2015. 358 с.
 22. Варнавский В. Альянс на неопределенный срок. *ФельдПочта*. 2004. № 29. С. 3-7.
 23. Варнавский В. Г. Концептуальные экономические и правовые основы концессионной деятельности. URL: <http://www.irex.ru/publications/polemika/13/varnavsky.html> (дата звернення: 18.12.2018).
 24. Варнавский В. Приватизационные процессы в инфраструктуре: успехи и ошибки реформ. *Мировая экономика и международные отношения*. 2005. № 8. С. 109-113.
 25. Васильківський Д. М., Войнаренко М. П., Нижник В. М. Кластерна політика як чинник підвищення ефективності функціонування соціально-економічних систем. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 1. С. 25-30.
 26. Вегнер Г. Промышленная политика в трансформационный период. *Политэконом*. 1996. № 4.
 27. Віннічук Ю. 200 найбільших компаній України 2020 року. *Бизнес Цензор*: веб-

сайт. URL: https://biz.censor.net/resonance/3268870/200_nayiblshih_kompanyi_ukrani_2020_roku (дата звернення: 04.12.2020).

28. Вітчизняними машинобудівними підприємствами освоєно та виготовлено більше 500 найменувань нової техніки та обладнання, які до недавнього часу не проводилися в Україні. *Прес-служба Міністерства промислової політики України* : веб-сайт URL: http://195.78.68.71/industry/control/uk/publish/article?art_id=66942&cat_id=42652 (дата звернення: 07.12.2020)
29. Войнаренко М. П. Кластери в економіці: монографія. Хмельницький : ХНУ, ТОВ «Тріада-М», 2011. 502 с.
30. Волкова Н. Н., Сахно Т. В. Индустриальные кластеры США. *Экономика, политика, культура*. 2007. № 1. С. 51–68. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2799.0163>.
31. Герасимчук М. Тенденції розвитку промисловості України на сучасному етапі. *Економіка України*. 2002. №3. С.24
32. Геращенко В. Кластеры для Украины. Когда один плюс один – больше чем два. *Экономическая правда*: веб-сайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2016/11/22/611808/> (дата звернення: 24.05.2021).
33. Гласов П. В. Кластеризація економіки як ефективний механізм управлінського обліку витрат підприємств. *Проблеми інноваційно інвестиційного розвитку*. 2018. № 14. С. 4-12.
34. Глізнуца М. Ю. Визначення складових та оцінка інноваційного потенціалу регіону. *Технологічний аудит і резерви виробництва*. 2016. №3/5 (29). С. 11-14.
35. Глухова М. Кластеры — нужны ли они российской экономике? *Промышленник России*: веб-сайт. URL: <http://www.promros.ru/magazine/2012/oct/mariya-gluhova-klastery-nuzhny-li-onirossijskoj-ekonomike.phtml> (дата звернення: 25.05.2021).
36. Гончаров Ю. В. Промислова політика України: проблеми і перспективи.

- Київ: Наукова думка, 1999. 277с.
37. Гоосен Е. В., Никитенко С. М., Пахомова Е. О. Опыт реализации проектов ГЧП в России. *ЭКО*. 2015. №2. С. 163-175.
 38. Государство и частное предпринимательство в условиях «догоняющего развития»: государство и бизнес в Юго-Восточной Азии: веб-сайт. URL: <http://ons.rema.ru:8100/1999/1/01.htm>. (дата звернення: 16.08.2019).
 39. Гриб С. А. Национальная промышленная политика и проблемы повышения международной конкурентоспособности России : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14. Москва, 2007. 26 с.
 40. Григорук П. М., Хрущ Н. А. Інтегральне оцінювання рівня та динаміки інноваційного потенціалу регіону. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2016. № 3. С. 109-129.
 41. Громько Ю. В. Что такое кластеры и как их создавать. *Альманах «Восток»*. 2007. № 1(42). URL: www.situation.ru/app/j_art_1178.htm (дата звернення: 06.05.2021).
 42. Губанов С. Промышленная политика и государство. *Экономист*. 2004. № 7. С. 3-15.
 43. Губин Е. П. Государственное регулирование рыночной экономики и предпринимательства: правовые проблемы. Москва: Юристъ, 2005. 314 с.
 44. Гудзь М. В. Проблеми та перспективи розвитку регіональних кластерів в Україні. *Ефективна економіка*. 2015. № 2. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4231> (дата звернення: 03.05.2021).
 45. Данилишин Б. Сім кроків до сталого розвитку. *Новое время*: веб-сайт. URL: https://nv.ua/ukr/opinion/sim-kroktiv-do-staloho-rozvitku-2487637.html?prefer_lang=ukr (дата звернення: 28.03.2020).
 46. Данилович-Кропивницька М. Л. Світовий досвід створення та розвитку кластерів. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2014. №2. С. 499-503.
 47. Даньків Й. Я., Попович М. С., Волошина Ю. Я. Співпраця університетів і

- підприємств на сучасному етапі розвитку соціально-економічних відносин України. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економіка*. 2013. Вип. 4. С.81-84. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvues_2013_4_17 (дата звернення: 24.11.2019).
48. Дем'янчук О. «Державна політика» та «публічна політика»: варіант перехідного періоду. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 24. С. 31-36.
49. Державна політика : підручник / Ковбасюк Ю. В. та ін. Київ: НАДУ, 2014. 448 с.
50. Державна служба статистики України: веб-сайт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html (дата звернення: 29.04.2021).
51. Державне управління "Києво-Могилянська академія". Київ: Національний університет "Києво-Могилянська академія", 2000. Т.18: Політичні науки. С. 31-36.
52. Державська А. В., Круш П. В. Сучасний стан галузі машинобудування та тенденції її розвитку. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. Вип. 21(1). С. 69-73.
53. Дзагоев С. Ф. Опыт зарубежных стран в государственном регулировании процессами развития промышленности. *Научно-технические конференции: веб-сайт*. URL: http://science-bsea.narod.ru/2006/ekonom_2006/dzagoev_opyt.htm (дата звернення: 29.01.2020).
54. Домбровский М. А. Методологические проблемы экономической кластеризации. *Проблемы современной экономики*. 2011. № 2. URL:<http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3623> (дата звернення: 29.04.2021).
55. Драчук Ю. З., Трушкіна Н. В. Реалізація механізму публічно-приватного партнерства в сфері інноваційного розвитку промисловості: світова

- практика. *Научный вестник Донбасской государственной машиностроительной академии*. 2017. № 1. С. 148-154.
56. Дука А. П., Залевська-Шишак А. Д. Трансформація моделі промислової політики задля забезпечення економічного розвитку України. *Економічний часопис-XXI*. 2014. № 7–8(1). С. 32-35.
57. Дунаєв І. В. Проблеми модернізаційного переходу регіонів до децентралізованої моделі розвитку. *Актуальні проблеми державного управління*. 2017. №1. С. 72-81.
58. Дунаєв І. В. Фінансова незалежність регіонів: від децентралізації до євроінтеграції. *Інституціоналізація публічного управління в Україні : Спец. випуск*. 2019. №2 (93). С. 43-48.
59. Економічний діалог: партнерство заради прогресу / Жаліло Я. А. та ін. Київ: Нац. ін-т стратегічних дослідж., Центр антикризових дослідж., 2007. 124 с.
60. Економічний розвиток України: інституціональне та ресурсне забезпечення : монографія / Алимов О. М. та ін. Київ: Об'єднаний інститут економіки НАН України, 2005. 520 с.
61. Європейська Кластерна Обсерваторія (European Cluster Organisation Directory) – дослідницька організація Єврокомісії з питань розвитку кластерів в країнах Євросоюзу: веб-сайт. URL: <http://www.clusterobservatory.eu/index.html> (дата звернення: 29.04.2021).
62. Заблоцький М. Б. Регулювання рівноваги регіональної і національної економіки за проявом ефектів продуктово-цінової дихотомії. *Регіональна економіка*. 2014. №4 (74). С. 87-94.
63. Затеїщикова О. О. Етапи формування стратегії соціальної відповідальності бізнесу. *Бізнес Інформ*. 2014. № 2. С. 200-205.
64. Захарченко В. И. Механизм государственной поддержки кластерных инициатив. *Прометей* : зб. наук. пр. Донецьк. 2010. Вип.1(31). С. 133-135.
65. Звіт із результатами роботи ТОП-100 держпідприємств за 2017 рік.

- Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine* : веб-сайт. URL: https://issuu.com/mineconomdev/docs/_100_-2017 (дата звернення: 15.04.2019).
66. Игнатюк Н. А. Государственно-частное партнерство в России. *Право и экономика*. 2006. № 8. С. 3-8.
67. Истомина Л. Кластеры: уроки немецкого опыта. *Clusterland* : веб-сайт. URL: <https://clusterland.by/2019/11/13/klastery-uroki-nemeczkogo-opyta/> (дата звернення: 29.04.2021).
68. Индекси промислової продукції за видами діяльності. *Держстат України* : веб-сайт URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/pr/prm_ric/prm_ric_u/arh_irv_u.html (дата звернення: 18.03.2021).
69. Особливості застосування державно-приватного партнерства як механізму реалізації нової регіональної політики. Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1239/> (дата звернення: 09.01.2019).
70. Караева Ф. Е. Формирование, идентификация и управление конкурентоспособностью регионального промышленного кластера: дисс. ... докт. экон. наук : 08.00.05. Санкт-Петербург, 2014. 388с.
71. Качала Т. Структурні особливості інституційного середовища економіки України. *Економіст*. 2011. № 11. С. 22.
72. Кизим М. О. Промислова політика та кластеризація економіки України : монографія. Харків : ВД «ІНЖЕК», 2011. 304 с.
73. Кіндзерський Ю. В. Промисловість України: стратегія і політика структурно-технологічної модернізації : монографія. *НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України*. Київ : ІЕП, 2013. 536 с.
74. Кіндзерський Ю. Цілі, інструменти та моделі промислової політики в економічних перетвореннях. *Вісник Київського національного торговельно-економічного університету*. 2009. № 5. С. 5-18.
75. Кіт Л. З. Еволюція мережевої економіки. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2014. № 3 (2). С. 187-194.

76. Кластери – як драйвери розвитку та протидії кризовим явищам. *Аналітичний Центр Industry4Ukraine*: веб-сайт. URL: <https://www.industry4ukraine.net/digest-5/#form> (дата звернення 29.04.2021).
77. Кластери як інструмент регіонального розвитку : матеріали науково-практичного семінару / За ред. проф. Мамонової В. В. Харків : ХарПІ НАД, 2012. 115 с.
78. Кластеры – центры деловой активности. *Дело. Общество. Деньги: интернет-журнал*. 2008. № 1. URL: <http://delo.yuga.ru/pages/dod/news/show/?newsid=31425> (дата звернення: 09.06.2021).
79. Коваленко М. М. Забезпечення соціальної відповідальності підприємств як невід’ємної складової сталого розвитку економіки України. *Державне управління та місцеве самоврядування* : тези X Міжнар. наук. Конгресу. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр». 2010. С. 289-291.
80. Коваленко М. М. Держава та банківський сектор: реалістична організація взаємодії : монографія. Харків : Tim Publishing Group, 2015. 332 с.
81. Коваленко М. М., Ходякова К. С. Обґрунтування створення регіональних промислових кластерів Слобожанщини. *ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ XXI століття: погляд у майбутнє*: матеріали XXI Міжнародного наукового конгресу. Харків. 2021. С. 323-327.
82. Коваленко М. М., Ходякова К. С. Регіональні банки як складова процесу формування та розвитку регіональних промислових кластерів. *Актуальні проблеми державного управління*. 2021. №1. С. 95-106.
83. Комар Н. Концепція формування та державної підтримки інноваційних кластерних структур в Європі. *Вісник ТНЕУ*. 2014. № 2. С. 53-64.
84. Комарова К. В., Ковальчук Н. В. Соціальна відповідальність як складова стратегії розвитку бізнесу на підприємствах України. *Інноваційна економіка*. 2016. № 5-6. С. 25-30.
85. Кондрашов О. М. Державна промислова політика як ефективний інструмент державного впливу на розвиток промисловості. *Харьковский*

- регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президенті України* : веб-сайт. URL: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2007-2/doc/2/04.pdf> (дата звернення: 23.01.2020).
86. Концепція реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні : розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 квітня 2014 р. № 333-р. URL: <https://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-%D1%80> (дата звернення: 14.11.2019).
87. Королев Е. А. Шохин А. Н. Взаимодействие бизнеса и власти в Европейском Союзе. Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2008. 160 с.
88. Костенко О. В. Кластерный подход в государственном регулировании экономики: кластерная или промышленная политика? *Актуальные проблемы менеджмента и экономики в России и за рубежом: сб. научных трудов по итогам международной научно-практической конференции.* № 3. Новосибирск. 2016. С.182-184.
89. Кривоконь М. О. Машинобудування України: стан, динаміка та перспективи розвитку з використанням ефективних концепцій антикризового управління. *Інтелект XXI.* 2016. № 5. С. 182-186.
90. Кузнецов Б., Завадников В. Промышленная политика государства. *Вестник Совета Федерации.* 2007. № 7. С. 32-37
91. Кузь Т. Стратегічний розвиток машинобудування в Україні. *Галицький економічний вісник.* 2011. №1(30). С.35-43.
92. Курбатова М. В. Левин С. Н. Преобладание иерархического типа взаимодействия власти и бизнеса как проявление зависимости от предшествующего развития. *Интернет-конференция «20 лет исследования QWERTY – эффектов от предшествующего развития».* URL: <http://www.ecsocman.edu.ru/db/msg/211519/print.html>. (дата звернення: 16.09.2020).
93. Кушлин В. И. Траектории экономических трансформаций. Москва : ЗАО

- «Изд-во «Экономика»». 2004. 310 с.
94. Кушнир И. Ю. Взаимодействие социально-экономических интересов при формировании промышленной политики : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Москва, 2003. 37 с.
 95. Ленчук Е. Б., Власкин Г. А. Кластерный подход в стратегии инновационного развития зарубежных стран. *Центр кластерного развития Томской области* : веб-сайт. URL: <http://www.innoclusters.ru/uploaded/docs/ljenchuk.pdf> (дата звернення: 18.04.2021).
 96. Лихачев В. Азанов М. Практический анализ современных механизмов государственно-частного партнерства в зарубежных странах, или Как реализовать ГЧП в России. *Финансы, экономика, безопасность* : веб-сайт. URL: <http://council.gov.ru/media/files/41d44f243d8be7603d1f.pdf> (дата звернення: 18.11.2018).
 97. Ліба Н. С. Реалізація державно – приватного партнерства у системі регіональної промислової політики. *Науковий вісник Мукачівського державного університету*. Вип. №2(8). 2017 URL: <http://www.msu.edu.ua/visn/?p=2944&lang=uk> (дата звернення: 05.02.2019).
 98. Логвинов С. А., Павлова Е. Г. Инвестиционные факторы экономического роста. *Экономические науки*. 2014. № 8(117). С. 55–62.
 99. Лукашов О. Механізми державного регулювання стратегічного розвитку регіону. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2017. Вип. 2. С. 75-83.
 100. Лях А. В. Конфигурация промышленной политики Украины на национальном и региональном уровнях. *Вісник Донецького національного університету. Серія В: Економіка і право. Спецвип.* Т. 1. 2006. С. 144-151.
 101. Макаренко І. О. Концептуальні підходи до формування державної промислової політики. *Економіка і держава*. 2010. №7. С. 128-130.

- 102.Макаренко М. В. Формування регіональної кластерної політики. *Актуальні проблеми економіки*. 2011. №12. С. 197-206.
- 103.Макмиллан Ч. Японская промышленная система. Москва : Прогресс, 1988. 398 с.
- 104.Малхасян Г. А. Промышленная политика региона: принципы формирования и структура механизма реализации. *Российское предпринимательство*. 2011. №7-1 (187). С. 111-116.
- 105.Марков Л. С. Теоретико-методологические основы кластерного подхода в экономике: автореф. дис. ... докт. экон. наук : 08.00.05. Новосибирск, 2014. 19 с.
- 106.Маршалл А. Принципы экономической науки. Москва : Прогресс, 1993. 594 с.
- 107.Машинобудівна галузь в Україні: потенціал та можливості для розширення експорту на період до 2021 року (аналітичний звіт). *Міністерство економіки України* : веб-сайт. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=f168fec7-9677-4ef1-9863-89b3cfa562ad&title> (дата звернення 29.04.2021).
- 108.Михайленко О. Методологічні аспекти структурування національної економіки і національного ринку. *Економіка України*. 2003. №5. С. 60–66.
- 109.Моніторинг процесу децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування: станом на 10 квітня 2019 року. URL: <https://storage.decentralization.gov.ua/uploads/library/file/396/10.04.2019.pdf> (дата звернення 10.04.2019).
- 110.Москальов М. А. Аналіз моделей взаємодії бізнесу і держави в умовах сучасних трансформацій. *Науковий вісник ЧТЕІ КНТЕУ*. 2015. № 3. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/5_ukr/3.pdf (дата звернення 22.04.2019)
- 111.Мостепанюк А. В. Економічні механізми співпраці держави та бізнесу за умов ринкових перетворень. *Економіка. Управління. Інновації*. 2011. № 1.

- URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2011_1_23. (дата звернення 20.04.2019).
112. Музиченко А. С. Бержанір А. Л. Моделі взаємодії влади та бізнесу в умовах ринкової економіки. *Сталий розвиток економіки*. 2013. № 4. С. 24-28.
113. Мущинська Н. Ю. Публічно-приватне партнерство як інструмент сталого регіонального розвитку. *Цифрової репозиторій ХНУГХ ім.А.Н.Бекетова* : веб-сайт. URL: <http://eprints.kname.edu.ua> (дата звернення 20.04.2019).
114. Негода В. Нова державна регіональна політика в Україні – шлях до успіху. *Інформаційний вісник Всеукраїнської мережі фахівців і практиків з регіонального та місцевого розвитку РЕГІОНЕТ. Стратегія розвитку*. 2017. №2. URL: https://drive.google.com/file/d/0B_dGB2YS6enfMmV3ckRFTmlXdGs/view (дата звернення 18.05.2020).
115. Нестеренко О. Про перехідний період економічного розвитку України. *Економіка України*. 1994. №11. С. 39-43.
116. Никифоров А. Є. Промислова політика: навч.-метод. посібник. Київ : КНЕУ, 2003. 179 с.
117. Нікітін А., Милостива І. ДПП в енергетиці: чого чекаємо в законодавчій сфері. *Equity* : веб-сайт. URL: <https://equity.law/press-center/publications/757.html> (дата звернення 20.04.2019).
118. Ноздрачєв А. Ф. Гражданин и государство: взаимоотношения в XI веке. *Журнал российского права*. 2005. № 9. С. 14-26.
119. Основи публічної політики та управління : навч. посіб. / Телешун С. О. та ін.; Київ: НАДУ, 2011. 312 с.
120. Пакулін С. Л. Ципкін Ю. А. Пакуліна А. А. Розвиток державно-приватного партнерства в регіоні в умовах уповільнення темпів глобалізації економіки. *Международ. электр. науч. журн.* 2017. Т.3. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rozvitok-derzhavno-privatnogo-partnerstva-v-regioni-v-umovah-upovilnennya-tempiv-globalizatsiyi->

- економіці (дата звернення 20.04.2019).
- 121.Палехова В. А. Промислова політика: теоретичний аспект та уроки іноземного досвіду. *Ефективна економіка*. 2015. №5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2021> (дата звернення 19.08.2021).
- 122.Папковська О. Е. Формування кластерної політики в регіонах України. *Праці Одеського політехнічного університету*. 2011. Вип. 1. С. 239-241.
- 123.Парсонс В. Публічна політика: вступ до теорії й практики аналізу політики / пер. з англ. О. Дем'янчук. Київ : Вид. дім "Києво-Могилянська академія", 2006. 549 с.
- 124.Парсяк В. Н., Жукова Е. Ю. Економіко-правові обриси кластера суднобудівних підприємств Миколаївщини. *Причорномор. екон. студії*. 2020. Вип. 52, Ч. 2. С. 73-80. <https://doi.org/10.32843/bses.52-34>.
- 125.Перегудов С. Новейшие тенденции в изучении отношений гражданского общества и государства. София : Полис, 1998. № 1. 137 с.
- 126.Петров А. П. Теоретико-методологические основы формирования социально-ориентированного кластера в регионе: дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.05. Екатеринбург. 2014. 420 с.
- 127.Пилипенко И. В. Проведение кластерной политики в России. *Российский союз ректоров* : веб-сайт. URL: <http://rsr-online.ru/doc/norm/222.pdf> (дата звернення 19.08.2021).
- 128.Портер М. Конкуренция: пер. с англ. / под ред. Заблоцкого Я. В. Москва, 2001. 249 с.
- 129.Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695. URL: [https://zakon.ra& da.gov.ua/laws/show/695&2020&п#](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695&2020&п#) (дата звернення 29.12.2021).
- 130.Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 179. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/ laws/show/202&2021&%D0%BF#Text>

(дата звернення 29.12.2021).

- 131.Перелік підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави : Постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. №1734. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/10493361> (дата звернення 25.10.2019).
- 132.Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реформи міжбюджетних відносин : Закон України від 1 січня 2017 року № 79-VIII. URL: <https://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/79-19> (дата звернення 25.10.2019).
- 133.Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи : Закон України від 1 січня 2017 року № 71-VIII. URL: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/71-19> (дата звернення 25.10.2019).
- 134.Про управління об'єктами державної власності : Закон України від 10 листопада 2011 р. № 185-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16> (дата звернення 27.10.2019).
- 135.Промислова політика посткризової економіки: кол. моногр./ Дейнеко Л. В. та ін. Київ : ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України", 2014. 316 с.
- 136.Промышленная политика и управление развитием промышленности в условиях системных дисбалансов: концептуальные основы: монография / под общ. ред. Вишневого В. П. НАН Украины, Ин-т экономики промышленности. Донецк : ИЕП, 2013. 180 с
- 137.Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. 5-е изд., перераб. и доп. Москва, 2007. 494 с.
- 138.Райнерт Э. С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными. Москва : Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2011. 384 с.
- 139.Розвиток людських ресурсів у сфері підприємництва: теорія і практика державного регулювання : монографія / Жадан О. В. та ін.; за заг. ред. Статівки Н. В. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2017. 200 с.

140. Розвиток промисловості для забезпечення зростання та оновлення української економіки : науково-аналітична доповідь / за ред. Дейнеко Л. В. НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України». Київ, 2018. 158 с.
141. Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014—2024 роки : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 серпня 2013 р. № 641р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/641&2013&%D1%80#Text> (дата звернення 27.10.2019).
142. Про схвалення Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.07.13 р. 603-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/603-2013-%D1%80> (дата звернення 27.10.2019).
143. Романова О. А. Национальная модель экономического развития и формирование промышленной политики. *Ars administrandi = Искусство управления*. 2011. № 1. С. 27-42.
144. Руднева П. С. Опыт создания структурных кластеров в развитых странах. *Экономика региона*. 2007. № 18. Ч. 2. URL: <http://journal.vlsu.ru>. (дата звернення 29.04.2021).
145. Рыбаков Ф. Ф. Промышленная политика и экономическая безопасность. *Инновации*. 2012. № 7(165). С. 38–40.
146. Саблин К. С. Государство развития в разных институциональных условиях: опыт зарубежных стран. Постсоветский институционализм: десять лет спустя: моногр.: В 2-х т. Т. 2 / под ред. Дементьева В. В., Нуреева Р. М.. Донецк : ГВУЗ "ДонНТУ", 2013. 71 с.
147. Самборський О. В., Гласов П. В. Сучасна кластерна політика України: проблеми та перспективи. *Агросвіт*. 2021. № 11. С. 57–64. <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2021.11.57>.
148. Самофалова Т. О. Взаємодія і відповідальність сторін в угодах державно-

- приватного партнерства. *Державне будівництво*. 2018. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeBu_2018_1_10 (дата звернення 25.11.2019).
149. Саприкіна М. А., Ляшенко О. М., Саєнсус М. А. Корпоративна соціальна відповідальність: моделі та управлінська практика : посібник. Київ : Вид-во «Фарбований лист», 2011. 480 с.
150. Системные функции экономики в обществе: институциональный аспект / Зотов В. и др.; под ред. Львова Д. С. Москва : Экономика, 2005. 639 с.
151. Ситніченко В. М. Стратегія розвитку машинобудування на основі системи збалансованих показників. *НТЦ «СТАНКОСЕРТ». Системи управління*. 2013. № 15. С. 78-90.
152. Смирнов Е. Инновационный вектор промышленной политики Европейского Союза. *Международная экономика*. 2007. № 2. С. 58-69.
153. Собкевич О. В. Пріоритети інвестиційного забезпечення структурних реформ у промисловості України. Київ : НІСД, 2014. 57с.
154. Соколова Л. В., Стойка О. В. Сучасний стан машинобудування України та тенденції його розвитку за умов незбалансованої економіки. *Ефективна економіка*. 2019. № 11. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.11.5>.
155. Солвелл О. Четыре измерения кластеров. *Кластеры: мир, Россия, регионы*. 2013. URL: <http://www.iregions.org/media/views.php?ID=10227> (дата звернення 15.04.2021).
156. Соловьева И. В. Современная промышленная политика России и "рост без развития". URL: <http://www.rae.ru/forum2012/21/821>. (дата звернення 08.10.2020).
157. Сотэ Фредерик, Пьер а Дезрошер. О взаимосвязях между географическими кластерами и государственной политикой. URL: www.kreml.orr/media/244688764 (дата звернення 07.09.2021).
158. Соціальна відповідальність влади і бізнесу як умова сталого розвитку / Амосов О. Ю. та ін.; за ред. Прохорової В. В. Харків, 2016.
159. Сторчеус О. М. Сутність регулювання промислового комплексу регіону.

- Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 4. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=125> (дата звернення 28.07.2019).
160. Тарабрина М. Е. Самоорганизация социально-экономических систем: автореф. дис. ... канд. фил. наук : 09.00.11. Улан-Уде, 2011. 162 с.
161. Татаркин А. И. Промышленная политика как основа системной модернизации экономики России. *Вестник ЧелГУ*. 2008. №19. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/promyshlennaya-politika-kak-osnova-sistemnoy-modernizatsii-ekonomiki-rossii> (дата обращения: 23.01.2020).
162. Тихомиров Ю. А. Право и саморегулирование. *Журнал российского права*. 2005. № 9. С. 86-96.
163. Тищенко А. Н. Теория и практика организации кластеров: зарубежный опыт. *Проблемы экономики*. 2010. № 2, С. 9-15.
164. Тодорова О. Л. Кластерний підхід як публічний інструмент реалізації державної політики регіонального розвитку : дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02. Одеса, 2016. 243 с.
165. Топ-100 державних підприємств . *Міністерство економіки України* : веб-сайт. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=5b766e9d-5da7-411a-9037-7085c5da1bca&title=Top100-DerzhavnikhPidprimstvU2018-RotsiOtrimaliZagalniiPributokV25-3-MlrdGrn> (дата звернення 18.11.2019).
166. Труш О. О., Митник А. А. Єдність та суперечності взаємодії держави, суспільства та бізнесу. *Державне будівництво*. 2014. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVu_2014_2_6. (дата звернення 07.02.2020).
167. Угарина Т. А. Структурные преобразования в экономике: Опыт зарубежных стран. *Экономический бюллетень. НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь*. 2013. № 1. С. 40-47.
168. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. 2015. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page (дата звернення 12.06.2020).

169. Ульянченко О. Ю. Методологічні засади формування кластерної політики в умовах глобалізації. *Державне будівництво*. 2010. № 2. URL: <http://www.kbuara.kharkov.ua> (дата звернення 17.03.2021).
170. Уманців Ю. М., Міняйло О. І., Косик В. І. Механізм економічної політики : навч. посіб. Івано-Франківськ: Місто НВ, 2010. 436 с.
171. Уханова І. О. Розвиток та функціонування технопарків: світовий досвід та специфіка в Україні : монографія. Одеса: Атлант, 2012. 131 с.
172. Федак М. Інноваційні кластери України – переваги для бізнесу. *Асоціація «підприємств промислової автоматизації України»* : веб-сайт. URL: <https://appau.org.ua/clusterise/innovatsijni-klastery-ukrayiny-perevagy-dlya-biznesu/> (дата звернення 17.03.2021).
173. Федорчак О. Інституційний механізм державного управління. *Ефективність державного управління*. 2017. Вип. 1 (50). ч. 1. С. 53-63.
174. Финашина С. А. Формирование механизма интеграции субъектов инновационного процесса: дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Ставрополь, 2014. 216 с.
175. Філоненко С. В. Моделі формування промислової політики в умовах сучасної економіки. *Международный научный журнал «Интернаука»*. 2017. № 7 (29). С.13-17.
176. Фінансові інструменти сприяння інноваційному розвитку промисловості України / Ходякова К. С. та ін.; за заг. ред. О. Ю. Амосова. Харків, 2018. 320 с.
177. Хаустова В. Є. Промислова політика в Україні: формування та прогнозування. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2015. 328 с.
178. Ходякова К.С. «Особливості державної промислової політики у галузі машинобудування України». *«Публічне управління: український вимір»* за матер. науково-практичної конференції від 22 жовтня 2021 р.
179. Ходякова К. С. State policy of cluster development in the industry of Ukraine. *Наук.-практич.. конференції в межах Четвертої щорічної наук.-освіт. виставки, приуроч. до 20-річчя науки «Державне*

- управління» та Дня місцевого самоврядування в Україні* : зб. тез. Харків: ХарРІ НАДУ «Магістр», 2017.
180. Ходякова К. С. «Державна політика збереження та розвитку великих промислових комплексів. *Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія і практика* : матеріали VI Міжнародної заочної науково-практичної конференції. Запоріжжя: КПУ, 2018. С. 393-395.
181. Ходякова К. С. «Моделі взаємодії влади та бізнесу в умовах викликів нової економіки. *Маркетинг та менеджмент у фокусі викликів нової економіки*: матер. міжнар. наук.- практи. Конференції. Ужгород: Вид-во УжНУ «Говерла», 2018. С.416-420.
182. Ходякова К. С. Державно-приватне партнерство як напрямок розвитку економічних відносин. *Публічне управління: стратегія реформ*: тези наук.-практич. конференції за підсумками стажування слухачів. Харків: Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2017. С. 231-236.
183. Ходякова К. С. Державно-приватне партнерство, як інструмент реформування промислового сектору економіки. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. №1. С. 102-107.
184. Ходякова К. С. Ефективна промислова політика – запорука високотехнологічного рівня держави. *Державне будівництво*. 2017. № 1. URL: <http://db.kh.ua/index.php/db/issue/archive>.
185. Ходякова К. С. Інституціональні механізми та технології публічного регулювання розвитку промисловості у процесах децентралізації влади. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. №2. С. 103-110.
186. Ходякова К. С. Публічне управління підприємствами галузі машинобудування на основі державно-приватного партнерства. *Управління як чинник економічної рівноваги* : програма і матеріали XIV конф. молодих вчених каф. Економіки та права. Харків : Вид-во НУА. 2020. С.147-151.
187. Ходякова К. С. Стратегія подвійного виграшу у державному регулюванні

- промисловості. *ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ XXI століття: синтез науки і практики*: матеріали XIX Міжнародного наукового конгресу. Харків. 2019. С.412-416.
188. Шевченко С. А., Шевченко О. О. Особенности государственной промышленной политики. *Сборник научных трудов SWorld* : матер. междунар. науч.-практ. конф. «Современные направления теоретических и прикладных исследований 2013». 2013. Вып. 1, т. 31. С. 74-77. URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer30/2.pdf/> (дата звернення 18.11.2019).
189. Эксперты обсудили ГЧП в сфере промышленности : веб-сайт. URL: <https://investmoscow.ru/calendar-of-events/2018-04/27/eksperty-obsudili-gchp-v-sfere-promyshlennosti/> (дата звернення 18.11.2019).
190. Ясин Е. Бремя государства и экономическая политика. *Вопросы экономики*. 2002. № 11. С. 7-16.
191. Яшева Г. А. Кластерная политика в повышении конкурентоспособности национальной экономики: методика формирования. URL: <http://e-journal.spa.msu.ru/mages/File/2007/11/Jasheva.pdf> (дата звернення 18.11.2019).
192. Яценко С. О., Никифорова М. Е. Сущность институционального механизма как составляющей экономической системы. *Вестник ТГЭУ*. 2014. №1 (69). С. 11-19.
193. Administrative Procedure Act (Act No. 88 of 19 93). URL: http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/hourei/data/APA_2.pdf (Accessed: 22.02.2019).
194. Benner Maximilian. Cluster Policy: Principles and a Toolbox. *SPACES online*. Vol. 10, Issue 2012-01.
195. Bianchi P, Labory S. Industrial Policy after the Crisis: the Case of the Emilia-Romagna. Region in Italy. *The Regional Studies Association*. URL: <http://www.regionalstudies.org/uploads/conferences/presentations/international-conference-2011/bianchi.pdf>. (Accessed: 22.02.2019).
196. Brinkerhoff J. M. Assessing and Improving Partnership Relations and

- Outcomes: A Proposed Framework. *Journal of Evaluation and Program Planning*. 2002. Vol. 25. P. 215-231.
197. Brown R. Clusters, Supply Chains and Local Embeddedness in Fyrstad. *European Urban and Regional Studies*. 2006. Volume 7(4). P. 291-305. <https://doi.org/10.1177/096977640000700401>
198. Cohen E. Theoretical foundations of industrial policy. *EIB Papers*. 2006. Vol. 11. № 1. P. 85.
199. Competitive Regional Clusters: National Policy Approaches. URL: <http://www.oecd.org/publications/Policybriefs> (Accessed: 17.04.2021).
200. Deineko L. V. Industry Development for Growth and Renewal of the Ukrainian Economy: Scientific and Analytical Report. Kyiv. 2018.
201. Enright M. J. Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results. Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy : Competitiveness Program, University of Hong Kong, 2000.
202. European Cluster Observatory. Emerging Industries mapping. URL: <http://www.emergingindustries.eu/maps/europe/all/eco.aspx>. (Accessed: 29.04.2021).
203. European Commission. Press releases database. URL: <http://europa.eu/rapid/latest-press-releases.htm> (Accessed: 29.04.2021).
204. Ganne B., Yveline L. Asian Industrial Clusters, Global Competitiveness and New Policy Initiatives. Singapore, SG: World Scientific. 2009.
205. Gerrard M. B. What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations? *Finance & Development*. 2001. Vol. 38. N 3.
206. Gospodini A. European Cities in Competition and the New 'Uses' of Urban Design. *Journal of Urban Design*. 2002. Vol. 7. No. 1. P. 59-73.
207. Guidelines for Cluster Development A Handbook for Practitioners. URL: <https://www.enterprise-development.org/wp-content/uploads/GuidelinesforClusterDevelopment.pdf> (Accessed: 29.04.2021).
208. Hood C. Public Management: The Word, the Movement, the Science. The

- Oxford Handbook of Public Management* / ed. by E. Ferlie, L. Lynn Jr., C. Pollitt. Oxford. 2007.
209. Japan: Special zones for structural reforms, 2002-2006. URL: <http://www.cao.go.jp/en/minister/specialzones> (Accessed: 29.04.2021).
210. Kassim H., Menon A. State and the European Union: The European Union and National Industrial Policy. London, US: Routledge. 2002.
211. Keating M. Governing cities and regions: territorial restructuring in a global age. *Global CityRegions: Trends, Theory, Policy*. 2001: Oxford University Press. P. 3-21.
212. Ketels Ch., Lindqvist G., Sölvell Ö. Strengthening Clusters and Competitiveness in Europe. The Role of Cluster Organizations. 2012.
213. Khodiakova K. Kovalenko M. Public-private partnership as a factor in the development of enterprises in the field of mechanical engineering (on the example of the Kharkiv region). *Modern Science – Moderní věda*. 2021. №1.
214. Khodiakova K. Public administration impact on industrial clustering processes in Ukraine / M. Kovalenko, K. Khodiakova, N. Ryzhikova, N. Myrna, S. Kalinichenko, O. Korneva. *WSEAS Transactions on Business and Economics*. 2022. Vol 19. P.953-961. <https://doi.org/10.37394/23207.2022.19.83>.
215. Maruyama M. Thought and behavior in Modern Japanese Politics. London : Oxford University Press, 1979.
216. Nosova O. The effects of industrial policy on regional development in Ukraine. *Zarządzanie Publiczne*. 2017 №4(42). P. 90–101. DOI: 10.15678/ZP.2017.42.4.07.
217. Nykyforuk O., Gusev Yu., Chmyriova L. Public-private partnership: an institutional environment for developing and modernizing of Ukraine's infrastructure. *Economics and Forecasting*. 2018. P. 79 – 101.
218. Pack H., Saggi K. The case for industrial policy: a critical survey. *World Bank Research Working Paper*. 2006. № 3839. P. 51.
219. Porter M. Clusters and Economic Policy: Aligning Public Policy with the New

- Economics of Competition. *ISC White Paper*. 2007.
220. Public management developments: [Survey]. Paris: OECD Publications, 1993. 39 p.
221. Public-Private Partnership Law of Ukraine from 01.07.2010 number 2404-VI. Supreme Council. 2010. № 40. P. 542.
222. Reich R. An Industrial Policy of the Right. *The Politics of American Economic Policy Making*. M. E. Sharpe, N. Y. 1987.
223. Report to the President: Ensuring American Leadership in Advanced Manufacturing. Washington: President's Council of Advisors on Science and Technology. 2011. 38 p.
224. Scherrer W. The role of public private partnerships at the regional level of government and regional innovation policy in particular. 2011. URL: http://hum.ttu.ee/failid/HKAC%202011/HKAC_Scherrer.pdf (Accessed: 29.04.2021).
225. Schmidt Vivien. Bringing the State Back into the Varieties of Capitalism. Discourse of the Annual Meetings of the American Political Science Association. 2006. P. 3–5.
226. Sölvell Ö. Clusters – Balancing Evolutionary and Constructive Forces, second edition, Ivory Tower Publishers, Ödeshög. 2009.
227. Sölvell Ö., Lindqvist G., Ketels Ch., The Cluser Initiative Greenbook, Ivory Tower, Stockholm. 2003.
228. The Unido Approach to Cluster Development. Key Principles and Project Experiences for Inclusive Growth. URL: https://www.unido.org/sites/default/files/2014-01/UNIDO_s_CLUSTER_APPROACH_0.PDF (Accessed: 29.04.2021).
229. Ukraine's Machinery Sector. *Ministry for development of economy, trade and agriculture of Ukraine*.
230. Wickham M. Regional economic development: exploring the 'Role of Government' in Porter's Industrial Cluster Theory. *Beyond clusters: current practices & future strategies*: CRIC Cluster Conference. 2005. URL:

<https://eprints.utas.edu.au/9541/> (Accessed: 29.04.2021).

231. Wilson G. K. Interest Groups. Oxford : Blackwell. 1990. 198 p.

232. World Bank Doing Business. 2009. DTI (2007) Peer Review of Competition Policy. URL: <http://www.doingbusiness.org> (Accessed: 29.04.2021).

233. Cluster for Competitiveness A Practical Guide & Policy Implications for Developing Cluster Initiatives. Washington: The World Bank, 2009.

ДОДАТКИ**ДОДАТОК А****СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧКИ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ****Публікації у наукових фахових виданнях України**

1. Ходякова К. С. Ефективна промислова політика – запорука високотехнологічного рівня держави. *Державне будівництво*. 2017. № 1. URL: <http://db.kh.ua/index.php/db/issue/archive>.
2. Ходякова К. С. Державно-приватне партнерство, як інструмент реформування промислового сектору економіки. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. №1. С. 102-107.
3. Ходякова К. С. Інституціональні механізми та технології публічного регулювання розвитку промисловості у процесах децентралізації влади. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. №2. С. 103-110.
4. Коваленко М. М., Ходякова К. С. Регіональні банки як складова процесу формування та розвитку регіональних промислових кластерів. *Актуальні проблеми державного управління*. 2021. №1. С. 95-106. *Особистий внесок: проведено аналіз діючих промислових підприємств Слобожанського регіону та запропоновано створення промислового кластеру навколо АТ «Турбоатом», як провідного підприємства галузі машинобудування.*

Наукові праці у міжнародних періодичних наукових виданнях

5. Khodiakova K. Kovalenko M. Public-private partnership as a factor in the development of enterprises in the field of mechanical engineering (on the example of the Kharkiv region). *Modern Science – Moderní věda*. 2021. №1. *Особистий внесок: розроблено проєкт промислового парку на основі моделі ДПП в Харківській області націлений на забезпечення економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності Харківського регіону.*

Наукові праці у закордонних виданнях, індексованих у Scopus

6. Khodiakova K. Public administration impact on industrial clustering processes in Ukraine / M. Kovalenko, K. Khodiakova, N. Ryzhikova, N. Myrna, S. Kalinichenko, O. Korneva. *WSEAS Transactions on Business and Economics*. 2022. Vol 19. P.953-961. <https://doi.org/10.37394/23207.2022.19.83>. *Особистий внесок: Запропоновано модель формування Слобожанського кластера енергетичного машинобудування, в якій головним каталізатором є органи публічної влади.*

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

7. Ходякова К. С. Державно-приватне партнерство як напрямок розвитку економічних відносин. *Публічне управління: стратегія реформ: тези наук.-практич. конференції за підсумками стажування слухачів*. Харків: Вид-во ХарPI НАДУ «Магістр», 2017. С. 231-236.
8. Ходякова К. С. State policy of cluster development in the industry of Ukraine. *Наук.-практич.. конференції в межах Четвертої щорічної наук.-освіт. виставки, приуроч. до 20-річчя науки «Державне управління» та Дня місцевого самоврядування в Україні* : зб. тез. Харків: ХарPI НАДУ «Магістр», 2017.
9. Ходякова К. С. «Моделі взаємодії влади та бізнесу в умовах викликів нової економіки. *Маркетинг та менеджмент у фокусі викликів нової економіки*: матер. міжнар. наук.- практи. Конференції. Ужгород: Вид-во УжНУ «Говерла», 2018. С.416-420.
10. Ходякова К. С. «Державна політика збереження та розвитку великих промислових комплексів. *Формування ефективних механізмів державного управління та менеджменту в умовах сучасної економіки: теорія і практика* : матеріали VI Міжнародної заочної науково-практичної конференції. Запоріжжя: КПУ, 2018. С. 393-395.
11. Ходякова К. С. Стратегія подвійного виграшу у державному регулюванні промисловості. *ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ XXI століття: синтез науки і*

практики: матеріали XIX Міжнародного наукового конгресу. Харків. 2019. С.412-416.

12. Ходякова К. С. Публічне управління підприємствами галузі машинобудування на основі державно-приватного партнерства. *Управління як чинник економічної рівноваги* : програма і матеріали XIV конф. молодих вчених каф. Економіки та права. Харків : Вид-во НУА. 2020. С.147-151.
13. Коваленко М. М., Ходякова К. С. Обґрунтування створення регіональних промислових кластерів Слобожанщини. *ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ XXI століття: погляд у майбутнє*: матеріали XXI Міжнародного наукового конгресу. Харків. 2021. С. 323-327.
14. Ходякова К.С «Особливості державної промислової політики у галузі машинобудування України». «Публічне управління: український вимір» за матер. науково-практичної конференції від 22 жовтня 2021 р.

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
 Директор Харківського регіонального
 інституту державного управління
 Національної академії державного
 управління при Президенті України

 Л.О. Белова

«13» лютого 2021 р.

АКТ

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
 аспірантки кафедри економічної теорії та фінансів,
 ХарРІ НАДУ при Президенті України
Ходякової Катерини Сергіївни

за темою: «Державна політика розвитку підприємств галузі машинобудування України», на
 здобуття наукового ступеня доктора філософії 281 – Публічне управління та
 адміністрування (Галузь знань 28 – Публічне управління та адміністрування).

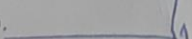
Комісія у складі:

голови - першого заступника директора, д.держ.упр., проф. Карамішева Д.В.;

члени комісії - завідувач кафедри економічної теорії та фінансів, д.е.н., проф.

Амосов О.Ю.; завідувач кафедри економічної політики та менеджменту, д.держ.упр.,
 проф. Латинін М.А.; завідувач кафедри регіонального управління та місцевого
 самоврядування, д.держ.упр., проф. Куц Ю.О.

цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Коваленка Миколи
 Миколайовича за темою: «Державна політика розвитку підприємств галузі
 машинобудування України» використано викладачами кафедри економічної теорії та
 фінансів Харківського регіонального інституту державного управління Національної
 академії державного управління при Президенті України при розробці основних
 модулів для слухачів усіх форм навчання магістерської підготовки, зокрема, «Економічне
 врядування та публічні фінанси», «Стратегічне управління» та «Регіональне управління».

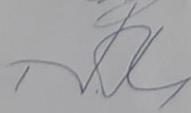
Голова комісії д.держ.упр., проф.  Д.В. Карамішев

Члени комісії

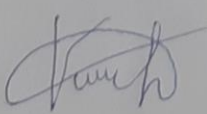
д.е.н., проф.

 О.Ю. Амосов

д.держ.упр., проф.

 М.А. Латинін

д.держ.упр., проф.

 Ю.О. Куц

**УКРАЇНСЬКІ
ЕНЕРГЕТИЧНІ
МАШИНИ**



**UKRAINIAN
ENERGY
MACHINES**

Акціонерне товариство «Українські енергетичні машини»
пр. Московський 199, м. Харків, 61037, Україна
тел.: + 38 (057) 349-22-85, 349-22-92, 349-26-54
факс: + 38 (057) 349-21-71
e-mail: office@ukrenergymachines.com, www.ukrenergymachines.com

«UKRAINIAN ENERGY MACHINES», Joint stock company
Moskovsky ave. 199, Kharkiv, 61037, Ukraine
tel.+ 38 (057) 349-22-85, 349-22-92, 349-26-54
fax: + 38 (057) 349-21-71
e-mail: office@ukrenergymachines.com, www.ukrenergymachines.com

від / dtd 22.12.2021 № 09-801

на / ref №

**Довідка
про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Ходякової Катерини Сергіївни**

АТ «Укренергомашини» підтверджує, що основні теоретико-методологічні та практичні положення, а також результати дисертаційної роботи аспіранта кафедри економічної теорії та публічних фінансів ННІ «Інститут державного управління» Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна Ходякової Катерини Сергіївни на тему: «Державна політика розвитку підприємств галузі машинобудування України (на прикладі Харківського регіону)» на здобуття наукового ступеня доктора філософії у галузі публічного управління та адміністрування за спеціальністю 281 – публічне управління та адміністрування, використані при розробці Стратегічного плану розвитку підприємства до 2025 року.

*Заступник
генерального директора*



Олексій БУДАРІН



УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ

Держпром, 3 під'їзд, 4 поверх, м. Харків, 61022 тел./факс: (057) 705-14-51
E-mail: uprprom@kharkivoda.gov.ua

03. 02. 2022 № 01-03-02/108 на № _____ від _____

Довідка
про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Ходякової Катерини Сергіївни

Управління розвитку промисловості Харківської обласної державної адміністрації підтверджує, що основні теоретико-методологічні та практичні положення, а також результати дисертаційної роботи аспіранта кафедри економічної теорії та публічних фінансів ННІ «Інститут державного управління» Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна Ходякової Катерини Сергіївни на тему: «Державна політика розвитку підприємств галузі машинобудування України» на здобуття наукового ступеня доктора філософії у галузі публічного управління та адміністрування за спеціальністю 281 – публічне управління та адміністрування, використані при розробці Стратегії розвитку Харківської області на період 2021-2027 рік.

Начальник Управління

Володимир МІЩЕНКО

000108

Роман Шеховцов 705 04 04

ДОДАТОК В

**Теоретичні визначення поняття "промислова політика" у працях
вітчизняних та зарубіжних науковців**

Автор	Сутність поняття
Абалкін Л.І.	Система дій, направлених на прогресивні зміни в структурі промислового виробництва відповідно до національної мети та стратегічних пріоритетів. Основою реалізації промислової політики є міжгалузеві пропорції і структурні зрушення в промисловості, а не питання розвитку промисловості взагалі і, наприклад, внутрішньогалузевої конкуренції.
Гриб С.О.	Національна промислова політика у ХХІ ст. припускає скоординовану взаємодію держави, корпорацій та підприємств усіх форм власності. Промисловий розвиток країни будується відповідно до галузевого і регіонального підходів. Отже її формування відбувається під впливом всіх інститутів суспільства. Істотного впливу зазнає й характер та форми взаємодії з основними суб'єктами світової економіки щодо підсилення зовнішньоекономічних зв'язків, раціонального розподілу праці на міжнародному ринку, відкритості національної економіки. Застосування цих інструментів й складає конкурентні переваги країни.
Губанов С.	Сучасна промислова політика базується на оцінці та аналізі початкових умов розвитку галузі, вивчення її поточного стану та визначення спрямованості соціально-економічного розвитку країни. Промислова політика - комплекс заходів, образ дій, націлений на формування та ескалацію ефективності промислового комплексу,

Автор	Сутність поняття
	конкурентоспроможності підприємств та продукції, що служить інструментом коригування негативних наслідків дії механізму ринку. У певному контексті промислова політика включає в себе заходи щодо підтримки та захисту конкретних виробництв, окремих проектів і навіть галузей, що характеризує її як більш гнучкою та інтегрованою в інші галузі на сучасному етапі розвитку.
Кондратьєв В.	Система заходів прямого і непрямого державного регулювання інноваційного, конкурентоспроможного і ефективного розвитку промисловості та усунення для реалізації цієї мети тих перешкод, які не можуть бути нівельовані природним шляхом розвитку подій, тобто механізмами саморегуляції ринку.
Кондрашов О.М.	Система цілеспрямованих погоджених дій держави з метою підвищення конкурентоспроможності товарів і послуг вітчизняних виробників на внутрішньому і зовнішньому ринках і подолання загроз економічної безпеки країни.
Кузнєцов В., Завадніков В.	Дії держави направлені на досягнення стратегічної мети та створення правил гри на ринку. Метою промислової політики є забезпечення динамічного розвитку країни, зростання добробуту її громадян та конкурентоспроможності вітчизняних виробників.
Кушнір І.Ю.	Система державних заходів та зусиль щодо сприяння в розвитку економіки та окремих її галузей, важлива частина загальноекономічної політики.
Никифоров А.Є.	Реалізація економічної політики, спрямованої на зростання

Автор	Сутність поняття
	обсягів виробництва, розроблення та впровадження науково-технічних досягнень, удосконалення структури виробництва, розвиток експорту готової продукції, ефективне розв'язання соціальних проблем.
Палехова В.А.	Сукупність довгострокових дій держави, спрямованих на покращення галузевої структури економіки, розроблення й освоєння науково-технічних досягнень та зростання обсягів експорту конкурентоспроможної продукції.
Постанова КМУ «Про концепцію державної промислової політики України»	Діяльність Уряду, спрямована на збереження підтримку і розвиток вітчизняних товаровиробників у галузях і виробництвах, що забезпечують життєві інтереси країни, насамперед її економічну безпеку, а також соціальний та культурний рівень життя народу.
Рибаков Ф.Ф.	Економічна політика в провідній галузі народного господарства – промисловості. В контексті економічної безпеки промислова політика означає використання таких інструментів впливу на господарюючих суб'єктів, які не порушують стабільного розвитку, не створюють загроз та при дії яких порогові значення відповідних індикаторів не перевищують встановленого рівня.
Романова О.О.	Система відносин між державними та муніципальними органами влади, підприємствами, науковими та громадськими організаціями з приводу структурно-збалансованої конкурентоспроможної промисловості, інтелектуальне ядро якої формує новітні технології
Смирнов Є.	Комплекс заходів державного регулювання економічних процесів на галузевому та корпоративному рівнях, спрямований на стимулювання інноваційної активності,

Автор	Сутність поняття
	структурної перебудови економіки та економічного зростання.
Соловйова І.В.	Сукупність дій держави, спрямованих на діяльність господарюючих суб'єктів з придбання ресурсів, організації виробництва, розподілу і реалізації товарів.
Сучасний економічний словник	Політика держави та промислових корпорацій, метою якої є зростання промислового виробництва, забезпечення його ефективності та конкурентоспроможності, сприяння техніко-технологічному процесу.
Татаркін О.І.	Сутність промислової політики полягає у обґрунтованому виборі її суб'єктами пріоритетних видів діяльності та надання їм державної підтримки на основі системи правових, економічних, організаційних норм з метою формування конкурентоспроможного промислового сектора.
Уманців Ю.М.	Цілісна система заходів, інвестиційно-структурних перетворень, що підкріплюються відповідними механізмами реалізації (стимулювання, регулювання та контролю через відповідні інститути держави та ринку), спрямованими на розв'язання стратегічних і тактичних завдань розвитку реального сектора: зростання виробництва, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та окремих галузей.
Шевченко С.А., Шевченко О.О.	Частина загальноекономічної політики, яка представляє собою систему державних правових та економічних заходів, спрямованих на розвиток і прогресивні зміни в структурі, функціонуванні, результативності роботи різних галузей промисловості відповідно до обраних національних цілей і пріоритетів.

Автор	Сутність поняття
Cohen E.	Заходи з боку держави щодо просування галузей, стимулювання попиту, недопущення недобросовісної конкуренції з метою забезпечення національної незалежності, технологічної автономії, провалів приватної ініціативи, занепаду традиційних видів діяльності, географічного або політичного балансу.
Pack H., Saggi K.	Будь-який тип вибіркового втручання або політики уряду, спрямований на зміну галузевої структури виробництва в напрямі галузей, які забезпечують перспективи економічного зростання, ніж за відсутності такого втручання, тобто в умовах ринкової рівноваги Промислової політики представляє різноманіття державних заходів, призначених для управління та контролю за процесами структурної трансформації економіки.

ДОДАТОК Г

ПИТОМА ВАГА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ В ОБСЯЗІ РЕАЛІЗОВАНОЇ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ У 2017-2020
РОКАХ

Області України	2017 рік	2020 рік
	У % до підсумку	У % до підсумку
Запорізька	15,0	14,8
Харківська	12,4	13,4
Дніпропетровська	8,8	8,1
м. Київ	8,4	8,5
Донецька	6,2	-
Полтавська	6,2	5,8
Закарпатська	4,5	4,2
Київська	4,2	4,4
Львівська	3,9	3,7
Сумська	3,5	3,4
Одеська	3,5	3,7
Волинська	3,1	3,0
Миколаївська	2,5	2,6
Кіровоградська	2,3	2,7
Хмельницька	2,0	2,0
Чернігівська	1,6	1,5
Луганська	1,4	-
Черкаська	1,4	1,5
Івано-Франківська	1,3	1,2
Тернопільська	1,2	1,1
Вінницька	1,1	1,0
Житомирська	1,0	1,1
Херсонська	1,0	1,2
Рівненська	0,7	0,6
Чернівецька	0,3	0,2
Питома вага продукції машинобудування у загальному обсязі реалізованої промислової продукції	6,4	7,0

ДОДАТОК Д

**ПЕРЕЛІК КЛАСТЕРНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ЗАРЕЄСТРОВАНИХ В
УКРАЇНІ**

№	Назва	Регіон	Напрями діяльності
1	Херсонський агро-кластер «Еа.Ф.Тех+»	Херсон	Агропромисловий сектор
2	Український Аерокосмічний Кластер	Дніпро	Аерокосмічна техніка та виробництво оборонних технологій та важкої техніки
3	Дніпровський космічний Кластер	Дніпро	Виробництво ракетно-космічної техніки та оборонних технологій
4	Харківський ІТ-Кластер	Харків	ІТ технології
5	Agro Food Cluster	Харків	Виробництво та переробка с/г продукції
6	Сумський ІТ-Кластер	Суми	ІТ технології
7	Конотопський ІТ Кластер	Конотоп	ІТ технології
8	Чернігівський ІТ кластер	Чернігів	ІТ технології
9	Інноваційний Кластер “RInnoHUB”	Миколаїв	Розвиток стартап - екосистеми + інноваційного підприємництва
10	Прикарпатський екоенергоефективний кластер	Івано-Франківськ	Альтернативна енергетика та захист навколишнього середовища
11	Кластер видавничої діяльності та поліграфії	Львів	Поліграфія, видавництво
12	Тернопільський ІТ-Кластер	Тернопіль	ІТ технології
13	Енергетичний Кластер “Інноваційна енергія”	Луцьк	Енергетичні технології
14	Київський ІТ-Кластер	Київ	ІТ технології
15	Асоціація підприємств промислової автоматизації України	Київ	Інжиніринг – Автоматизація – Машинобудування
16	Айсіті Кластер Запоріжжя	Запоріжжя	Інформаційні та комунікаційні технології
17	Вінницький ІТ Кластер	Вінниця	ІТ технології
18	Маріупольський ІТ Кластер	Маріуполь	ІТ технології
19	Миколаївський ІТ Кластер	Миколаїв	ІТ технології

№	Назва	Регіон	Напрями діяльності
20	Черкаський ІТ Кластер	Черкаси	ІТ технології
21	Кластер креативних індустрій	Херсон	Креативна індустрія
22	Ukrainian Fashion Cluster	Львів	Фешн індустрія
23	Харківський кластер легкої промисловості та дизайну	Харків	Легка промисловості та дизайн
24	Хмельницький енергетичний Кластер	Хмельницький	Відновлювані джерела енергії (ВДЕ) та енергоефективність
25	Кластер легкої промисловості	Чернігів	Легка промисловість
26	Podillya Women Apparel Cluster	Хмельницький	Легка промисловість
27	Cluster Podillya Wedding Group	Хмельницький	Весільна індустрія
28	Львівський медичний кластер	Львів	Медичний туризм
29	Українська Асоціація Меблевіків	Київ	Меблева галузь
30	Український органічний кластер	Київ – Херсон	Агро – Сільське господарство

ДОДАТОК Е

Слобожанський кластер енергетичного машинобудування



ДОДАТОК Ж

Складові стратегії корпоративної соціальної відповідальності

АТ «Турбоатом»

<i>Стратегія корпоративної соціальної відповідальності</i>	
<i>Зовнішні складові</i>	<i>Внутрішні складові</i>
Безповоротна (поворотна) благодійна допомога	Соціальні інвестиції
Фінансова і матеріальна допомога	Наукові і практичні розробки
Освітні гранти	Екологічна програма
Робота в асоціаціях над законодавчими ініціативами	Етичні та інші норми роботи
Курси підвищення кваліфікації працівників	Перспектива розвитку кар'єри
Партнерські проекти з владою, освітніми закладами	Прозорість та публічність у наданні звітності
Співпраця з громадськими організаціями у межах волонтерської діяльності	Мотивація персоналу (премії, надбавки, компенсації)
Корпоративна відповідальність у підтримці соціально значущих подій регіону	Соціальні гарантії

Онлайн сервіс створення та перевірки кваліфікованого та удосконаленого електронного підпису

ПРОТОКОЛ
створення та перевірки кваліфікованого та удосконаленого електронного підпису

Дата та час: 11:43:44 15.02.2023

Назва файлу з підписом: Khodiakova_diss.docx.p7s
Розмір файлу з підписом: 6.7 МБ

Перевірені файли:
Назва файлу без підпису: Khodiakova_diss.docx
Розмір файлу без підпису: 6.7 МБ

Результат перевірки підпису: Підпис створено та перевірено успішно. Цілісність даних підтверджено

Підписувач: ХОДЯКОВА КАТЕРИНА СЕРГІЇВНА
П.І.Б.: ХОДЯКОВА КАТЕРИНА СЕРГІЇВНА
Країна: Україна
РНОКПП: 3177805781
Організація (установа): ФІЗИЧНА ОСОБА
Час підпису (підтверджено кваліфікованою позначкою часу для підпису від Надавача): 11:43:43
15.02.2023
Сертифікат виданий: АЦСК АТ КБ «ПРИВАТБАНК»
Серійний номер: 2B6C7DF9A3891DA104000000A90B8700ED335003
Алгоритм підпису: ДСТУ-4145
Тип підпису: Удосконалений
Тип контейнера: Підпис та дані в CMS-файлі (CAAdES)
Формат підпису: З повними даними ЦСК для перевірки (CAAdES-X Long)
Сертифікат: Кваліфікований