


<https://doi.org/10.15407/econlaw.2022.04.082>

УДК 330.338. 346

Л.Й. СОЗАНСЬКИЙ, канд. екон. наук, старший дослідник,
старший науковий співробітник відділу проблем реального сектору економіки регіонів
Державна установа «Інститут регіональних досліджень
ім. М.І. Долішнього НАН України», м. Львів, Україна

 orcid.org/0000-0001-7854-3310

УДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ ІНСТРУМЕНТІВ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО МАШИНОБУДУВАННЯ

Ключові слова: машинобудування, виробництво, локалізація, розвиток, протекціонізм.

Доведено стратегічну важливість машинобудування для економіки й окреслено актуальні проблеми його функціонування в Україні. Обґрунтовано ефективність застосування інструментів протекціоністської політики щодо вітчизняного автомобілебудування упродовж 1995—2008 рр. Визначено недоліки українського законодавства у сфері стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу, зокрема у частині розрахунку ступеня локалізації і визначення частки імпорту у публічних закупівлях. Подано авторські пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правових інструментів сприяння розвитку високотехнологічних машинобудівних виробництв в Україні з позиції відстоювання національних інтересів.

Вступ. Машинобудування у поєднанні із ІТ-сферою є сектором економіки з найвищим потенціалом для створення і реалізації товарних, технічних і технологічних інновацій, від яких нині суттєво залежить майбутнє економічного, соціального і фінансового розвитку будь-якої країни. Окрім того, машинобудування є ключовим центром міжсекторальних зв'язків, отже — базисом розвинутих економік. З одного боку, машинобудування створює основні засоби і продукцію проміжного споживання (комплектуючі, деталі тощо) для усіх секторів економіки (сільського господарства, виробництв промисловості, ІТ-сфери, транспорту, будівництва, медицини, оборони та ін.) і товари кінцевого споживання (предмети й інструменти побуту, засоби пересування) для населення. З іншого — машинобудування

Цитування: Созанський Л.Й. Удосконалення нормативно-правових інструментів стимулювання розвитку українського машинобудування. *Економіка та право*. 2022. № 4. С. 82—91. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2022.04.082>

взаємопов'язане із майже усіма видами економічної діяльності через використання у своїй виробничій діяльності їхньої продукції. Тісні взаємозв'язки, передусім зі стратегічними секторами економіки, дають підстави розглядати машинобудування як системоформуваний сегмент реальної економіки і частково (або опосередковано) — фінансової і соціальної сфер.

Також важливість машинобудування для промисловості й економіки загалом підтверджує його висока частка у валовій доданій вартості (далі ВДВ) переробної промисловості переважної більшості розвинених індустріальних країн Європейського Союзу, що продовжує зростати. Зокрема, у Німеччині значення цього показника 2019 р. досягло 48,4 %, Франції — 29,8, Італії — 28,9, Польщі — 25,5 %. В Україні частка машинобудування у ВДВ переробної промисловості знизилась із 26 % 2013 р. до 17 % 2019-го, а в експорті переробної промисловості — до 14,2 проти 20,8 % відповідно. Водночас частка машинобудування в імпорті переробної промисловості 2019 р. становила 38,9 % проти 32,1 % 2013 р.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З огляду на важливість ролі машинобудування у забезпеченні соціально-економічного розвитку цю тематику глибоко й усебічно досліджують провідні українські теоретики і практики. Так, перспективи українського машинобудування під впливом економічної глобалізації, надто після підписання Угоди про зону вільної торгівлі з ЄС, детально вивчені колективом учених під керівництвом академіка НАН України В. Гейця. У роботі «Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості: наукова доповідь» [1] висвітлено переваги, зумовлені можливістю використання науково-технічних досягнень європейських країн для модернізації внутрішніх виробничих процесів, а також ризики, пов'язані передусім зі збільшенням імпорту в Україну продукції кінцевого і проміжного споживання машинобудівних виробництв. Інші, внутрішні проблеми українського машинобудування, серед яких домінують високий знос основних засобів, недостатність оборотних засобів, низька інноваційність і як наслідок, низька конкурентоспроможність української продукції машинобудування на внутрішньому і зовнішньому ринках, фінансово-економічна й політична нестабільність,

залежність від імпорту комплектуючих висвітлені в працях О. Амоші і І. Булеєва [2], С. Смерічевського і І. Кривов'язюка [3], Л. Соколової і О. Стойка [4], В. Гурочкиної і О. Менчинської [5]. Подібні проблеми розвитку автомобілебудування як одного з базових сегментів машинобудування, характерні і для країн Східної Європи. Так, у роботі «*Competitiveness Outlook of the Automotive Industry in the V4 Countries*» [6] відзначено, що основною проблемою конкурентоспроможності автомобільної промисловості Чехії, Словаччини, Польщі і Угорщини є дефіцит кваліфікованої і порівняно дешевої робочої сили. До того ж висока експортоорієнтованість із зростанням протекціоністської політики і торговельних напруг створюють вагому загрозу функціонуванню цього промислового сектору. Ще раніше ризики й певні наслідки підписання і виконання Угоди про зону вільної торгівлі з ЄС, зокрема й в деяких галузях економіки, досліджував колектив Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України» [7, 8].

Ключові тенденції розвитку машинобудування в Україні за множиною показників виробничо-господарської і зовнішньоекономічної діяльності детально проаналізовано автором (у складі авторського колективу) у статті «Тенденції та особливості функціонування машинобудування України» [9]. Динаміку й особливості функціонування вітчизняних машинобудівних підприємств у регіональному розрізі дослідила С. Іщук [10] і здійснила розподіл областей України за типами спеціалізації машинобудівних виробництв.

Метою статті є обґрунтування підходів до удосконалення нормативно-правових інструментів стимулювання розвитку машинобудування в Україні.

Результати дослідження. Епоха пандемії спричинила значне посилення політики протекціонізму у світі (наприклад у розвинених індустріальних країнах), а повномасштабна російсько-українська війна загострила питання економічної самодостатності і взагалі національної безпеки для багатьох країн на різних континентах. Ці питання стали пріоритетними для України, яка несе значні втрати, зокрема у сегменті машинобудування, внаслідок воєнних дій.

Майже половина українських машинобудівних виробництв сконцентрована у східних

регіонах: Дніпропетровській, Донецькій, Запорізькій і Харківській областях, на які 2021 р. сумарно припадало 47,17 % реалізованої продукції цього сегмента промисловості. Це регіони, на території яких тривають активні бойові дії, або вони прилегли до лінії фронту. Відповідно, їх машинобудівний потенціал зазнав суттєвих втрат. Унаслідок масованих обстрілів знищено виробничі цехи заводу «Мотор Січ», Ізюмського приладобудівного заводу, АТ «Українські енергетичні машини» (колишній «Турбоатом»), повністю законсервовано ПрАТ «Новокраматорський машинобудівний завод». Частина машинобудівних підприємств здійснила релокацію виробничих потужностей у Вінницьку, Львівську, Тернопільську, Хмельницьку, Чернівецьку та інші області.

Попри значні руйнування, ускладнення логістики і порушення господарських зв'язків, в Україні відбувається поживлення ділової активності у машинобудуванні. Зокрема, відновили виробництво підприємства, орієнтовані на європейський автопром. Державна митна служба значною мірою підтверджує ці тенденції інформацією щодо експорту продукції відповідних сегментів. Так, у квітні 2022 р. електротехнічної та електронної продукції було експортовано на 252,5 млн дол. США (проти 280,2 млн дол. США у квітні 2021). Однак варто наголосити, що такі підприємства (а це переважно філії транснаціональних корпорацій) функціонують в Україні за толінговими схемами, тобто із залученням давальницької сировини, і розташовані вони здебільшого у західному регіоні.

Водночас вітчизняне машинобудування задовольняє потреби у продукції для енергетичного, транспортного і видобувного секторів національної економіки і нарощує виробництво спецтехніки, зокрема за держзамовленням. Як доводить світова практика, а саме досвід розвинутих індустріальних країн (Франції, Німеччини), система держзамовлень є одним із найдієвіших інструментів протекціонізму, надто в кризових умовах. Україні вкрай необхідно зберегти і в подальшому посилити свої позиції як традиційно вагомого гравця на світовому ринку машинобудування. Тому основною метою протекціоністської політики держави в умовах повоєнної відбудови української економіки повинно стати нарощення виробничого потенціалу вітчизняного машинобудуван-

ня на нових технологічних засадах задля підвищення конкурентності вітчизняної продукції проміжного і кінцевого споживання (передусім на внутрішньому, а також і на зовнішньому ринках) і відновлення та посилення внутрішніх міжсекторальних зв'язків цього стратегічного сегмента промисловості.

Застосування інструментів протекціоністської політики щодо розвитку машинобудування в Україні розпочалось 1995 р., коли Постановою Верховної Ради України від сплати акцизного збору та податку на додану вартість були звільнені обороти з реалізації легкових і вантажопасажирських автомобілів вітчизняного виробництва, а з квітня 1998 р. була введена заборона на ввезення автомобілів, старших за 5 років, а також на автомобілі вартістю менше 5 тис. дол. США [11].

Упродовж 1997—2008 рр. діяв Закон України від 19.09.1997 № 535/97-ВР «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні», згідно з яким до 01.01.2008 звільнялись від ввізного мита, податку на додану вартість (далі ПДВ), податку на прибуток комплектуючі для будівництва і виробничої діяльності підприємств з виробництва автомобілів і запчастин до них. Автомобільні підприємства звільнялись від зборів до Державного інноваційного фонду України. Закон передбачав, що «виробники-резиденти повинні зареєструвати у Кабінеті Міністрів України інвестиційну програму, що передбачає поетапне доведення ступеня локалізації виробництва складових частин такого автомобіля, не менше 70 % його кошторисної вартості на закінчення десятого року від початку реалізації інвестиційної програми». Локалізація виробництва тут — «запровадження виробництва окремих складових частин автомобілів на митній території України із використанням праці громадян України, які мають складати не менше 90 % середньоспискової чисельності працівників на такому виробництві».

15.11.2001 було ухвалено Закон України № 2779-III «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України». Він поширив пільговий режим оподаткування на виробництво вантажних автомобілів і автобусів (мінімальний розмір інвестиції — 30 млн дол. США), виробництво комплектуючих виробів до автомобілів і автобусів (мінімальний розмір інвестиції —

10 млн дол. США); закріпив необхідність реєстрації у Кабінеті Міністрів України інвестиційної програми для отримання відповідних преференцій; установив вищі митні тарифи для імпорту автомобілів, що були у вжитку (ввізне мито для автомобілів до п'яти років збільшилось удвічі, понад п'ять років — у три рази). Окрім того, заборону на ввезення вживаних автомобілів було поширено лише на ті, що старше восьми років, і скасовано мінімальну вартість імпортованого автомобіля.

Разом ці заходи допомогли реально захистити внутрішній ринок від масового ввезення старих автомобілів. Водночас варто наголосити, що кроки щодо стимулювання, відновлення вітчизняної автомобільної промисловості за допомогою деяких інструментів державного протекціонізму (вимога про локалізацію виробництва; звільнення від сплати ПДВ, акцизного збору, плати за землю, прибуткового податку з підприємств, ввізного мита; заборону на імпорт автомобілів, що були у вжитку) категорично не сприймали і активно критикували представники ЄС, розцінюючи їх як несумісні з положеннями Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС і положеннями угод Світової організації торгівлі (далі СОТ) щодо усунення бар'єрів у міжнародній торгівлі. Однак, попри зовнішній тиск, українській державі все-таки вдавалось відстоювати національні економічні інтереси, хоча і довелось піти на поступки у послабленні заборони на ввезення вживаних автомобілів з п'яти до восьми років, а також у скасуванні вимоги щодо локалізації і мінімальної митної вартості імпортованих автомобілів.

Наслідком державного стимулювання розвитку вітчизняної автомобільної промисловості упродовж 1998—2008 рр. стало зростання обсягу виробництва легкових автомобілів у 13 разів (до 402 тис. од.). За цим показником Україна входила до десятки найбільших виробників автомобільної техніки Європи. Частка вітчизняних автомобілів і автобусів, виготовлених в Україні, у загальному обсязі реєстрацій на внутрішньому ринку становила 54 %, а частка українського автопрому у ВВП країни — 4 % [12].

Стрімке зростання у цьому періоді спостерігалось і в експорті автомобілів, який 2007 р. становив 74,2 тис. од. проти 3,7 тис. од. 2003 р. (зростання у 20 разів). Водночас швидкими темпами зростав імпорт автомобілів, що 2007 р.

становив 343,9 тис. од., проти 154,1 тис. од. 2003 р. (зростання у два рази). Доцільно зауважити, що 99,4 % експорту і 23,8 % імпорту автомобілів в Україні припадало на російську федерацію. Ключовим виробником у цьому періоді був ПАТ «ЗАЗ», на який припадало 72,6 % виготовлених в Україні легкових автомобілів і 70,2 % автомобілів загалом. Окрім того, до 2008 р. спостерігалось збільшення кількості легкових автомобілів, виготовлених із вітчизняних шасі і комплектуючих (повномасштабна збірка). У 2008 р. обсяг таких автомобілів в Україні становив 33,5 тис. од., що у 3,9 раза більше, порівняно із 2003 р. (8,5 тис. од.).

Частка автомобілів повномасштабної збірки у загальній кількості виготовлених в Україні автомобілів у цьому періоді була хоч і невисокою (не перевищувала 8 %), але стабільною. Проте у 2009—2010 рр. виробництво легкових автомобілів загалом і за схемою повномасштабної збірки зокрема скоротилось у понад 6 разів. Падіння виробництва було зумовлене передусім наслідками світової фінансової кризи (девальвацією гривні), ускладненням доступу виробників до іпотечних кредитів, зниженням ділової активності. Окрім того, 2008 р. Україна долучилась до СОТ, тому завершилась дія преференцій автомобільної промисловості, передбачених Законом України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні». Отже, лібералізація зовнішньої торгівлі (відповідно до угоди з СОТ) і водночас не напрацювання інших, тарифних і нетарифних, організаційно-правових і економічних інструментів для підтримки розвитку вітчизняного автопрому стали визначальними факторами його подальшої рецесії, яка посилилась після підписання Угоди про ЗВТ із ЄС 2014 р.

Іншим сегментом машинобудування, для розвитку якого в Україні застосовують деякі інструменти протекціоністської політики, є машинобудування для агропромислового комплексу. Так, у ст. 8 чинного Закону України «Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу» визначено часткову (до 40 %) компенсацію державою вартості техніки і обладнання для агропромислового комплексу, що поставляється сільськогосподарським товаровиробникам і підприємствам харчової та переробної промисловості.

Згідно з Урядовою програмою здешевлення сільськогосподарської техніки та обладнання вітчизняного виробництва держава компенсує юридичним і фізичним особам-підприємцям 25 % вартості (без урахування податку на додану вартість) придбаної техніки й обладнання, які включені до переліку, розміщеного на офіційному вебсайті Міністерства економіки України. Також, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 27.05.2013 № 369 «Про затвердження Порядку визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу», часткова компенсація надається на техніку та обладнання, ступінь локалізації виробництва яких перевищує 60 %, крім тракторів та інших самохідних енергетичних засобів сільськогосподарського призначення, спеціальних автомобілів сільськогосподарського призначення, самохідних і причіпних комбайнів.

Відповідно до цієї постанови 2021 р. для тракторів та інших самохідних енергетичних засобів сільськогосподарського призначення, спеціальних автомобілів сільськогосподарського призначення, самохідних і причіпних комбайнів ступінь локалізації становив від 50 до 60 %. Позитивним моментом, викладеним у цій постанові, є згадка про необхідність контролю за технологічними операціями, що здійснюється на території України (абз. 5 п. 3 у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 13.09.2017 № 693): «разом з перевіркою ступеня локалізації виробництва техніки і обладнання проводиться аналіз здійснення на території України підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу технологічних операцій згідно з переліком, наведеним у додатку, або використання ними комплектувальних виробів, під час виробництва яких здійснюються на території України зазначені технологічні операції». Проте, на нашу думку, недоліком цієї постанови є нечіткість формулювання стосовно того, чи технологічні операції враховують під час розрахунку ступеня локалізації, зокрема, чи визначають частку вітчизняної складової за кожним видом технологічної операції.

З проаналізованої постанови випливає, що для потенційно найважливішої, з позиції технологічності, техніки (тракторів та інших самохідних енергетичних засобів сільсько-

господарського призначення, спеціальних автомобілів сільськогосподарського призначення, самохідних і причіпних комбайнів) нормативне значення ступеня локалізації є нижчим, аніж для решти видів техніки агропромислового призначення, яка підлягає частковій компенсації. Це свідчить про визнання Урядом проблем у забезпеченні вітчизняними складовими технологічнішої техніки для сільськогосподарських потреб.

Задля уникнення зловживань і з метою раціональності використання бюджетних коштів постанову Кабінету Міністрів України № 369 «Про затвердження Порядку визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу» необхідно доповнити пунктом, який би забороняв аграрним підприємствам експортувати чи надавати у лізинг техніку, вартість якої частково компенсована державою. У разі невиконання цієї умови зобов'язати ці підприємства повертати державі вартість такої компенсації.

Окрім зменшення витрат аграріїв, похідним завданням часткової компенсації вартості сільгосптехніки мала б бути економічна підтримка вітчизняних виробників машинобудівної продукції агропромислового призначення. Не заглиблюючись в оцінювання ефекту від програми для аграрного сектору, зацентруємо увагу на тому, чи мала вона вплив на функціонування вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу. Так, за даними Державної служби статистики України, упродовж 2011—2020 рр. відбувалось стрімке зменшення виробництва всієї продукції машинобудування агропромислового призначення, окрім розпилювачів рідких і порошкоподібних речовин, що встановлюються на тракторі або тягнуться ним (окрім пристроїв для поливання). Найбільше (на понад 80 %) зменшилось виробництво тракторів, комбайнів зернозбиральних і машин для приготування кормів для тварин, що належать до технологічнішої продукції, та якими українські аграрії забезпечені тільки приблизно на 70 %.

Частка вітчизняної продукції у формуванні ринку сільгосптехніки й обладнання в Україні 2020 р. досягла 33 % (проти 15,2 % 2017 р.), а частка експорту в обсязі реалізованої продукції виробництва машин і устаткування для сільського та лісового господарства — 36,1 %

(проти 23,5 % 2016 р.). Однак виробництво вітчизняної продукції машинобудування для агропромислового комплексу суттєво залежить від імпорту найважливіших складових (двигунів, коробок передач). Усі трактори, включені у програму часткової державної компенсації вартості сільськогосподарської техніки, містили імпортні двигуни. Понад те, переважна більшість моделей тракторів, виготовлених ПАТ «Харківський тракторний завод», ТДВ «БРАЦЛАВ» і ТОВ «Слобожанська промислова компанія», були укомплектовані двигунами, виготовленими у російській федерації та білорусі. За авторськими розрахунками, на двигун припадає близько 40 % собівартості трактора. З імпортних двигунів та інших деталей складаються і міні-трактори та мотоблоки, які виготовляє ТОВ «Дніпровський механо-тракторний завод». Продукція цього заводу є вкрай потрібною для дрібних аграрних господарств, проте, на жаль, її не знайдено у переліку вітчизняної техніки та обладнання для агропромислового комплексу, вартість яких частково компенсується за рахунок бюджетних коштів. Після запровадження повного торговельного ембарго з російської федерації (яке бажано поширити і на білорусь) названим підприємствам (і не лише їм) доведеться шукати заміну відповідним комплектуючим, які формують технологічну основу їхньої продукції. За цих умов Україна має реальний шанс закласти фундамент масштабної програми імпортозаміщення у сегментах високо-, середньо- і високотехнологічної продукції машинобудування.

Стимулюванню розвитку машинобудування в Україні був покликаний сприяти Закон України від 16.12.2021 № 1977-IX «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості». У цьому законі ступінь локалізації виробництва розглядається як показник місцевої складової у питомій вазі вартості сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей, складових частин і комплектувальних виробів, робіт, послуг та інших складових вітчизняного виробництва у собівартості товару, що є предметом закупівлі. Окрім того, ступінь локалізації виробництва фіксується за роками єдиним значенням для всіх товарів, включених у цей законопроект: «тимчасово,

з 2021 року строком на 10 років, встановлюються такі особливості здійснення закупівель, якщо вартість предмета закупівлі дорівнює або перевищує 200 тис. грн: замовник здійснює закупівлю визначених товарів якщо їхній ступінь локалізації виробництва дорівнює чи перевищує: у 2021 р. — 10 %; у 2022 р. — 15 %; у 2023 р. — 20 %; у 2024 р. — 25 %; у 2025 р. — 30 %; у 2026 р. — 35 %; з 2027 р. до дня завершення 10-річного строку дії цього пункту — 40 %».

Із позиції сприяння економічному зростанню, наміри щодо підвищення вітчизняної складової у продукції машинобудування, безперечно, є позитивними і необхідними, однак до способу цього досягнення (як критерію для публічних закупівель) є низка запитань і зауважень. Так, у вказаному законопроекті і його супровідних документах, зокрема пояснювальній записці, не вказано і не обґрунтовано, за якою методикою чи підходом здійснено відбір товарів, включених у цей документ. Не подано також і фактичного значення ступеня локалізації за цими товарами та методики (чи алгоритму) і результатів його розрахунку. Нами не знайдено жодних обґрунтувань чи конкретних підходів, за якими визначено пропонувані ступені локалізації у розрізі окреслених товарів машинобудування і років.

Відповідно до експертних висновків, основні положення цього законопроекту є дискримінаційними, відповідають інтересам окремих виробників і суперечать міжнародно-правовим зобов'язанням України, передбаченим Угодою СОТ про державні закупівлі від 15.04.1994 та Угодою про асоціацію з ЄС 2014 р. Одним із аргументів, наведених у пояснювальній записці до цього законопроекту, є те, що «...рівень проникнення імпорту в публічні закупівлі за розглянутими галузями машинобудування в Україні сягає 50 %. За даними експертів, у середньому для всіх публічних закупівель по Україні цей показник становить 38 %, тоді як у публічних закупівлях розвинутих країн (США, ЄС) імпорт складає не більше 4—5 % всіх закупівель».

Водночас, за результатами спеціального дослідження ДП «Укрзовнішпромекспертиза», «питома вага іноземної машинобудівної продукції у покритті попиту в публічних закупівлях 2019 р. складала 32 %», а товарів, що підпадають під законопроект № 3739 — 36 % [13]. Тому дані, наведені у згаданій записці сто-

совно частки імпорту у машинобудівній продукції (50 %), не відповідають підтвердженням розрахунками показникам дослідження ДП «Укрзвншпромекекспертиза». Зауважимо, що частка імпорту у публічних закупівлях розвинутих країн ЄС є досить різною. Наприклад, у Німеччині частка контрактів, наданих іноземним компаніям, за прямими (безпосередніми) закупівлями становить 3 %, а непрямими (опосередкованими) — 16 %, для Польщі ці показники складають 2 і 23 %, для Румунії — 7 і 24 %, у ЄС загалом — 3 і 20 % відповідно [14]. Отже, інформація із записки до згаданого законопроєкту про те, що «у публічних закупівлях розвинутих країн (США, ЄС) імпорт складає не більше 4—5 % всіх закупівель», викликає сумніви або потребує уточнень.

Опрацювавши спеціалізовані звіти і відповідні статистичні дані, дотримуємось позиції, що у країнах ЄС рівень імпорту у публічних закупівлях залежить не від величини протекціоністських бар'єрів (нормативного ступеня локалізації), як це практикується у країнах Азії, а визначений ціною і техніко-технологічною конкурентоспроможністю товару. Тож у високорозвинутих економіках частка імпорту у публічних закупівлях може бути порівняно меншою, оскільки далеко не завжди іноземні товари здатні конкурувати на внутрішньому ринку цих країн. Водночас не відкидаємо наявність, можливість і необхідність протекціоністської політики у таких країнах (а надто в Україні), однак за допомогою інструментів, які не суперечать міжнародно-правовим угодам. Зокрема, публічні закупівлі (за їх раціонального застосування) є і можуть бути дієвим інструментом державної промислової політики. В Україні на публічні закупівлі 2019 р. припадало 14,62 % ВВП країни, у Польщі цей показник становив 12,16 %, а в Німеччині — 15,56 %. Згідно з авторськими розрахунками, виконаними за офіційними даними, в Україні частка публічних закупівель через систему *ProZorro* у випуску продукції машинобудування 2019 р. становила 25,3 % (або 2,1 млрд євро від 8,5 млрд євро відповідно).

Висновки і пропозиції. Окреслені проблеми машинобудування в Україні, підсилені наслідками повномасштабної військової агресії російської федерації, переконливо доводять нагальну необхідність цілеспрямованих дій держави у напрямі забезпечення його подаль-

шого розвитку, надто з позиції відстоювання національних інтересів. У цьому контексті авторські пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правових інструментів стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування передбачають:

1. Внесення змін до Закону України «Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу» (ст. 8):

- п. 5 «часткова (до 40 %) компенсація державою вартості техніки і обладнання для агропромислового комплексу, що поставляється сільськогосподарським товаровиробникам і підприємствам харчової та переробної промисловості» подати у такій редакції: «вивільнення від плати за землю і (частково) від сплати податку на прибуток і ПДВ підприємств, що спеціалізуються (понад 70 % у виробництві) на виготовленні базової (інноваційної, високотехнологічної) машинобудівної продукції кінцевого і проміжного споживання для агропромислового комплексу, яка реалізується винятково на внутрішньому ринку»;

- п. 4 викласти у такій редакції: «часткова (до 70 %) компенсація облікової ставки Національного банку України за кредитами банків, що надаються підприємствам вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу на виготовлення базових комплектуючих (двигунів, коробок передач, електроніки, тощо) для тракторів та інших самохідних енергетичних засобів сільськогосподарського призначення, спеціальних автомобілів сільськогосподарського призначення, самохідних і причіпних комбайнів (було «техніки і обладнання для агропромислового комплексу» — *Авт.*) і державна підтримка банків, що здійснюють довгострокове кредитування цих підприємств».

2. Перегляду Урядової програми здешевлення сільськогосподарської техніки й обладнання вітчизняного виробництва на предмет її доцільності і впливу на розвиток вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу і (за необхідності) скасування взагалі або обмежити тільки для тракторів, самохідних енергетичних засобів сільськогосподарського призначення, спеціальних автомобілів сільськогосподарського призначення, самохідних і причіпних комбайнів. Водночас необхідним є дотримання таких умов:

а) уся ця техніка повинна бути призначена для використання у мікро- та малих агропідприємствах;

б) базові елементи (двигуни, коробки передач, електроніка, тощо) такої техніки на 100 % повинні бути вітчизняного походження.

3. Доопрацювання Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» щодо створення передумов для сталого розвитку та модернізації вітчизняної промисловості» у таких напрямках:

- ступінь локалізації розраховувати не за загальною собівартістю включених у законопроект видів продукції, а для базових інноваційних високотехнологічних її елементів (двигунів, коробок передач, електроніки, тощо). Тобто предметом публічних закупівель може бути лише та продукція, у якій базові компоненти відповідають обґрунтовано встановленим законопроектом нормам локалізації. Окрім того, необхідно застосовувати диференційовану, а не загальну для всіх видів продукції, норму ступеня локалізації;

- визначити критерії відбору продукції, що підпадає під дію законопроекту, і обґрунтувати значення показників ступеня локалізації. Обов'язково вказати фактичне (на час ухвалення закону) значення ступеня локалізації такої продукції. На час дії законопроекту на початку кожного року повноваженому органу оприлюднювати фактичні значення ступеня локалі-

зації продукції (або її базових елементів), включеної у відповідний перелік;

- під дію Закону не повинні підпадати ті види продукції, в яких базові елементи собівартості імпортуються з країн, агресивно чи недружньо налаштованих до України.

Урахування наведених пропозицій сприятиме реалізації Плану повоєнного відновлення економіки України, який був проголошений командою Офісу президента і представниками уряду. Одним із ключових принципів цього плану є локалізація не менше 60 % виробництва продукції для потреб відбудови. Це означає пріоритетне задіяння українських компаній і виробників у процесах відбудови національної економіки, що допоможе підвищити ділову активність, створити нові робочі місця, а в підсумку — дати імпульс соціально-економічному розвитку.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямі лежать у площині науково-аналітичного обґрунтування організаційно-економічних механізмів і інструментів реалізації названого Плану, зокрема Програми «Розвиток секторів економіки з доданою вартістю» (8С.2. Машинобудування: Розвиток аграрного машинобудування).

Статтю підготовлено в рамках виконання відомчої теми «Наукові засади структурної трансформації промислового сектора економіки регіонів України» (ДР № 0120U002104).

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості: наукова доповідь. За ред. В.М. Гейця та Т.О. Осташко. НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України». Київ, 2016. 184 с.
2. Амоша О.І., Булеев І.П. та ін. Промисловість України — 2016: стан та перспективи розвитку: науково-аналітична доповідь. НАН України, Інститут економіки промисловості. Київ, 2017. 120 с.
3. Smerichevskiy S.F., Kryvoviazuk I.V. Research on the development of the machine-building industry of Ukraine: state and prospects: multi-authored monograph. Latvia: Baltija Publishing, 2017. 200 p.
4. 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>
5. Гурчкіна В.В., Менчинська О.М. Особливості формування та функціонування інтегрованих структур в глобальних ланцюгах створення вартості. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2020. № 3. С. 248—257. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2020-282-3-43>
6. Hlušková T. Competitiveness Outlook of the Automotive Industry in the V4 Countries. *Studia Commercialia Bratislavensia*. 2019. Vol. 12. Iss. 41 (1). P. 24—33. <https://doi.org/10.2478/stcb-2019-0003>
7. Реалізація інтеграційного вибору України: правові проблеми, можливі ризики та наслідки. За ред. О.О. Ашуркова. НАН України, Інститут економіко-правових досліджень. Донецьк, 2013. 186 с.
8. Ашурков О.О., Дутов М.М., Ілларіонов О.Ю. Рівень інтеграції України з ЄС і Митним союзом з огляду на стан адаптації відповідного законодавства. *Економіка та право*. 2013. № 2. С. 138—148.
9. Созанський Л.Й., Коваль Л.П. Тенденції та особливості функціонування машинобудування України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 22. С. 55—62. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2021.22.55>

10. Ішук С.О. Регіональні тренди розвитку машинобудування в Україні: статистична оцінка. *Статистика України*. 2021. № 3 (94). С. 12–20. [https://doi.org/10.31767/su.3\(94\)2021.03.02](https://doi.org/10.31767/su.3(94)2021.03.02)
11. Про розвиток автомобільної промисловості. *Інтернет-сайт «Лабораторія законодавчих перспектив»*. 01.12.2003. URL: <https://parlament.org.ua/2003/12/01/pro-rozvitok-avtomobilnoyi-promislo/> (дата звернення: 05.10.2022).
12. Автотранспорт в Україні. 2007. URL: https://ukrautoprom.com.ua/wp-content/uploads/2020/07/Motor_vehicles_Ukraine-07.x90153.pdf (дата звернення: 05.10.2022).
13. Машинобудівна галузь в Україні: потенціал та можливості для розширення експорту на період до 2021 року: аналітичний звіт. Міністерство економіки України. Департамент розвитку експорту. Київ, 2019. 350 с.
14. European semester thematic factsheet. Public procurement. *An official website of the European Union*. 22.11.2017. 12 p. URL: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_public-procurement_en_0.pdf (дата звернення: 05.10.2022).

Надійшла 10.10.2022

REFERENCES

1. Implementatsiia Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta YeS: ekonomichni vyklyky ta novi mozhlyvosti: naukova dopovid. Za red. V.M. Heitsia ta T.O. Ostashko. NAN Ukrainy, DU “In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy”. Kyiv, 2016. 184 p. [in Ukrainian].
2. Amosha O.I., Bulieiev I.P. ta in. Promyslovist Ukrainy — 2016: stan ta perspektyvy rozvytku: naukovy-analitychna dopovid. NAN Ukrainy, Instytut ekonomiky promyslovosti. Kyiv, 2017. 120 p. [in Ukrainian].
3. Smerichevskiy S.F., Kryvoviazuk I.V. Research on the development of the machine-building industry of Ukraine: state and prospects: multi-authored monograph. Latvia: Baltija Publishing, 2017. 200 p.
4. Sokolova L.V., Stoika O.V. Suchasnyi stan mashynobuduvannia Ukrainy ta tendentsii yoho rozvytku za umov nezbilansovanoi ekonomiky. *Efektivna ekonomika*. 2019. No. 11. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.11.5> [in Ukrainian].
5. Hurochkina V.V., Menchynska O.M. Osoblyvosti formuvannia ta funktsionuvannia intehrovanykh struktur v hlobalnykh lantsiuhakh stvorennia vartosti. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky*. 2020. No. 3. P. 248–257. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2020-282-3-43> [in Ukrainian].
6. Hlušková T. Competitiveness Outlook of the Automotive Industry in the V4 Countries. *Studia Commercialia Bratislavensia*. 2019. Vol. 12. Iss. 41 (1). P. 24–33. <https://doi.org/10.2478/stcb-2019-0003>
7. Realizatsiia intehratsiinoho vyboru Ukrainy: pravovi problemy, mozhlyvi ryzyky ta naslidky. Za red. O.O. Ashurkova. NAN Ukrainy, Instytut ekonomiko-pravovykh doslidzhen. Donetsk, 2013. 186 p. [in Ukrainian].
8. Ashurkov O.O., Dutov M.M., Illarionov O.Iu. Riven intehratsii Ukrainy z YeS i Mytnym soiuzom z ohliadu na stan adaptatsii vidpovidnoho zakonodavstva. *Ekonomika ta pravo*. 2013. No. 2. P. 138–148 [in Ukrainian].
9. Sozanskyi L.I., Koval L.P. Tendentsii ta osoblyvosti funktsionuvannia mashynobuduvannia Ukrainy. *Investytsii: praktyka ta dosvid*. 2021. No. 22. P. 55–62. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2021.22.55> [in Ukrainian].
10. Ishchuk S.O. Rehionalni trendy rozvytku mashynobuduvannia v Ukraini: statystychna otsinka. *Statystyka Ukrainy*. 2021. No. 3 (94). P. 12–20. [https://doi.org/10.31767/su.3\(94\)2021.03.02](https://doi.org/10.31767/su.3(94)2021.03.02) [in Ukrainian].
11. Pro rozvytok avtomobilnoi promyslovosti. *Internet-sait “Laboratoriia zakonodavchykh perspektyv”*. 01.12.2003. URL: <https://parlament.org.ua/2003/12/01/pro-rozvitok-avtomobilnoyi-promislo/> [in Ukrainian].
12. Avtotransport v Ukraini. 2007. URL: https://ukrautoprom.com.ua/wp-content/uploads/2020/07/Motor_vehicles_Ukraine-07.x90153.pdf [in Ukrainian].
13. Mashynobudivna haluz v Ukraini: potentsial ta mozhlyvosti dlia rozshyrennia eksportu na period do 2021 roku: analitychnyi zvit. Ministerstvo ekonomiky Ukrainy. Departament rozvytku eksportu. Kyiv, 2019. 350 p. [in Ukrainian].
14. European semester thematic factsheet. Public procurement. *An official website of the European Union*. 22.11.2017. 12 p. URL: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_public-procurement_en_0.pdf (дата звернення: 05.10.2022).

Received 10.10.2022

L.Y. Sozanskyi

State Institution “Institute of Regional Research n.a. M.I. Dolishniy of NAS of Ukraine”, Lviv, Ukraine
orcid.org/0000-0001-7854-3310

IMPROVEMENT OF REGULATORY AND LEGAL INSTRUMENTS FOR STIMULATING THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN MECHANICAL ENGINEERING

Mechanical engineering in combination with the IT-sphere is the sector of the economy with the highest potential for the creation and implementation of product, technical and technological innovations, as well as a key centre of intersectoral relations. The importance of mechanical engineering for industry and the economy in general is confirmed by its high and

growing share in the gross added value of the processing industry of the vast majority of developed industrial EU countries: 48,4 % in Germany, 25,5 % in Poland, while in Ukraine it is only 17 %. Domestic engineering is characterized by generally negative development trends, which have intensified as a result of the military aggression of the Russian Federation. Accordingly, the purpose of the article is to substantiate the approaches to the improvement of regulatory and legal instruments for stimulating the development of mechanical engineering in Ukraine. The author substantiates the effectiveness of the use of protectionist policy tools in relation to the domestic automobile industry during 1995-2008, which resulted in the increase in the production and export of automobiles. Ukrainian legislation in the field of stimulating the development of the production of machine-building products for the agro-industrial complex is analyzed in detail, and its key shortcomings are identified, in particular in terms of calculating the degree of localization and determining the share of imports in public procurement. It was emphasized that the production of domestic machine-building products for the agro-industrial complex depends significantly on the import of the most important components (engines, gearboxes), a significant part of which came from the Russian Federation and Belarus. In order to overcome such import dependence (especially after the introduction of a full trade embargo with Russia), the author's proposals were submitted, in particular, to the Law of Ukraine "On Stimulating the Development of Domestic Mechanical Engineering for the Agro-Industrial Complex", the Law of Ukraine "On Public Procurement" and the Government's Program to Reduce Prices of Agricultural Machinery and Equipment of Domestic Production. Taking into account these proposals will contribute to the implementation of the plan for the post-war recovery of the economy of Ukraine, which was announced by the team of the President's Office and representatives of the government.

Keywords: mechanical engineering, production, localization, development, protectionism.