

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ПРИКАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТЕФАНИКА**

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ПРИКАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТЕФАНИКА**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ТКАЧУК ДЕНИС ЮРІЙОВИЧ

УДК 35.075.5-027.555:336:621(477)(043)

ДИСЕРТАЦІЯ

**ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ
МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 281 Публічне управління та адміністрування
Галузь знань 28 Публічне управління та адміністрування

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії.

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

Науковий керівник: Щур Роман Іванович, доктор економічних наук,
професор

АНОТАЦІЯ

Ткачук Д.Ю. Публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 281–Публічне управління та адміністрування. – Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Івано-Франківськ, 2025.

Дисертаційна робота присвячена вирішенню наукового завдання, яке полягає в узагальненні теоретичних засад публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України та розробці практичних рекомендацій щодо його удосконалення.

У роботі сформовано понятійно-категорійний апарат публічного управління через уточнення змістового наповнення таких категорій: *«публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу»* – система взаємопов'язаних дій державних, місцевих та громадських інституцій щодо розподілу управлінських функцій, ефективного використання фінансових ресурсів, створення дієвих механізмів управління та залучення громадськості до прийняття рішень задля забезпечення сталого розвитку машинобудівного комплексу, підвищення його конкурентоспроможності й стійкості; *«параметр впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу»* – величина наслідків зміни стану фінансової діяльності машинобудівного комплексу внаслідок дії суб'єктів публічного управління.

Побудовано організаційну модель реалізації стратегічних орієнтирів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України, що ґрунтується на взаємозв'язку складових елементів і є основою впровадження стратегічних напрямів реалізації ефективних управлінських рішень в державній промисловій політиці. Дана модель спрямована на удосконалення діяльності публічного управління фінансовою

діяльністю машинобудівного комплексу України з метою зростання його прибутковості та зміцнення ринкових позицій.

Удосконалено науково-теоретичні засади сутнісної ідентифікації поняття публічного управління та з'ясування його ролі в аспекті фінансової діяльності машинобудівного комплексу шляхом детального розкриття змісту, характеристики функцій і аналізу зміни підходів, що свідчить про існування потреби у формуванні стратегічних орієнтирів із метою підвищення ефективності системи публічного управління машинобудівного комплексу.

Розкрито методологічні основи дослідження публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу, що поєднує системний, синергетичний і вартісний підходи, сприяє формуванню системно-вартісної концепції управління як системного чинника консолідації економічного ефекту та системи цінностей машинобудівного комплексу, що приведе у відповідність інтереси та наміри всіх зацікавлених сторін, а також дасть можливість побудувати структуру ендогенного середовища системи публічного управління на основі таких підсистем: організаційної, аналітичної та фінансової.

Встановлено, що в умовах високотехнологічного розвитку та зростання конкуренції на ринках товарів машинобудівного комплексу, актуалізується питання збільшення фінансового потенціалу господарських суб'єктів, котрий, з одного боку, забезпечував би стійкість і стабільність функціонування комплексу, а з іншого – його економічне зростання. Практика реалізації інноваційних завдань формує високу репутацію суб'єкта, яка є особливо цінною конкурентною перевагою і сприяє залученню фінансових ресурсів.

Визначено, що незважаючи на вагомий потенційний вплив і значення машинобудівного комплексу для національної економіки, його потенціал в Україні є нереалізованим, що пов'язано з регіональною диспропорцією економічного розвитку, відсутністю гнучких механізмів адаптації до ринкових змін, війною та неефективною державною політикою. Як результат – нестача висококваліфікованого персоналу, суттєве скорочення питомої ваги машинобудівної продукції в промисловому секторі, зростання її металоємності

та собівартості, що супроводжувалось одночасним зменшенням інвестиційної активності та інноваційності виробництва.

З'ясовано, що ефективність управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудівного комплексу в Україні має низький рівень за умов потужних зовнішніх викликів. Відзначаючи в цілому позитивно намагання підприємств продовжувати та покращувати свою роботу, слід підкреслити значну роль держави та необхідність удосконалення державної політики та стратегії управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. Зважаючи на щоденні потреби України по забезпеченню безпеки, захисту і повернення своїх територій, а також євроінтеграційний вектор політики країни, саме машинобудівний комплекс відіграє ключову роль у промисловості, здатний посилити не тільки обороноздатність держави та зменшити її залежність від зовнішньої допомоги, а і зміцнити економіку країни шляхом зростання ВВП та створення нових робочих місць і умов для повернення працездатного населення.

Охарактеризовано внутрішні чинники в контексті публічного управління, що спричинили негативні тенденції стану машинобудівного комплексу України, а саме: слабкий захист національних економічних інтересів у частині збереження та посилення українських позицій на міжнародному ринку машинобудівної продукції в умовах лібералізації зовнішньої торгівлі; низька результативність державної політики щодо формування ефективних стимулів та сприятливих умов щодо підвищення інвестиційної привабливості вітчизняного машинобудівного комплексу; відсутність єдиної державної політики підтримки та розвитку машинобудівного комплексу України, яка б передбачала чітко визначені стратегічні напрями і тактичні заходи з урахуванням національних економічних та оборонних інтересів держави.

Обґрунтовано параметри впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України через їх узагальнення та класифікацію за такою структурою класифікаційних ознак: залежно від напрямку впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу (правові, організаційні (адміністративні), фінансові, інвестиційні,

кредитні, соціальні); залежно від характеру впливу (стимулюючі та стримуючі); залежно від джерела походження (глобальні, зовнішні і внутрішні). Запропонована класифікація дасть можливість підвищити ефективність і точність формування стратегічних орієнтирів публічного управління в частині розвитку українського машинобудівного комплексу в сучасних реаліях.

Узагальнено та упорядковано зарубіжний досвід публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу та сформовано пропозиції для впровадження найкращих практик. Розроблено модель механізму імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю в машинобудівному комплексі, яка передбачає взаємодію таких функціональних блоків: нормативно-правовий блок; фінансовий блок; інституційний блок; організаційний блок.

У процесі дослідження розроблено стратегічні напрями розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України, які передбачають: адміністративний – формування ефективної адміністративної системи стратегічного управління; інвестиційний – створення умов для залучення інвестицій та покращення інвестиційної політики; кредитний – використання кредитних інструментів для удосконалення фінансової діяльності машинобудівного комплексу; організаційно-правовий – реалізація організаційних заходів та нормативно-правових змін та податковий напрям – податкове стимулювання для підтримки та розвитку фінансової діяльності машинобудівних підприємств. Зазначені стратегічні напрями можуть бути використані як підґрунтя для формування і впровадження принципово відмінної від існуючої стратегії публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України та виконувати функцію рамкової програми для конкретизації інструментів стимулювання і підтримки розвитку вітчизняного машинобудування.

Розроблено дорожню мапу реалізації стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу з метою ефективного досягнення очікуваних результатів. Зазначені в дорожній

мапі часові періоди можуть бути змінені відповідно до поточної економічної та військової ситуації, враховуючи нестабільність як економічних процесів, так і ситуації на фронті. Важливою є послідовність реалізації напрямів, адже саме такий порядок дій забезпечить ефективне досягнення поставлених стратегічних завдань.

Побудовано регресійну модель, на основі якої здійснено аналіз результатів основної, інвестиційної діяльності машинобудівного комплексу України, які визначають прийняття управлінських рішень щодо окреслення напрямів відновлення провідної ролі машинобудування в технічному переоснащенні української економіки.

Доведено, що регресійний аналіз як широковживаний інструмент прогнозування економічних явищ і процесів дозволяє зорієнтуватися в середовищі війни і перейти до вибору варіантів дій на певний стратегічний період в управлінні фінансово-господарською діяльністю суб'єктів машинобудівного комплексу. Обґрунтовані прогнози щодо розвитку машинобудівного комплексу України дають можливість створити уявлення про оптимістичний та песимістичний варіанти розвитку подій, зосередивши увагу на чинниках, які сприяють позитивним тенденціям.

Ключові слова: публічне управління, держава, машинобудівний комплекс, фінансова діяльність, економічна нестабільність, державне управління, державна підтримка, державна промислова політика, сталий розвиток, територіальні громади, стратегічний розвиток, інноваційний розвиток, інвестиції, інновації, інвестиційний клімат.

ABSTRACT

Tkachuk D.Yu. Public management of the financial activity of the machine-building complex of Ukraine. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for obtaining a degree of Doctor of Philosophy in specialty 281 Public Administration and Governance. – Vasyl Stefanyk Precarpathian National University, Ivano-Frankivsk, 2025.

The dissertation is devoted to solving the scientific task of generalizing the theoretical foundations of public management of financial activities of the machine-building complex of Ukraine and developing practical recommendations for its improvement.

The work forms the conceptual and categorical apparatus of public management by clarifying the content of the following categories: “public management of the financial activity of the machine-building complex” – a system of interrelated actions of state, local and public institutions regarding the distribution of management functions, efficient use of financial resources, creation of effective management mechanisms and involvement of the public in decision-making to ensure sustainable development of the machine-building complex, increase its competitiveness and sustainability; “parameter of influence of public management” – the magnitude of the consequences of changes in the state of financial activity of the machine-building complex as a result of the actions of public management entities.

It was built an organizational model for implementing strategic guidelines for the development of public management of the financial activities of the machine-building complex of Ukraine, which is based on the interconnection of its constituent elements and is the basis for implementing strategic directions for the implementation of effective management decisions in the state industrial policy. This model is aimed at improving the public management of the financial activities of the machine-building complex of Ukraine in order to increase its profitability and strengthen its market position.

The scientific and theoretical foundations of the essential identification of the concept of public management and clarification of its role in the aspect of financial activity of the machine-building complex are improved by means of a detailed disclosure of the content, characteristics of functions and analysis of changes in approaches, which indicates the need to form strategic guidelines in order to increase the efficiency of the public management system of the machine-building complex.

The methodological foundations for researching the public management of the financial activities of the machine-building complex are disclosed, which combines systemic, synergistic and cost approaches, and contributes to the formation of a systemic and cost concept of management as a systemic factor in consolidating the economic effect and the value system of the machine-building complex, which will bring the interests and intentions of all stakeholders into line, as well as make it possible to build the structure of the endogenous environment of the public management system on the basis of the following subsystems: organizational, analytical and financial.

The dissertation establishes that in the context of high-tech development and growing competition in the markets of engineering goods, the issue of increasing the financial potential of economic entities is becoming relevant, which, on the one hand, would ensure the sustainability and stability of the complex, and on the other - its economic growth. The practice of implementing innovative tasks forms a high reputation of an entity, which is a particularly valuable competitive advantage and helps to attract financial resources.

It is determined that despite the significant potential impact and importance of mechanical engineering for the national economy, it should be noted that in Ukraine its potential is unrealized, which is due to the regional imbalance of economic development, the lack of flexible mechanisms for adapting to market changes, the war and ineffective public policy, including with regard to the financial activities of machine-building enterprises. As a result, there is a shortage of highly qualified personnel, a significant reduction in the share of machine-building products in the industrial sector, an increase in their metal intensity and cost, accompanied by a simultaneous decrease in investment activity and production innovation.

It has been found that the efficiency of financial management of machine-building enterprises in Ukraine is low in the face of powerful external challenges. While noting the generally positive efforts of enterprises to continue and improve their work, it is necessary to emphasize the significant role of the state and the need to improve the state policy and strategy for managing the financial activities of the machine-building complex. Given the daily needs of Ukraine to ensure security, protection and return of its territories in the war, as well as the European integration vector of the country's policy, machine building is a key industry sector that can strengthen not only the defense capability of the state and reduce its dependence on foreign aid, but also strengthen the country's economy by increasing GDP and creating new jobs and conditions for the return of the able-bodied population.

The internal factors in the context of public management that caused negative trends in the state of the machine-building complex of Ukraine are characterized, namely: weak protection of national economic interests in terms of preserving and strengthening Ukrainian positions in the international market of machine-building products in the context of foreign trade liberalization; low efficiency of the state policy on the formation of effective incentives and favorable conditions for increasing the investment attractiveness of the domestic machine-building complex; lack of a unified state strategy to support and develop Ukraine's machine-building complex, which would provide for clearly defined strategic directions and tactical measures, taking into account the national economic and defense interests of the state.

The parameters of the impact of public management on the financial activities of the machine-building complex of Ukraine are substantiated by generalizing and classifying them according to the following structure of classification features: depending on the direction of influence of public administration on the financial activities of the machine-building complex (legal, organizational (administrative), financial, investment, credit, social); depending on the nature of the impact (stimulating and restraining); depending on the source of origin (global, external and internal). The proposed classification will make it possible to increase the efficiency and accuracy of

forming strategic guidelines for public management in terms of the development of the Ukrainian machine-building complex in modern realities.

The foreign experience of public management of the financial activities of the machine-building complex is generalized and organized, and proposals for the implementation of best practices are formulated. A model of the mechanism for implementing foreign experience of public management of financial activities in the field of mechanical engineering has been developed, which provides for the interaction of the following functional blocks: regulatory and legal block; financial block; institutional block; organizational block.

In the course of the study, strategic directions for the development of public management of the financial activities of the machine-building complex of Ukraine have been developed, which include: administrative – formation of an effective administrative system of strategic management; investment – creation of conditions for attracting investments and improving investment policy; credit – use of credit instruments to improve the financial activities of the machine-building complex; organizational and legal – implementation of organizational measures and regulatory and legal frameworks. These strategic directions can be used as a basis for the formation and implementation of a fundamentally different strategy of public management of the financial activities of the machine-building complex of Ukraine and serve as a framework program for specifying tools to stimulate and support the development of domestic machine-building.

A roadmap for the implementation of strategic directions for the development of public management of the financial activities of the machine-building complex has been developed in order to effectively achieve the expected results. The time periods indicated in the roadmap may be changed in accordance with the current economic and military situation, given the instability of both economic processes and the situation at the front. The sequence of implementation of the directions is important, as this procedure will ensure the effective achievement of the strategic objectives.

A regression model is built on the basis of which the results of the main investment activity of the machine-building complex of Ukraine are analyzed, which

determine the adoption of managerial decisions on the directions of restoring the leading role of machine-building in the technical re-equipment of the Ukrainian economy.

It is proved that regression analysis, as a widely used tool for forecasting economic phenomena and processes, allows to orientate oneself in the environment of war and move on to choosing options for a certain strategic period in the management of financial and economic activities of machine-building entities. Reasonable forecasts for the development of the Ukrainian machine-building complex make it possible to create an idea of optimistic and pessimistic scenarios, focusing on factors that contribute to positive trends.

Keywords: public management, state, machine-building complex, financial activity, economic instability, public administration, state support, state industrial policy, sustainable development, territorial communities, strategic development, innovative development, investment, innovation, investment climate.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях України:

1. Ткачук Д. Ю. Теоретичні аспекти системи публічного управління. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 1. С. 152-156 (0,61 д.а.).

DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.1.152>

URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/2782/2818>

2. Щур Р. І., Ткачук Д. Ю. Публічне управління розвитком машинобудівного комплексу України в умовах економічної нестабільності. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2024. Вип. 20. Т. 2. С.112-119. *Особистий внесок (0,5 д.а.): проведено аналіз стану та тенденцій розвитку машинобудівного комплексу України за 2015-2022 рр. (0,61 д.а.).*

DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.2.20.112-119>

URL: <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/aprde/article/view/8175/8275>

3. Ткачук Д. Ю. Особливості зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. *Аспекти публічного управління*. 2024. Т. 12. № 3. С. 36-44 (0,98 д.а.).

DOI: <https://doi.org/10.15421/152435>

URL: <https://aspects.org.ua/index.php/journal/article/view/1079/1056>

4. Ткачук Д. Ю. Механізм оцінки ефективності впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України. *Наукові перспективи*. 2025. №1 (55). С. 514-523 (0,7 д.а.).

DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1\(55\)-514-523](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1(55)-514-523)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/19388/19393>

Статті в іноземних наукових виданнях, що індексуються в міжнародних наукометричних базах (Scopus):

5. Tkachuk I. H., Melnychuk Yu. M., Tkachuk D. Yu., Kyryliuk I. M., Solodzhuk T. V. Economic Mechanism for Managing the Strategic Development of Territorial Communities. *TEM Journal*. 2020. Vol. 9. № 4. P. 1606-1613. ISSN 2217-8309, (Scopus, Q4). *Особистий внесок (0,2 д.а.): систематизовано ознаки економічної незалежності регіону, внесок у розробку концепції територіальної диверсифікації, зокрема в частині управління інноваційно-інвестиційного розвитку економіки регіону та у формування підходів до створення національних інноваційних екосистем, кластерних програм для розвитку територіальних громад (0,88 д.а.).*

DOI: <https://doi.org/10.18421/TEM94-36>

URL: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57221087374&origin=recordpage>

Публікації за матеріалами конференцій:

6. Ткачук Д. Ю. Теоретичні основи сутності фінансових ресурсів підприємства. *Science and technology: problems, prospects and innovations: матеріали II міжнар. наук.-практ. конф. (м. Осака, Японія,*

17-19 листопада 2022 р.). Осака: CPN Publishing Group, 2022. С. 695-698. (0,14 д.а.).

URL:<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/11/SCIENCE-AND-TECHNOLOGY-PROBLEMS-PROSPECTS-AND-INNOVATIONS-17-19.11.22.pdf>

7. Ткачук Д. Ю. Сутність фінансових ресурсів підприємства, принципи та джерела їх формування. *Science and technology: problems, prospects and innovations*: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Осака, Японія, 18-20 січня 2023 р.). Осака: CPN Publishing Group, 2023. С. 531-540. (0,34 д.а.).

URL:<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/SCIENCE-AND-TECHNOLOGY-PROBLEMS-PROSPECTS-AND-INNOVATIONS-18-20.01.23.pdf>

8. Ткачук Д.Ю. Сутність публічного управління, його принципи та функції. *Innovations and prospects in modern science*: матеріали IX міжнар. наук.-практ. конф. (м. Стокгольм, Швеція, 28-30 серпня 2023 р.). Стокгольм: SSPG Publish, 2023. С. 147-152. (0,26 д.а.).

URL:<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/08/INNOVATIONS-AND-PROSPECTS-IN-MODERN-SCIENCE-28-30.08.23.pdf>

9. Ткачук Д. Ю. Значення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. *Стратегічні орієнтири сталого розвитку в Україні та світі*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених (м. Чернігів, 19 квітня 2024 р.). Чернігів: НУ «Чернігівська політехніка», 2024. С. 94-95. (0,13 д.а.).

URL:<https://ir.stu.cn.ua/bitstream/handle/123456789/30223/%d0%97%d0%91%d0%86%d0%a0%d0%9d%d0%98%d0%9a%20%d0%a1%d1%82%d1%80%d0%b0%d1%82%d0%b5%d0%b3%d1%96%d1%87%d0%bd%d1%96%20%d0%be%d1%80%d1%96%d1%94%d0%bd%d1%82%d0%b8%d1%80%d0%b8%202024.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	15
ВСТУП.....	17
РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.....	25
1.1. Теоретичні основи дослідження публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу	25
1.2. Концептуалізація сутності публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.....	49
1.3. Методологічні засади публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу	66
РОЗДІЛ 2. Практичні аспекти публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України.....	82
2.1. Аналіз структури і динаміка розвитку машинобудівного комплексу України.....	82
2.2. Оцінка ефективності публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.....	102
2.3. Визначення параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України	119
РОЗДІЛ 3. Напрями удосконалення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України.....	137
3.1. Зарубіжний досвід публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.....	137
3.2. Стратегічні орієнтири розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України.....	162
3.3. Оптимізація управлінських рішень у відновленні пріоритетів машинобудівного комплексу в промисловості України.....	174
ВИСНОВКИ.....	192
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	198
ДОДАТКИ.....	222

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВВП – валовий внутрішній продукт
ЄС – Європейський Союз
ТГ – територіальна громада
ОМС – орган місцевого самоврядування
П(с)БО – Національні положення (стандарти) бухгалтерського обліку
EVA – економічна додана вартість
НТР – науково-технічна революція
НТР – науково-технічний прогрес
ЕОМ – електронно-обчислювальна машина
ПАТ – публічне акціонерне товариство
ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю
АТ – акціонерне товариство
ДП – державне підприємство
ПрАТ – приватне акціонерне товариство
ТДВ – товариство з додатковою відповідальністю
США – Сполучені Штати Америки
ТНК – транснаціональна компанія
АР Крим – Автономна Республіка Крим
ВО – виробниче об'єднання
НДІ – науково-дослідний інститут
МВФ – Міжнародний валютний фонд
ЄБРР – Європейський банк реконструкції та розвитку
ПДВ – податок на додану вартість
ЗСУ – Збройні Сили України
БпЛА – безпілотний літальний апарат
MIGA – Багатостороннє агентство з гарантування інвестицій
КНР – Китайська Народна Республіка
ОЕСР – Організація економічного співробітництва та розвитку

НДДКР – науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи

КВЕД – класифікатор видів економічної діяльності

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Зміни соціально-економічного стану в Україні, які зумовлені впливом безпекового чинника, релокацією підприємств, міграцією населення, вилученням земель із господарського обігу, актуалізують пошук дієвих інструментів та засобів забезпечення бажаних імперативів відбудови економіки, змін у суспільстві і його розвитку. Вирішення означених завдань значною мірою залежить від ефективності публічного управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудівного комплексу як драйвера економічного розвитку.

Масштабність впливу війни російської федерації проти України в умовах трансформаційних модифікацій економіки України та фундаментальних зрушень в глобальній економіці зумовлює необхідність системного переосмислення закономірностей, передумов та ефектів реалізації публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу відповідно до сучасних тенденцій розвитку методологічного інструментарію їх пізнання.

Використання підходу фінансової діяльності в царині публічного управління надає можливість ідентифікувати основні проблеми публічної фінансової політики, практики забезпечення суб'єктів підприємництва фінансовими ресурсами та їх ефективного використання у вирішенні таких завдань: забезпечення фінансовими ресурсами поточної операційної, фінансової та інвестиційної діяльності; пошук резервів збільшення доходів; зміна величини і складу власного та залученого капіталу; випрацювання дієвого механізму управління системою цілей економічного і соціального розвитку.

Економічна наука акумулювала значний обсяг теоретичних концепцій та ідей, які пояснюють закономірності формування системи публічного управління і охоплюють широкий спектр фінансових рішень через призму мультиплікативних ефектів і методологічних підходів дослідження.

Публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в сучасних умовах потребує пошуку інноваційних підходів і практичних

рекомендацій як необхідної передумови посилення економічного та соціального розвитку України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретико-прикладні аспекти публічного управління машинобудівним комплексом було розкрито в наукових працях таких дослідників, як Авдєй О.К., Барташевська Ю.М., Гудзь П.В., Джеджула В.В., Друкер П.Ф., Жук О.І., Іщук С.О., Кожемякіна Т.В., Кривоконь М.О., Ліпич Л.Г., Мельник С.І., Мельничук С.М., Мілль Дж.С., Сміт А., Собкевич О.В., Станишина А.В., Сурай І.Г., Томашевська А.В., Файоль А., Фатенок-Ткачук А.О., Федорчак О.В., Храпкіна В.В., Шаульська Г.М. та ін.

Управлінським аспектам фінансової діяльності машинобудівного комплексу присвятили свої наукові роботи Бланк І.О., Гришина Л.О., Дегтяр А.О. Зимовець В.В., Карась П.М., Керімов П.О., Клімова О.І., Кондратьєва В.Ф., Ліпич Л.Г., Носирєв О.О., Рахман М.С., Романенко О.О., Савченко В.Ф., Снопенко Г.Г. та ін.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Результати дослідження, теоретико-методологічні положення і висновки відповідають тематиці науково-дослідних робіт Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника, зокрема «Теоретико-методологічні та прикладні засади розроблення і функціонування інноваційних механізмів публічного управління та адміністрування» (номер державної реєстрації 0120U100494), у межах якої розроблено методологічні засади формування інноваційних підходів до публічного управління машинобудівним комплексом.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є узагальнення теоретичних засад публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України та розробка практичних рекомендацій щодо його удосконалення.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність розв'язання таких завдань:

- з'ясувати теоретичний базис дослідження та концептуальні основи публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу;
- розкрити методологічні засади публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу;
- визначити стан і особливості розвитку публічного управління машинобудівним комплексом України;
- окреслити параметри впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу;
- узагальнити зарубіжний досвід публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу та запропонувати механізм імплементації в Україні;
- визначити орієнтири стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України та розробити організаційну модель їх реалізації;
- розробити модель стратегічного прогнозування розвитку машинобудівного комплексу України на основі регресійного аналізу.

Об'єктом дослідження є система публічного управління машинобудівним комплексом України.

Предметом дослідження є публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну основу дисертаційного дослідження становили фундаментальні положення теорії публічного управління, загальнонаукові та спеціальні методи економічного аналізу і наукового пізнання, зокрема: ретроспективного аналізу – для дослідження еволюції наукових підходів до трактування дефініцій «державне управління», «публічне управління», «фінансова діяльність», визначення методологічних основ публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств; системного підходу, методів узагальнення і групування – з метою

систематизації наукових поглядів щодо об'єкта дослідження, обґрунтування теоретичних концептів щодо необхідності удосконалення публічного управління фінансовою діяльністю вітчизняного машинобудівного комплексу, визначення та класифікації параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України; аналізу і синтезу – для визначення змістового наповнення окремих категорій і понять, ідентифікації особливостей та ключових проблем сучасного стану фінансової діяльності машинобудівного комплексу України; графічного, схематичного, табличного методів – з метою візуалізації отриманих результатів дослідження; нормативно-правового методу – під час визначення нормативно-правового забезпечення впливу публічного управління на фінансову діяльність українського машинобудівного комплексу; методів статистичного й економічного аналізу – для дослідження структури і динаміки розвитку машинобудівного комплексу в контексті публічного управління, а також проведення оцінки ефективності управління фінансовою діяльністю вітчизняного машинобудівного комплексу; історико-логічного методу – з метою визначення можливостей імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України. Для опрацювання статистичних даних, побудову регресійних моделей та графіків використано програмне забезпечення (пакети Maple та Microsoft Excel).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в узагальненні теоретичних засад публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України та розробці практичних рекомендацій щодо його удосконалення. Результати, які визначають наукову новизну дослідження, полягають у тому, що:

удосконалено:

– методологічні засади дослідження публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу, які ґрунтуються на поєднанні системного, синергетичного і вартісного підходів, що дає можливість консолідувати економічний результат та цінності машинобудівного комплексу,

врегулювати інтереси і наміри усіх зацікавлених сторін, сформулювати конфігурації внутрішнього середовища системи публічного управління як сукупності таких підсистем: аналітичної, організаційної, фінансової;

– наукові підходи до визначення сутності публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу, які полягають в конкретизації його змісту, функцій управління з урахуванням європейського досвіду через формування ефективних стратегічних орієнтирів розвитку системи публічного управління задля підвищення конкурентоспроможності машинобудівного комплексу та його адаптації до сучасних викликів;

– понятійно-категорійний апарат публічного управління через уточнення змістового наповнення таких категорій: *«публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу»* – система взаємопов'язаних дій державних, місцевих та громадських інституцій щодо розподілу управлінських функцій, ефективного використання фінансових ресурсів, створення дієвих механізмів управління і залучення громадськості до прийняття рішень задля забезпечення сталого розвитку машинобудівного комплексу, підвищення його конкурентоспроможності та стійкості; *«параметр впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу»* – величина наслідків зміни стану фінансової діяльності машинобудівного комплексу внаслідок дії суб'єктів публічного управління;

– систематизацію і класифікацію параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України за такими ознаками: *за напрямом впливу* публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу (правові, організаційні (адміністративні), фінансові, інвестиційні, кредитні, соціальні); *за характером впливу* (стимулюючі та стримуючі); *за джерелом походження* (глобальні, зовнішні і внутрішні). Зазначена систематизація сприятиме більш ефективному та точному визначенню стратегічних напрямів державної політики щодо розвитку вітчизняного машинобудівного комплексу в сучасних умовах;

– організаційну модель реалізації стратегічних орієнтирів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України, яка ґрунтується на взаємозв'язку складових елементів (мета, завдання, напрями та конкретизовані заходи реалізації) і є основою впровадження стратегічних напрямів реалізації ефективних управлінських рішень в державній промисловій політиці;

– методичні підходи щодо моделювання оптимізації управлінських рішень з відновлення пріоритетів машинобудівного комплексу в промисловості України, які ґрунтуються на побудові моделі оптимізації фінансових рішень з подальшою розробкою кількох сценаріїв для вибору оптимального варіанту за визначених умов – воєнних загроз і ризиків. Ці сценарії формують основу для прийняття оптимальних управлінських рішень на шляху до структурної трансформації машинобудівного комплексу України.

набули подальшого розвитку:

– підходи до ідентифікації системних тенденцій в машинобудівному комплексі, які вказують на його структурну деградацію: скорочення виробництва та експорту, зростання імпорту, зниження інноваційного потенціалу, дефіцит інвестицій і поглиблення зовнішньоекономічного дисбалансу. Виявлено стійкі закономірності фінансової нестабільності машинобудівних підприємств, які зумовлені інституційними трансформаціями, військовою агресією та макроекономічною нестабільністю;

– підходи до використання регресійного аналізу в побудові фінансово-математичної моделі, яка встановлює взаємозалежність реалізованої продукції та капітальних інвестицій. Виявлено, що збільшення обсягу капітальних інвестицій призводить до зростання обсягу реалізованої продукції;

– механізм імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні, що ґрунтується на взаємодії таких функціональних блоків: нормативно-правового блоку; фінансового блоку; інституційного блоку; організаційного блоку;

– стратегічні напрями розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України, що включають: організаційно-правовий напрям; адміністративний напрям; кредитний напрям; інвестиційний напрям; податковий напрям; та, які можуть слугувати основою розробки і реалізації принципово нової публічно-управлінської стратегії щодо фінансової діяльності машинобудівного комплексу України і бути рамковою програмою деталізації стимулюючих та підтримуючих заходів його розвитку.

Практичне значення одержаних наукових результатів. Сформовані наукові положення дисертаційного дослідження доведено до рівня практичних рекомендацій та науково-методичних підходів; ключові висновки і пропозиції, що стали результатом роботи, можуть бути використані в діяльності державних органів влади та органів місцевого самоврядування щодо управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Результати дисертаційного дослідження використані Департаментом економічного розвитку, промисловості та інфраструктури Івано-Франківської обласної державної адміністрації в частині оцінки ефективності публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу, визначенні параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність, а також стратегічних орієнтирів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу (довідка про впровадження № 06.2-12/1285 від 25 листопада 2024 р.) та ДП «ВО «Карпати» – щодо визначення параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність підприємств машинобудівного комплексу (довідка про впровадження № 01-07/24/891 від 18 листопада 2024 р.).

Теоретичні результати проведеного дослідження було впроваджено в навчальний процес на факультеті управління Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника під час викладання дисциплін: «Економіка публічного сектору», «Державне регулювання економіки та сталого розвитку», «Макроекономічна політика держави», «Прийняття управлінських рішень» (довідка № 03.04-29/18 від 20 листопада 2024 р.).

Особистий внесок здобувача. Теоретичні обґрунтування, прикладні розробки, висновки та рекомендації, які містяться в дисертації, одержано автором самостійно на підставі аналізу й узагальнення теоретичних напрацювань, фактичного матеріалу та опубліковано в наукових працях дисертанта. Із наукових праць, які опубліковані у співавторстві [225; 238] в дисертації використано лише ті положення, що є результатом власного дослідження здобувача.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та наукові результати дослідження доповідались й обговорювались на: II міжнародній науково-практичній конференції «Science and technology: problems, prospects and innovations» (м. Осака, Японія, 17-19 листопада 2022 р.), IV міжнародній науково-практичній конференції «Science and technology: problems, prospects and innovations» (м. Осака, Японія, 18-20 січня 2023 р.), IX міжнародній науково-практичній конференції «Innovations and prospects in modern science» (м. Стокгольм, Швеція, 28-30 серпня 2023 р.), III міжнародній науково-практичній конференції молодих учених «Стратегічні орієнтири сталого розвитку в Україні та світі» (м. Чернігів, 19 квітня 2024 р.).

Публікації. За темою дослідження опубліковано 9 наукових праць, з яких 4 статті в наукових фахових виданнях України, 1 стаття, що включена до міжнародної наукометричної бази Scopus, 4 тези доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи становить – 252 сторінки. Дисертація включає 18 таблиць, 27 рисунків та 15 додатків на 31 сторінці. Список використаних джерел становить 238 найменувань.

РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу

1.1. Теоретичні основи дослідження публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу

Об'єктом дослідження публічного управління є соціально-економічна система з її економічними процесами, суспільними відносинами, технологіями, особистісними уподобаннями. Еволюційні процеси соціально-економічних систем сприяють поступовій трансформації системи державного управління і розширенню публічного управління. З позиції еволюційного розвитку, для розуміння процесів, що відбуваються в управлінському житті держави, необхідно вивчити й осмислити процеси спадковості та мінливості.

Основною ознакою суспільства, яке пройшло найнижчу стадію свого соціального розвитку, є наявність правлячої організації, установи, держави. Держава, як орган управління, забезпечує організацію і регулювання її впливу на життєдіяльність людей, їх виробничу діяльність.

Перша теорія про роль держави, яка мала економічну основу, – доктрина *laissez-faire* – з'явилася в протиставу так званій меркантиліській системі XVII століття, за якої рівень державного управління виробничою сферою досягнув свого вивершення. За визначенням Адама Сміта, «це проста й очевидна система природної свободи». Справедливо сказати, що еволюційний процес від всемогутньої держави до політики «природної свободи» охоплює період, коли проблемою XVI століття була релігійна свобода, XVII століття – політична, а XVIII століття – вимоги щодо економічної свободи [12, с.71].

Значимість політики «природної свободи» можна оцінити на основі пояснень Адама Сміта у своїй роботі «Багатство народів», де автор виклав функції ідеальної держави: «у відповідності до системи природної свободи держава має три зобов'язання, які необхідно виконувати: по-перше, зобов'язана захищати суспільство від насилля і зовнішнього втручання; по-друге,

зобов'язана захищати, наскільки це можливо, кожного члена суспільства від несправедливості й утиску іншим членом цього суспільства, або зобов'язання відправленню правосуддю; по-третє, обов'язок створювати й утримувати певні суспільні підприємства й установи, які неможливо створити в інтересах окремої особи або невеликої групи, оскільки прибуток від них ніколи не зможе покрити витрати окремій особі або невеликій групі» [175, с.1454-1455]. Політика, яку підтримував Адам Сміт, засвідчує, що, коли індивідуальний інтерес виявиться недостатнім, держава виконує економічну роль.

Втім, вибудувати єдину формулу обов'язків держави є складне завдання, оскільки зміст і форми діяльності визначаються характером в організації виконання функцій держави [233].

Насамперед звернемося до трактування поняття «функції держави». В юридичній літературі функції держави характеризуються як напрями діяльності держави, які виражають її сутність і соціальне призначення в галузі державного управління. Кожна функція має свій об'єкт та сферу суспільних відносин, на які впливає держава [90, с.17-19]. Відтак, функцію розглядаємо як категорію системного аналізу, яка дає змогу сформулювати конструкцію діяльності, що має бути спрямована на розв'язання завдань і досягнення мети в цілісності держави, управлінні та розвитку суспільства. Отже, функції держави є вираженням взаємозв'язаних завдань з її метою.

Функції держави класифікують за різноманітними критеріями на основні і неосновні, постійні і тимчасові, внутрішні і зовнішні, а також на функції, які виокремлені в залежності від напрямку суспільного життя. В основних функціях держава реалізовує свої завдання. Якщо критерієм є завдання держави, то її функції спрямовані на досягнення мети щодо цілісності, управління та розвитку суспільства [95, с.54].

Внутрішні функції держави спрямовані на розв'язання внутрішньодержавних завдань, тоді як зовнішні функції забезпечують підтримку зовнішньополітичної діяльності і міждержавних відносин. Неможливо не погодитися з думкою, що в умовах глобалізаційних процесів цей традиційний

поділ є досить умовним. Можна стверджувати, що функції держави в цих умовах мають як внутрішні, так і зовнішні аспекти.

Втім, з розвитком суспільства змінюються як функції держави, так і напрями економічного та політичного розвитку, що впливає на розширення її функцій.

Функції держави Україна закріплені в Конституції України і являються змістом практично всіх її розділів, що посилює роль і відповідальність держави в її діяльності (рис.1.1).

Мельничук С.М., досліджуючи функції сучасної держави Україна, доводить, що саме завдання обумовлюють функції держави, а тому їх слід класифікувати за таким критерієм як завдання [95, с.55]. За таких умов функціонування держави Україна буде конструктивним та раціональним, що забезпечить раціональний і сталий розвиток [95, с.57-59].

До переліку функцій варто додати ідеологічну функцію держави, яка обумовлена існуванням державної ідеології як системноутворювальної компоненти, що впливає на всі інші внутрішні та зовнішні функції [198, с.12- 13].

Павленко Ж.О. в статті «Поняття інформаційної функції держави» дає визначення інформаційної функції держави як «основного напрямку діяльності держави в інформаційній сфері». Вона предметно конкретизує сутність сучасної держави, де інформація є важливим економічним ресурсом [114, с.210].

Функції держави виникають і розвиваються відповідно до її історичних цілей та завдань, соціального призначення в процесі теоретичної і практичної діяльності в економічній, політичній, культурній, соціальній сферах як всередині держави, так і на міжнародному рівні. Функції держави відіграють важливу роль у виконанні своєї історичної місії, оскільки вплив на ті чи інші суспільні відносини вона реалізовує шляхом виконання завдань задля досягнення мети.

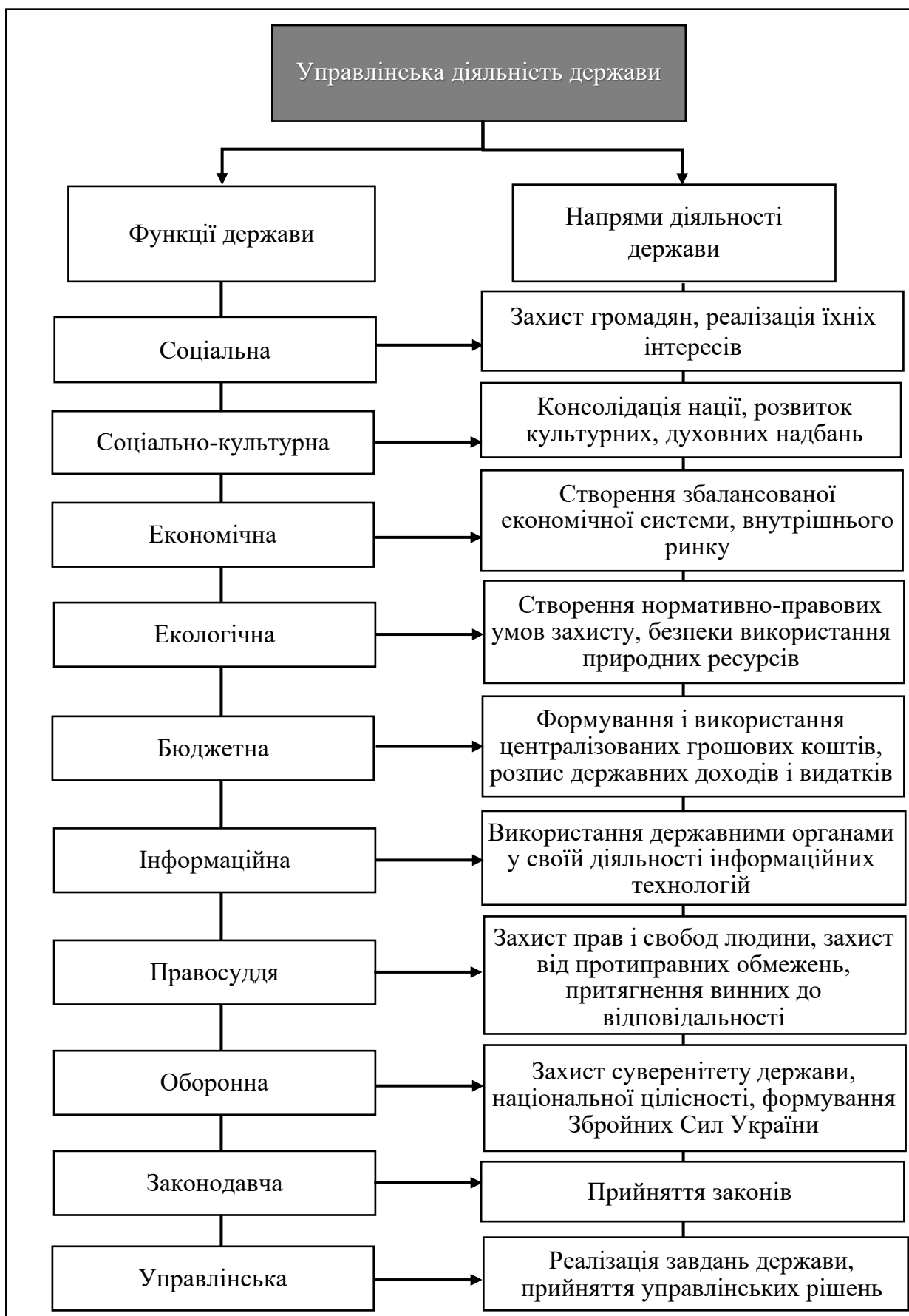


Рис. 1.1. Основні функції та напрями діяльності держави*

*Джерело: складено автором на основі [151; 192]

Інструментом забезпечення досягнення певних цілей є державна влада (рис.1.2). Термін «державна влада» є видом влади, що здійснюється державою та її органами, характеризується здатністю держави підпорядковувати своїй волі поведінку людей та діяльність об'єднань, які знаходяться на її території. Основою державної влади є економічна, соціальна, політична і духовна складові [111, с.46-47; 124, с.52].

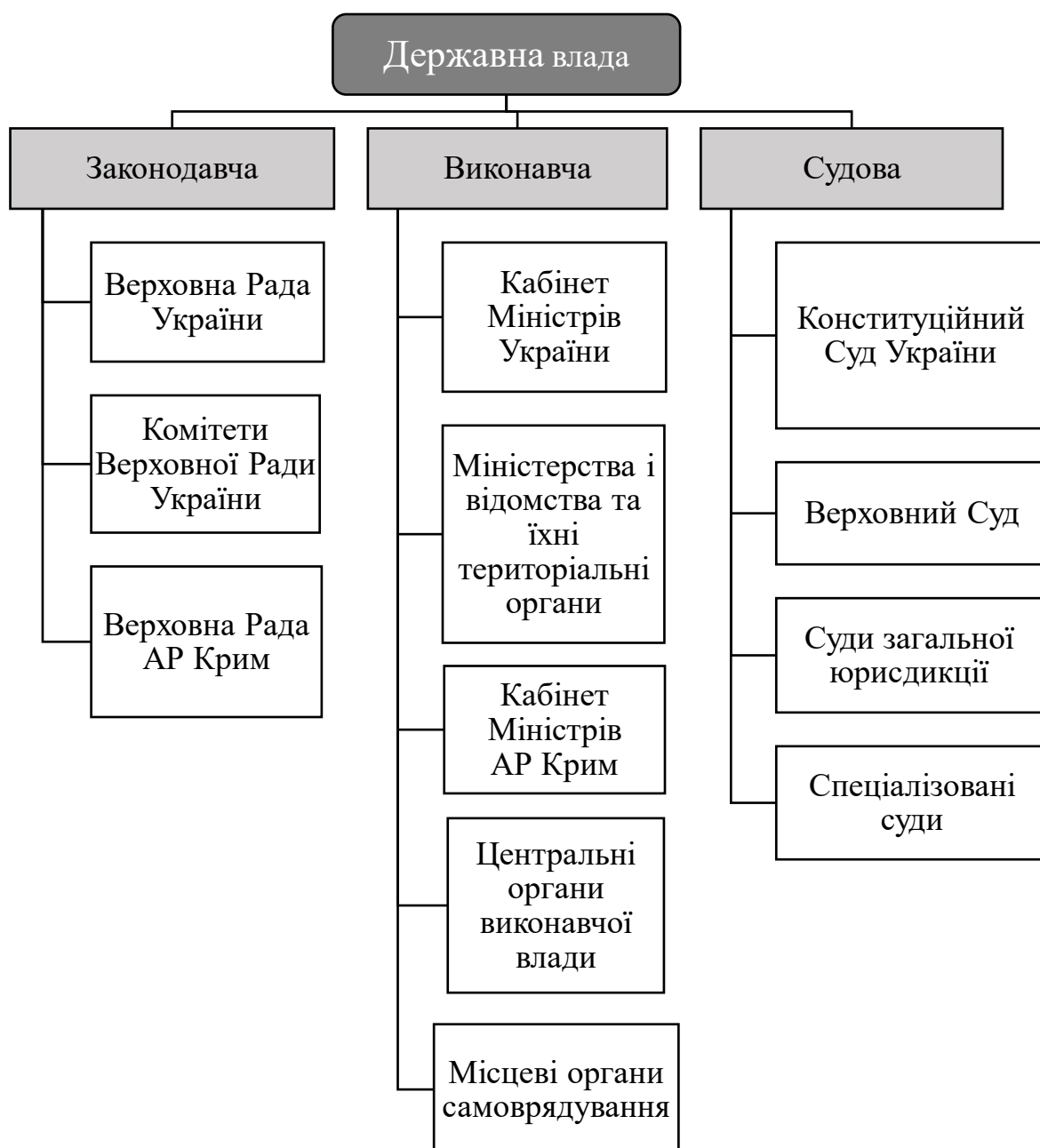


Рис. 1.2. Система державної влади в Україні*

*Джерело: складено на основі [194]

Переоцінка пріоритетів державних інтересів спонукає українську спільноту до модернізації моделі державного управління в Україні. Так, Шаульська Г.М. вивчала концепції державного управління та досвід світових держав щодо побудови сучасної моделі державного управління з поступовою трансформацією в модель публічного управління [221, с.36-39].

Для повного розкриття сутності поняття «публічне управління» розглянемо першу частину словосполучення «публічне», як таке, що визначає форми і методи реалізації адміністративних процедур шляхом публічної діяльності. Нами сформовано та систематизовано джерела тлумачення сутності поняття «публічне», коротко охарактеризовано змістове значення на основі словникових тлумачень (табл. 1.1).

Підводячи проміжні підсумки, можна стверджувати, що термін «публічний» є похідним від слова «публіка» і ґрунтується на взаємоузгодженості інтересів народної спільноти. Ці інтереси оприлюднюються і набувають публічності. Яковлев І.П. під поняттям «публічний» розуміє суспільний інтерес, що гарантує загальне благо громадянському суспільству [226, с.57].

Друкер Ф.П. визнає управління особливим видом діяльності, що перетворює неорганізований натовп в ефективну, цілеспрямовану та продуктивну групу [229].

Вчений у сфері управління Анрі Файоль стверджує, що управляти державою – це вести її до цілей з максимально можливим використанням усіх ресурсів [96, с.52], а Глен Райт трактує управління як організацію і спрямування ресурсів з метою досягнення бажаного результату [163, с.17].

За визначенням Стасишина А.В., «управління – це цілеспрямований, організуючий і регульований вплив людей на власну суспільну, колективну та групову життєдіяльність. Характерними рисами управління є цілепокладання, цілеспрямованість, пряме і практичне регулювання» [161, с.21-22].

Зміст терміну «публічне управління» в науковій літературі трактується як теорія та практика державного управління, яка характеризується реалізацією адміністративних процедур шляхом публічної діяльності, застосуванням

інструментів демократичного врядування та наданням адміністративних послуг як засобу реалізації проявів та свобод громадян [49, с.152].

Таблиця 1.1

Словникові визначення та трактування сутності поняття «публічне»

Джерела	Короткий зміст
Етимологічний словник української мови [50, с.625]	Походить від поняття «публіка» – народ, люди, група людей, що зібралися де-небудь; запозичений з французької PUBLIC – «публічний»
Новий тлумачний словник української мови [103, с.842]	Тлумачення слова «публіка» – люди як слухачі, глядачі, відвідувачі; певні кола глядачів, слухачів
Універсальний словник української мови [80, с.633]	Слово «публіка» подається як група людей, які виступають в ролі глядачів, відвідувачів
Словник іншомовних слів [173, с.560]	Поняття «публічний» визначає як суспільний, народний, що походить від лат. publicus – відкритий, гласний
Великий тлумачний словник сучасної української мови [21, с.1187]	Визначення «публічний» подається – той, що відбувається в присутності публіки, слухачів, прилюдний
Словник синонімів української мови [174, с.504]	Синоніми слова «публічний»: у першому значенні – прилюдний, гласний; у другому значенні слова «публічний» виступає синонімом «громадський», тобто пов'язаний із життям і стосунками людей в суспільстві

Аналіз літературних джерел засвідчує, що визначення поняття «публічне управління» різняться і ведуться дискусії щодо правильності його трактування. Втім, при дослідженні питання теорії публічного управління неможливо обійтися без викладу поняття «державне управління». Так, Авер'янов В.Б. розуміє державне управління як особливу діяльність щодо дотримання правових актів шляхом різних форм організаційного впливу на суспільні процеси [39, с.33-34].

В енциклопедичному словнику «державне управління» визначено як діяльність держави (органів державної влади), що спрямована на створення умов для реалізації її функцій, узгодження інтересів різноманітних груп у суспільстві, між державою і суспільством [49, с.150]. За визначенням Мартиненка В.М., державне управління є процесом авторитарного врядування через систему державних органів виконавчої влади на всіх рівнях адміністративно-територіального поділу країни [89, с.21]. Коломоєць Т.О. стверджує, що державне управління у вузькому розумінні – це сукупність державних виконавчих органів, між якими певним чином розподілені види діяльності держави. У широкому розумінні – це вид соціального управління, специфічна діяльність державних органів влади, які впливають на суспільні відносини з метою їх врегулювання відповідно до державних інтересів [4, с.96-97].

Приходченко Л.Л. доводить, що концепція демократичного врядування переорієнтовує систему державного управління на людину як вищу ціль держави, відображає парадигмальні зміни у вітчизняній теорії державного управління, ґрунтується на використанні методологічного інструментарію системного та синергетичного підходів. Процес функціонування суспільства, як цілісної саморегульованої системи, відбувається на основі верховенства права, при участі громадян та їх об'єднань, підзвітності та підконтрольності органів влади [129, с.10-11].

Мартиненко В.М. подає, що методологічною основою демократичного управління є соціалізація людей, яка передбачає пріоритетність інтересів кожної людини на всіх рівнях структуризації суспільства. Суспільство має діяти в інтересах людини, оберігати її на всіх етапах свого розвитку [89, с.19].

Надолішній П.І. стверджує, що поняття «демократичне врядування» є ширше за поняття «державне управління», оскільки за змістом воно охоплює управління суспільним розвитком, а суб'єктами виступають органи державної влади й органи місцевого самоврядування. Вчений дотримується думки, що коректніше говорити про державне управління на засадах демократичного управління [101, с.48].

Українські дослідники державного управління зосереджують свою увагу в дослідженні методологічної основи демократичного врядування за кращими зразками зарубіжних розробок. Проте дослідниця методологічних проблем демократичного управління Колодій А.Ф. вважає, що знаходження шляхів розв'язання цих проблем необхідно передусім здійснювати на досвіді власної країни, порівнюючи його з використанням світових здобутків [35, с.18].

Попри дискусійність вітчизняних вчених у деяких підходах перекладу терміну «governance» українською мовою, вони одностайні в означенні процесу врядування, структуризації концепції, де державне управління та демократичне врядування є управлінськими процесами, а їх функції, методи та принципи є ідентичними.

На думку Бакуменка В.Д., «розуміння сутності державного управління зазнало еволюції внаслідок розвитку демократії та громадянського суспільства у світі, зокрема в Україні» [10, с.24-25]. Здійснення функцій держави і реалізація завдань супроводжується процесом державного управління на демократичних засадах, що має у своїй основі принципи колегіального прийняття рішень, проведення відкритого публічного обговорення [32]. Отже, сьогодні аспекти взаємодії держави і громадянського суспільства в державному управлінні є дуже важливими, на відміну від традиційного бачення державного управління як організуючого і регулюючого впливу держави на суспільне життя. Основною метою державного управління є впорядкування, зберігання або перетворення суспільної діяльності, що спирається на владну силу [10, с.24-25].

Система державного управління [37, с.20-21], що сформувалася в Україні, представлена державними органами влади, які здійснюють безпосередній вплив на суспільство, як об'єкт управління, через реалізацію державної політики, внаслідок якої задовольняється потреба держави і суспільства (рис. 1.3).

Теоретичною основою державного управління, за нашим визначенням, є процес цілеспрямованої діяльності з прийняття рішень і реалізації їх виконання при забезпеченні організації ефективної взаємодії між суб'єктом (державою) та

об'єктом (суспільством) управління з урахуванням змін стану зовнішнього середовища.



Рис. 1.3. Система державного управління в Україні*

**Джерело: складено автором на основі [151; 152; 194]*

За цих умов формуються державно-управлінські відносини, які виникають між суб'єктом і об'єктом у результаті цілеспрямованої організації діяльності людей. Між ними відбувається обмін інформацією, взаємодія прямих та зворотних зв'язків. Реалізація прямих зв'язків забезпечується прийняттям управлінських рішень, а зворотній зв'язок надає інформацію про виконання

завдання об'єктом управління. Суб'єкт системи державного управління наділений компетенціями і державно-владними повноваженнями впливати на обов'язкове виконання прийнятих рішень. Об'єкт управління підпорядковується владній волі суб'єкта управління.

Система державного управління охоплює три підсистеми:

- підсистему вироблення та ухвалення управлінських рішень;
- підсистему виконання управлінських рішень;
- підсистему здійснення контролю за виконанням ухвалених управлінських рішень.

Невід'ємною частиною системи є населення, якому належить особлива роль, оскільки, з одного боку, воно є виробничою силою, а з іншого – споживачем результатів системи функціонування і розвитку. У процесі взаємодії економічних та соціальних елементів виникає різновидність соціально-економічних систем. Кожний тип соціально-економічної системи формує територіальну зону свого впливу. Ефективність функціонування та розвиток соціально-економічної системи залежить від розвитку виробничих сил і виробничих відносин.

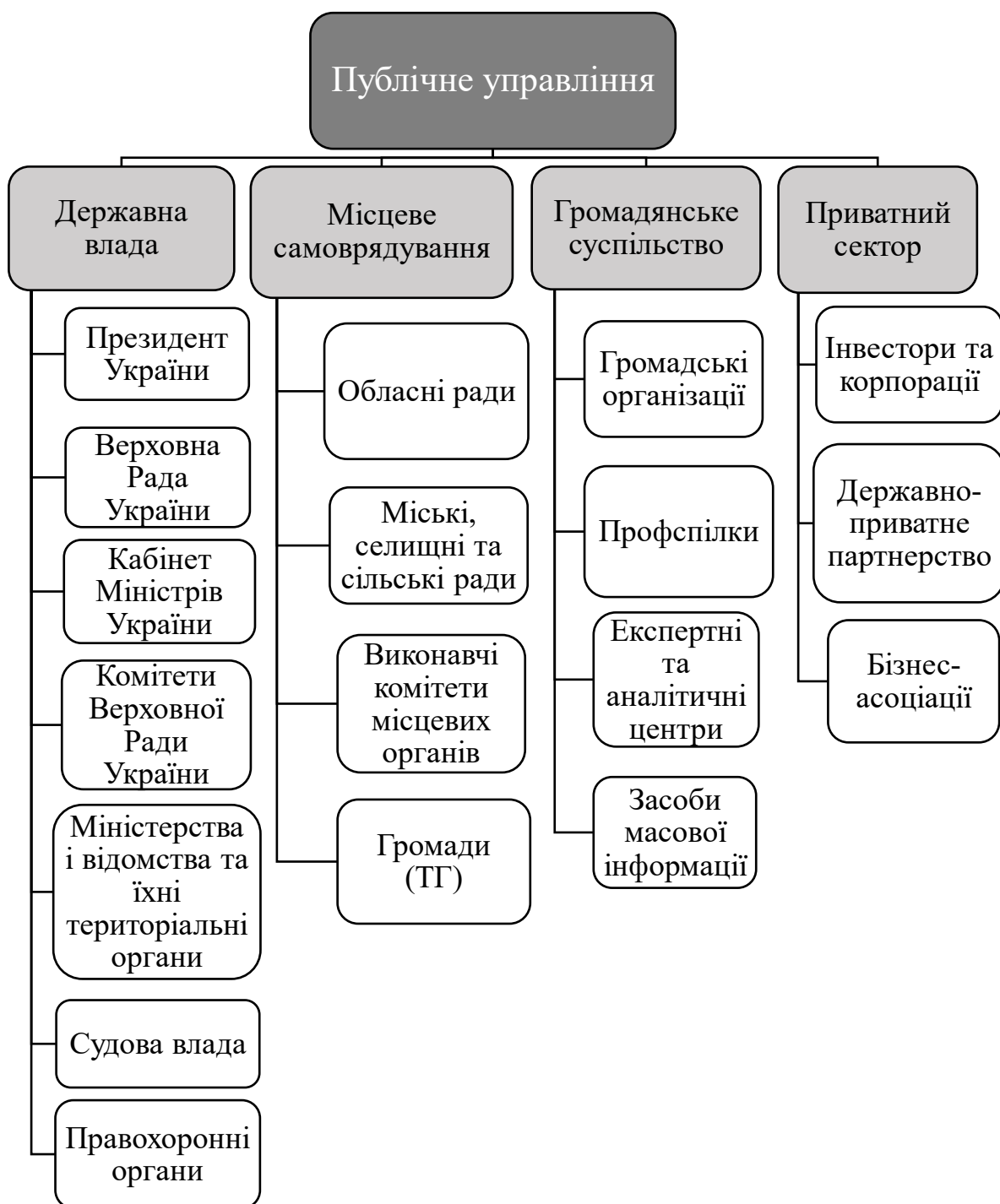
Рівень розвитку перших впливає як на ефективність суспільного виробництва, так і на виробничі відносини. Серед основних пріоритетів держави – збалансованість економіки за соціальними критеріями, інфраструктурою, природокористуванням, перехід до інтенсивного економічного розвитку на основі новітніх інноваційних технологій, пріоритетність наукоємних виробництв у промисловості, гарантування належного рівня доходів громадянам, перенесення акцентів з капіталу на чинник праці та екологізацію суспільного виробництва. Такі обставини потребують новітніх підходів у державному управлінні, поєднуючи планове регулювання і ринкові відносини. Зазначені зміни вимагають втручання держави в регулювання макроекономічних пропорцій, вирішення соціальних завдань, усунення монополістичних тенденцій. Беручи до уваги умови, що склалися в Україні в повоєнний період, розвиток сучасного суспільства потребує розширеного впливу держави на усі

сектори економіки. Така тенденція продиктована трансформуванням державного управління в напрямі модернізації.

Еволюційні процеси соціально-економічної системи та зміни в суспільстві сприяють поступовій трансформації системи державного управління в сучасні моделі управління суспільством [108, с.54-57]. Економічні і соціальні перетворення призвели до парадигмальних зрушень в управлінні та до нових підходів реалізації управлінських функцій на рівні держави. Зміна поглядів на функції управління з боку держави відбувається під впливом поширення інформаційно-комунікативних технологій на життєдіяльність суспільства. Трансформування державного управління України в нову модель – публічне управління – здійснюється через систему взаємопов'язаних заходів з розподілу управлінських функцій, передачі фінансових ресурсів місцевим органам самоврядування, залучення громадськості до участі в ухваленні управлінських рішень. Із цією метою створюються дорадчо-консультативні органи щодо виконання Законів України «Про доступ до публічної інформації», «Про звернення громадян», «Про інформаційні запити» тощо.

Стратегія реформування державного управління України на 2022-2025 роки [41] передбачає, що належне врядування є одним із головних чинників конкурентоспроможності держави, економічного розвитку та передумовою європейської інтеграції. Стратегія ґрунтується на європейських цінностях, зокрема: дотриманні демократичних принципів, верховенства права та належного врядування. Метою є побудова держави, яка захищає інтереси громадян на основі європейських стандартів та досвіду. Вона визначає три пріоритетні напрями реформування державного управління в Україні, зокрема: створення якісних послуг та зручних процедур для фізичних та юридичних осіб, поглиблення розвитку професійної державної служби та органів місцевого самоврядування, створення умов для ефективного врядування шляхом співпраці органів державної влади із зацікавленими сторонами задля формування державної політики та забезпечення її реалізації з метою сталого розвитку держави [232, с.1620-1621].

Отже, державне управління як система набуває нових властивостей з переходом до публічного управління на засадах видозмін існуючих концепцій, теорій, принципів і методів задоволення інтересів держави та суспільства (рис. 1.4).



1.4. Система публічного управління в Україні*

**Джерело: складено на основі [41; 151; 152; 194; 232]*

На думку Бакуменка В.Д. та Попова С.А., тенденції змін у системі публічного управління базуються на певному етапі інноваційного розвитку суспільства та допомагають формуванню завдань для нової політики державного управління [10, с.24-27].

З погляду децентралізації влади в Україні Єлінська В.В. розглядає публічне управління як елемент децентралізації [51, с.128-132], оскільки держава передає певні повноваження органам самоврядування, забезпечуючи їх фінансовими ресурсами, а також державним органам і установам, які виконують делеговані повноваження, хоча й не мають організаційного призначення.

Зокрема, Обушна Н.І. визначає публічне управління як управління людьми. Органи влади, звертаючись до людей як індивідуально, так і через партії, громадські організації, впливають на них. У свою чергу, громадяни, суспільство, реагують на прийняття рішень органами публічної влади через зворотні зв'язки [108, с.54]. Такий інформаційний зв'язок органів державної влади із суспільством засвідчує якісні зміни в управлінській діяльності, які відбуваються внаслідок трансформаційних процесів у суспільних відносинах в Україні.

За визначенням Мельник А.Ф. і Оболенського О.Ю. [38], публічне управління – це діяльність органів державної влади і громадських інституцій, яка зорієнтована на реалізацію суспільних інтересів, впливаючи на функціонування та розвиток громадян на основі програм управління з метою досягнення поставлених завдань.

На думку Новак-Каляєва Л.М., «публічне управління – це діяльність органів державного управління, органів місцевого самоврядування, представників приватного сектору та інститутів громадянського суспільства в межах визначених законом повноважень і функціональних обов'язків (планування, організації, керівництва, координації та контролю) щодо формування та реалізації управлінських рішень суспільного значення, політики розвитку держави та її адміністративно-територіальних одиниць». Науковець вважає, що публічне управління сприяє підвищенню ефективності

управлінських інституцій, забезпечує високий рівень суспільної підтримки і об'єднання суспільства навколо спільних цілей [160].

Отже, публічне управління – це процес управління суспільством, який охоплює організаційні, адміністративні та управлінські процеси, методи та практики прийняття рішень, що спрямовані на ефективне функціонування державних органів, установ, агентств та інших суспільних інституцій з метою здійснення якісних публічних послуг, досягнення стратегічних цілей, розв'язання соціально-економічних та інших завдань суспільства, забезпечення розвитку і добробуту його громадян.

Реалізація на практиці публічного управління проявляється передусім у проведенні адміністративно-територіальної реформи та місцевого самоврядування, що є вагомим чинником процесів докорінного оновлення українського суспільства, забезпечення конкурентоспроможності держави, розвитку її економіки та передумовою європейської інтеграції [232, с.1614]. У результаті реформування місцевого самоврядування та децентралізації влади відбулося створення територіальних громад – сучасної системи місцевого самоврядування на новій територіальній основі, передання їм повноважень на виконання окремих державних функцій, чималих фінансових ресурсів. Важливо зазначити, що передача значних повноважень та бюджетів від державних органів до органів місцевого самоврядування сприятиме побудові місцевого самоврядування на засадах демократії [146; 232, с.1618,1624]. Реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади дало старт одній з найважливіших та найефективніших реформ в Україні, спрямованої на формування спроможного місцевого самоврядування, децентралізацію влади та регіональний розвиток. Одним із головних завдань є забезпечення спроможного функціонування об'єднаної територіальної громади як ключового чинника соціально-економічного розвитку територій в сучасних кризових умовах [232, с.1623-1624]. Дослідження прикладних аспектів публічного управління, поєднання інтересів держави і територіальних громад знаходяться на етапі пошуку методів розробки моделі адміністративно-територіальної організації

влади, яка буде тісно пов'язана з новими функціями та компетенціями органів місцевого самоврядування.

Зокрема, структурно-функціональна модель регіональної інноваційної системи, автором якої є Горблюк С.А., являє взаємозв'язок усіх елементів системи регіонального утворення, ресурсного забезпечення інноваційного процесу, умов зовнішнього середовища. Автором обґрунтовано доцільність її використання в управлінні органами самоврядування [28, с.189-190].

У монографії Сухорукова А.І. подається характеристика регіональних соціо-еколого-економічних систем на основі яких розроблено новий підхід до формування методологічних основ системного моделювання, прогнозування та діагностики розвитку регіонів України [183].

Ми поділяємо думку Ковальчук В.Г. в тому, що при дослідженні регіонального розвитку, пошуку залежностей між змінними регіональної системи важливе місце належить розробці теоретичних моделей, хоча модель являє собою абстрактну форму відносин і необов'язково точно представляє дійсність, однак полегшує розуміння інтерпретації взаємодій основних соціальних механізмів [69, с.194-201]. Розвиваючи ідею в теоретичному плані моделі публічного управління соціально-економічним розвитком регіону, Крушельницька Т.А. та Корнієвський С.В. доводять, що сконцентрована в такому методологічному ключі модель публічного управління базується на парадигмі соціальної еволюції. Вона охоплює систему взаємопов'язаних вимог до національної системи економіки, її структури, пропорцій і тенденцій розвитку. На їх думку, така модель публічного управління розвитком регіонів визначає організаційно-функціональну побудову органів державної влади й органів місцевого самоврядування та їх взаємодію з політичною, соціокультурною системами, бізнес-структурами, громадським сектором, навколишнім середовищем для забезпечення благополучних умов населення, задоволення потреб нинішнього і майбутнього поколінь [77, с.12-15].

На нашу думку, при розробці плану дій інститутами публічної влади регіонального рівня важливо врахувати той факт, що в територіально-

адміністративних структурах (територіальних громадах) складаються специфічні регіональні інтереси на основі яких формуються регіональні рівні привласнення, розпорядження та використання зароблених коштів. У цьому зв'язку одним із важливих завдань має стати розробка механізму усупільнення виробництва територіальної громади і включення в систему різноманітних зв'язків, що диференціюються за рівнем розв'язання завдань та функціональним призначенням [238, с.1606-1607]. Одним із таких механізмів є розробка і реалізація окремих програм, проєктів виробництва продукції на основі залучення місцевих ресурсів територіальних громад та громадськості.

Отже, вищенаведене моделювання публічного управління розвитком регіону, визначення способу організації і функціонування всіх структурних компонентів суспільства «знизу-вверх» забезпечить стабільний соціально-економічний і культурний розвиток територій та України в цілому. У цьому полягає завдання створити нову модель публічного управління, оскільки вітчизняна практика використовувала окремі елементи апробованих у світі моделей, що дало змогу прийти до висновку про необхідність поєднання елементів моделей багаторівневого врядування [167, с.26] з дотриманням відповідності взаємодії цих елементів шляхом розмежування їх повноважень.

Держава як інститут макроекономічної системи управління випрацьовує державну економічну політику за основними напрямками: структурно-галузевою; інвестиційною; амортизаційною; ціновою; антимонопольною; бюджетною; податковою; грошово-кредитною; валютною; зовнішньоекономічною; екологічною; соціальною політиками [30]. Самозабезпечення державної економічної політики – це спроможність публічної влади органічно поєднати державне регулювання економічних процесів з ринковим механізмом.

Поняття «державне регулювання» Борзенко О.О. визначає як «свідомий вплив державних інститутів на діяльність суспільства». Автор притримується думки, що регулювання є неодмінним елементом державного управління [18, с.146]. На думку Сурай І.Г. Жук О.І. та Томашевської А.В., державне регулювання – це сукупність інструментів, що використовуються в межах

публічного управління, за допомогою яких держава визначає та впроваджує вимоги до суб'єктів господарювання. Метою такого регулювання є забезпечення стабільності економіки, ефективного використання фінансових ресурсів і зниження ризиків у стратегічно важливих секторах [182].

На практиці державне регулювання здійснюється через випрацювання державної економічної політики в певному напрямі:

- регулювання зайнятості;
- заохочення промислових зрушень у виробничій та регіональній структурах;
- стимулювання економічного зростання тощо.

Державне регулювання сучасної економіки України ґрунтується на закономірностях і формах розвитку відносин, які складаються в процесі виробництва, обміну і розподілу матеріальних благ. Отже, економіка, як складова суспільного життя, є виробництвом і відтворенням матеріальних основ. З досягненням певного рівня економічного розвитку нового напрямку виробництва, виникненням труднощів і проблем, з'являється об'єктивна можливість проводити державне регулювання національної економіки.

Адже на еволюцію публічної діяльності, поведінки і відносин здійснюють прямий і опосередкований вплив як радикальні зрушення в економічній структурі, так і зміни місця і ролі людини в суспільстві, що відбувається у зв'язку з цим.

У найбільш сучасному і системному вигляді основи економічної діяльності держави закладені в запровадженні принципів результативності, ефективності, рівності між суб'єктами господарювання, стабільності економічного і соціального розвитку суспільства, що є основою її функцій в економічній сфері (рис. 1.5). Головними державними документами, що регулюють економічні процеси в Україні, є Конституція України, Господарський та Цивільний кодекси України, Закон України «Про засади внутрішньої та зовнішньої політики» тощо.

Важливим елементом публічного управління є функція регулювання, яка здійснюється державними структурами та недержавними організаціями.

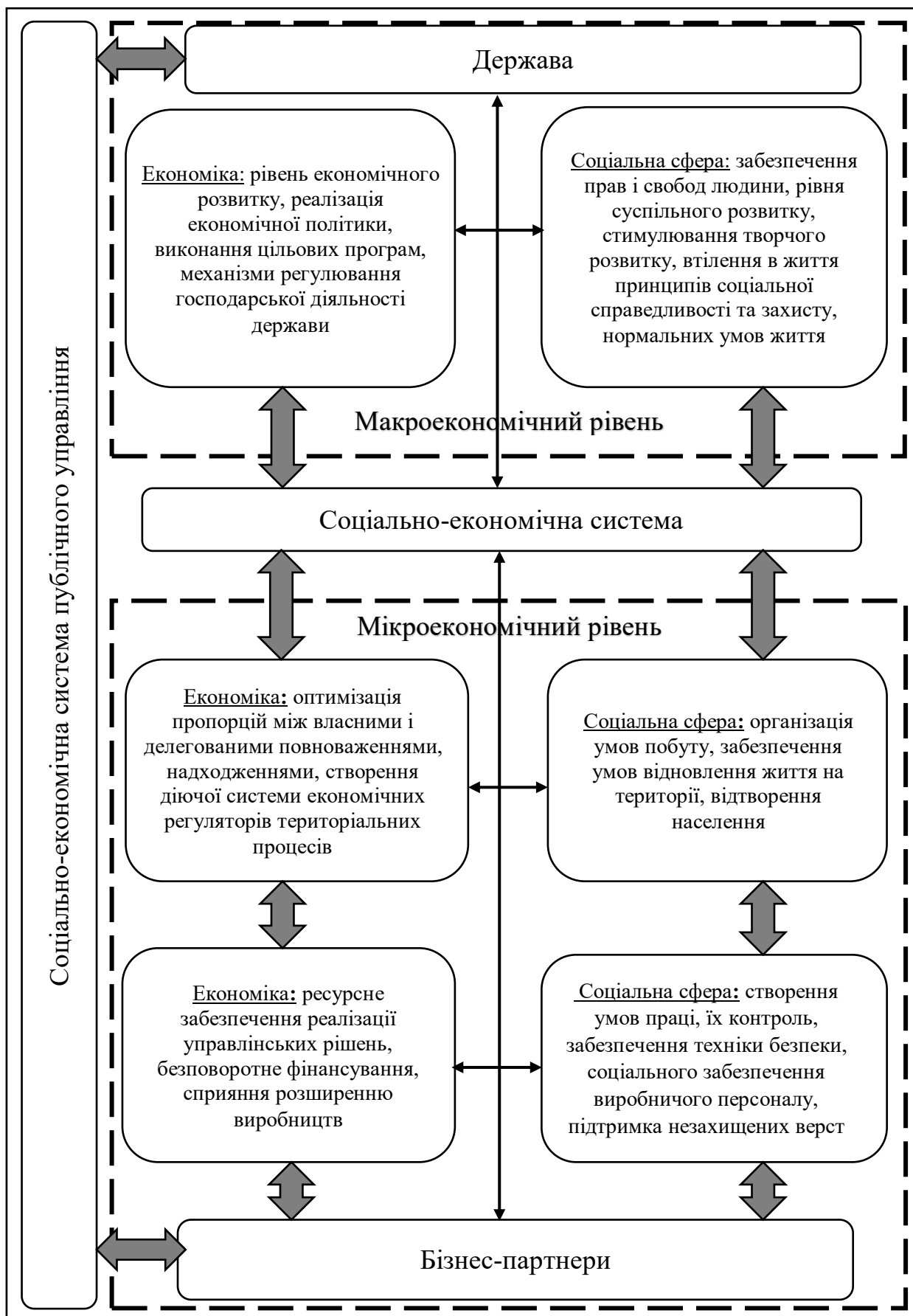


Рис.1.5. Соціально-економічна система публічного управління*

*Джерело: складено автором

За допомогою сукупності інструментів і заходів держава встановлює вимоги, правила та контроль, які спрямовані на об'єкт управління. До них відносяться закони, формальні і неформальні розпорядження, допоміжні правила, що встановлюються організаціями самоврядування в рамках повноважень.

Так, на практиці територіальні громади ненаділені правами впливу на економічні важелі, оскільки це належить до компетенцій держави. Тому для територіальної громади основним завданням є оптимізація пропорцій між власними і делегованими повноваженнями, власними й асигнованими надходженнями, а економічні важелі самоуправління господарськими суб'єктами перетворюються на діючу систему економічних регуляторів територіальних процесів [238, с. 1609].

У Законі України «Про місцеве самоврядування в Україні» [152] закріплені організаційно-політичні умови ефективного господарювання територіальних громад як цілісної системи єдиного господарського комплексу. Вони виступають суб'єктом територіальної власності і мають право на присвоєння результатів праці.

Власністю як об'єктом розпоряджаються органи місцевого самоврядування. Згідно Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» об'єктами власності територіальної громади є земля, природні ресурси, підприємства матеріального виробництва, організація роботи закладів соціальної і духовної сфер, що розташовані на відповідній території [152; 238, с.1606-1607]. За таких умов територіальна спільнота виступає суб'єктом публічного управління, делегуючи свої повноваження органам самоврядування. Створені матеріальні умови підсилюють владу органів самоврядування в їх спроможності ресурсного забезпечення і у виконанні завдань у розрізі своїх компетенцій.

На рис. В.1 (Додаток В) проведено змістову характеристику засад використання економічних можливостей громади, спрямованих на формування і розвиток соціально-економічного середовища. Територію громади як систему

вчені розглядають із різноманітних напрямків. Зокрема, питання ефективного розвитку і якісного управління громади досліджує Білоус Я.Ю. [14], моделювання територіально-ендогенного потенціалу територіальних громад досліджували Біль М.М., Ленцух У.В. та Попадинець Н.М. [15], теоретичні та прикладні проблеми соціально-економічного розвитку регіонів були предметом досліджень Абрамової І.А. [1], Дарона Аджемоглу [3], Гавкалової Н.Л. [26], Геєця В.М. [27] тощо. Врублевський О.С та Артеменко В.П. [25] досліджували умови територіальної реформи, питання ефективності управління органів самоврядування досліджувала Бобровська О.Ю. [17].

На сьогодні не напрацьована модель економічної системи територіальної громади як суб'єкта публічного управління. Встановлення взаємовідносин між державою і соціально-економічною системою, якою є територіальна громада, спрямовується на виконання завдань розвитку території. При цьому стає очевидною залежність органів місцевого самоврядування від ефективності функціонування суб'єктів господарювання, розміщених на території громади.

Місцеві органи самоврядування впливають на вартісний розподіл ресурсів між державою, громадою і підприємствами та організаціями, наділеними правом на їх раціональне використання, шляхом встановлення плати за природні ресурси, використовуючи розроблений інструментарій оцінки вартості та механізм використання цих ресурсів [238, с.1608-1609].

Сутність системи управління життєдіяльністю територіальної громади зводиться до ефективного виконання органами самоврядування функцій, спрямованих на створення економічних відносин, які забезпечували б їх взаємну заінтересованість у результатах економічної діяльності [212].

Орієнтиром для напрацювання державної політики на рівні територіальної громади повинен стати Проєкт плану відновлення України, Державна стратегія регіонального розвитку на період 2023-2027 рр. та Національна економічна стратегія на період до 2030 року.

На усіх рівнях публічного врядування сьогодні постає завдання щодо створення та використання нових підходів, інструментів, систем та механізмів у

частині забезпечення економічного зростання [54]. Пошук ефективних напрямків стимулювання залучення капіталу в економіку, а також використання нових підходів задля забезпечення якісного управління інвестиційним розвитком, зобов'язує органи публічної влади до підвищення інвестиційної привабливості регіонів, їх інвестиційного клімату та потенціалу (рис 1.6).

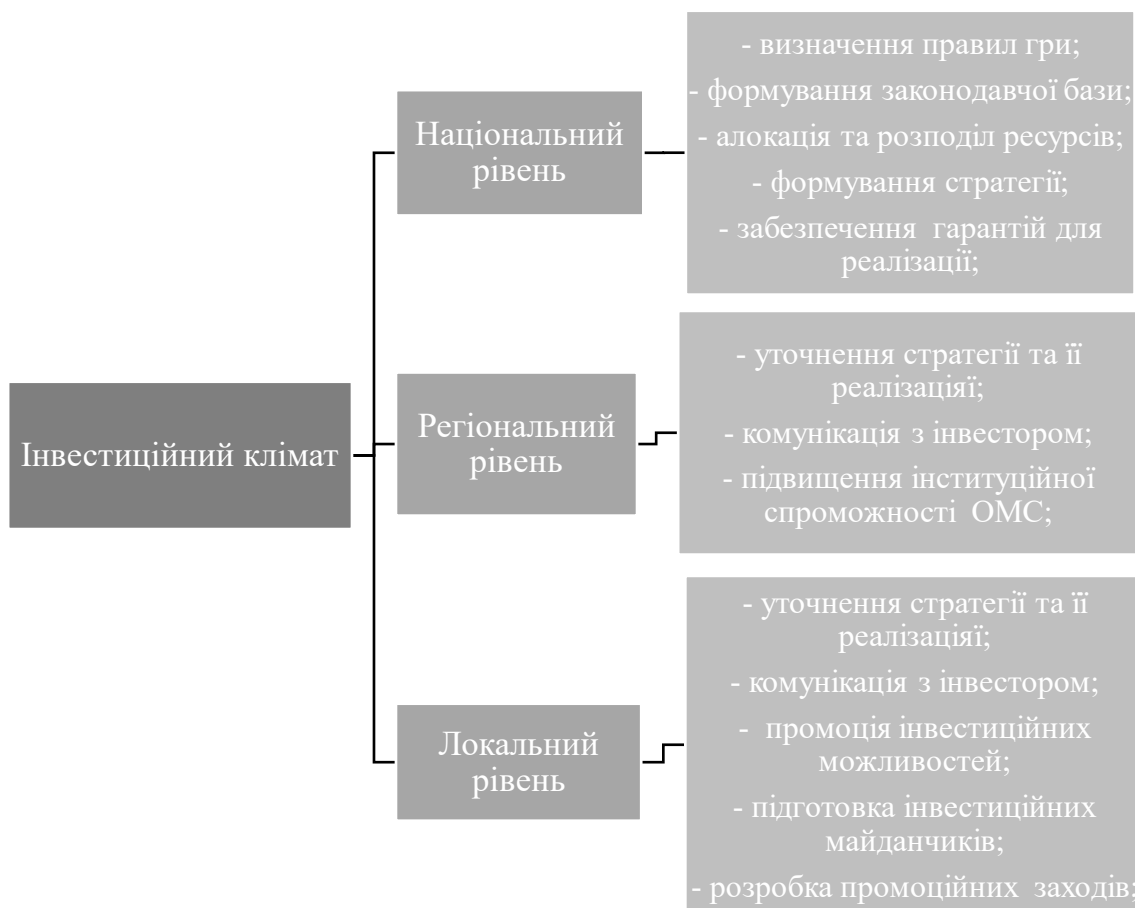


Рис. 1.6. Сутність інвестиційного клімату в системі публічного управління*

**Джерело: створено автором на основі [54]*

Інвестиційний клімат – це сукупність політичних, соціально-економічних, фінансових, соціально-культурних, організаційно-правових та географічних чинників, наявних на певній адміністративній території (країна, регіон, територіальна громада), які приваблюють або відштовхують інвесторів [54]. Сприятливий інвестиційний клімат призводить до збільшення інвестиційних потоків, зростання інвестиційного потенціалу держави, регіону та підприємства,

що проявляється як здатність досягти бажаного результату через реалізацію та управління інвестиційними можливостями [196].

Реалізація публічного управління у сфері залучення інвестицій здійснюється за такими напрямками:

- стратегічне планування та визначення ключових цілей, що встановлює систему пріоритетів залучення капіталу з фіксацією чітких вимірних показників;
- підвищення кваліфікації працівників ОМС та загального рівня інституційної спроможності
- реалізація інвестиційних проєктів, що сприяє розширенню економічної бази та самостійності територій [54].

Отже, сутність реформи управління економічною системою територіальної громади сприяє створенню таких економічних та соціальних відносин, які забезпечували б ефективність використання системи прийомів та способів впливу на об'єкти управління з метою підвищення рівня розвитку територій та добробуту її громадян. Як зазначив Пелашенко А.В. [119], ефективність функції регіону залежить не лише від рівня розвитку країни, а головним чином від особливостей управління економікою, соціально-економічних відносин, використання регіональних ресурсів та залучення інвестицій. Очевидним є той факт, що для ефективного розвитку громади існує потреба в побудові структури управління, заснованої на принципі взаємного інтересу всіх суб'єктів у результаті економічної діяльності.

На мікроекономічному рівні підприємство виступає суб'єктом економіки території як економічно відособлена одиниця із складною системою зв'язків. Економічна відособленість підприємства обумовлюється його роллю в економічній системі та необхідністю в задоволенні матеріальних інтересів суспільства. Підприємство у своїй діяльності враховує власні інтереси, орієнтуючись на поточні та довгострокові цілі.

Сукупність первинних виробничих ланок, які об'єднуються на засадах економічної самостійності, формують територіальну економічну систему і систему управління, спрямовуючи свою діяльність на розширення та

поглиблення виробничих зв'язків з іншими адміністративними територіями та центром.

Кожний рівень системи управління має свою сукупність локальних виробничих циклів, їх тривалість, швидкість обороту та зміст. Аналізуючи тенденції розвитку публічного управління, широкого значення набуває залучення бізнес-структур. Формою співпраці між органами публічної влади і бізнесом є державно-приватне партнерство. Регулювання відносин державно-приватного партнерства забезпечується системою заходів (законодавчого, виконавчого і стимулюючого характеру), спрямованих на створення належних умов функціонування державно-приватного партнерства та розв'язання економічних і соціальних проблем [138; 157]. Державно-приватне партнерство реалізовується на договірній основі через: концесію, оренду державного майна, спільну діяльність, розподіл продукції та інші договори, які визначені законодавством України.

Органи місцевого самоврядування, не втручаючись у справи підприємств, регулюють інтеграційні процеси, які забезпечують формування соціально-економічного середовища, тобто процеси, в яких зацікавлені всі підприємства. Тільки ефективне функціонування основної виробничої ланки – підприємства – сприяє забезпеченню територіям реального самофінансування і самоврядування, а також формує регіональний економічний інтерес як неодмінну умову розвитку території [238, с.1606].

Отже, реформування державного управління в публічне управління сприятиме формування ефективної та стабільної системи державної влади, ефективному розподілу функцій та повноважень між органами влади, а поступовий перехід на економічні методи управління, як необхідного атрибуту економічної свободи, сприятиме оптимальному синтезуванню державного регулювання з господарською самостійністю регіону, встановленню еквівалентного обміну між підприємствами та самоврядуванням, що забезпечуватиме розвиток системи публічного управління в Україні.

1.2. Концептуалізація сутності публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу

Сучасні процеси, що відбуваються в Україні, супроводжуються реформуванням державного управління шляхом трансформування в публічне управління, що вимагає нового бачення ролі машинобудівного комплексу в промисловості країни. Машинобудівний комплекс – це складне поняття, яке характеризується сукупністю взаємопов'язаних підприємств та організацій, діяльність яких спрямована на забезпечення виробництва засобів виробництва, необхідних для виробничих потреб промисловості, військово-промислового комплексу, агропромислового сектору та інших галузей економіки України [8, с.94].

Машинобудівний комплекс виконує роль ідентифікатора рівня технічного та інноваційного розвитку промислового комплексу, а отже і місця держави в світовому геополітичному просторі за рівнем технологічності. Завдяки впровадженню відповідного рівня автоматизації та цифровізації в промисловості, використанню інноваційних технологій та поширенню наукомістких виробництв машинобудівний комплекс формує матеріально-технічне підґрунтя для прогресивної трансформації суспільства [203, с.539].

Процеси, що відбуваються в країні, потребують комплексної оцінки функціонування підприємств машинобудівного комплексу та подальшого розвитку нових форм організації управління [223]. Вітчизняні вчені розглядають машинобудування як драйвер виробничого і соціального розвитку промисловості, економіки в цілому. Він складає значну частку в загальному обсязі ВВП і має значний вплив на механізм управління фінансовою діяльністю підприємства. Проведений аналіз тенденцій розвитку машинобудування дозволив сформулювати новий підхід щодо тлумачення машинобудування як економічної категорії, яка базується на машинному виробництві та застосовується в якості засобів праці [8]. Машинобудівний комплекс, до складу якого входить машинне виробництво, забезпечує виготовлення засобів

виробництва не тільки для промисловості, але й для всієї економіки, зокрема для сфери послуг. В сучасних умовах машинне виробництво класифікується як виробництво засобів праці в промисловості.

Дослідники тенденцій і перспектив розвитку машинобудівного комплексу України [56] відзначають, що однією з причин падіння розвитку машинобудівної галузі є дроблення машинобудівного комплексу, жорстка конкуренція як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Падіння виробництва продукції машинобудування автори пов'язують із технологічним розривом зв'язків із підприємства Донбасу та Криму, що вплинуло на структуру галузі.

Повоєнний період відновлення економіки України та інтеграція країни в Європейський економічний простір обумовлюють значущість впливів на національну економіку глобальних економічних трендів і посилення конкуренції. Це загострює проблему адаптації до макроекономічних ризиків, реагування на конкурентні виклики, що може стати передумовою етапу поживавлення в машинобудуванні [223].

Джеджула В.В. [45] підкреслює той факт, що машинобудівний комплекс поєднує багато секторів, взаємодія яких зумовлює існування цілого комплексу. Автор зазначає, що машинобудування є однією з високотехнологічних галузей промисловості, продукція якої забезпечує технологічну компоненту модернізації, визначає науково-технічний рівень промислового виробництва та ефективність економіки в цілому. Перешкодою для розширення обсягів виробництва, на думку науковця, є наявність ризиків, пов'язаних із втратою контролю над машинобудівними підприємствами, які працювали на російський ринок.

До чинників, які стримують розвиток галузі автор виокремлює високу імпортозалежність національного ринку продукції машинобудування, низьку конкурентоспроможність продукції, низький рівень інноваційної активності машинобудівних підприємств, відсутність реальної державної підтримки та ефективних програм розвитку галузі, недосконалість нормативно-правової бази

стимулювання виробництва високотехнологічної продукції, втрату виробничих потужностей внаслідок війни [45].

Інтеграція України у світовий економічний простір та посилення конкуренції загострюють проблему комплексного формування національної стратегії розвитку машинобудівного комплексу із забезпеченням належного рівня його конкурентоспроможності на міжнародних ринках [187].

Барташевська Ю.М. [11, с.21] зазначає, що частка продукції машинобудування в економічно розвинених країнах сягає 30-50 % у загальному обсязі промислової продукції. Наприклад, у Німеччині цей показник складає 53,6 %, в Японії – 51,5 %, Англії – 39,6 %, Китаї – 35,4 %. На її думку, тільки такий рівень розвитку машинобудування забезпечує технічне переоснащення всієї промисловості кожні 7-10 років.

В умовах розбалансованості національної економіки, спричиненої російсько-українською війною, сировинною орієнтацією та відсутністю реальної державної промислової політики, надзвичайно важливо випрацювати концепцію промислової політики з встановлення провідної ролі машинобудівного комплексу у формуванні виробничого потенціалу інших секторів економіки та забезпеченні науково-технологічного прогресу країни. Державна промислова політика повинна зосередитись на зміцненні власних позицій на світовому ринку та переході до інноваційних моделей промислового розвитку, створенні умов для технологічних проривів, модернізації виробничих можливостей та розширенні науково-дослідної бази. Без такого підходу країна ризикує опинитися на периферії глобального технологічного прогресу, залишитися в ролі постачальника сировини для розвинених країн та споживача готової продукції [44]. Органи державної і місцевої влади повинні приймати стратегічні рішення щодо відновлення та сталого розвитку підприємств машинобудівного комплексу, спираючись на плани економічних реформ, погоджених з іноземними партнерами та інвесторами, перспективи реалізації євроінтеграційних намірів і приєднання до єдиного ринку ЄС, стратегії розвитку цифрових та інноваційних технологій в машинобудуванні та пов'язаних з ним

інших видів економічної діяльності, створення преференцій для розвитку малих і середніх підприємств машинобудування та посилення їх експортної спроможності [204, с.192].

Однією з умов забезпечення відновлення і встановлення провідної ролі машинобудівного комплексу є розробка заходів, спрямованих на відновлення взаємозв'язків між науково-дослідними установами та конструкторськими підрозділами підприємств машинобудування, підвищення прибутковості комплексу, включення машинобудівного комплексу в глобальні технологічні ланцюги доданої вартості, що дозволить прискорено проводити модернізацію виробництва та формувати конкурентні переваги. На нашу думку, за таких умов вітчизняне машинобудування має всі передумови для забезпечення зростання, збільшення обсягів виробництва без особливих маркетингових зусиль.

Небрат В.В., опираючись на історико-економічну практику досягнення результатів повоєнної відбудови та подальшого розвитку країн, зазначає, що має значення не стільки стартова позиція країни, скільки ефективні механізми управління процесами, що базуються на професіоналізмі та компетентностях. Автор стверджує, що встановлення інституційного порядку, передусім ефективного публічного управління, шляхом проведення структурних реформ та використання можливостей внаслідок геополітичних змін, є передумовою успішного повоєнного відновлення та інноваційно-технологічного розвитку [102, с.29].

Проте варто зазначити, що дослідження вчених та практиків, насамперед, стосуються сучасного стану машинобудування в Україні, відновлення провідної ролі у формуванні виробничого потенціалу національної економіки, а також визначення та обґрунтування системи управління виробничими процесами машинобудівного комплексу. Однак немає чіткого відображення системи публічного управління, аналізу та механізму досягнення результатів від управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Необхідність дослідження публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу обумовлена:

1) потребою в ідентифікації теоретичних основ публічного управління щодо фінансової діяльності машинобудівних підприємств відповідно до визначених стратегічних принципів керування рухом грошових коштів, інвестиційною активністю, фінансовим станом, управління витратами, мінімізацією ризиків тощо;

2) фактичною неефективністю існуючої системи управління щодо залучення та розміщення фінансових ресурсів вітчизняними машинобудівними підприємствами;

3) необхідністю технічної модернізації виробництва продукції машинобудування з метою посилення конкурентних переваг на внутрішньому та зовнішньому ринках, що потребує залучення значних фінансових ресурсів, мобілізація яких можлива за умови якісних змін у фінансовому менеджменті зазначеного сегменту промисловості [203, с. 539-540].

З огляду на системний підхід, машинобудівний комплекс є багатосекторним утворенням цілісної системи, яка через процес взаємодії взаємопов'язаних елементів суб'єктів виробництва здатна досягати поставленої мети, зокрема: збереження цілісності системи, забезпечення життєздатності та формування передумов для її розвитку [94, с.118]. У контексті розуміння концептуальної основи дослідження поняття «управління фінансовою діяльністю» слід зосередити увагу на терміні «система управління» та його складових. Щодо елементів системи управління суб'єктами господарювання, Швиданенко Г.О. зазначає, що це «організаційно та функціонально відокремлені частини структурної будови підприємства, які виконують визначені функції та спрямовані на виконання загальної мети» [47, с. 198-199]. Сукупність функцій управління, за визначенням вченого, формує зміст управлінської діяльності господарського суб'єкту.

У дослідженні дефініції «управління фінансовою діяльністю» ми розглядаємо її як складну категорію, яка об'єднує поняття «управління» і «фінансова діяльність».

Поняття «управління» відображено в монографії Хамініч С.Ю. Автор трактує управління як сукупність взаємопов'язаних дій, спрямованих на покращення функціонування об'єкта управління відповідно до поставлених цілей, а також як процес вжиття заходів і дій для наближення об'єкту в процесі діяльності до бажаного результату [211]. За визначенням вченої, кожна управлінська дія є процесом, який спрямований на виконання функцій, які формуються в процесі спеціалізації.

Фещур Р.В. розглядає управління як суму всіх функцій:

$$M_1 \rightarrow E_i \rightarrow A \rightarrow PR \rightarrow PP \rightarrow M_N \rightarrow E_{Ni} \rightarrow A_N \rightarrow PR_N \rightarrow PP_N,$$

де, M_1, M_N – відповідна мета;

E_i – економічна інформація;

A – аналіз господарської діяльності;

PR – проект управлінських рішень, що приймаються;

PP – реалізація рішень [206].

Автор відзначає виняткове значення машинобудівного комплексу, який є основою для розвитку науково-технічного прогресу. Машинобудівні підприємства повинні мати розгалужену мережу зв'язків з іншими підприємствами, які постачають деталі та сировину [206, с.107].

Узагальнюючи наукові доробки в теорії управління, ми розглядаємо дефініцію «управління» як систему дій на національному рівні, яка включає способи та методи впливу керуючого суб'єкту на підвищення інноваційної активності кожного об'єкта шляхом мотивації поглибленої спеціалізації та кооперування, створення умов для конкуренції об'єктів, заохочення людей в економічній діяльності, надаючи гарантії у відкритті нового підприємства та дотримуючись справедливих правових норм, розширення зв'язків з іншими підприємствами, а також забезпечення безперервного стратегічного розвитку.

Другою категорією нашого дослідження є поняття «діяльність». За визначенням Великого тлумачного словника сучасної української мови, «діяльність» – це функціонування організації, установи [21], а згідно з

українсько-англійським словником, «діяльність» визначається як функціонування чогось [201, с.60].

Короткий тлумачний словник психолого-педагогічних термінів трактує термін «діяльність» як внутрішню і зовнішню активність людини, яка регулюється усвідомленою метою і вирішенням проблем [71, с.14].

На нашу думку, під діяльністю машинобудівного комплексу розуміється процес, що супроводжується виготовленням продукції на засадах спеціалізації та кооперування, безперервного розвитку і призводить до зміни розміру й складу як власного, так і позичкового капіталу, що є фінансовим результатом цієї діяльності. Змістовими властивостями терміну «фінансовий результат» є приріст чи зменшення вартості власного капіталу підприємства, що утворюється в процесі його підприємницької діяльності за звітний період [110, с.717].

Фінансова діяльність суб'єктів господарювання в наукових дослідженнях розглядається у двох значеннях – вузькому та широкому. Так, аспектами вузького значення фінансової діяльності Терещенко О.О. вважає надходження власного капіталу із зовнішніх джерел, отримання і погашення позик, сплату дивідендів [186]. Філіна Г.І. стверджує, що фінансова діяльність суб'єкта господарювання – це діяльність всередині підприємства з розробки та реалізації фінансових рішень щодо майнових і немайнових цінностей, грошових коштів, дебіторської і кредиторської заборгованості. Автор пояснює, що фінансова діяльність у вузькому розумінні пов'язана з вибором варіанту фінансування з метою прийняття оптимального рішення стосовно конкретних умов підприємницької діяльності [207, с.6]. Кравчук О.М. пояснює поняття «фінансова діяльність суб'єкта господарювання» у вузькому розумінні як фінансування підприємства, що призводить до змін розміру і складу власного та позиченого капіталу [74, с.16].

У широкому розумінні фінансова діяльність найбільш яскраво відображається в праці Кравчука О.М. Автор трактує фінансову діяльність як комплекс функціональних завдань, пов'язаних із фінансуванням, інвестиційною та операційною діяльністю суб'єкта господарювання. До фінансової діяльності

автор відносить проведення операцій з розміщення акцій, спрямованих на збільшення власного капіталу, залучення і погашення позик, операції із зменшення боргової заборгованості за векселями, облігаціями, сплатою дивідендів, а також інші надходження і платежі [74, с.19-20].

Проте вважаємо, що синхронізувати стан фінансової діяльності машинобудівного комплексу та окремих господарських суб'єктів на практиці може бути неможливо через різнонаправлені фінансові інтереси, пов'язані з варіантними розрахунками джерел фінансування і сферами використання фінансових ресурсів у пошуку оптимального рішення стосовно конкретних умов підприємницької діяльності. Однак індикатори визначення фінансової діяльності на різних суб'єктах господарювання є також відмінними один від одного. Фінансова діяльність є змінним процесом, за якого створюються сприятливі умови і ресурси для розширеного відтворення, економічного зростання і життєдіяльності господарського суб'єкта.

У широкому розумінні фінансова діяльність зазвичай передбачає підвищення вартості підприємства в інтересах дохідності його власників, визначення показників фінансового стану окремого підприємства чи комплексу в цілому. Основна увага приділяється показникам максимізації доходу на інвестиції – прибутку, ціни акцій, що залежить не тільки від прибутку, а й від рівня ризикованості бізнесу, рентабельності власного капіталу, зростання активів підприємства, маневреності фінансів підприємств.

У зв'язку з цим Філіна Г.І. стверджує, що фінансова діяльність суб'єкта господарювання – це дії з формування і використання його фінансових ресурсів, що реалізуються через економічно обґрунтовані управлінські рішення [207, с.5].

За визначенням Поддєрьогіна А.М., фінансова діяльність являє собою систему форм і методів, які використовуються для фінансового забезпечення функціонування підприємства [208].

Терещенко О.О. вважає, що фінансова діяльність у широку значенні – це заходи, пов'язані з мобілізацією капіталу, його використанням, примноженням та поверненням [186]. Як бачимо, запропоновані визначення обмежуються лише

набором заходів та методів, які переважно відображають механізм управління фінансовою діяльністю. Вважаємо, що такий підхід є дещо узагальненим для використання трактування фінансової діяльності підприємства.

Азаренкова Г.М. пропонує таке визначення діяльності суб'єкта господарювання: «діяльність суб'єкта господарювання, що реалізується шляхом використання відповідних форм і методів фінансового забезпечення функціонування підприємства для досягнення ним основної мети – отримання доходів» [5].

Поняття фінансової діяльності визначено Бердар М.М. Під фінансовою діяльністю автор розуміє таку діяльність, що пов'язана з організацією фінансів підприємств задля досягнення поставлених цілей і виконання завдань стратегічного розвитку підприємства й отримання економічного ефекту. Ця діяльність пов'язана з формуванням активів та фінансовою структурою капіталу [13, с.21].

Поняття фінансової діяльності оглядово визначено для всіх форм власності суб'єктів господарювання [207, с.5, 37]. Фінансова діяльність, як система дій в межах підприємницької діяльності юридичної особи, незалежно від форм власності, направлена на використання фінансових ресурсів для фінансування управлінських рішень.

Отже, усі вітчизняні дослідження фінансової діяльності суб'єктів господарювання дають змогу систематизувати і визначити підходи до інтерпретації її сутності стосовно підприємств машинобудівного комплексу:

1. Фінансова діяльність як фінансова сфера, що має найбільший вплив на розвиток підприємства.

Відповідно до такого підходу, Чернишов В.В. під фінансовою сферою розуміє виручку від реалізації продукції, робіт, послуг, дивіденди від придбання цінних паперів, частки паїв, позики, кредити та інші джерела, витрати на придбання сировини, матеріалів, оплата послуг підприємств, оплата праці персоналу, податки, збори, обов'язкові платежі, повернення залучених ресурсів, витрати на залучення фінансових активів, витрати на придбання основних

засобів тощо [219, с.180]. Такий підхід вважаємо позитивним, оскільки він надає можливість співставляти витрати з отриманим результатом і оцінити ефективність фінансової діяльності суб'єкта господарювання.

2. Фінансова діяльність підприємства як система фінансових рішень залучення фінансового капіталу підприємства та формування активів.

Згідно теорії фінансів, підприємство в процесі своєї діяльності з різних джерел мобілізує кошти, які позначаються термінами «фінансовий капітал», «фінансові ресурси». Фінансові рішення, що формуються фінансовим менеджментом, стосуються мобілізації фінансових ресурсів за джерелами залучення: власний капітал, позиковий капітал та залучені кошти (тимчасова заборгованість – заборгованість за заробітною платою, платежами до бюджету, тимчасово вільні кошти резервних фондів). Формування активів підприємства здійснюється в процесі операційної, інвестиційної та фінансової діяльності [191, с.534-536; 193, с.696-697]. Фінансову діяльність ми розглядаємо відповідно до П(с)БО в частині формування фінансових ресурсів підприємства, що має на меті змінити структуру власного і позикового капіталу підприємства.

3. Фінансова діяльність як узгодження фінансових інтересів суб'єктів господарювання машинобудівного комплексу.

Фінансові інтереси пов'язуються з варіантними розрахунками джерел фінансування та вибором сфери використання фінансових ресурсів, таких як формування матеріальних і нематеріальних цінностей підприємства, фінансових активів, грошових коштів, а також усунення дебіторської і кредиторської заборгованості;

4. Фінансова діяльність як досягнення стану ефективного використання фінансових ресурсів задля: максимізації прибутку; максимізації ціни акцій підприємства і зниження ризикованості бізнесу; фінансової рівноваги підприємства; фінансової рентабельності власного капіталу; підвищення вартості підприємства.

Узагальнюючи вищезазначені нами підходи, можемо стверджувати, що фінансова діяльність суб'єктів господарювання є багатогранним поняттям, яке:

- відображає власну оцінку результативності діяльності підприємства як складно структурованого соціально-економічного суб'єкта;
- функціонує в умовах конкурентності, що передбачає вплив ендогенних і екзогенних чинників фінансової діяльності, що зумовлює варіантний характер прийняття фінансових рішень;
- має на меті мобілізувати грошові кошти для здійснення операційної та інвестиційної діяльності, що має за результат зміну структури власного і позикового капіталу;
- забезпечує розміщення фінансових ресурсів в активах підприємства, які залучені з різноманітних джерел.

Отже, аналіз наукової літератури щодо сутності фінансової діяльності дозволив нам запропонувати власний підхід до трактування поняття «фінансова діяльність». Відтак вважаємо, що фінансова діяльність машинобудівного комплексу – це багатоаспектна система фінансових рішень для забезпечення та ефективного використання фінансових ресурсів, випрацювання дієвого механізму фінансової діяльності, а також для виявлення та примноження фінансових ресурсів виробничо-господарської діяльності задля підвищення вартості підприємства.

Зважаючи чільне місце машинобудівного комплексу в економіці держави та промисловості, зокрема, виникає потреба в побудові ефективного механізму державного регулювання та розвитку машинобудівного комплексу для забезпечення його провідної ролі в Україні та закріплення позицій на міжнародному ринку. Механізм державного регулювання фінансової діяльності машинобудівного комплексу [182] – це інтегрована система, що складається із законодавчого, фінансового, адміністративного та організаційного механізмів і спрямована на забезпечення сталого розвитку комплексу, підвищення його ефективності та адаптації до сучасних викликів (Додаток Г).

Таким чином, законодавчий механізм забезпечує правову основу фінансової діяльності; фінансовий механізм сприяє інвестуванню та стабілізації фінансового стану; адміністративний – контролює виконання норм і правил;

організаційний – забезпечує координацію та обмін інформацією між учасниками ринку [182].

Сутність фінансової діяльності машинобудівного комплексу проявляється через систему управління. Формування системи управління, ґрунтується на формуванні системи цілей: стратегічних, тактичних і операційних. Формування цілей і завдань із мобілізації коштів для здійснення операційної та інвестиційної діяльності, функціонування і розвитку підприємства здійснюється з урахуванням напрямів фінансової діяльності (рис. 1.7).

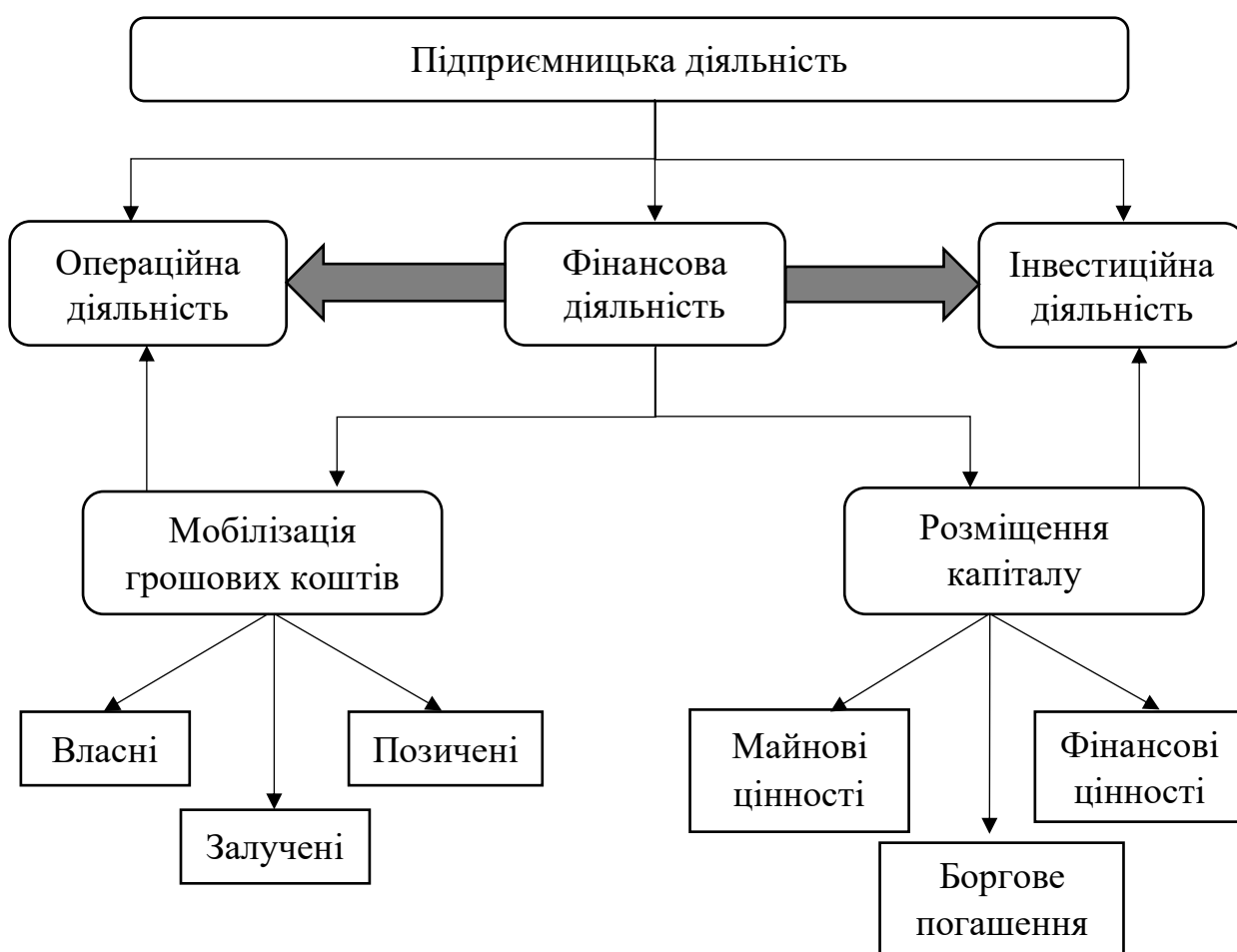


Рис. 1.7. Сутність фінансової діяльності підприємств машинобудівного комплексу*

*Джерело: складено автором на основі [5; 13; 30; 55; 59; 143; 208; 219]

У процесі цього визначається потреба в грошових коштах та можливість їх отримання для забезпечення виробничо-господарської діяльності [191, с.539]. Це передбачає виконання певних фінансових процедур різного рівня складності.

Так, Кравчук О.М. [74] визначає два рівні процедури фінансової діяльності: за складністю і відповідальністю. На першому рівні ухвалюються фінансові рішення щодо залучення джерел фінансування і їх використання для перспективного розвитку та поточної діяльності.

Координація цих рішень здійснюється через фінансову політику суб'єкта господарювання, яка розробляється засновниками, та узгоджується із загальною соціально-економічною політикою підприємства.

Другий рівень – це в основному виконання технічних завдань: проведення фінансових розрахунків, оформлення фінансових документів, складання фінансових звітів. Виконання цих процедур забезпечують бухгалтерія, економічна та фінансова служби. Фінансова служба в тісному взаємозв'язку працює з власниками підприємства, інвесторами, органами нормативно-правового регулювання, постачальниками і замовниками. Цей структурний підрозділ організовується відповідно до стратегії суб'єкта підприємницької діяльності [74, с.23-24].

Поряд із формулюванням сутності управління фінансовою діяльністю суб'єкта господарювання, існує об'єктивна потреба усвідомлення того, що фінансова діяльність як система є підсистемою вищого рівня економічної безпеки.

Мельник С.І. зазначає, що система управління фінансовою діяльністю є базовою і визначає цілі управління економічною безпекою. Вона тісно взаємодіє із системою управління фінансовою безпекою підприємства, особливо це стосується процесу забезпечення фінансової стійкості й стабільності, досягнення фінансової рівноваги [94, с.127]. Автор стверджує, що сукупність взаємопов'язаних елементів системи управління здатні об'єднуватися в комплекс та через процес взаємодії досягати поставленої мети, забезпечувати життєздатність і формування передумов розвитку комплексу [94, с.118]. Автор систематизує основні підходи трактування сутності управління фінансовою діяльністю:

- професійно-орієнтований підхід створює підґрунтя для прийняття управлінських рішень;
- організаційний підхід забезпечує виконання процедур з управління грошовими потоками;
- ідентифікаційний підхід виявляє та виправляє недоліки фінансової діяльності, пов'язані з викликами, ризиками та загрозами [94, с.77].

В умовах високотехнологічного розвитку та зростання конкуренції на ринках товарів машинобудування актуалізується питання збільшення фінансового потенціалу господарських суб'єктів. З метою розширення джерел мобілізації фінансових ресурсів Авдей О.К. зазначає, що «управління фінансовою діяльністю підприємства має спрямовуватися на пошук ресурсів, що сприятимуть платоспроможності підприємства» [2, с.149]. Тому можна виокремити певні функціональні аспекти управління фінансовою діяльністю машинобудівним комплексом, як показано на рис. 1.8.

Сутність управління фінансовою діяльністю суб'єктом господарювання проявляється через визначення її функцій. Виконання прийнятих рішень можливе з двох груп функцій:

1. Функції, що характерні для кожної системи будь-якого рівня менеджменту: формування достовірної системи інформації для прийняття рішень у сфері управління фінансовою діяльністю, створення системи стимулів для фінансових менеджерів за ефективні дії, організація контролю за прийнятими фінансовими рішеннями;

2. Функції, що притаманні напряму фінансового менеджменту: розробка стратегії управління фінансовою діяльністю суб'єкта господарювання; оптимізація процесу збільшення обсягу власного капіталу суб'єкта управління грошовими потоками; управління фінансовою стійкістю; підвищення інвестиційної діяльності й конкурентності продукції; мінімізація внутрішніх ризиків та управління вартістю підприємства [180, с.65-66].

Пропонуємо детальніше обґрунтувати теоретичні аспекти функцій, які притаманні управлінню фінансовою діяльністю підприємств комплексу, та

виокремити функцію управління грошовими потоками. Ми зосереджуємо увагу на вищезазначеній функції, оскільки грошовий потік є результатом руху коштів внаслідок управлінських рішень щодо операційної, інвестиційної та фінансової діяльності підприємства [207, с.270].



Рис. 1.8. Ключові аспекти публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу*

*Джерело: складено автором

Дана функція проявляється в тому, що діяльність господарського суб'єкта охоплює не тільки виробничий процес, а також надходження грошових коштів від продажу продукції, розміщення акцій, отриманого власного капіталу з різних джерел (переоцінки-дооцінки активів, додаткового капіталу, нерозподіленого прибутку тощо) і від залучення позикових коштів. З іншого боку, підприємство здійснює витрати на виробничу діяльність, на фінансові активи, вкладення інвестицій, обслуговування позикових коштів та їх погашення, на залучення

позикового капіталу, а також на дивідендні виплати тощо. Згідно класифікації українськими науковцями «рух коштів утворює його грошовий потік, який можна розділити на вхідний і вихідний потік коштів» [207, с.270]. Функція проявляється в тому, що зростання в динаміці валового чистого грошового потоку (від операційної, інвестиційної, фінансової діяльності) протягом кількох періодів дослідження є індикатором ефективного функціонування підприємств комплексу, що дозволяє забезпечити їх діяльність у масштабах, які перевищують попередній період.

Зазначимо, що ефективна реалізація функції управління грошовими потоками призводить до змін розміру і складу власного та позикового капіталу, зростання вартості акцій, частки в капіталі інших підприємств, платоспроможності, інвестиційних можливостей, фінансової стабільності, а також максимізації вартості підприємств комплексу. Управління процесом припливу і відпливу грошових коштів спрямоване на забезпечення фінансової стійкості підприємства шляхом врівноваження надходження коштів та витрат, синхронізуючи їх у часі. Це означає, що для здійснення платежів протягом певного періоду вистачає грошових коштів, які надійшли в цей період. Ланками процесу управління грошовими потоками виступають:

- створення на підприємстві облікової інформації руху грошових коштів для аналізу, планування та контролю грошових коштів;
- проведення аналізу грошового потоку з метою виявлення достатності коштів для забезпечення життєдіяльності підприємства;
- оцінка ефективності використання коштів за видами господарської діяльності;
- забезпечення збалансованості вхідного та вихідного грошових потоків підприємства;
- планування грошових потоків за видами господарської діяльності із збільшенням суми надходження коштів на підприємство;
- реалізація резервів, що сприяють збільшенню надходження коштів [207, с.275].

На нашу думку, поряд із функцією управління грошовими потоками підприємств машинобудівного комплексу слід виокремити функцію управління вартістю комплексу. Це стало особливо актуально з появою вартісних технологій управління, які інтегрувалися в сучасну концепцію управління суб'єктом господарювання і ґрунтуються на максимізації вартості підприємства [118, с.66]. У нашому дослідженні машинобудівний комплекс являє собою систему різноманітних спеціалізованих виробництв, які працюють у тісному взаємозв'язку. За таких умов сумарний ефект різних напрямів машинобудівного виробництва відображається у вартості підприємства. Цей показник виступає як комплексна грошова характеристика цінностей системи суб'єктів господарювання комплексу, де її показником є економічна додана вартість.

Управління вартістю підприємств комплексу як цілісної системи на основі доданої вартості ми розглядаємо не просто як обрахунок бажаного результату від фінансово-господарської діяльності, а як управління чинниками, що впливають на зростання вартості, створюючи потік вигод для всіх учасників процесу: споживачів продукції, постачальників, акціонерів, держави та громадськості. Такі підприємства чи комплекси відіграють значну роль у соціально-економічному розвитку територій, держави та суспільства в цілому [221, с.69-71]. Позитивна динаміка показника доданої вартості означає, що суб'єкт господарювання розвивається ефективно в порівнянні з рівнем розвитку ринку, що сприяє підвищенню його інвестиційної привабливості.

На думку Мамонтової Н.А., вартісне управління спрямоване на «раціональних користувачів», які оцінюють господарський механізм за допомогою вартісних показників із позиції максимізації вигоди [88]. Водночас показник доданої вартості є фактором підвищення вартості підприємства та курсу його цінних паперів на фондовому ринку. Результати функціонування підприємства зумовлюють формування інтересів стейкхолдерів, які значною мірою впливають на діяльність підприємства. Тому для оцінки вартості підприємства з позиції публічного управління важливо враховувати як фактичний, так і потенційний стан підприємств машинобудівного комплексу,

щоб забезпечити державну підтримку у впровадженні інновацій, створенні рівних умов для учасників ринку.

Концептуальною основою вартісного управління є як фінансово-господарська діяльність, так і узгодження інтересів стейкхолдерів підприємств машинобудівного комплексу. У результаті взаємопов'язаних вартісних процесів формується комплексна вартість. Ефективний фінансовий менеджмент визначає вартість акцій та дохід їх власників, рівень ризикованості вкладень у цінні папери підприємств машинобудівного комплексу.

Отже, вважаємо, що публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу – це система взаємопов'язаних дій державних, місцевих та громадських інституцій щодо розподілу управлінських функцій, ефективного використання фінансових ресурсів, створення дієвих механізмів управління та залучення громадськості до прийняття рішень задля забезпечення сталого розвитку машинобудівного комплексу, підвищення його конкурентоспроможності й стійкості.

1.3. Методологічні засади публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу

Наука про публічне управління, публічну фінансову діяльність держави, фінансову діяльність господарських суб'єктів визначає особливості їх господарювання щодо утворення та використання грошових фондів, сформованих у певних історичних умовах.

З метою забезпечення досягнення стратегічних цілей держави виникає необхідність вибору інструментарію – методології дослідження. Особливостями такої моделі дослідження є система фінансових відносин, що має значний позитивний вплив на розвиток суспільного виробництва, формування фінансових ресурсів у сфері нових економічних зв'язків національної економіки та її фінансової безпеки.

Дослідження фінансової діяльності машинобудівного комплексу в системі публічного управління є елементом структури управлінської системи і виступає функцією організації управлінського процесу, а тому виокремлення фінансової домінанти засвідчує значну вагомість у методологічному аспекті.

Потреба в дослідженні публічного управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудівного комплексу зумовлена такими чинниками:

- необхідністю визначення концептуальних засад публічного управління у сфері фінансової діяльності господарських суб'єктів, які формуються залежно від розробленої стратегії управління грошовими потоками, фінансової стійкості, підвищення інвестиційної діяльності й конкурентності продукції, мінімізації внутрішніх ризиків та підвищення рівня вартісного управління;

- недосконалістю фінансового механізму формування структури фінансових ресурсів за джерелами залучення і неефективне управління у сфері їх використання;

- неефективністю існуючої системи управління грошовими потоками суб'єктів господарювання, а також практикою прийняття управлінських рішень;

- необхідністю формування умов для реалізації завдань інноваційного характеру завдяки яким підприємства машинобудівного комплексу отримали б конкурентні переваги на міжнародних ринках та потенційні можливості стійкого та сталого розвитку.

Окреслені орієнтири подолання диспропорцій і перешкод у вирішенні перспективних проблем потребують нових підходів до управління організованою цілісною системою із здійснення фінансово-господарської діяльності підприємств. Із-за таких умов система управління спрямовує свої дії на врахування впливу ендогенних і екзогенних чинників, зміну структури власного й позикового капіталу, розміщення фінансових ресурсів в активи підприємств, формування цілей і завдань операційної та інвестиційної діяльності, відпрацювання можливих варіантів у досягненні як тактичних, так і стратегічних цілей. Прийняття фінансових рішень, як наслідок, призводить до обґрунтування вирішення масштабних проблем, надаючи імпульс або змінюючи

вектор розвитку підприємств комплексу. Зміна якості функціонування підприємства, вихід на міжнародні ринки, оновлення виробничої бази в майбутніх періодах позитивно вплине на макроекономічні результати економіки країни, а також на соціальний рівень життя суспільства та кожного громадянина зокрема. Вищезазначене підвищує актуальність дослідження науково-практичної проблеми публічного управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудівного комплексу.

Відсутність належного наукового обґрунтування методології пізнання фінансової діяльності на мікрорівні, недостатня увага взаємозв'язкам між державою і суспільством, які відображають закономірності використання фінансових методів, інструментів та важелів, на основі яких здійснюється організація фінансових взаємовідносин, впливає на процес виробничо-фінансово-господарської діяльності.

Відтак, постає питання про доцільність вибору інструментарію дослідження ефективності управлінського процесу [96, с.52-53]. Теоретична концептуалізація публічного управління фінансовою діяльністю підприємств комплексу дозволяє нам автентифікувати категорію «доходи», яку можна обґрунтувати через такі аспекти: з однієї сторони, фінансова діяльність підприємств зумовлена процесом створення суспільного продукту, його розподілу і перерозподілу, а з іншої – фінанси, як вартісна категорія, виражають фінансові відносини, які формуються при розподілі вартості суспільного продукту. Суб'єкти цих фінансових відносин формують доходи й накопичення. Після утворення первинних доходів господарських суб'єктів та працюючих громадян відбувається процес розподілу цих доходів через податковий механізм і соціальні відрахування. Фінансові ресурси в цьому контексті формують фінансову систему. У цій системі функціонують три взаємопов'язані підсистеми:

- підсистема доходів, що утворюється в господарських суб'єктів;
- підсистема доходів що утворюється в працюючих громадян;
- підсистема доходів, що акумулюється в руках держави [194, с.44].

Фінансові відносини в цьому контексті визначають функціональну участь суб'єктів у створенні й розподілі суспільного продукту, а також є основою фінансової політики. Усі три підсистеми формують грошові фонди, які використовуються на споживання і накопичення, формують платоспроможний попит на товари і послуги споживчого та інвестиційного призначення, беруть участь в накопиченні національного багатства. Це означає, що фінансова діяльність суб'єктів машинобудівного комплексу здійснюється в діючих фінансових відносинах відтворювального процесу, які виникають під впливом об'єктивних фінансових відносин (рис. Д.1-Додаток Д). Відтак, це можна ідентифікувати як об'єктивну основу процесу публічного управління у сфері фінансів. Що стосується підприємств виробничого комплексу, то його зміст діяльності визначається пріоритетними напрямками і завданнями, цілями та методами досягнення.

З огляду на вищезазначене, можна стверджувати, що узгодженість діяльності суб'єктів економічних відносин є складовою фінансової політики підприємницьких структур та окреслює теоретичні аспекти їх фінансової діяльності.

Важливою характеристикою методології пізнання управлінських процесів у сфері фінансової діяльності є детермінованість. Детермінізм фінансової діяльності проявляється в жорсткій залежності між чинниками впливу та результативним показником. Прикладом такої залежності може бути обчислення інтегровального показника рівня ефективності управління фінансовою діяльністю, який відображає взаємозв'язок між витратами й отриманим результатом за допомогою відповідних чинників (розміщення акцій, залучення і погашення позик, зменшення боргових зобов'язань, сплати дивідендів).

Теоретичний аспект публічної управлінської діяльності полягає в пізнанні дійсності щодо прийняття управлінських рішень. Його особливістю є формування моделей, які мають відтворювати існуючу дійсність та проєктувати доцільну цілеспрямовану діяльність публічних інституцій щодо всіх соціальних суб'єктів [97, с.167-169].

Концептуальною основою публічного управління в межах визначеної методології є думка суспільства задля отримання бажаного результату соціально-економічного характеру [184].

Призначення публічного управління полягає в проведенні реформ в організації фінансових взаємовідносин, використовуючи економічні, фінансові методи і важелі впливу, інструменти, форми та способи регулювання цих відносин. Їх комплексна взаємодія забезпечує оптимальні параметри формування фінансових ресурсів господарських суб'єктів, а ефективність їх використання забезпечує соціально-економічний розвиток суб'єкту, регіону та країни в цілому.

Поняття методології публічного управління науковці розглядають в двох аспектах:

- Методологію публічного управління як сукупність філософсько-управлінських підходів теоретичного обґрунтування та науково-пізнання публічно-управлінських явищ і процесів у державі [98, с.58];

- Методологію публічного управління як систему взаємозв'язків та взаємозалежностей, які складається з відносно відокремлених елементів [78, с.8].

Методологічними засадами публічного управління ми розглядаємо теорію пізнання процесу фінансової діяльності як глибинного пояснення специфіки фінансових відносин підприємств комплексу, що впливає на процес управління і визначає його основні характеристики.

Наступним елементом процесу методологічного дослідження є ідентифікація і систематизація науково-методологічних підходів до дослідження публічного управління фінансовою діяльністю. Аналіз сприятиме з'ясуванню взаємозв'язків та взаємозалежностей між суб'єктом і об'єктом системи публічного управління цієї діяльності.

Науково-методологічне обґрунтування моделі публічного управління фінансовою діяльністю передбачає визначення напрямів удосконалення з управління:

- аналіз зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю суб'єктів машинобудування;
- визначення інструментів впливу публічного управління на фінансову діяльність підприємств комплексу;
- моделювання стратегічного розвитку публічного управління фінансовою діяльністю.

Згідно вищезазначеного, методологія дослідження як система публічного управління складається з відносно відокремлених елементів.

Одним з елементів структури методології є принципи управління. Принципи управління, відповідно до соціально-економічних умов у суспільстві, роз'яснюють зв'язки як між об'єктом і суб'єктом управління, так і всередині кожного з них. Окрім цього, принципи відображають взаємозв'язок основних елементів системи управління. На практиці змістову сторону методології управління відображає діяльність суб'єкта пізнання, який виділяє зі знань ті, що характерні конкретній сфері діяльності, і формує конкретні принципи виконання соціально-економічних та виробничо-господарських функцій. Окремо слід виокремити взаємозалежність між публічним управлінням і управлінням фінансовою діяльністю [78, с.9-10; 98, с.63-64; 112, с.63].

Сладкевич В.П. зазначає, що управління фінансовою діяльністю є «одним із ключових елементів всієї системи управління» [172]. Із цим варто погодитись, оскільки основна функція управління фінансовою діяльністю є управління грошовими потоками. Управління грошовими потоками забезпечує врівноваження надходження коштів та витрат, синхронізуючи їх у часі.

У рамках публічного управління [98, с.66-75; 112, с.46-54; 182; 190] ми окреслили основні принципи системи прийняття рішень (рис. Е.1-Додаток Е):

- принцип відповідальності за прийняті рішення передбачає передачу посадовій особі обов'язків за реалізацію та виконання рішень і забезпечує її відповідальність за прийняті рішення;

- принцип достатніх умов для забезпечення життєдіяльності підприємства передбачає ефективне використання власних ресурсів, енергозбереження, підтримку екосистеми;

- принцип детермінізму встановлює причинно-наслідкові зв'язки між прийнятими рішеннями та їх ефективністю;

- принцип відповідності прийнятих рішень вимагає відповідності ситуації з урахуванням часових факторів і базується на прогнозуванні теоретично обґрунтованих можливих наслідків;

- принцип управління якістю рішень передбачає встановлення стандартів, запровадження наукових підходів, методів мотивації та моделювання, які спрямовані на забезпечення ефективності управлінських рішень;

- принцип відкритості й прозорості прийняття управлінських рішень, передбачає, що діяльність публічних адміністрацій є відкритими перед об'єктами управління в реалізації і розвитку суспільних відносин;

- принцип ступеня свободи передбачає варіантне рішення, що пов'язано системними зв'язками з іншими рішеннями, регламентованими чинним.

Отже, застосування сукупності принципів наукового пізнання системи публічного управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудівного комплексу через призму прийняття управлінських рішень спрямоване на формування нових умов відносин між публічними органами влади й об'єктом управління.

Фінансове обґрунтування управлінських рішень передбачає застосування відповідних методів дослідження прямих та зворотних зв'язків у системі управління підприємствами і публічними органами влади. Тому комплексне дослідження процесу публічного управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудівного комплексу, формування її теоретико-методологічних і практичних основ передбачає застосування фінансового механізму. Загальний підхід до сутності поняття «механізм» розглядаємо через дослідження фінансових методів впливу на підприємство, державу і суспільство. Сучасна наукова думка під фінансовим механізмом розуміє систему управління

фінансовою діяльністю при взаємодії фінансових відносин і фондів грошових коштів задля оптимізації їхнього впливу на кінцеві результати.

Елементами фінансового механізму, через які відбувається організація фінансових відносин та джерела забезпечення, є фінансові методи, інструменти та важелі. У визначенні Ковалюком О.М. фінансового механізму окреслено фінансові методи, важелі, їх нормативне, правове та інформаційне забезпечення [70, с.54]. Щодо розуміння поняття «метод – це сукупність і послідовність певних дій, прийомів і засобів досягнення поставленої мети» [97, с.183]. На нашу думку, комплексна взаємодія фінансових методів, інструментів і важелів дає змогу забезпечити оптимальні параметри формування фінансових ресурсів та ефективність їх використання. Досягнення мети наукового дослідження в нашій дисертаційній роботі можна забезпечити шляхом використання фінансового механізму як теоретичного рівня, так і емпіричного наукового пошуку, що дозволить отримати і обґрунтувати нові знання в системі публічного управління.

З огляду публічного управління, машинобудівний комплекс є відкритою економічною системою, що формує специфічні відносини з національним господарським комплексом. Ці відносини виникають у результаті руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків. Відповідно в комплексі функціонують дві підсистеми: виробничо-господарська та фінансово-економічна. Основним завданням їх діяльності є забезпечення фінансовими ресурсами в обсязі, що уможливило виконання кожним суб'єктом комплексу зобов'язань перед бюджетом, державними цільовими фондами, контроль за ефективним розподілом і використанням фінансових ресурсів між суб'єктами. У результаті виробничо-господарської діяльності виникають економічні відносини, що матеріалізується у вартісні (фінансові). Регулювання фінансових відносин у комплексі й поза ним відбувається з використання фінансових методів, інструментів та важелів при відповідному правовому, нормативному та інформаційному забезпеченні. Враховуючи вищезазначене, нами запропонована модель управління фінансовими відносинами між загальнонаціональним

господарським та машинобудівним комплексами, а також між суб'єктами комплексу (рис.1.9).



Рис. 1.9. Модель публічного управління фінансовими відносинами*

*Джерело: складено автором

Поглиблений економічний зміст фінансових відносин певної ланки публічного управління розкривається через фінансові інструменти, а фінансові важелі впливу забезпечують стимулювання або обмеження діяльності. До них відносимо окремі види фінансових планів, програм органів публічного управління, їх опосередкований вплив на процес формування цін, ставок сплати податків, норми штрафних санкцій, види і розміри пільг, ліцензування, порядок інвестування, кредитування.

Важливими фінансовими методами в системі публічного управління є державні інвестиції, бюджетне фінансування, кредитування під гарантії уряду чи місцевих органів самоврядування (рис. Ж.1-Додаток Ж).

Методи стимулювання з відповідними для них фінансовими інструментами і важелями сприяють мотивації дій ефективного використання ресурсів при досягненні мети. Через оподаткування і сплату податків суб'єкти господарювання вступають в економічні відносини з державою. Органи місцевого самоврядування ж можуть звільнятися повністю чи частково від сплати певних видів місцевих податків на певний період. За порушення податкового законодавства застосовуються традиційні фінансові санкції, відміна наданих пільг, нетарифні санкції за невиконання зобов'язань.

Дослідження публічного управління у сфері фінансово-господарської діяльності суб'єктів може здійснюватися за допомогою загальнонаукових підходів: системного, синергетичного, вартісного тощо.

Системний підхід до наукового пізнання публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу як цілісного утворення відображається у взаємозв'язках та фінансових відносинах між господарськими суб'єктами комплексу в процесі фінансової діяльності, які формуються в умовах системи впливів економічного характеру і змісту [120, с.14]. Такий вплив забезпечується системою принципів, методів та самою управлінською діяльністю.

Дослідження в глобальному контексті сучасних соціально-економічних трансформаційних процесів та особливостей циклічності розвитку економік, а відтак макроекономічної нестабільності, вимагає синергетичного підходу.

Оскільки машинобудівний комплекс за формою належить до самоорганізованого об'єднання і має специфічну форму організації фінансових відносин, застосування синергетичного підходу до дослідження публічного управління фінансовою діяльністю його суб'єктів є цілком виправданим [23, с.34]. Згідно з постулатами економічної синергетики структурні зміни виникають тоді, коли вона знаходиться поблизу критичної точки [127].

Синергетика досліджує і зовнішній ефект, оскільки зовнішні чинники безсумнівно відбиваються на побудові системи публічного управління фінансовою діяльністю суб'єктів у рамках прийнятої стратегії господарської діяльності. Звісно, вплив зовнішніх чинників зумовлює пояснення необхідних зв'язків між елементами системи управління в умовах неоднозначності й невизначеності, що може призвести, з одного боку, до створення ефективної системи управління, а з іншого – до негативного впливу на діяльність суб'єкта, тому цей вплив також слід враховувати при побудові системи управління результатами фінансової діяльності [66, с. 87-88].

Система публічного управління фінансовими результатами підприємств комплексу опирається на багатоваріантність і альтернативність, пристосовуючись до нових умов господарювання з врахуванням різних варіантів виробництва і реалізації продукції з метою пошуку оптимального варіанту. Це, в свою чергу, потребує нових форм організації системи внутрішньогосподарських відносин у комплексі як самоорганізованої системи. В умовах сьогодення істотну роль може відігравати створення нової виробничої системи – кластера [195, с.120-126].

Отже, синергетичний підхід до публічного управління фінансовою діяльністю передбачає існування в системі багатоваріантності та альтернативності розвитку [218, с.52] під впливом різних чинників на виробництво, організацію фінансів виробничої системи, рівень технічного

забезпечення та новітніх технологічних процесів, утворення грошових фондів, внутрішньосистемного розподілу коштів, взаємовідносин із бюджетом.

Система публічного управління фінансовою діяльністю забезпечує сукупний вплив її елементів, сприяє формуванню можливостей позитивного синергетичного ефекту як на фінансову систему держави, так і на національну економіку. Водночас синергетичний аналіз дозволяє виявити природу економічних циклів, а отже проблеми макроекономічної нестабільності, які пов'язані з впливом зовнішніх негативних чинників, асиметричністю інформації, нелінійністю зв'язків між окремими елементами системи.

У сучасних умовах стан світової економічної системи вимагає від системи публічного управління комплексного застосування всіх методів і підходів у пошуках шляхів забезпечення своєчасного та ефективного прийняття оперативних і стратегічних управлінських рішень на рівні господарських суб'єктів.

У цій ситуації заслуговує на дослідження вартісний підхід до технології управління фінансовою діяльністю. З позиції вартісного підходу для розуміння процесів, що відбуваються у фінансово-господарському житті суб'єкта, необхідно вивчити процеси спадковості та мінливості різних його проявів, орієнтуючи управлінський процес на якісно новий рівень – максимізацію капіталу власників при збереженні ліквідності та платоспроможності суб'єктів комплексу. Проте економічною наукою не вироблено єдиного підходу щодо розуміння змісту управління вартістю виробничого суб'єкта в умовах багатовимірності. Ми схилиємося до думки тих учених, які вважають вартість підприємства у формі акцій на фондовому ринку, відокремлену від виробничої сфери, нереальною. Адже процеси створення вартості пов'язані з операційною діяльністю через збільшення рентабельності активів, зниження витрат, впровадження новітніх технологій управління, вибір напрямів інвестування при наявності альтернативних варіантів вкладення коштів, прийняття та виконання інвестиційних рішень, оптимізацію структури капіталу у фінансовій діяльності підприємства.

Отже, вартість господарського суб'єкта виражає його внутрішню цінність з погляду забезпечення ефективного функціонування в перспективі у напрямі зміцнення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості [33, с.184; 221, с.69-71]. Підприємство є центром взаємодії стейкхолдерів, які істотно впливають на діяльність компанії і, у свою чергу, відчувають на собі вплив цієї діяльності. Такими стейкхолдерами підприємства є передусім: акціонери, кредитори, постачальники, покупці, держава.

Вартість підприємства є комплексною грошовою характеристикою його цінності в основі якої лежить двоїста природа його діяльності: фінансово-господарська та діяльність щодо узгодження інтересів стейкхолдерів підприємства. Відповідно до теоретичних аспектів підходу управління, сукупність ефектів від фінансової діяльності та очікуваних вигод всіх стейкхолдерів можна тлумачити як сукупний результат цілеспрямованої діяльності підприємства комплексу, яке має грошове вираження.

Використання системного, синергетичного, вартісного підходів до публічного управління фінансовою діяльністю комплексу дає можливість розробити системно-вартісну концепцію управління як системного консолідатора економічного результату та цінності підприємства, що врегулює інтереси й наміри усіх зацікавлених сторін, допоможе сформувати конфігурації внутрішнього середовища системи публічного управління.

Похідні показники розрахунку доданої вартості будуть основоположним інструментом впливу на фінансові відносини щодо забезпечення максимальної вартості підприємств машинобудівного комплексу. Найбільш поширеним у використанні оцінки ефективності західних компаній прийнято показник EVA – економічна додана вартість. На думку Педченко Н.С. [118, с.67-70] показник економічної доданої вартості в оцінці ефективності діяльності господарського суб'єкту відіграє таку роль:

- EVA виступає як інструмент вибору дійсної прибутковості суб'єкту та управління ним з позиції власників;
- EVA є інструментом впливу керівника на прибутковість об'єкту;

- EVA є вираженням альтернативного підходу до концепції прибутковості через розрахунок економічної доданої вартості вимірюваної в грошовому вираженні;
- EVA виступає інструментом мотивації фінансового менеджера підприємства;
- EVA відображає підвищення прибутковості в основному за рахунок поліпшення використання капіталу, а не за рахунок зменшення витрат на користування капіталом.

Учений підводить до висновку, що управління вартістю господарського суб'єкту на основі доданої вартості, спрямоване на зростання економічної доданої вартості, тобто управління чинниками, що впливають на вартість компанії. Застосування методу економічної доданої вартості буде спрямоване на встановлення відповідності між впливом зовнішніх і внутрішніх чинників на фінансову діяльність підприємств комплексу, а отже на продуктивність їх підприємницької діяльності, оскільки на основі доданої вартості визначається головний результат економічної діяльності країни – валовий внутрішній продукт та регіонів – валовий регіональний продукт [29, с.27-28]. Такий підхід до оцінки ефективності управління підприємницькою діяльністю ґрунтується на використанні багатьох теоретичних підходів і методів, що дозволяють описати механізм публічного управління фінансовою діяльністю.

Враховуючи вищезазначене, окреслено концептуальні засади публічного управління фінансовою діяльністю на основі системного управління з врахуванням синергетичного ефекту досліджуваного явища, що є підґрунтям для розробки багатоваріантних підходів щодо вирішення актуальних проблем теорії публічного управління фінансовою діяльністю системних структур (рис.1.10).

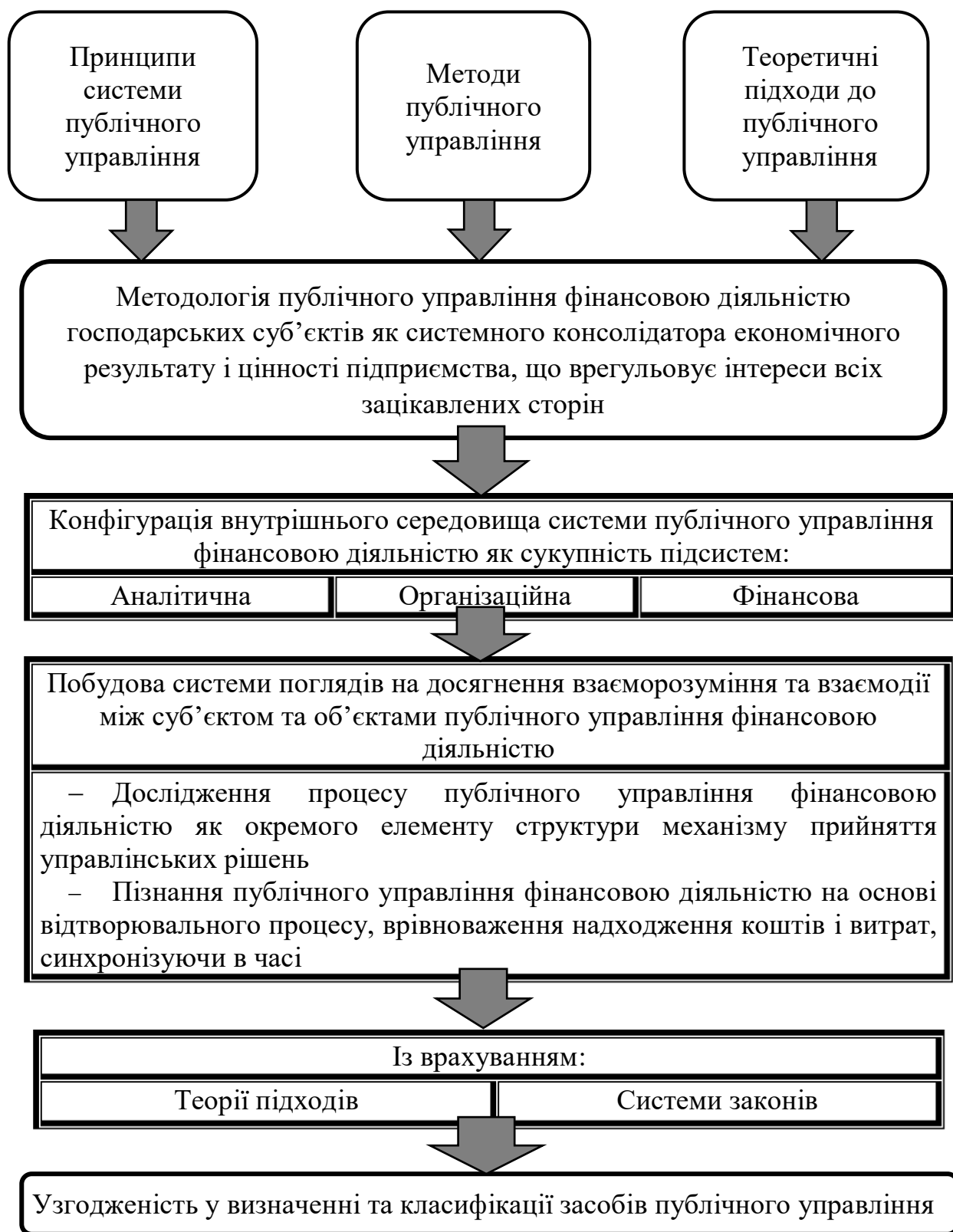


Рис. 1.10. Методологічна модель публічного управління фінансовою діяльністю*

*Джерело: складено автором

Отже, вибудована концепція методології наукового пізнання системи публічного управління фінансовою діяльністю підприємств на основі зазначених методологічних підходів може сприяти формуванню реальної оцінки ефективності управлінської діяльності у фінансовій сфері суб'єктів господарювання, ідентифікації слабких місць та ризиків зниження вартості підприємства через існуючі макроекономічні та мікроекономічні загрози, а також обґрунтуванню ефективних управлінських рішень.

РОЗДІЛ 2. Практичні аспекти публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України

2.1. Аналіз структури і динаміка розвитку машинобудівного комплексу України

У сьогоденнішніх реаліях воєнного стану та високого рівня проявів кризових явищ в економіці України роль і значення ефективного публічного управління в галузі машинобудування важко переоцінити. Війна з росією довела, що потужний машинобудівний комплекс є не тільки основою економічної стабільності та науково-технічного розвитку держави, а ще й забезпечення обороноздатності та національної безпеки країни. Для визначення перспективних напрямів розвитку машинобудування на шляху до відбудови України важливим є визначення сучасного стану в динаміці та за структурою вітчизняного машинобудівного комплексу.

За часткою участі у ВВП країни український машинобудівний комплекс не відповідає рівню країн ЄС. Однак, незважаючи на це, машинобудування завжди було і є ключовим елементом економіки країни та промисловості. Це пояснюється наявністю досить потужного виробничо-ресурсного потенціалу, в тому числі й в частині трудових ресурсів, що може мати значний ефект на розвиток національної економіки в контексті задоволення попиту на продукцію машинобудування. Так, машинобудівний комплекс України володіє вагомим виробничим досвідом щодо створення авіаційної і ракетно-космічної продукції, автобусів, вагонобудування та суднобудування, легкового, вантажного та сільськогосподарського транспорту, побутової та сільськогосподарської техніки. Слід також відмітити, що через військові дії на нашій території протягом останніх 10 років значно посилюється і досвід щодо оборонного сектору. Також особливістю функціонування машинобудівного комплексу є наявність великої мережі міжсекторальних зв'язків, оскільки в машинобудуванні присутнє як виробництво для проміжного споживання (деталі, запчастини, комплектуючі),

так і для кінцевого споживання – обладнання, транспортні засоби тощо. Такий міжсекторальний взаємозв'язок є підґрунтям для твердження, що машинобудування виконує роль системоутворюючого чинника як безпосередньо для реальної економіки, так і опосередковано для фінансової та соціальної сфери [165]. Відповідно до того високого рівня мультиплікативного впливу, який здійснює машинобудівний комплекс на суспільний добробут через підвищення зайнятості, нарощення ефективності праці та загальне зростання заробітної плати, зростання доходів бюджету, модернізацію та підвищення рівня державної оборони, застосування інноваційного потенціалу та комерціалізацію наукових досліджень, розвиток зовнішньоекономічної діяльності, що як наслідок призводить до зміцнення позицій держави та розширення її впливу на геополітичну ситуацію у світі.

Отже, машинобудівний комплекс являє собою підґрунтя для майбутнього економічного зростання країни, оскільки машинобудування є чинником пришвидшення науково-технічного розвитку (рис. 2.1).

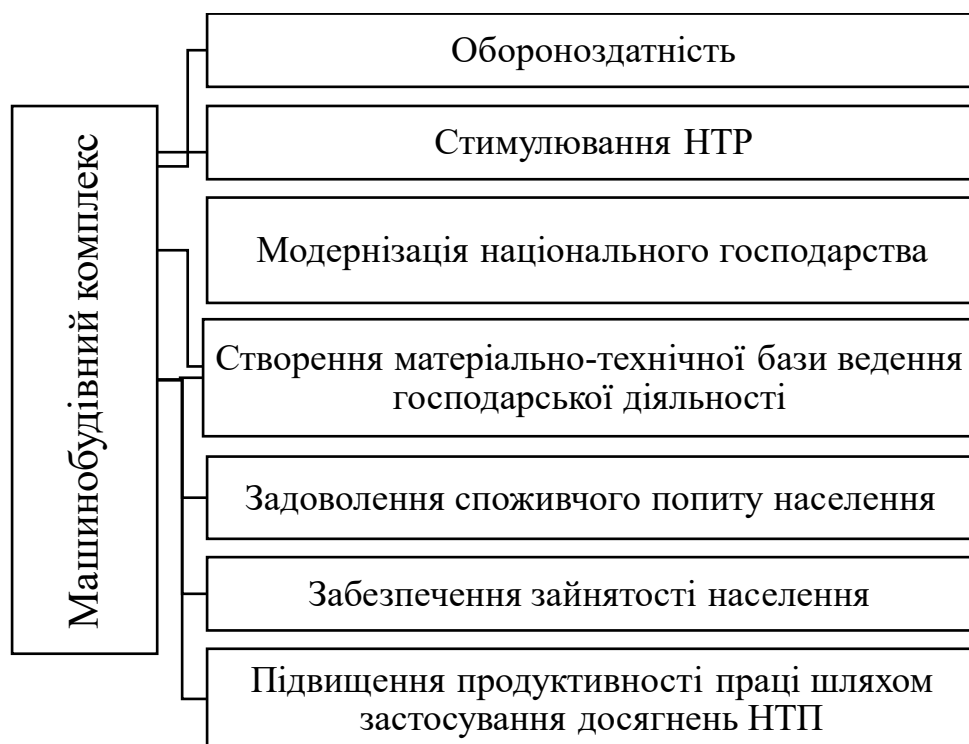


Рис. 2.1. Роль машинобудівного комплексу в розвитку національної економіки*

**Джерело: систематизовано автором на основі [234]*

Леховіцер В.О. стверджує, що «машинобудування забезпечує засобами виробництва інші галузі економіки, тим самим сприяє оновленню та накопиченню капіталу. Крім того, машинобудування – це одна з провідних галузей, яка за вартістю продукції, інвестиційною привабливістю та кількістю зайнятих посідає перше місце в структурі світової промисловості» [81].

Однак, незважаючи на вагомий потенційний вплив і значення машинобудування для національної економіки, слід відзначити, що в Україні його потенціал є нереалізованим, що пов'язано з регіональною диспропорцією економічного розвитку, відсутністю гнучких механізмів адаптації до ринкових змін, війною та неефективною державною політикою, в тому числі щодо фінансової діяльності машинобудівних підприємств. Як результат – нестача висококваліфікованого персоналу, суттєве скорочення питомої ваги машинобудівної продукції в промисловому секторі, зростання її металоємності та собівартості, що супроводжувалось одночасним зменшенням інвестиційної активності та інноваційності виробництва.

На фоні зазначених тенденцій прослідковується значна залежність функціонування машинобудівного комплексу від зовнішньоекономічної діяльності. Імпортозалежність має деструктивний вплив на торговельний баланс та на структуру імпорту в цілому. Нестача фінансування стає бар'єром на шляху до вирішення проблем модернізації, нарощення виробничого потенціалу інноваційними засобами, структурних зрушень, підвищення інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності продукції. А тому на основі вищенаведеного виникає об'єктивна необхідність поглибити дослідження сучасного стану та розвитку машинобудівного комплексу в сучасних умовах функціонування національної економіки [81].

До складу машинобудівного комплексу України входять більше двадцяти спеціалізованих галузей і це практично всі існуючі галузі в машинобудуванні. Відповідно до поєднання окремих характеристик та відповідності певним критеріям структуру машинобудівного комплексу України можна представити трьома великими групами: важке машинобудування, середнє та загальне

машинобудування. Усі спеціалізовані галузі розподілені між цими трьома групами за рядом ознак, що відображені в табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Структура машинобудівного комплексу України*

Структурні елементи	Галузі, що включаються	Характеристика
Важке машинобудування	металургійна; гірничошахтна; енергетична; підйомно-транспортна.	Виробництво великогабаритних і металомістких машин та устаткування переважно дрібносерійного й індивідуального типу. Характерними є спеціалізація підприємств за однією галуззю або окремим типом устаткування; оснащення важкими верстатами та мостовими кранами; функціонування унікальних виробничих підрозділів; тяжіння підприємств до металургійних баз у зв'язку зі значними потребами в металі.
Середнє машинобудування	верстатобудування; приладобудування; виробництво побутової техніки; виробництво ЕОМ.	Притаманна наукоємність та залежність від потреб інших галузей промисловості та, зокрема, і самого машинобудування, а також споживачів (виробництво побутової техніки).
Загальне машинобудування	транспортне; літакобудування і виробництво космічної техніки; сільськогосподарське; виробництво промислового та будівельного обладнання.	Транспортне машинобудування включає виробництво легкових, вантажних автомобілів, автобусів, тролейбусів, трамваїв, вантажопасажирських машин, двигунів. На регіональному рівні функціонують автоскладальні підприємства, що здійснюють збір продукції з деталей зарубіжного виготовлення. Сільськогосподарське машинобудування значно залежить від потреб споживачів, а літакобудування і виробництво космічної техніки характеризується наукомісткістю та наявністю повного циклу створення авіаційної техніки.

*Джерело: складено автором на основі [185; 200]

Для поглибленого розуміння сучасного стану машинобудівного комплексу України та з'ясування чинників впливу на його розвиток доцільним є більш детальне вивчення його структури.

Так, до складу важкого машинобудування належать виробництво великогабаритних і металомістких машин, устаткування, що призначені для використання у видобуванні, будівництві шляхів, електроенергетиці, металургії, а також підйомно-транспортне обладнання.

Характерним для цієї групи є переважання дрібносерійного та індивідуального типів виробництва. Також слід відзначити вузьку спеціалізацію – виробництво лише для однієї галузі або створення одного типу виробів. Для переважної більшості українських виробництв важкого машинобудування характерною є наявність важких верстатів, мостових кранів, специфічної виробничої структури та інфраструктури. Значна металомісткість продукції обумовлює прив'язаність та географічне сусідство даного виду підприємств поряд з металургійними базами.

Так, виробництво металургійного устаткування було сконцентроване в Донецькій, Луганській, Дніпровській та Запорізькій області. Потужні підприємства гірничошахтного та гірничорудного машинобудування було розташовано в Кривому Розі та Дніпрі – ПАТ «КриворіжНДПРудМаш», ТОВ «Завод бурової техніки «ДСД»; в Сумах та Бердичеві – ПАТ «Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання» та АТ «Бердичівський машинобудівний завод «Прогрес», що спеціалізуються на нафтодобувному, нафтопереробному та хімічному виробництві. Виробництво підйомного транспортного устаткування було зосереджено у Дніпрі, Львові, Нікополі, Одесі та Харкові. Також у м. Харків було сконцентроване енергетичне машинобудування (ДП «Електроважмаш») [200]. Однак через російську агресію та окупацію східних та південних територій, масовані обстріли та спроби окупації Харківської та Сумської областей, масові руйнування через ракетні атаки на сьогодні цей сектор зазнав суттєвих втрат і руйнувань та не в змозі повноцінно функціонувати.

Найбільш наукомісткою галуззю промислового виробництва є приладобудування. Частка його продукції в сукупному обсязі експорту України складає близько 5% [200]. Проте слід зауважити, що після проголошення незалежності України і становлення ринкового типу економіки значна кількість великих підприємств припинили свою діяльність, що пов'язано із скороченням попиту на продукцію. Внаслідок масового вивільнення трудових ресурсів утворились приватні компанії в організаційно-правовій формі товариств, малі та середні за обсягом та з науково-орієнтованою складовою і спрямованістю на інноваційний розвиток.

До негативних проявів, що супроводжують функціонування приладобудування в Україні, слід віднести:

- розміщення та концентрація виробництва у великих містах;
- переважання матеріаломісткого виробництва над наукомістким;
- відсутність належної підтримки уряду у формі ефективних програм розвитку, в тому числі і регіональних;
- низький рівень залучення інвестиційних ресурсів;
- високий рівень імпортозалежності галузі;
- нестача висококваліфікованого персоналу.

Однак українське приладобудування має і ряд позитивних особливостей – відносно дешевий трудовий ресурс; можливість залучення венчурного інвестування; сприятливе географічне розташування України в контексті налагодження зовнішньоекономічної співпраці [200].

Особливістю верстатобудування є те, що воно формує конкурентоздатність машинобудівного комплексу в цілому через фондоутворення та участь у технічній модернізації виробництва. Серед найбільш потужних підприємств за даним напрямом слід відмітити Харківський завод агрегатних верстатів, що займається виробництвом пиловловлювачів для коксохімічних, ливарних та мукомельних підприємств; Одеський завод радіально-сверлильних верстатів;

ПАТ «Верстатуніверсалмаш» у м. Житомир, що виготовляє верстатив-автомати [200]. На сьогодні верстати українського виробництва є конкурентоспроможними за рахунок їх помірної ціни, проте потребують оновлення модельного ряду та більш сучасних підходів до виробництва.

Важливим сегментом машинобудівного комплексу є виробництво побутової техніки. Досвід українських виробників цього сектору досить показово ілюструють декілька компаній. Підприємство «Норд», яке до 2014 року займало нішу одного з найпотужніших виробників побутової техніки (спеціалізувалось на виробництві холодильників) та обладнання для торгівлі, через російське вторгнення на східну частину України змушено було перенести виробничі потужності до Китаю, оскільки раніше виробництво розміщувалось у м. Донецьк. В Україні ж залишились лише сервісні центри та торговельні представництва. ТОВ «Українська побутова техніка», що було розташоване в м. Івано-Франківськ, виробляло пральні машини бренду «Electrolux» та «Zanussi», проте в 2024 році компанія припинила своє існування. Діючим виробником побутової техніки є підприємство «KTDGroup», що виготовляє електронагрівальну, кліматичну, побутову та холодильну техніку та експортує її в більш ніж 50 країн [200].

Щодо виробництва електронної обчислювальної техніки, то тут Україна має значний досвід, оскільки створення першого на території Європи комп'ютера, а саме «Малої електронної лічильної машини» (МЕЛМ), було здійснено в Інституті електротехніки Академії наук УРСР в 1950 році за керівництва академіка Лебедєва С.О. На сьогодні єдиним виробником повного спектра комп'ютерних систем в Україні є ПрАТ «Навігатор» з головним офісом у м. Києві. Це підприємство здійснює виробництво блейд-систем, графічних станцій, комп'ютерної техніки, серверних систем, смартфонів під брендом «Impression Electronics». Підприємство «Точприлад», що знаходиться в м. Мукачево, випускає електронні складові для використання в точній механіці, прилади для авіаційних систем та акустичні деталі для автомобілів марок «BMW», «LandRover», «Mercedes», «Volkswagen», «Audi» і т.д. [200].

Історія транспортного машинобудування бере свій початок в Україні з 1920-х років. Сучасними центрами автомобілебудування в Україні є такі міста: Запоріжжя – виробництво легкових автомобілів; Кременчук – вантажного транспорту; Львів – автобусів та трамваїв; Луцьк – вантажопасажирського транспорту; Мелітополь – двигунів (до повномасштабного вторгнення). На основі минулих авторемонтних підприємств було створено автоскладальні підприємства, що виготовляють готові вироби із зарубіжних складових. Виготовлення тролейбусів здійснюють у Дніпрі, Львові, Києві та Чернігові, а виробництво велосипедів – у Харкові. Перелік компаній, що виробляли комплектуючі та запасні частини для автомобільної техніки, донедавна включав: ТОВ «АГАТ» (Мелітопольський моторний завод «Автогідроагрегат»), Білоцерківський шинний завод ПАТ «Росава», ПАТ «ВЕСТА-Дніпро», ПАТ «Кременчуцький колісний завод», ПАТ «Синельниківський ресорний завод», ПАТ «Херсонський завод карданних валів» [200]. Технічним удосконаленням автомобільних конструкторських рішень, розширенням їх асортименту, розробленням методів підвищення техніко-експлуатаційних властивостей тощо працюють спеціальні підрозділи на заводах, науково-дослідні й науково-технічні центри та технічні університети. Провідне місце серед розробників автобусів, а також спеціального транспорту займає Український інститут автобусо-тролейбусобудування ВАТ «Укравтобуспром» у м. Львів. Виробництво електровозів сконцентроване у м. Харкові, а вагонів – у містах Кременчуці та Маріуполі (до 2022 року).

Особливістю української авіаційної промисловості є те, що вона включає повний цикл виробництва авіаційної техніки. Провідними регіональними центрами авіаційного виробництва стали Київ, Львів, Одеса, а також Харків. Дослідне конструкторське бюро О. Антонова, що почало свою роботу в 1952 році, вготувало ряд класичних літаків, таких як Ан-2, Ан-225, Ан-178. Найбільш видатними здобутками авіабудівництва України є транспортні літаки Ан-124 «Руслан» та Ан-225 «Мрія», які стали найбільшими у світі. Літак Ан-225 «Мрія» у 2004 році було внесено до Книги рекордів Гіннеса, оскільки він

встановив 240 світових рекордів. У 2020 році цей літак визнано найважчим літаком у світі з максимальною спорядженою масою 640 т. На жаль, у 2022 році під час повномасштабного вторгнення цей літак було знищено. Ще одним відомим виробом цього підприємства є літак Ан-132. Він представляє собою повітряний транспортний засіб, що здатний експлуатуватись у різних кліматичних умовах і надзвичайних ситуаціях. Даний літак було презентовано в 2017 році в авіасалоні у м. Ле Бурже, у 2018 році – на Міжнародній виставці військової та авіаційно-космічної техніки в м. Сантьяго (Чилі), а у 2019 році – в Міжнародному аерокосмічному салоні в м. Бангалорі (Індія) [200].

Потужним виробником космічної техніки є державне підприємство «Виробниче об'єднання «Південний машинобудівний завод імені О.М.Макарова» (м. Дніпро). Продукція підприємства включає: космічні апарати, рідинні ракетні двигуни, трамваї, тролейбуси, трактори, сільськогосподарське обладнання та виробничо-технічну продукцію. Протягом часу існування Південного машинобудівного заводу було реалізовано чотири генерації ракетних комплексів стратегічного призначення, понад 400 космічних апаратів, космічні ракети-носії сімейств «Циклон», «Космос», «Зеніт» тощо [200]. Підприємство АТ «Мотор Січ» (м. Запоріжжі) спеціалізується на виготовленні та сервісному обслуговуванні авіаційних двигунів для літальних апаратів різного призначення, навісному обладнанні для гелікоптерів, промислових установок наземного використання. Газотурбінні двигуни спільного виробництва АТ «Мотор Січ», а також ДП «Івченко-Прогрес» є конкурентоздатними та користуються попитом за межами нашої країни. Обладнання промислового і будівельного призначення масово виробляють в Україні. Найбільші підприємства даного напрямку – ПрАТ «Будшляхмаш» (м. Київ) і ТДВ «Одеський завод будівельно-обробних машин» (м. Одеса) [200]. Відповідно до наведених вище даних регіональна структура машинобудівного комплексу України узагальнена на рис. 2.2.

Транспортне машинобудування	• Волинська область • Дніпропетровська область • Закарпатська • Запорізька • Івано-Франківська • Київська • Львівська • Одеська • Польавська • Черкаська • Чернігівська
Сільськогосподарське машинобудування	• Вінницька область • Кіровоградська область • Полтавська область • Харківська область • Чернігівська область
Важке машинобудування	• Вінницька область • Донецька область • Запорізька область • Кіровоградська область • Миколаївська область • Полтавська область • Сумська область • Харківська область
Суднобудування	• Миколаївська область • Одеська область • Херсонська область
Приладобудування, електротехніка і електроніка	• Житомирська область • Івано-Франківська область • Полтавська область • Тернопільська область • Херсонська область • Хмельницька область • м.Київ
Авіакосмічне машинобудування	• Дніпропетровська область • Харківська область • м.Київ

Рис. 2.2. Регіональна структура машинобудівного комплексу України*

**Джерело: побудовано автором на основі [162]*

Згідно з наведеної схеми український машинобудівний комплекс сконцентрований в певному переліку областей, що пов'язано з його історичним розвитком, тяжінням до ресурсів (зокрема металургійної промисловості),

урбанізацією (зосередження у великих містах), логістичною обумовленістю експортно-імпортних відносин.

Водночас із початком подій 2013-2014 рр., пов'язаних із російським вторгненням та окупацією східних областей України, а потім з повномасштабним вторгненням 2022 р. машинобудівний сектор зазнав чи не найбільше втрат саме через таке географічне розташування. Оскільки великі промислові центри України, такі як Київ, Харків, Дніпро, Одеса стали головною мішенню окупантів і зазнали суттєвих руйнувань.

Виразною особливістю українських підприємств машинобудування є їх розмір. Якщо країни ЄС та США відзначають тенденцію масштабування та провідну роль ТНК в даному сегменті, то Україна, навпаки, відрізняється великою кількістю малих підприємств у даному сегменті (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Розподіл підприємств машинобудівного комплексу України на великі, середні та малі за період 2010-2023 рр.*

Роки	Кількість підприємств, одиниць	У тому числі					
		великі		середні		малі	
		одиниць	у % до загальної кількості	одиниць	у % до загальної кількості	одиниць	у % до загальної кількості
2010	9 195	52	0,6	921	10,0	8 222	89,4
2011	8 320	61	0,7	920	11,1	7 339	88,2
2012	6 409	54	0,9	937	14,6	5 418	84,5
2013	6 724	46	0,7	904	13,4	5 774	85,9
2014	6 479	33	0,5	786	12,1	5 660	87,4
2015	6 865	23	0,3	721	10,5	6 121	89,2
2016	6 602	19	0,3	718	10,9	5 865	88,8
2017	6 682	17	0,3	738	11,0	5 927	88,7
2018	6 969	25	0,3	738	10,6	6 206	89,1
2019	7 304	32	0,4	746	10,2	6 526	89,4
2020	7 409	19	0,2	715	9,7	6 675	90,1
2021	7 505	22	0,3	686	9,1	6 797	90,6
2022	6 084	17	0,3	557	9,1	5 510	90,6
2023	7 082	28	0,4	516	7,3	6 538	92,3

*Джерело: складено автором на основі даних [67]

Розглянемо індекси промислової продукції за галузями машинобудування (Додаток И). Дані [60] свідчать про те, що індекс промислової продукції в галузі машинобудування в 2012-2015 рр. та в 2019-2020 рр. і в 2022 р. суттєво знизився. Це пов'язано з об'єктивними подіями цих періодів: у 2013-2014 відбулась Революція гідності, анексовано АР Крим та окуповано Луганську і Донецьку області, які зосереджують значну частину машинобудівних підприємств; у 2019-2020 рр. Україну разом з усім світом охопила пандемія COVID-19, що спричинила повну зупинку всіх виробничих і логістичних процесів; на початку 2022 року наша країна зазнала повномасштабної війни, яка триває і до тепер – масові руйнування, окупація та численні авіаудари, втрата ринків постачання та збуту через розірвання всіх комерційних відносин з росією та Білоруссю. Отже, втрати машинобудування є набагато суттєвішими в порівнянні з іншими галузями [185].

Розвиток машинобудівного комплексу в Україні характеризується нестабільністю динаміки: у 2012-2015 роках відбувалось скорочення виробництва, після чого в 2016-2018 роках обсяги виробництва суттєво зростали, а починаючи з 2019 року пішов спад, що набув нарощення і в подальших періодах (зменшення у 2022 році склало 17,6%). Найбільше скоротився випуск інших транспортних засобів – на 27,5%, комп'ютерної, оптичної та електронної продукції зменшилось на 24,8%, а виготовлення автомобілів – на 14,4% [165].

Український машинобудівний комплекс включає п'ять секторів, які поєднують біля 70 видів спеціалізованих виробництв. На сучасному етапі провідне місце в цій структурі займає виробництво машин і устаткування, що не віднесені до інших угруповань, його питома вага зросла протягом 2011-2020 років на 3,3 відсотки. Станом на 2019 рік 43,6% обсягу реалізованої продукції цього виду виробництва було сконцентровано в Дніпропетровській, Донецькій і Харківській областях. У перелічених областях відслідковувалась позитивна динаміка щодо розвитку вказаного сектору машинобудування. Але найбільший приріст виробництва машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань, відбувався протягом 2015-2019 років за такими регіонами: Вінницький (у

3,88 рази), Львівський (у 3,88 рази) і Тернопільський (у 4,36 рази). Таке зростання спричинене створенням на цих територіях нових компаній, що працюють за толінговими схемами (ТОВ «Фуджікура аутомобілів Україна Львів» та ТОВ «СЕ БОРДНЕТЦЕ – Україна») [165].

У 2020 році 24,03% загального обсягу реалізованої продукції машинобудівного комплексу України займало виготовлення інших транспортних засобів, однак його питома вага в період 2011-2020 років зменшилась на 17,7 відсотків. Суттєвого зростання темпів росту досягло виробництво автотransпортних засобів, причепів та напівпричепів, в обсязі реалізованої машинобудівної продукції їх частка зросла на 7,2 відсотків. Проте слід зазначити, що базова компонента цього напрямку в машинобудуванні, а саме – виробництво вузлів, деталей та приладдя для автомобілів, працює в основному на давальницькій сировині. Серед таких компаній представлені: «Аутомобілів Електрик Україна» (Чернівецька область), «Електроконтакт Україна» і ТОВ «ЛЕОНІ Ваєрінг Системс УА ГмбХ» (Львівська область), ТОВ «КРОМБЕРГ ЕНД ШУБЕРТ Україна» (Волинська і Житомирська області), ТОВ «Ядзакі Україна» і ПрАТ «Єврокар» (Закарпатська область), ТОВ «ПРЕТТЛЬ-КАБЕЛЬ Україна» (Хмельницька область) [165].

Виробництво автотransпортних засобів, причепів і напівпричепів, а також інших транспортних засобів в основному розміщено в таких регіонах: Дніпропетровському – 18,84%, Запорізькому – 12,25%, Полтавському – 13,39% [165]. Саме там зведені провідні українські машинобудівні підприємства: АТ «Запорізький автомобілебудівний завод», АТ «Кременчуцький сталеливарний завод», ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», АТ «Мотор Січ», ДП ВО «Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова».

Зміна частки реалізованої продукції випуску електричного устаткування в загальному обсязі машинобудівної продукції України за період 2012-2016 роки зросла до 20,84%, проте в наступному періоді зменшилась до 18,17% у 2020 році. Ключові виробничі потужності цього сектору машинобудування розподілені за такими областями: Запорізька – 21,18% та Харківська – 15,69% (до

повномасштабного вторгнення). Основними підприємствами за даним напрямом є ДП «Завод «Електроважмаш», ПрАТ «Завод малогабаритних трансформаторів», ПАТ «Завод «Перетворювач», ПАТ «Завод Південкабель», ПрАТ «Запорізький завод надпотужних трансформаторів», ДП «Завод Радіореле» та АТ «Хелз Укрелектромаш» [165].

Найменшим за питомою вагою – 7% є сектор високотехнологічного виробництва комп'ютерної, електронної та оптичної техніки. Перші позиції серед виробників цього сектору займають підприємства Харківської області. А тому в умовах війни, коли Харківський регіон зазнає постійних руйнувань, розвиток цього напрямку є вкрай ускладненим та потребує підтримки.

Узагальнено структуру реалізованої продукції машинобудівного комплексу України в період 2010-2023 років, що мала негативні тенденції зниження частки тих секторів, які мають високу додану вартість (табл. 2.3). Найвідчутніше ця тенденція проявилась за напрямом випуску залізничних локомотивів та рухомого складу – частка в структурі реалізованої продукції знизилась на 17,12 відсотків, а також у секторі автотранспортних засобів – зниження становило 1,3 відсотка.

Одночасно зросла питома вага виробництва вузлів, деталей та приладдя для автомобілів – на 7,07%. Однак, це пояснюється появою на українському ринку філіалів транснаціональних корпорацій, що працюють за давальницькою сировиною [165]. Проте слід відмітити й позитивні прояви змін в українському машинобудуванні: зростання частки транспортних засобів для військових потреб на 4,02%, спричинене збройною агресією росії; ріст частки повітряних та космічних літальних апаратів на 1,67%; інших машин та устаткування загального призначення – на 2,62%; проводів, кабелів та електромонтажних пристроїв – на 1,5%.

Таблиця 2.3

Обсяг реалізованої промислової продукції підприємств машинобудівного комплексу у 2013-2023 рр.

(у діючих цінах відповідного року)*, млн. грн.

Вид промислової діяльності	Роки										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.	млн. грн.
Промисловість	1322408,4	1428839,1	1776603,7	2158030	2625862,7	3045201,9	3019383,1	3236369,1	4678908,6	2811572,2	4402949,7
Машинобудування, у т. ч.:	113926,6	101924,7	115261,7	131351,8	168281,9	208676,4	212027,3	197343,6	243473,3	152924,4	316885,7
виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	7508,7	8133,4	8772,9	12366,1	13783,3	16975,2	16839,9	15741	19149,6	10625,6	33957,4
виробництво електричного устаткування	21832,4	21005,7	24038,5	26594,6	32986,9	43098,9	40850,8	35850	47930,4	27897,6	49650,1
виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	34782,4	33524,8	41998	50105,3	59767,7	70237,3	71083,1	72490,3	91252,7	37929	74605,4
виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	49803,1	39260,8	40452,3	42285,8	61744	78365	83253,5	73262,3	85140,6	76472,2	158671,8

*Джерело: складено автором на основі даних [107]

Причиною деструктивних проявів за даним стратегічно важливим напрямом промисловості є нестача капітальних інвестицій у вітчизняне машинобудівництво. Адже обсяг капіталовкладень в секторі будівництва машин станом на 2020 рік становив 341,4 млн. дол. США, що еквівалентно 40% обсягу аналогічного показника за 2012 рік – 847,4 млн. дол. США. Результатом цього стало скорочення питомої ваги машинобудування в капітальних інвестиціях у промислову галузь за період 2010-2023 років на 2,4% (рис. 2.3).

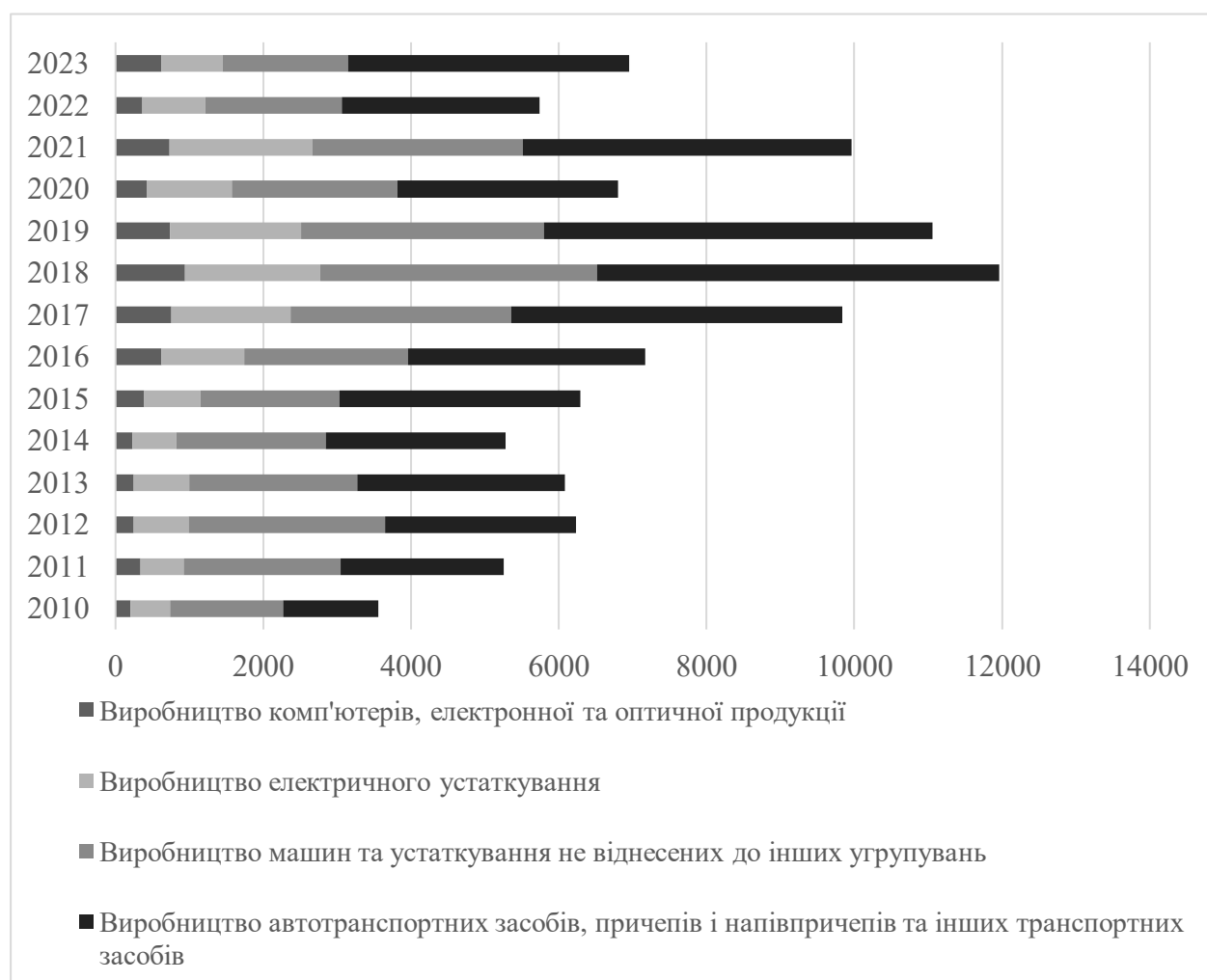


Рис. 2.3. Динаміка капітальних інвестицій машинобудівного комплексу

України за період 2010-2023 рр., млн. грн.*

**Джерело: побудовано автором на основі даних [63]*

Першочерговим питання щодо розвитку українського машинобудівного комплексу є невідкладна потреба в якісному оновленні виробництва. Ця необхідність є наслідком дефіциту капітальних інвестицій. Так, обсяг

капітального інвестування в підприємства машинобудівного комплексу станом на 2023 рік відповідає 36,4% обсягу капіталовкладень у 2012 році (у еквіваленті євро) [165].

З точки зору технологічності, структура капітальних інвестицій у сферу машинобудування має ознаки нераціональності та низької диверсифікації. У 2020 році виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів займало частку капітальних інвестицій в розмірі 43,9%; виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань отримало 32,9% від всіх капіталовкладень у промисловість; виробництво електричного устаткування – 17,1%, а виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції – 6,2%. Зазначений напрям являє собою високотехнологічний і забезпечуючий сектор для інших видів виробництв, а отже нарощення його питомої ваги в структурі капітального інвестування свідчить про позитивні структурні зрушення, однак, загальний рівень капітальних інвестицій є недостатнім – 734 млн. грн у 2021 р. [63; 165].

У табл. К.1 (Додаток К) нами представлено основні показники розвитку машинобудівного комплексу України за період 2010-2023 рр. Згідно з наведених даних спостерігається негативна тенденція скорочення кількості суб'єктів господарювання машинобудівної галузі з 9195 до 7082, що пов'язано з руйнуванням частини підприємств, окупацією територій, на яких вони розташовані, банкрутством через втрату активів та неможливістю ведення своєї діяльності через бойові дії.

Додана вартість за витратами виробництва має тенденцію до зменшення починаючи з 2019 року (93830,9 млн. грн.), у 2022 році склала – 63651,5 млн. грн.), а в 2023 році – 123072,7 млн. грн., що свідчить про поступове підвищення ефективності діяльності підприємств даної галузі.

Середньорічна кількість найманих працівників у 2023 році скоротилася майже вдвічі порівняно з 2020 і становила 220 тис. осіб. Причинами є наслідки війни, такі, як масова вимушена міграція населення, мобілізація, людські втрати

через бойові дії, скорочення потреб у трудових ресурсах внаслідок припинення діяльності підприємств.

Несприятливою є також динаміка оплати праці у сфері машинобудування. В Україні середньомісячна заробітна плата працівників, зайнятих у машинобудівному комплексі станом на 2022 рік складала еквівалент 372,9 євро. Цей показник на 3,4% менше за аналогічний в 2019 році, проте на 213% вище ніж у 2015 році [165].

Відсутність належної уваги та чіткої стратегії підтримки з боку держави в сукупності з лібералізацією зовнішньої торгівлі спричинило зростання імпорту машинобудівної продукції за одночасного зменшення експорту українських виробників. Так, наприклад, у 2022 році імпорт перевищив експорт продукції машинобудування на 13 725,1 млн. дол. (14817,9 проти 4092,8 млн. дол.), а в 2023 році на 14 962,3 млн. дол. (17400,7 млн. дол. проти 2438,4 млн. дол.).

Таким чином, можна визначити наступні негативні прояви в машинобудівному комплексі України: зниження рівня випуску та експорту продукції машинобудування; пришвидшення темпів зростання імпорту; зниження рівня виробництва високотехнологічної та інноваційної продукції; падіння продуктивності праці; катастрофічна нестача капіталовкладень; зниження зайнятості; поглиблення зовнішньоекономічного дисбалансу балансу у сфері машинобудування.

Деякі дослідники пов'язують негативні прояви в динаміці основних характеристик функціонування машинобудівного комплексу, без врахування наслідків війни, з посиленням глобалізаційних тенденцій української економіки. Це може слугувати підтвердженням гіпотези про причинно-наслідкові зв'язки між кризовими ознаками в діяльності українського машинобудування та неправильною державною промисловою політикою в частині недостатнього захисту національних економічних інтересів під час лібералізації зовнішньої торгівлі, відсутності державного протекціонізму та ефективної інвестиційної політики з метою модернізації та інноваційного розвитку виробництва [165].

Отже, проведене аналітичне дослідження стану машинобудівного комплексу України свідчить про низку негативних тенденцій, серед яких можна виокремити наступні:

- скорочення обсягів виробництва з 2012 року, що також суттєво поглибилось у 2020-2022 рр., особливо в частині високотехнологічної та наукоємної продукції, такої як комп'ютерна техніка, електронні і оптичні вироби. Таке скорочення є наслідком руйнування звичних ланцюгів збуту і постачання, втрата традиційних ринків та руйнування логістичної інфраструктури через війну з росією та посилення євроінтеграційного вектору політики України, зниження ділової активності та купівельної спроможності через пандемію COVID-19, масові руйнування та економічну кризу внаслідок повномасштабного військового вторгнення росії;

- структурний дисбаланс у виробництві продукції машинобудівного комплексу в напрямку зниження питомої ваги високотехнологічних виробів, а саме електронних компонентів і плат – на 3,49% у період 2012-2022 рр., а на противагу в 2023 році – збільшення відсотку середньо технологічного виробництва (найвідчутніше це позначилось на випуску вузлів, деталей та приладдя для автомобілів – зменшення на 7,91%) [165]. Погіршенню ситуації сприяє використання давальницької сировини для виробництва майже всіх видів електричного обладнання, а це означає, що на стан і розвиток даного виду виробництва впливає функціонування філіалів транснаціональних корпорацій (працюють у Вінницькій, Волинській, Житомирській, Закарпатській, Івано-Франківській, Львівській, Тернопільській, Хмельницькій та Чернівецькій областях);

- переважання імпорту порівняно з експортом, що найбільше стосується наземного транспорту, за винятком залізничного;

- зміна структури експорту в бік зростання питомої ваги продукції проміжного використання (проводів ізольованих, кабелів та інших ізольованих електричних провідників; кабелів волоконно-оптичних), серед яких переважає

продукція з давальницької сировини (65%), а одночасно змінюється і структура імпорту в напрямі збільшення питомої ваги готової продукції (в першу чергу – автомобільних та інших моторних транспортних засобів для пасажирських перевезень), натомість частка вітчизняного виробництва даного сектору стрімко скорочується через нездатність до конкурування за якістю і ціною;

– зниження капітальних інвестицій в машинобудівний комплекс протягом останніх п'яти років, що не дає можливості здійснити необхідну модернізацію виробництв та запровадити інноваційні методи й технології для підвищення конкурентоздатності продукції.

Серед внутрішніх чинників у контексті державного управління, що спричинили негативні тенденції стану машинобудівного комплексу України, слід виокремити такі:

1) слабкий захист національних економічних інтересів у частині збереження та посилення українських позицій на міжнародному ринку машинобудівної продукції в умовах лібералізації зовнішньої торгівлі;

2) низька результативність державної промислової політики щодо формування ефективних стимулів та сприятливих умов щодо підвищення інвестиційної привабливості вітчизняного машинобудівного комплексу, а також удосконалення міжсекторальних зв'язків із метою закриття потреб попиту на внутрішньому ринку;

3) відсутність єдиної державної стратегії підтримки та розвитку машинобудівного сектору України, яка б передбачала чітко визначені стратегічні напрями і тактичні заходи з урахуванням національних економічних та оборонних інтересів держави.

Виходячи з вищенаведеного, на нашу думку, сьогодні необхідним для України є формування та реалізація стратегічних основ удосконалення публічного управління в машинобудівному комплексі. Розроблення комплексу організаційних заходів сприятиме досягненню результатів у сфері технологічної модернізації та підвищення конкурентоспроможності машинобудівних підприємств. Такі стратегічні рішення повинні враховувати світові тенденції

інноваційного розвитку, сприяти налагодженню міжнародних зв'язків, створенню коопераційних проектів у цій сфері, підвищенню обороноздатності та національної безпеки.

2.2. Оцінка ефективності публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу

На сьогодні темпи розвитку машинобудівного комплексу України значно відстають від економічно розвинених країн. Першопричинами цього є об'єктивні незалежні від державного управління чинники, такі як повномасштабне вторгнення, воєнний стан, окупація частини територій, руйнування і знищення окремих підприємств, порушення традиційних ланцюгів збуту та постачання, знищення інфраструктури та проблеми з трудовими ресурсами через вимушену міграцію та мобілізацію.

Наукові підходи щодо розвитку машинобудування здебільшого фокусуються на комплексі в цілому, без конкретизації окремих підприємств в її складі. Для здійснення докорінних змін щодо стану машинобудівного комплексу слід глибинно вивчити проблеми та недоліки його функціонування, в тому числі в розрізі окремих підприємств галузі [20]. Для комплексного вирішення питання розвитку машинобудування в Україні доцільним є аналіз та оцінка ефективності управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Ефективність управління (управлінської праці) може бути визначене як соціально-економічна дефініція, що надає характеристику результатам управлінської діяльності в контексті досягнення мети управління. Її можна визначити відношенням економічних результатів до затрат праці. Слід зазначити, що така результативність має не тільки економічний, а й соціальний ефект у частині покращення умов праці, підвищення соціальної активності колективу, підвищення якості роботи тощо. Це виявляється в якісному та кількісному (економічному) ефекті управління [159].

У свою чергу, економічну ефективність можна охарактеризувати як показник для оцінювання результатів діяльності підприємства відповідно до витрат на здійснення такої діяльності. Таким чином, вона стає ключовим чинником економічного росту підприємства шляхом забезпечення абсолютного приросту результативності за того ж самого рівня витрат. До загального показника ефективності відносять рентабельність [230].

Більшість авторських підходів співпадають із думкою Кулішова В.В., що ефективність визначається відношенням результатів до витрат на отримання цих результатів [79].

На думку Павелка В.Ю., ефективність слід трактувати в якості подвійної системи взаємовідносин працівників і управлінців на підприємстві щодо створення продукції відповідної якості за менших витрат, а також – між управлінцями та клієнтами в контексті конкурентоздатності товару та рівня задоволеності покупців при зменшенні трансакційних витрат. Оскільки внутрішнє виробництво може давати ефективність для підприємства, проте не буде конкурентоспроможним на ринку, а отже, буде збитковим. Таким чином, підхід до трактування поняття економічної ефективності не може бути обмежене лише виробничою площиною, а мати ширший масштаб [31; 113].

Щодо визначення поняття ефективності управління, то тут погляди науковців різняться. Так, на думку Михайлова С.І. [99], ефективність управління є компонентою економіки управління на ряду з категоріями характеру управління праці, управлінського потенціалу та витрат на управління.

Під ефективністю управлінського рішення Боровик М.В. розуміє «ресурсну результативність, отриману за підсумками розробки або реалізації управлінського рішення в організації» [19].

За визначенням Мальської М.П. та Білоус С.В. ефективність управління є результатом управлінської діяльності «як взаємодії керованої і керуючої систем, тобто інтегрованого результату взаємодії компонентів управління» [87].

Якщо звернутись до трактування поняття «ефективність державного управління», то тут також не існує єдності серед думок науковців. Так,

наприклад, Оболенський О.Ю. [105] визначає ефективність державного управління, як комплексний показник, який необхідно визначати на всіх етапах здійснення державної політики, а саме: на стадії визначення цілей, їх подальшого законодавчого закріплення, під час процесів ресурсозабезпечення, на етапі реалізації поставлених цілей та оцінки рівня їх досягнення. Таким чином, ефективність повинна підлягати оцінці протягом циклу «ціль – реалізація», що передбачає формування цілей і їх законодавче затвердження, залучення необхідних ресурсів; реалізація діяльності для виконання встановлених цілей, оцінка результативності.

Американські дослідники Саймон Г., Смітбург Д., Томпсон В. вважають, що оцінку ефективності державного управління слід проводити в послідовності з трьох кроків. Перший етап – визначення ключових державного управління; другий етап – ідентифікація методів аналізу очікуваного рівня результативності; третій – визначення варіативності шляхів реалізації цілей, порівняння отриманих результатів з витратами на їх реалізацію та альтернативними варіантами. Складність вчені вбачають у множинності цілей державного управління, а тому найбільш важливим етапом, на їх думку, є формування мети в контексті об'єктивного визначення часових рамок та можливостей досягнення [236].

На складності змістової ідентифікації та оцінювання наголошують також інші закордонні та вітчизняні автори [91; 228], зокрема, це пов'язано з тим, що зазначена дефініція є багатоаспектною та комплексною і зумовлюється впливом багатьох чинників. Це значно ускладнює вибір і використання кількісних методів аналізу. Через труднощі з визначенням та вимірюванням впливу конкретних факторів ускладненим представляється також ідентифікація та оцінювання результатів і ефекту від державного управління.

Цветков В.В. [215] вбачає складність оцінки ефективності державного управління в тому, що неможливим є оцінювання діяльності з управління в певному конкретному моменті в повному об'ємі, так як ефект від такої діяльності проявляється через певний проміжок часу, а іноді й через дуже тривалий період. А отже й ефективність дій управлінського апарату може бути лише за умови

ефективності об'єкта управління. Проте для контролю та подальшого удосконалення державного управління оцінка його ефективності є об'єктивною необхідністю.

Щодо критеріїв оцінювання ефективності державного управління, то заслуговує на увагу думка Розенблума Д. та Голдмана Д. про їх класифікацію відповідно до таких підходів – правовий, політичний та управлінський. У межах правового підходу автор пропонує такі критеріальні ознаки ефективності державного управління – дотримання рівності всіх осіб та соціальних груп перед законом; забезпечення виконання всіх норм процедури розгляду справ та реалізації правових приписів. Політичний підхід включає такі параметри ефективності державного управління: участь в ухваленні та реалізації управлінських рішень тих суспільних груп, чиї інтереси дотичні до цих рішень; відповідність політичних рішень і системи вимогам та потребам суспільства; звітування державних установ перед представниками державних органів, що були обрані. Управлінський підхід передбачає три види ефективності державного управління, а саме: технічну, економічну ефективність та економічність. Технічна ефективність передбачає оцінку за наступними критеріями: раціональність в організації управлінської структури; прогнозованість поведінки представників державного управління; чіткість структури й розподілу владних повноважень та відповідальності; забезпечення зворотної реакції і комунікації в організації; наявність ресурсів. Економічна ефективність визначається в контексті реалізації окремої державної програми, шляхом порівняння спочатку фактичних результатів із затратами на їх реалізацію, а потім співставити наявний результат з аналогічними показниками альтернативних варіантів досягнення. Економічність є показником обсягу адміністративних витрат, втрат та збитків через розтрату коштів, помилки, корупцію та шахрайство працівників державних структур під час здійснення управлінських рішень [91; 235].

Виходячи з вищенаведеного, доцільно зазначити, що багатоаспектність – поняття ефективності управління. У тому числі в аспекті управління фінансовою

діяльністю дає можливості для використання широкого кола інструментів та методів для оцінки ефективності. Для комплексної оцінки ефективності управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні доцільним буде використання SWOT-аналізу та PEST-аналізу [75; 122]. SWOT-аналіз допомагає оцінити та проаналізувати стан (Додаток Л), а PEST-аналіз визначити фактори впливу зовнішнього середовища на розвиток машинобудівного комплексу (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

PEST-аналіз машинобудівного комплексу України*

<i>Економічні чинники</i>	<i>Соціальні чинники</i>
1	2
– порушення звичних ланцюгів збуту та постачання внаслідок війни; – низький рівень розвитку ринкової інфраструктури; – відсутність постійного темпу продажів; – перехід економіки на «військові рейки»; – високий рівень інфляції; – дефіцит висококваліфікованих кадрів; – недостатність основних та обігових активів у підприємств; – падіння купівельної спроможності та попиту; – низький рівень доступності кредитування; – низька інвестиційна привабливість галузі; – високий рівень витрат; – високі втрати через бойові дії та окупацію; – загальна економічна криза в країні; – низька рентабельність.	– недостатня мотивація та зацікавленість персоналу машинобудівних підприємств; – вимушена міграція населення через війну; – зниження престижності працевлаштування в машинобудівній галузі; – мобілізація працівників чоловічої статі; – виїзд кваліфікованих кадрів за кордон; – зменшення кількості працездатного населення.

Продовження таблиці 2.4

<i>Політичні чинники</i>	<i>Технологічні чинники</i>
1	2
– війна росії проти України; – часті зміни в нормативно-правовому забезпеченні; – зміна пріоритетів політики після повномасштабного вторгнення; – складнощі щодо унормування зовнішньоекономічної діяльності підприємств; – відсутність ефективної державної стратегії розвитку машинобудування.	– пошкодження, руйнування і знищення майна машинобудівних підприємств внаслідок бойових дій та окупації; – пошкодження і руйнування відповідної інфраструктури; – низький рівень сприяння держави розвитку високотехнологічних галузей промисловості; – низький рівень практичного впровадження фундаментальних та прикладних досліджень у машинобудівній галузі; – суттєвий знос активної частини основних фондів; – низький рівень якості продукції; – невідповідність продукції сучасним потребам; – відсутність можливостей впровадження інновацій; – надмірна енерго- та матеріаломісткість виробництва продукції; – дефіцит енергозабезпечення та неможливість переходу на споживання альтернативних видів енергії

**Джерело: складено автором на основі [122;197]*

Виходячи з проведеного аналізу можна виокремити ключові проблеми в управлінні фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України, а саме:

- відсутність постійного темпу продажів;
- перехід економіки на «військові рейки»;
- високий рівень інфляції;
- низький рівень платоспроможності машинобудівних підприємств, що негативно позначається на їх фінансово-економічному становищі;

- низький рівень доступності кредитування, відсутність державних пільгових програм;
- низький інвестиційний потенціал та привабливість галузі, як наслідок недостатній рівень залучення фінансування;
- високий рівень витрат;
- високі втрати через бойові дії та окупацію;
- низька рентабельність;
- відсутність фінансових ресурсів для можливості переходу на альтернативні енергетичні джерела;
- неефективна політика держави у сфері боротьби з монополією постачальників та посередників, що приводить до підвищення вартості матеріалів, енергоресурсів.

Однією із складових фінансової діяльності будь-яких підприємств є кредитна діяльність. Для оцінки ефективності управління фінансовою діяльністю в частині використання кредитів нами було проаналізовано динаміку кредитів, наданих машинобудівним підприємствам України за період 2020-2023 рр. (табл. 2.5).

Згідно з даних табл. 2.6 серед великих підприємств спостерігаються наступні тенденції в машинобудуванні: відсутні кредити в національній валюті для підприємств із виробництва комп'ютерів, електронної та оптичної продукції; найбільші суми кредитів як у національній, так і в іноземній валюті, надавались підприємствам із виробництва машин і устаткування; за 2023 рік відбулось суттєве скорочення кредитів майже по всім напрямкам в іноземній валюті – зі 185,8 до 24,5 млн. грн. на виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції; з 950,8 до 147,7 млн. грн. на виробництво електричного устаткування, з 4 151,7 до 3 695,7 млн. грн. на виробництво машин і устаткування, проте майже втричі зросла сума кредитів для виробництва автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів (1770,1 до 3750,6 млн. грн). У національній валюті також відбулось скорочення по

кредитам, зокрема зовсім відсутні в 2023 році кредити на виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів. Така динаміка пояснюється наслідками повномасштабного вторгнення на початку 2022 року та спричиненою цим інфляцією.

Таблиця 2.5

Динаміка кредитів, наданих машинобудівним підприємствам України
у 2020-2023 рр.*, млн. грн.

Роки	Великі підприємства, яким надано кредити							
	Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції		Виробництво електричного устаткування		Виробництво машин і устаткування, н.в.і.у.		Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	
	Нац. валюта	Інозем. валюта	Нац. валюта	Інозем. валюта	Нац. валюта	Інозем. валюта	Нац. валюта	Інозем. валюта
2020	н/д	н/д	254,3	9 065,1	356,8	12 319,9	0,3	2 121,3
2021	0,0	135,3	219,9	770,5	482,0	6 369,0	2,6	1 669,6
2022	0,0	185,8	235,7	950,8	283,7	4 151,7	0,1	1 770,1
2023	0,0	24,5	132,4	147,7	217,1	3 695,7	0,0	3 750,6
Середні підприємства, яким надано кредити								
2020	84,0	54,0	530,1	185,7	1 247,0	1 956,1	1 298,6	72,6
2021	78,3	54,3	1 024,0	9 097,1	967,4	5 710,1	1 059,2	84,7
2022	65,7	17,7	715,2	987,4	995,7	3 844,3	1 152,8	53,4
2023	117,8	60,6	612,6	727,4	1 241,2	2 147,2	781,9	391,9
Малі підприємства, яким надано кредити								
2020	29,6	213,5	394,5	3 349,1	278,7	78,3	449,2	78,8
2021	66,5	22,1	228,4	45,7	615,6	298,9	234,6	3 779,6
2022	49,4	25,8	173,5	49,4	611,1	82,0	99,4	11,6
2023	45,7	12,7	162,9	9,6	607,7	48,2	249,5	8,1

*Джерело: складено автором на основі [100]

Щодо середніх підприємств машинобудівного комплексу, то слід відмітити наступне: майже вдвічі зросла сума кредитів у національній валюті, наданих підприємствам, які виробляють комп'ютери, електронну та оптичну продукцію – з 65,7 у 2022 р. до 117,8 млн. грн. у 2023 р. та в іноземній валюті – з 17,7 у 2022 р. до 66,6 млн. грн. у 2023 р.; за всіма іншими сегментами

спостерігається суттєве зниження рівня кредитування. Серед малих підприємств машинобудування також загальною тенденцією є зменшення обсягу кредитування за винятком кредитів у національній валюті, наданих підприємствам-виробникам автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів. У 2023 році їх сума зросла з 99,4 до 249,5 млн. грн., однак це вдвічі менше, ніж було в 2020 році. За таких показників слід відзначити низьку ефективність управління кредитною діяльністю машинобудівного комплексу та необхідність сприяння держави за вказаним напрямом.

Іншою складовою частиною фінансової діяльності підприємств є інвестиційна діяльність. Інвестиційна складова свідчить про ефективність управління та розпорядження наявними фінансовими ресурсами, а також про результат залучення необхідного фінансування у формі інвестицій.

На жаль, проаналізувати цей аспект діяльності підприємств машинобудівного комплексу України досить складно, оскільки інформація майже відсутня, а комплексні статистичні дані надаються лише за капітальними інвестиціями (що було проаналізовано нами в попередньому параграфі). З огляду на вищезазначене, нами було проведено аналіз динаміки середньорічної дохідності акцій окремих найбільших машинобудівних підприємств України в період 2010-2022 рр. Результати аналізу відображено нами в табл. 2.6.

Дохідність акцій підприємства демонструє результативність його діяльності порівняно з витратами та дає можливість оцінити ефективність управління як підприємства, так і галузі в цілому.

Акції мають значний вплив на економічний розвиток національної економіки. Їх головна риса – здатність акумулювати значні суми інвестицій та фінансових нагромаджень населення з метою фінансового забезпечення певної галузі. Одночасно вони розширюють коло власників (акціонерів), що будуть мати зацікавленість у зростанні прибутковості підприємств, та пришвидшують темп перерозподілу капіталу в найбільш прибутковий напрям [72].

Таблиця 2.6

Середньорічна дохідність акцій окремих машинобудівних підприємств України у 2010-2022 рр., %*

Галузь	Роки												
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022**
ПрАТ «Запоріжтрансформатор»	15,4	-66,1	3,7	18,7	-9,1	13,6	11,1	12,6	-8,7	0,18	-1,15	-1,8	-1,13
АТ «СМНВО-Інжиніринг» (ПАТ «Сумське НВО ім. М.В.Фрунзе»)	19,5	-753,6	-139,5	-7,7	41,9	3,3	5,8	17,5	6,8	-8,49	34,9	12,8	8,5
АТ «Українські енергетичні машини» (АТ «Турбоатом»)	10,5	15,0	- 38,4	-15,6	21,8	8,0	9,94	13,15	14,45	10,75	49,1	40,7	34,4
Корпорація «Богдан»	-11,4	15,63	-77,6	-238,9	-1,9	94,3	85,8	50,3	37,9	-17,6	н/д	н/д	н/д
ПрАТ «Авто КраЗ»	27,9	-10,5	-120,6	-142,6	58,1	26,5	26,1	25,0	25,2	н/д	н/д	н/д	н/д
Крюківський вагонобудівний завод	46,9	- 6,4	-35,0	6,7	-27,6	-59,6	8,8	10,5	11,48	12,0	5,5	-5,7	-1,8
АТ «Мотор Січ»	53,9	20,7	-25,7	-15,8	8,4	15,1	н/д	н/д	н/д	н/д	29,1	26,5	19,8

*Джерело: складено автором на основі [6;7;57;128;210;216]

** 06.11.2022 відбулося примусове відчуження у власність держави акцій стратегічно важливих підприємств, серед яких є: АТ «Мотор Січ», ПрАТ «АвтоКраЗ», ПрАТ «Запоріжтрансформатор».

Згідно з інформації, наведеної в табл. 2.6, дохідність акцій була невисокою протягом всього аналізованого періоду, а в період з 2015 до 2020 відбувається значне скорочення дохідності, що напряду пов'язане з наслідками подій 2013-2014 рр. Важливою подією, що вплинула і на функціонування галузі в цілому і на фондовий ринок стало примусове відчуження у власність держави акцій стратегічно важливих підприємств, серед яких є: АТ «Мотор Січ», ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «Запоріжтрансформатор» у 2022 р.

В табл. М. 1 (Додаток М) нами представлено аналіз динаміки кількості підприємств машинобудування, які інвестували в інноваційну діяльність. На нашу думку, показник інвестування в інноваційну діяльність характеризує ефективність управління інвестиційними ресурсами з позиції відповідності сучасним тенденціям та прогресивності.

Згідно з наведених даних, за більшістю напрямів спостерігається негативна тенденція, тобто скорочення кількості підприємств-інвесторів в інновації, проте це пов'язано також із загальним скороченням кількості машинобудівних підприємств через окупацію на східній частині України, бойові дії та закриття підприємств. Найбільше скорочення відбулось за такими секторами: виробництво електродвигунів, генераторів, трансформаторів, електророзподільної та контрольної апаратури – частка інвестуючих в інновації підприємств скоротилась на 4% від загального обсягу; виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу – скорочення на 9%; виробництво інструментів і обладнання для вимірювання, дослідження та навігації; виробництво годинників – на 4,1%; виробництво інших машин і устаткування спеціального призначення – скорочення інвестиційно активних підприємств на 4,3%. Серед напрямів, які збільшили рівень інвестування в інновації, підприємства з виробництва вузлів, деталей і приладдя для автотранспортних засобів, виробництва повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування та виробництва комп'ютерів і периферійного устаткування. Однак таке зростання є зовсім незначним порівняно зі скороченням інвестування в інноваційну діяльність, що свідчить про недостатність фінансових ресурсів для подібних операцій,

наслідком чого є низька інвестиційно-інноваційна активність та технологічне відставання аналізованої галузі.

Про потребу в додаткових зовнішніх інвестиціях для модернізації обладнання з метою перепрофілювання або розширення асортименту продукції мають свідчити опитування щодо діяльності українських підприємств під час війни [46]. Таку необхідність визнали 71,4 % з числа опитаних підприємств (Додаток Н).

Серед великих підприємств таку потребу окреслили 4 господарюючих суб'єкта. То ж великі підприємства більше забезпечені інвестиційними ресурсами. Щодо середніх і малих підприємств, то 81% середніх та 80% малих потребують інвестиційних вливань.



Рис. 2.4. Потреба у додаткових зовнішніх інвестиціях для заміни (модернізації) обладнання з метою перепрофілювання чи зміни асортименту продукції *

**Джерело: побудовано автором на основі [46]*

Під час анкетування респонденти також відповідали на питання щодо мети використання фінансових ресурсів для модернізації. Зокрема, про наявність і

достатність фінансових ресурсів для переходу на застосування відновлюваних джерел енергії, 53,5% обрали відповідь, що «ресурси відсутні, шукаємо фінансову підтримку». За даними опитування, приблизно 10% підприємств станом на сьогодні володіють необхідними ресурсами для впровадження відновлювальних джерел енергії або вже їх використовують. Однак більше третини респондентів не вважають за необхідність залучення інвестицій для переходу на такі джерела енергії у зв'язку з наявними обсягами виробництва та воєнним станом. Кілька підприємств висловили потребу в партнерських відносинах для реалізації зазначених цілей. Значна частка великих підприємств (46%) володіють і не потребують фінансових ресурсів для переходу на використання відновлюваних джерел енергії. З числа середніх підприємств – всього 38% мають достатньо фінансових ресурсів для подібних дій. Тільки третина малих підприємств не потребує інвестиційної підтримки, а 2 малих підприємства отримують інвестиції за згаданим напрямом. Таким чином, потребують фінансової підтримки в цьому напрямі 45% великих підприємств, 50% середніх і 63% малих підприємств. Це свідчить про необхідність залучення інвестиційних ресурсів до малих та середніх підприємств для переходу на використання відновлюваних джерел енергії та обґрунтування ефективності такого переходу [46].

Ще одним показником ефективності управління фінансовою діяльністю підприємств в узагальненому варіанті є фінансовий результат до оподаткування, що дає характеристику результативності їх діяльності в цілому. Фінансовий результат до оподаткування (прибуток, збиток) являє собою алгебраїчну суму прибутку (збитку) від операційної діяльності, фінансових та інших доходів (прибутків), фінансових та інших витрат (збитків). Інформація про динаміку цього показника в цілому по промисловості та в розрізі машинобудівного комплексу за період 2010-2023 рр. представлено нами в табл. П.1 (Додаток П).

Слід відмітити, що загальна динаміка фінансового результату до оподаткування від звичайної діяльності машинобудівних підприємств в цілому відповідає тенденції, що простежується в усій сфері промисловості України , а

саме: з 2010 до 2013 року період є прибутковим, 2014-2016 рр. є періодом збитків до оподаткування, 2017-2019 позитивна динаміка, 2020 рік і 2022 рік – за всією галуззю збиток, 2021 рік і 2023 рік – прибуток.

Така хвилеподібна динаміка протягом досліджуваного періоду відповідає тим історичним подіям, які відбувалися в державі, а відповідно позначалися і на державному управлінні та зміні економічної ситуації в країні. Спад ефективності в 2014-2016 роках пов'язаний з Революцією гідності, повною зміною державного апарату управління, вторгненням та окупацією росією східних областей України, де була зосереджена значна частина машинобудівного комплексу, анексія АР Крим, викликані цими подіями інфляція та економічна криза. Негативний фінансовий результат 2020 року є наслідком зміни державної влади після виборів 2019 року та відповідних перетворень у державній політиці щодо промисловості. Від'ємний фінансовий результат за промисловістю та машинобудуванням в цілому, у тому числі у виробництві машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань та у виробництві автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, є наслідками повномасштабного російського вторгнення, що спричинило руйнування та втрати через бойові дії, розширення зони окупації, збій в процесах виробництва, постачання та збуту.

Для більш поглибленого вивчення ефекту нами було проаналізовано динаміку прибутку до оподаткування підприємств машинобудівного комплексу та їх частку в загальній структурі (табл. 2.7). В табл. 2.7 досліджені саме ті підприємства, які одержали прибуток до оподаткування за вказаний період.

Наведені дані дають підстави зробити висновки про те, що найбільший прибуток до оподаткування спостерігається в секторі виробництва автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів за період з 2010 по 2023 рр., проте розподіл частки прибуткових підприємств є досить неоднорідним та немає чіткої закономірності в динаміці.

Обов'язковим етапом аналізу ефективності управління, як було зазначено нами вище, є аналітичне дослідження чистого прибутку і рентабельності об'єкта управління.

Динаміка прибутку до оподаткування підприємств машинобудівного комплексу
України у 2010-2023 рр.*, %, млн. грн.

Роки	Підприємства, які одержали прибуток							
	Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції		Виробництво електричного устаткування		Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань		Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	
	Прибуток, млн.грн.	у % до заг. к-сть під-в	Прибуток, млн.грн.	у % до заг. к-сть під-в	Прибуток, млн.грн.	у % до заг. к-сть під-в	Прибуток, млн.грн.	у % до заг. к-сть під-в
2010	495,0	63,6	1121,1	61,7	3031,5	60,1	5123,8	53,7
2011	1751,7	68,6	969,1	69,7	3249,0	66,2	11083,8	66,3
2012	554,9	71,4	2295,9	70,0	3058,2	65,7	10606,8	62,4
2013	503,5	66,1	1633,9	67,7	2971,8	64,5	4488,6	63,0
2014	666,4	64,3	1371,5	65,2	3846,7	65,4	3956,9	62,1
2015	1267,2	73,7	1643,0	73,6	5892,9	75,7	7147,4	69,7
2016	1942,3	76,9	1581,4	77,8	5772,2	78,9	5226,5	70,4
2017	2029,0	79,9	2479,3	78,6	6110,4	77,9	8347,0	72,8
2018	2773,5	77,1	5519,6	77,2	6466,9	77,9	8125,6	72,9
2019	250,9	72,6	3892,1	75,2	7628,7	77,8	14010,3	71,7
2020	1948,1	71,6	2654,2	70,6	6513,7	76,8	4649,1	70,0
2021	2033,0	73,7	4000,3	75,3	6324,4	77,0	5282,3	69,8
2022	3816,1	65,7	2383,7	67,8	4728,1	68,4	4960,5	65,4
2023	6325,3	73,6	3606,4	76,8	8593,2	76,2	17158,5	74,0

*Джерело: складено автором на основі [209]

Адже саме ці показники характеризують отриманий ефект від діяльності підприємств. В табл. 2.8 наведено динаміку чистого прибутку (збитку) та рентабельності машинобудівних підприємств України у період 2010-2023 рр.

Найбільш рентабельною згідно даних є діяльність підприємств із виробництва комп'ютерів, електронної та оптичної продукції (найвищий показник 17,6% у 2023 році). Найменш прибутковим сектором машинобудування є виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань (1694,0 млн. грн. чистого прибутку за останній аналізований рік).

Загалом слід відмітити низький рівень рентабельності машинобудівного комплексу, що свідчить одночасно про низьку ефективність управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України.

Таблиця 2.8

Динаміка чистого прибутку (збитку) та рентабельності машинобудівних підприємств України у 2010-2023 рр.*, млн. грн., %

Роки	Підприємства, які одержали прибуток							
	Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції		Виробництво електричного устаткування		Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань		Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	
	Чистий прибуток (збиток), млн.грн.	Р-сть, %	Чистий прибуток (збиток), млн.грн.	Р-сть, %	Чистий прибуток (збиток), млн.грн.	Р-сть, %	Чистий прибуток (збиток), млн.грн.	Р-сть, %
2010	-653,9	-	440,8	6,4	1000,8	5,5	2828,7	9,1
2011	1123,3	13,8	345,9	4,1	1701,7	5,6	7780,1	12,1
2012	320,1	5,8	1125,8	9,3	1429,2	6,2	6393,6	12,6
2013	199,4	4,2	506,2	8,2	759,9	5,4	1303,1	7,2
2014	-1759,1	-	-4693,9	-	-4425,7	-	-11501,5	-
2015	585,4	6,3	-4391,7	-	-3606,5	-	-7961,2	-
2016	1363,2	12,0	-428,9	-	483,4	8,2	-2149,9	-
2017	1469,7	13,3	746,2	7,1	463,4	7,8	3440,5	12,6
2018	2130,0	14,3	3867,2	13,2	806,6	6,1	701,5	4,4
2019	1864,8	13,5	2894,3	6,5	5250,4	8,0	9842,6	8,3
2020	1174,3	11,2	-2412,1	-	-2867,0	-	-4799,5	-
2021	1476,5	9,3	2462,4	2,1	1624,1	4,4	1490,0	3,3
2022	2587,7	15,4	702,3	4,6	-8831,4	-	-2357,5	-
2023	5495,7	17,6	2464,4	7,6	1694,0	-8,5	12379,4	11,9

*Джерело: складено автором на основі [164;220]

Це пов'язано, як з об'єктивними зовнішніми чинниками, так і з державною промисловою політикою щодо даної сфери діяльності.

Як вже було нами зазначено, велика кількість потужних машинобудівних підприємств у 2014 році потрапили під окупацію, або знаходились в безпосередній близькості до лінії фронту та не могли продовжувати свою діяльність і понесли великі втрати. Проте слід відмітити намагання окремих підприємств протистояти складним

обставинам. Так, навесні 2022 року на Закарпатті започаткували будівництво нового і одночасно відновлення релокованого великого підприємства, що раніше діяло в м. Краматорськ та спеціалізується на виготовленні турбін і обладнання для генерації енергії («Краматорський завод важкого верстатобудування» (КЗВВ) та «Фурлендер Віндтехнолоджі», яке працювало на майданчику зазначеного підприємства) [224].

Через бойові дії та часткову окупацію Чернігівської області зазнали руйнувань та втрат підприємства, що входять до корпорації «Еталон». Загальна сума збитків за даними компанії склала 30 млн. євро. Однак працівники заводу та філія НДІ автобусобудування «Еталон», що розташовані у Львові, продовжили роботу над розробкою нових автобусів. У 2023 році було виготовлено дослідний зразок і проведено сертифікаційні випробування міжміського автобуса на агрегатах індійської компанії з опцією здійснення перевезень пасажирів в інвалідному візку. Анонсували також презентацію нового туристичного автобуса та електробуса за співпраці з молдавськими партнерами [224].

Прикладом розвитку та інноваційно-інвестиційної діяльності є Дослідно-механічний завод «Карпати» у Львівській області [224], який в період повномасштабної війни масштабує і диверсифікує виробництво (заводом придбане тепловозне депо та налагоджено напрямок ремонту тепловозів, інвестовано більше 50 млн грн у нове обладнання для оптимізації виробництва, додаткової автоматизації та механізації).

Отже, проведені аналіз та оцінка ефективності управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств свідчать про її низький рівень за умов потужних зовнішніх викликів. Відзначаючи в цілому позитивно намагання підприємств продовжувати та удосконалювати свою роботу, слід підкреслити значну роль держави та необхідність удосконалення державної політики та стратегії управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. Зважаючи на щоденні потреби України по забезпеченню безпеки, захисту і повернення своїх територій у війні, а також євроінтеграційний вектор політики країни, саме машинобудування є ключовим сектором промисловості, здатним посилити не тільки обороноздатність держави та зменшити її залежність від зовнішньої допомоги, а і

зміцнити економіку країни шляхом зростання ВВП та створення нових робочих місць і умов для повернення працездатного населення. У даному аспекті саме удосконалення управління фінансовою діяльністю, як чинника фінансового забезпечення розвитку галузі є надзвичайно важливим і потребує докорінних змін у підходах.

2.3. Визначення параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України

Вплив публічного управління на фінансову діяльність підприємств машинобудівного комплексу має визначальний характер у системі сприяння розвитку зазначеного сектору. А тому доцільною є ідентифікація та подальша класифікація параметрів такого впливу, що зможе стати підґрунтям для розробки стратегічних орієнтирів публічного управління та ухвалення ефективних управлінських рішень органами публічної влади.

Дослідження етимології поняття «параметр» не дає однозначних результатів та відзначається множинністю характеристик. Так, знаходимо наступні тлумачення зазначеної дефініції: це «величина, якою характеризують певну властивість, стан, розмір або форму об'єкта, робочого тіла, процесу, явища або системи» [58]; «величина, властива якому-небудь предметові, пристрою, явищу» [116].

У перекладі з давньогрецької «парáметр» означає відміряти, розмірювати, цей термін і узагальненому значенні означає величину, якою визначають певну властивість, стан, розмір або форму об'єкта, тіла, системи, процесу або явища [115].

Виходячи з вищенаведеного, параметр впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу можна визначити як величину наслідків зміни стану фінансової діяльності машинобудівного комплексу внаслідок дії суб'єктів публічного управління. Як результат проведених аналізу

та оцінки фінансової діяльності підприємств машинобудування в Україні протягом досліджуваного періоду, чинників впливу на ключові зміни зазначеної діяльності, нами було виокремлено та систематизовано такі групи параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України (рис. 2.5).



Рис. 2.5. Класифікація параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України*

**Джерело: власна розробка автора*

Згідно запропонованої класифікації охарактеризуємо кожен вид параметрів щодо впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України.

Правові параметри характеризуються вплив нормативно-правового забезпечення та відповідних змін до нього на фінансову діяльність машинобудівного комплексу. Слід зазначити, що окремої специфічної групи законодавчих актів, які регулюють фінансову діяльність саме підприємств

машинобудівного комплексу немає. Підприємства зазначеного сектору здійснюють свою фінансову діяльність у відповідності до таких нормативно-правових актів (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Характеристика нормативно-правового забезпечення щодо впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу в Україні*

Назва нормативно-правового акту	Характеристика впливу на фінансову діяльність машинобудівного комплексу
1	2
Закон України «Про акціонерні товариства»	Визначення порядку формування, збільшення та зменшення статутного капіталу акціонерних товариств; регламентування емісії акцій або інших цінних паперів підприємств; визначення особливостей обігу цінних паперів акціонерного товариства; характеристика повноважень органів та посадових осіб в т.ч. в частині фінансової діяльності; регламентація організації та проведення аудиту фінансової звітності та перевірка фінансово-господарської діяльності акціонерного товариства.
Господарський кодекс України	Визначення основних напрямів та форм участі держави і місцевого самоврядування у сфері господарювання; характеристика правових засад управління та ведення діяльності підприємствами різної форми власності; правове регулювання інноваційної діяльності, що в контексті машинобудування має значний вплив на фінансову діяльність підприємств; визначення особливостей правового регулювання фінансової діяльності підприємств; регламентування зовнішньоекономічної діяльності; правове регулювання залучення та використання іноземних інвестицій.
Податковий Кодекс України	Регулювання відносин, що виникають у сфері справляння податків і зборів, зокрема визначає вичерпний перелік податків та зборів, що справляються при здійсненні фінансової діяльності, та порядок їх адміністрування, платників податків та зборів, їх права та обов'язки, компетенцію контролюючих органів, повноваження і обов'язки їх посадових осіб під час адміністрування податків та зборів, а також відповідальність за порушення податкового законодавства.

1	2
Закон України «Про ринки капіталу та організовані товарні ринки»	Регулювання діяльності щодо емісії, обігу, викупу цінних паперів та виконання зобов'язань за ними, укладання і виконання деривативних контрактів, заміни сторони деривативних контрактів та вчинення правочинів щодо фінансових інструментів на ринках капіталу, а також відносини, що виникають під час провадження професійної діяльності на ринках капіталу та організованих товарних ринках.
Закон України «Про інвестиційну діяльність»	Визначення загальних правових, економічних та соціальних умов інвестиційної діяльності в Україні; забезпечення рівного захисту прав, інтересів і майна суб'єктів інвестиційної діяльності незалежно від форм власності, а також на ефективне інвестування економіки України, розвитку міжнародного економічного співробітництва та інтеграції.
Закон України «Про фінансовий лізинг»	Визначення загальних правових та організаційних засад фінансового лізингу в Україні відповідно до міжнародних стандартів у цій сфері.
Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність»	Регулювання міжнародних фінансових операцій та операцій з цінними паперами у випадках, передбачених законами України, кредитних та розрахункових операцій між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та іноземними суб'єктами господарської діяльності.
Державна програма розвитку машинобудування на 2006-2011 роки	Створення умов для інноваційного розвитку та ефективної конкурентоспроможності машинобудування; створення підґрунтя для розроблення цільових комплексних програм, спрямованих на розвиток окремих підгалузей машинобудування.
Державна цільова науково-технічна програма розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки	Створення фінансових умов для реалізації інноваційних досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, проведення випробувань, реалізація і впровадження яких дасть змогу забезпечити рентабельне серійне виробництво високотехнологічної авіаційної техніки в Україні, розробити зразки нових конкурентоспроможних моделей серійних, модернізованих пасажирських і вантажних літаків, вертольотів, двигунів, малощумних гвинтів, авіаційних тренажерів, іншої техніки, а також сприятиме її експорту на зовнішній ринок.

**Джерело: складено автором на основі [30;123;130;141;142;147;148;156;158]*

Отже, згідно табл. 2.9 правовий чинник має значний вплив на фінансову діяльність підприємств машинобудівної галузі та забезпечує підґрунтя для її здійснення. Правові параметри є основою забезпечення фінансової діяльності, а отже будь-які зміни в ньому, ведуть до системних змін всієї галузі, в тому числі у фінансовій діяльності.

Організаційні або адміністративні параметри є тими важелями впливу, які держава здійснює через регуляторні інструменти або прийняття певних управлінських рішень. Так, наприклад, 6 листопада 2022 року за рішенням засідання Ставки Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України у зв'язку з військовою необхідністю (відповідно до Закону України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» [154]), відбулося примусове відчуження у власність держави акцій таких машинобудівних підприємств: АТ «Мотор Січ», ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «Запоріжтрансформатор». Вилучені акції набули статусу військового майна, їх управління передано Міністерству оборони України. По завершенню воєнного стану, відповідно до вимог закону, вказані акції будуть або повернені власникам або відшкодовано їх вартість. У свою чергу, Національна комісія з цінних паперів та фондового ринку схвалила рішення про забезпечення проведення в системі депозитарного обліку депозитарних операцій щодо примусового відчуження у власність держави акцій вказаних товариств [22].

Слід зазначити, що дане рішення викликало спротив акціонерів ПрАТ «АвтоКрАЗ», які навіть звернулися за допомогою до міжнародних та європейських організацій (МВФ, ЄБРР) та міністрів фінансів країн G7 [48]. Про неоднозначність та подальшу ефективність таких дій публічної влади висловлювали думки й інші фахівці. Проте слід зазначити, що вказані підприємства були збитковими та мали непогашену кредитну заборгованість, що не тільки заважало їм покращити фінансовий стан, а й не давало можливості отримувати нові державні замовлення (загальна заборгованість ПрАТ «АвтоКрАЗ» станом на квітень 2022 р. складала 10,6 млрд грн., а

ПрАТ «Запоріжтрансформатор» – перевищувала 11 млрд. грн.) [76]. Зазначене рішення може мати одночасно протилежні наслідки для фінансової діяльності машинобудівного комплексу, оскільки при ефективному державному менеджменті дані компанії зможуть подолати кризовий фінансовий стан та стати потужними постачальниками потреб оборони, з іншого боку – відчуження приватної власності негативно позначиться на інвестиційній привабливості як галузі, так і України в цілому.

Однак слід навести і приклади успішної підтримки машинобудівного сектору. Так, зокрема збільшився рівень державного фінансування замовлень на потреби оборони (за інформацією уряду у 2024 р. витрати складуть 265 млрд грн.) за такими пріоритетними напрямками: виробництво дронів, снарядів, патронів, броньованої техніки для ЗСУ. Планується державне замовлення 750 бойових броньованих машин від українських підприємств [177].

Прикладами фінансових параметрів державного впливу на фінансову діяльність в умовах воєнного стану є скасування сплати ПДВ при ввезенні в Україну компонентів для комплектувальних (матеріалів, вузлів, агрегатів обладнання) БпЛА, що їх придбали підприємства для власної діяльності з виробництва та ремонту БпЛА [136]; звільнення від сплати ввізного мита компонентів для виробництва чи ремонту безпілотних систем [132]; спрощення процедури експортного контролю у сфері виробництва безпілотників для підприємств-виконавців державних контрактів у рамках експериментального проєкту щодо розроблення, виробництва, закупівлі та постачання боєприпасів до безпілотних систем та бойових частин безпілотних систем для Сил безпеки та оборони України; спрощення процедури і скорочення строків списання втрачених унаслідок бойових дій БпЛА вартістю до 1,5 млн грн, а також дронів-камікадзе та інших безпілотників, перероблених для виконання завдань з ураження цілей [134; 155].

Ще одним прикладом фінансового впливу державного управління є програма часткової компенсації вартості сільськогосподарської техніки та обладнання вітчизняного виробництва. У рамках програми компенсація

надається юридичним і фізичним особам – підприємцям, основна діяльність яких полягає у виробництві сільськогосподарських товарів, що створені ними на власних або орендованих основних засобах. Частка вартості таких сільськогосподарських товарів повинна складати не менше 75% від вартості всіх товарів, поставлених такими виробниками протягом попередніх 12 послідовних звітних податкових періодів сукупно, а для новостворених сільськогосподарських товаровиробників, які провадять господарську діяльність менше 12 календарних місяців, – за результатами кожного окремого звітного періоду [217].

Підтримка здійснюється у формі компенсації 25% від вартості (без урахування ПДВ) придбаних техніки та обладнання на безповоротній основі. Така компенсація надається на техніку та обладнання, ступінь локалізації виробництва яких перевищує 60%, не враховуючи трактори та інші самохідні енергетичні засоби сільськогосподарського призначення, спеціальні автомобілі сільськогосподарського призначення, самохідні та причіпні комбайни, ступінь локалізації виробництва яких має перевищувати показник, встановлений в Порядку визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу, що затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 27 травня 2013 р. № 369 [126].

Перелік техніки та обладнання, вартість яких може бути частково компенсована за рахунок бюджетних коштів, формується та затверджується Міністерством економіки України. Цей перелік включає техніку та обладнання, які виробляються підприємствами-резидентами України, що є такими не менш 2 років та відповідають наступним вимогам:

- питома вага витрат на оплату праці з урахуванням відрахування на соціальні заходи у складі собівартості виробленої (реалізованої – для суб'єктів господарювання, які застосовують спрощену систему оподаткування, обліку та звітності) продукції складає не менш як 8%;

– наявність конструкторсько-технологічної документації та/або зареєстрованого права інтелектуальної власності на техніку та обладнання, що відображене в балансі;

– здійснення на території України виробництва вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів та/або використання таких вузлів, агрегатів, деталей і комплектувальних виробів, виготовлених на території України, відповідно до переліку технологічних операцій, необхідних для виробництва техніки та обладнання, зазначених у Порядку визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27 травня 2013 р. № 369 [126];

– здійснення гарантійного і післягарантійного обслуговування техніки та обладнання.

Слід зазначити, що в сучасній історії державного управління вже були періоди досить ефективного застосування фінансових параметрів впливу на діяльність, зокрема і фінансову, машинобудівного комплексу України. Так, з 1995 по 2008 роки діяли такі стимули для вітчизняних машинобудівних підприємств: звільнення від ввізного мита, ПДВ та податку на прибуток для закупівлі комплектуючих для автомобільного виробництва; звільнення підприємств-виробників від зборів до Державного інноваційного фонду України; обмеження на імпорт автомобілів відповідно до року випуску та мінімальної ціни; часткова компенсація (до 40%) вартості техніки і обладнання вітчизняного виробництва для сільськогосподарських товаровиробників і підприємств харчової та переробної промисловості (з 2002 р.) [107].

На думку ряду науковців, вказані важелі давали позитивний ефект для розвитку машинобудівного сектору, адже в той період спостерігалось значне зростання виробництва та споживання автомобілів (на прикладі марки автомобілів «Део Ланос»). Проте щодо часткової компенсації вартості техніки і обладнання вітчизняного виробництва для сільськогосподарських підприємств –

фахівці схильні висновків, про лише часткову ефективність інструменту. Відповідно до розрахунків спеціалістів, приблизно 40% собівартості трактора складає вартість двигуна. На прикладі ТОВ «Дніпровський механо-тракторний завод», що виробляє мінітрактори і мотоблоки, що містять імпортні двигуни та інші деталі. А отже, така продукція не входить у перелік вітчизняної техніки та обладнання для агропромислового комплексу, вартість яких частково компенсується за рахунок бюджетних коштів (станом на 2021 рік). Таким чином, виходить, що дана програма часткової компенсації за державний кошт техніки та обладнання українського виробництва для агропромислового сектору, не мала глобального позитивного ефекту на діяльність вітчизняного машинобудівного комплексу. Однак якщо враховувати множинність інших чинників впливу на український машинобудівний комплекс, то існує можливість економічного ефекту від згаданої програми для окремих підприємств сектору машинобудування для агропромисловості. Проте такий результат за відсутності суттєвих капітальних інвестицій, модернізації та зростання рівня конкурентоздатності вітчизняної продукції буде короткостроковим [107].

Щодо фінансових параметрів впливу на фінансову діяльність машинобудівних підприємств на сучасному етапі, то одним із шляхів підтримки для релокованих підприємств та підприємств, розташованих в регіонах, що зазнали бойових дій та окупації, може бути започаткування індустріальних парків [149].

До фінансових стимулів, що передбачені в межах функціонування індустріальних парків та здатні впливати на фінансову діяльність машинобудівного комплексу, належать такі:

- звільнення від сплати податку на прибуток резидентів індустріальних парків строком на 10 років у разі, якщо відбувається реінвестування такого прибутку в розвиток інвестиційного проєкту [133];
- звільнення від сплати ПДВ та ввізного мита на імпорт нового обладнання для власного виробництва [137];

- надання пільгових ставок податку на нерухомість і плати за землю відповідно до рішення органів місцевого самоврядування;

- створення механізму використання вивільнених від оподаткування коштів для резидентів індустріальних парків, зокрема, вивільнені фінансові ресурси можна використовувати для розвитку діяльності в таких напрямках: створення або переоснащення матеріально-технічного забезпечення; зростання обсягу виробництва; впровадження інновацій [145];

- надання органам місцевого самоврядування повноваження щодо фінансування проєктування та будівництва інфраструктури для індустріальних парків [135].

Однак слід відмітити певну непослідовність дій уряду в політиці підтримки індустріальних парків. Адже ще до червня 2024 р. існувала ще низка преференційних умов для започаткування та діяльності індустріальних парків, а саме: повна або часткова компенсація відсоткової ставки за кредитами на облаштування та/або здійснення господарської діяльності учасників індустріальних парків; надання коштів на безповоротній основі для облаштування індустріальних парків та/або забезпечення будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури для створення та функціонування індустріальних парків; компенсація витрат на підключення та приєднання до інженерно-транспортних мереж, проте Постановою Кабінету Міністрів України № 644 від 4 червня 2024 р. згадані стимули було відмінено [40].

При тому, що в 2023 р. необхідну інженерно-транспортну інфраструктуру було обладнано лише у 8 з 70 індустріальних парків: Соломоново, Мироцьке, Вінницький, Вінницький кластер холодильного машинобудування, Ланнівський, Спарроу Парк Львів, Л-Таун, Біла Церква. Саме високий рівень витрат на облаштування та створення об'єктів потрібної інфраструктури є перешкодою на шляху до створення і запуску діяльності індустріальних парків в Україні. Вартість робіт із приєднання індустріального парку до водо- та електропостачання складає 10-40 млн. грн. [178]. У 2023 р. засновники індустріальних парків не могли скористатись можливістю отримання

компенсації витрат на підключення та приєднання до інженерно-транспортних через відсутність фінансування у Державному бюджеті, на 2024 рік урядом було анонсовано видатки на суму 1 млрд. грн. на потреби індустриальних парків. Проте судячи з останніх законодавчих змін, навіть ці кошти наразі будуть не доступні для використання на інфраструктурні потреби.

Задекларовані державою фінансову стимули не дають очікуваного ефекту, оскільки із зареєстрованих 70 індустриальних парків на кінець 2023 р. реально функціонує лише один учасник – в індустриальному парку Вінницький кластер холодильного машинобудування. Щодо регіонального розподілу, то більше третини від загальної кількості індустриальних парків започатковано в областях, що межують з країнами Європейського Союзу.

З огляду на важливість функціонування індустриальних парків для розвитку машинобудівного комплексу України, доцільним є запровадження додаткових фінансових стимулів, таких, як: доступ резидентів індустриальних парків до існуючих державних грантових і кредитних програм («Новий рівень», «Доступні кредити 5–7–9%» тощо); податкові пільги щодо інвестування в основний капітал; податкові преференції у формі спеціальних інвестиційних резервів, інвестиційних надбавок, пільгові умови для реінвестування, стимулювання інноваційно-інвестиційної діяльності [178].

У контексті інвестиційних параметрів впливу на фінансову діяльність машинобудівного комплексу слід виокремити такі сучасні інструменти державної підтримки, як страхування прямих інвестицій та інвестиційних кредитів, інвестиційних проєктів зі значними інвестиціями в Україні.

Страхування прямих інвестицій та інвестиційних кредитів, спрямованих на розвиток експорторієнтованих підприємств в Україні від ризиків, які можуть бути спричинені збройною агресією, бойовими діями та/або тероризмом, здійснює Експортно-кредитне агентство при умові спрямування таких інвестицій на облаштування об'єктів та інфраструктури для підприємств переробної промисловості та експорту товарів (робіт, послуг) українського походження [131].

Кабінет Міністрів України затвердив у 2024 році перелік воєнних та політичних ризиків, умови і порядок страхування/перестрахування. Цим порядком визначено, що договір страхування інвестицій укладається в разі відповідності таким вимогам – розташування об'єкта інвестування на території України; пряма інвестиція надається на побудову об'єктів та інфраструктури для розвитку переробної промисловості та товарів, робіт, послуг українського походження для експорту; відповідність визначеним законодавством вимогам товарів, робіт, послуг на експорт завдяки здійсненню інвестиції [144].

Ефективним інструментом у контексті страхування інвестицій є також залучення міжнародних фінансових інституцій до даного механізму. Україна вже має певний досвід, який потрібно розширювати. Багатостороннє агентство з гарантій інвестицій Групи Світового банку вже надає гарантії щодо страхування воєнних ризиків в Україні з Трестового фонду підтримки реконструкції та економіки України (SURE). Також було підписано угоду про збільшення суми гарантії з 17,1 до 40,85 млн. євро між MIGA та німецьким банківським холдингом ProCredit. Прикладом здійснення такого страхування є надання полісу Багатостороннього агентства з гарантування інвестицій Світового банку MIGA компанії, що інвестує в будівництво індустриальний парк M10 у м. Львів. Дана компанія отримала гарантії від воєнних ризиків та громадських заворушень на суму до 9,1 млн. дол. США строком на 10 років. Майже половину зазначеної суми (4 млн дол. США) було надано країнами-донорами Трестового фонду підтримки реконструкції та економіки України (SURE Trust Fund) під керівництвом MIGA [178].

Іншим суттєвим важелем впливу на інвестиційну діяльність машинобудівних підприємств є державна підтримка інвестиційних проєктів зі значними інвестиціями в Україні. Дана ініціатива включає державні гарантії про незмінність законодавства протягом 15 років щодо відшкодування збитків, завданих державними органами і надання державної підтримки інвестиційним проєктам в розмірі не більше 30% від розміру значних інвестицій. Це може бути реалізовано через такі механізми:

- звільнення від сплати податку на прибуток підприємств терміном на 5 років;
- звільнення від сплати ПДВ на операції щодо ввезення обладнання та устаткування;
- звільнення від митних платежів при ввезенні обладнання та устаткування;
- фінансування будівництва з державного, місцевих бюджетів або компенсація будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури;
- зниження ставки земельного податку й орендної плати за користування землею державної та комунальної власності або звільнення від сплати земельного податку;
- спрощення процедури надання земельної ділянки державної або комунальної власності в користування (оренду) та надання переважного права купівлі такої земельної ділянки у власність після припинення терміну дії спеціального інвестиційного договору;
- відшкодування витрат на підключення та приєднання до інженерно-транспортної інфраструктури [139].

Щодо кредитних параметрів впливу державного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу, то в нашій державі були спроби стимулювати розвиток машинобудування через лізинг.

Значення лізингу для розвитку машинобудування полягає сприянні структурній модернізації даної галузі через стимулювання розширення виробництва та впровадження сучасних досягнень науки і техніки. Це супроводжується зростанням попиту на устаткування, що спричиняє розширення збуту за ліміту ліквідності [68].

Прикладом застосування лізингу в управлінні фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні є створення ПАТ «Лізингова компанія «Укراгроماشінвест», що була створена за участі вісімнадцяти машинобудівних підприємств і дослідного інституту. Було передбачено взаємодію цієї компанії з двадцятьма лізингоодержувачами та ще більшою кількістю постачальників [121]. Однак, на жаль, результати діяльності цієї компанії не виправдали

очікування. Оскільки метою діяльності ПАТ «Лізингова компанія «Украгромашінвест» було визначено «створення системи лізингових компаній для вдосконалення взаємовідносин між виробниками та споживачами вітчизняної сільськогосподарської техніки; забезпечення надходження вітчизняного та зарубіжного капіталу для фінансування виробництва та закупівлі сільськогосподарської техніки, обладнання для виробництва, зберігання та переробки сільськогосподарської продукції, комплектуючих виробів і запасних частин як об'єктів лізингу» [121], а фактично компанія перетворилась на засіб для незаконного відчуження акцій машинобудівних підприємств, що входили у її склад, від держави і не принесла ні для вітчизняного машинобудівного комплексу, ні для економіки країни в цілому ніякого позитивного результату [181].

Певний період часу державна підтримка лізингу полягала в наданні податкових та амортизаційних пільг, а саме:

- можливість компенсації з бюджету ПДВ з усієї суми лізингового платежу, що включає суму банківських відсотків, а також суму страховки обладнання;
- відсутність податкового контролю при сплаті податку на прибуток у розмірі відсотків, що входять до складу лізингового платежу;
- можливість додаткової оптимізації податку на прибуток і ПДВ, якщо облік лізингового майна здійснюється на балансі лізингоодержувача [68].

На сьогодні існує «Порядок надання фінансової державної підтримки суб'єктам підприємництва за договорами фінансового лізингу» [153], який передбачає компенсацію Фондом розвитку підприємництва суб'єкту підприємництва з метою зниження його фактичних витрат на сплату базової винагороди за договором фінансового лізингу. Однак вказані пільги діють лише для суб'єктів мікро-, малого та середнього підприємництва та не визначають машинобудування як пріоритетний напрям.

Використання лізингу має суттєві переваги, як для машинобудівних підприємств, так і для держави. Для підприємств машинобудування застосування таких операцій, окрім очевидної вигоди щодо кредитування,

вирішується також проблема використання морально та фізично зношеного обладнання через використання коефіцієнта прискореної амортизації.

Для держави ці операції є вигідними, оскільки за умов дефіциту бюджету здійснюють стимулювання розвитку машинобудівної галузі без збільшення видаткової частини бюджету. А також дані операції є ефективним засобом легалізації доходів у галузі: лізингова компанія за офіційною ціною закуповує обладнання, обліковує його на своєму балансі та передає лізингоодержувачу. У свою чергу, лізингоодержувач генерує офіційний прибуток, з якого сплачує податок до державного бюджету.

На сьогодні в Україні серед лізингових компаній, що спеціалізуються на роботі з підприємствами машинобудівного комплексу, можна виокремити лише ПАТ «Укртранслізинг», яка працює у сфері лізингу залізничної, авіаційної та сільськогосподарської техніки, має реальні результати та реалізує свою діяльність економічно ефективно. Варто наголосити, що уряду варто змінити підхід до управління у сфері лізингу машинобудування, оскільки поєднання оптимальної фіскальної і кредитної політики в контексті створення можливостей для отримання пільгових кредитів буде сприяти позитивній динаміці фінансової діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств.

До екологічних параметрів відносяться вимоги до екологічної сертифікації продукції, фінансові стимули для впровадження екологічно чистих технологій з боку держави.

Зовнішні параметри впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу являють собою чинники, на які не можуть впливати як окремі підприємства, так і система галузі в цілому. Вплив таких чинників може бути прямим або непрямим. Зовнішні параметри мають вплив на зміну цілей і завдань діяльності, особливості управління підприємствами, інноваційну та інвестиційну діяльність, ринкові позиції, що має безпосередній вплив на фінансову діяльність підприємств досліджуваної галузі.

Вплив зовнішніх параметрів публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу характеризується невизначеністю та складністю у зв'язку з такими викликами:

- військовою агресією росії та суперечливими настроями західних партнерів щодо підтримки України;
- непостійністю та багатоаспектністю зовнішнього середовища;
- відсутністю єдиного системного підходу до ідентифікації стану зовнішнього середовища;
- відсутністю цілісного чіткого підходу до визначення загроз та можливостей для машинобудівної сфери;
- відсутністю розробленого та запропонованого державою механізму або моделі імплементації зарубіжного досвіду управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні [84; 104; 225].

Отже, ключовими зовнішніми параметрами впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівних підприємств України є такі:

- нестабільність державної економічної та фінансової політики через пріоритетність ведення оборонних та воєнних дій та недостатність власних бюджетних коштів;
- зростаюча інфляція;
- брак кваліфікованих управлінців у фінансовій сфері;
- відсутність ефективної політики у сфері інновацій та розробок, що спричиняє зниження ефективності та призводить до збитковості в процесі реалізації продукції на зовнішніх ринках;
- відсутність налагодженої взаємодії із зовнішніми партнерами;
- економічна криза і критична нестача фінансово-інвестиційних ресурсів;
- падіння інвестиційної привабливості галузі через воєнні ризики;
- відсутність чітко визначених стратегічних пріоритетів розвитку машинобудівного комплексу у зовнішньоекономічній та фінансовій політиці держави.

У сьогоднішніх реаліях машинобудівний комплекс України перебуває в дуже важких умовах не тільки через необхідність переорієнтації на оборонний напрям, а і через необхідність змінювати ринки постачання і збуту. У зв'язку зі стрімким євроінтеграційним курсом уряду першочергового значення набуває також питання спроможності вітчизняних підприємств експортувати та конкурувати на ринках країн Європейського Союзу та здійснювати свої фінансові операції за стандартами та вимогами європейського економічного простору. Серед зовнішніх чинників, які стримують розвиток фінансової діяльності машинобудівного комплексу України слід вважати наступне:

- наслідки світової економічної кризи через пандемію COVID-19;
- нестабільність фінансового стану України через війну та брак власних фінансових ресурсів для підтримки економіки;
- відсутність чітких стратегічних напрямів зовнішньоекономічної політики;
- відсутність дієвих державних стимулів для розвитку наукоємних підгалузей машинобудування, що викликає неспроможність вітчизняної продукції конкурувати на міжнародних ринках.

Вважаємо за доцільне також розглянути таку класифікацію чинників впливу на фінансові результати діяльності машинобудівних підприємств, що поділяється на три групи: I група – чинники мікроекономічного впливу; II група – чинники макроекономічного впливу; III група – специфічні фінансові чинники. Перша група включає: споживчий попит на продукцію машинобудування та їх товарну пропозиції; рівень цін; конкуренти; сегмент ринку, яким володіє підприємство і його конкурентоздатність. Друга група передбачає: податкову політику; політику оплати праці; регулювання доходів і ціноутворення; грошово-кредитну політику; кон'юнктуру ринків ресурсів та капіталів. Третя група включає інфляцію, ризики, фактори часу [64].

Зазначені чинники будуть визначати особливості фінансової діяльності галузі машинобудування, які необхідно враховувати при визначенні параметрів публічного впливу:

– структура фінансових ресурсів машинобудівних виробників повинна характеризуватись значною часткою фондів розвитку, оскільки інноваційність діяльності машинобудівних підприємств дає можливість ширшому залученню фінансування наукових розробок та впровадженню їх у виробництво;

– злиття капіталів, внаслідок здійснення кооперування не тільки з підприємствами машинобудівної галузі, а і з підприємствами інших галузей через спеціалізацію в машинобудуванні;

– процеси формування цінової, кредитної та дивідендної політики машинобудівних підприємств значно залежать від орієнтації машинобудівних підприємств на джерела сировини, попит споживачів та наявність трудових ресурсів.

РОЗДІЛ 3. Напрями удосконалення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України

3.1. Зарубіжний досвід публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу

Сучасний період є чи не найважчим для машинобудівного комплексу України за весь період існування нашої держави. Це пояснюється не тільки економічною кризою та фізичним руйнуванням і втратою частини підприємств через війну, а і тими новими викликами, які постали перед зазначеною галуззю, зважаючи на її стратегічне значення для обороноздатності країни. Найвагомішими перепонами на шляху до розвитку та укріпленню позицій вітчизняного машинобудування є дефіцит фінансових ресурсів та низька ефективність управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств, що призводить до пониження конкурентних позицій та банкрутства. Таким чином, застосування державою ефективних стимулів та важелів публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств є ключовим елементом системи якісних змін із метою нарощення промислового потенціалу країни та посилення її не тільки економічних, а і геополітичних позицій. Досягнення поставлених завдань потребує ретельного вивчення зарубіжного досвіду щодо державного управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудування та розробки відповідних рекомендацій щодо застосування успішних практик в Україні.

Якщо розглядати закордонний досвід фінансового управління машинобудівних підприємств із позиції системного підходу, то доцільно виокремити наступні концепції, що характеризують національні особливості публічного управління фінансовою діяльністю машинобудування окремих країн: англо-американська, німецька і японська [16].

Відмінності зазначених моделей зумовлені об'єктивними особливостями, пов'язаними з історичним становленням інституту держави, корпоративним правом та характерною діловою практикою.

Англо-американська модель фінансового управління великими машинобудівними підприємствами відрізняється значним розосередженням акціонерного капіталу. Це виявляється в тому, що загальна система управління впливає на велику кількість незалежних один від одного міноритарних акціонерів та малих інвесторів [93]. Зазначена система управління характерна для Австралії, Великобританії, Канади, Нової Зеландії та США.

Щодо організаційних особливостей фінансового управління, то слід виокремити формальний характер загальних зборів акціонерів, управлінський вплив професійного менеджменту, наглядову роль ради директорів. Рада директорів є тим управлінським органом, який здійснює менеджмент діяльності підприємств та відповідає за його ефективність, дотримується інтересів та звітує перед акціонерами.

У даній моделі фінансового управління організаційний склад ради директорів побудований за унітарним принципом і містить дві групи учасників – представники-виконавці, що здійснюють безпосередній менеджмент та представники, які не мають виконавчих повноважень, оскільки не є працівниками компанії, а відповідно є незалежними від внутрішніх чинників на підприємстві.

За таких умов ринок цінних паперів у частині машинобудівних корпорацій має високий рівень ліквідності та схильність до операцій щодо злиття та поглинання. Щодо взаємовідносин машинобудівних підприємств із кредитно-банківською системою, то вони зазвичай обмежуються виключно кредитними угодами [93].

Німецька модель управління, яка ще відома під назвою «континентальна модель», набула розповсюдження в Австрії, Німеччині, Нідерландах, Норвегії та Швейцарії.

Дана система корпоративного управління має дворівневу будову. Рада директорів має у своєму складі правління, яке виконує завдання контролю, і наглядову раду, яка є виконавчим органом. Обидва органи підпорядковуються загальним зборам акціонерів.

Особливою рисою німецької моделі фінансового менеджменту є участь працівників в управлінні підприємством. Це здійснюється через включення до складу наглядової ради співробітників підприємства, а також представників банківських установ [93]. Робоча рада веде господарську сферу діяльності товариства та представляє їх з інформаційними та консультативними правами, виражаючи інтереси працівників, а також приймає рішення щодо питань у соціальній сфері [42, с.250-251].

Модель управління Японії має суто національний характер та виключно застосовується в країні свого походження. Характерними особливостями цієї системи є широке використання перехресних майнових прав на акції компанії – «кейрецу», а також переважання акціонерів великих та середніх розмірів.

Кейрецу (від японського Keiretsu) являє собою систему самостійних компаній, які володіють частиною пакету акцій іншої компанії або є її постачальниками-споживачами (нерідко ексклюзивними). Координаційним органом всіх фінансових потоків у такій організації є банк. Подібні утворення є стійкими в умовах диверсифікації економічної діяльності [169]. При цьому такий системоутворюючий банк володіє значним відсотком акцій підприємства.

Японська модель фінансового управління передбачає пріоритетність довготермінових цілей розвитку підприємств в політиці акціонерів. Переважно дохід від акціонерного капіталу виступає у формі дивідендів. Оскільки основний шлях щодо залучення капіталу полягав через банківські структури, досить тривалий період фондовий ринок Японії був низьколіквідним.

Також слід зазначити, що практика використання кейрецу мінімізувала вплив на великі машинобудівні компанії ворожих поглинань за рахунок перехресного володіння акціями. Крім того, фінансування контролюючим

банком всіх учасників утворення виключало ймовірність рейдерських проявів від інших учасників ринку [93].

Проте серед характерних рис японської та німецької моделей управління простежуються спільні властивості, що дає підстави виокремити такі концепції управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств, як англо-американська і європейська. Такі концепції засновані на побудові різних фінансових систем – «ринкової» та «пов'язаної» [93].

Такі фінансові системи суттєво різняться між собою за метою ухвалення управлінських рішень, джерелами фінансування, ступенем зосередження власності, рівнем захисту прав власників, методам та засобами контролю за управлінською діяльністю [61].

Відмінності описаних вище моделей фінансового управління машинобудівних підприємств систематизовано нами в табл. 3.1.

Управління фінансовою діяльністю машинобудівних великих підприємств ґрунтується на моделі корпоративного управління. Таким чином, для англо-американської моделі властиві прагнення збільшення вартості для акціонерів, розподіл прав власності з-поміж великої кількості акціонерів (переважно зовнішніх), залучення основної частини фінансування на фондовому ринку. Така модель також прийнято називати аутсайдерською [62], через переважання зовнішніх власників капіталу.

Європейська модель, на відміну від англо-американської, передбачає велику кількість цілей діяльності підприємства, концентрацію переважаючої частини капіталу у власності крупних власників, визначення основним джерелом фінансування банківського капіталу. За таких характеристик більша частина капіталу перебуває у асоційованих суб'єктів, а отже, така модель є інсайдерською [93].

Відмінність аутсайдерської моделі управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств полягає у розмиванні капіталу та низькому рівні участі акціонерів в процесах управління та контролю грошових потоків компанії. За умов стовідсоткового власного капіталу головним завданням управління

фінансовою діяльністю стає максимізація ринкової капіталізації, а за наявності кредитів та обумовленої цим необхідності врахування інтересів кредиторів основною ціллю стає максимальне зростання сукупного капіталу компанії, що визначається ринковою оцінкою власного та позикового капіталів у сумі [53].

Таблиця 3.1

Світові моделі управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств*

Моделі управління фінансовою діяльністю в машинобудуванні	Критерії порівняння моделей управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств				
	Рівень вартості капіталу	Традиційний спосіб фінансування	Структура акціонерного капіталу	Рівень ліквідності ринку капіталів	Характер прийняття управлінських рішень
Англо-американська модель	Високий	Через фондовий ринок	Дисперсна	Високий	На основі свободи вибору та індивідуальних суджень
Європейська модель	Середній	Банківське посередництво	Істотно однорідна	Помірний	На основі соціальної взаємодії та узгодження інтересів
Японська модель	Низький	Банківське посередництво	Однорідна	Низький	На основі взаємодовіри та спільних дій

*Джерело: систематизовано автором на основі [61; 93; 169]

За останній час відслідковується зрушення в бік узагальнення ключових характеристик зазначених моделей. Так, інсайдерська модель стає більш відкритою і вбирає риси аутсайдерської моделі, що можна побачити в таблиці 3.2.

При інсайдерській моделі управління фінансовою діяльністю береться до уваги рівень зосередження капіталу у великих банках, які є елементом фінансової системи, слабку диверсифікацію позикового капіталу та наявність безпосередніх фінансових взаємозв'язків між контрагентами. За такої структури

власності зазнає змін фокус ухвалення управлінських рішень, і таким чином, максимальне нарощення капіталу перестає бути стратегічним пріоритетом машинобудівних гігантів.

Таблиця 3.2

Моделі корпоративного управління фінансовою діяльністю*

Моделі корпоративного управління фінансовою діяльністю	Критерії порівняння моделей корпоративного управління фінансовою діяльністю				
	Мета управління	Джерела зовнішнього фінансування	Ступінь концент-рації власності	Рівень захисту прав власності	Засоби контролю управлінської діяльності
Інсайдерська модель	Різна спрямованість цілей та узгодження інтересів учасників	Банківське кредитування	Досить високий	Узагальнене правове регулювання	Недостатній рівень регламентації та контролю управлінської діяльності
Аутсайдерська модель	Максимальна вартість акціонерного капіталу	Фондовий ринок	Низький	Потужна законодавча база регулювання захисту прав власності	Жорсткий контроль та регламентація через умови контрактів

*Джерело: систематизовано автором на основі [53; 93; 169]

Першочерговим постає завдання досягнення необхідного рівня прибутковості на вкладені кошти, доступ на міжнародні ринки та формування нових фінансових зв'язків [73].

Щодо можливості застосування зазначеного світового досвіду в Україні, то слід враховувати специфіку становлення та функціонування вітчизняних машинобудівних підприємств відповідно до історичного поступу нашої держави. Адже майже всі сучасні великі виробники машинобудівної продукції в нашій країні пройшли трансформацію від державної форми власності за часів Радянського Союзу до утворення акціонерних товариств шляхом приватизації в перші роки здобуття незалежності Україною, що і визначило специфіку системи управління їх фінансовою діяльністю.

Утворена модель фінансового управління машинобудівного комплексу в Україні містить характерні недоліки, спричинені особливостями інституційного забезпечення, а саме:

- низький рівень прозорості діяльності компаній та публічного доступу до інформації;
- високий рівень корупції та бюрократії;
- відсутність ефективних механізмів перерозподілу власності в національних інтересах;
- високий рівень частки афілійованих осіб в структурі власності машинобудівних підприємств [93].

Характерною національною рисою створення українських корпорацій за участі держави в Україні є їх найбільш часте утворення в сировинних та стратегічно важливих галузях, у тому числі машинобудуванні (завод «Антонов»).

На думку фахівців з управління, з метою мінімізації впливу невизначеності та ризиків зовнішнього середовища важливим є концентрація контрольного пакета акцій в одного власника. Українські корпорації не зацікавлені у впровадженні ефективного дивідендного механізму, адже це знизить частку прибутку головного власника на користь інших акціонерів. Тому дивідендна політика є безсистемною, а рівень дивідендів дуже низький. Якщо розглядати управління в контексті взаємодії менеджерів та акціонерів, то такий сегмент корпоративного фінансового управління знаходиться на етапі формування [82].

Високоефективна система корпоративного управління фінансами формується тривалий час. Зокрема, англо-американська модель корпоративного управління фінансовою діяльністю пройшла становлення протягом двохсот років. Також слід зазначити, що цей процес не є статичним та потребує постійного удосконалення у відповідності до вимог часу та економічних умов.

Саме тому для формування ефективної системи управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудівного комплексу необхідною є взаємодія держави, громадськості та приватних акціонерів із метою удосконалення

механізму взаємодії між менеджментом, власниками та державними структурами.

Виходячи з наведеного в розділі 2 аналізу стану машинобудівної галузі України, на нашу думку, доцільним є вивчення та розробка пропозицій щодо можливої адаптації зарубіжного досвіду в аспекті антикризового публічного управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудування, оскільки на сьогодні більшість потужних вітчизняних машинобудівних підприємств опинились саме в кризовій фазі.

Заслуговує на увагу практика антикризового державного регулювання в США. Ключовими методами та інструментами якого є:

- надання можливості вільного переміщення капіталу між різними секторами національної економіки;
 - надання дозволу на вивіз капіталу за умов фінансової стабільності;
 - використання економічних та фінансових стимулів для підвищення рівня ділової активності підприємств;
 - дотримання «дозвільних» принципів державного регулювання;
 - спрощена система оподаткування;
 - забезпечення суворого контролю за функціонуванням монополій в країні за одночасної підтримки формування зарубіжних монополій [168].
- Оскільки вважається, що монополії поза межами країни не несуть загрози національній економіці, а також здатні сприяти економічному розвитку через формування конкурентного середовища на засадах рівних прав та можливостей для всіх учасників ринку, широке використання індикативного планування та експорт капіталу за кордон.

Досвід Сполучених Штатів Америки щодо антикризового державного управління передбачає постійне удосконалення нормативно-правового забезпечення. Досить частою практикою є використання політики зайнятості та впровадження спеціальних програм антикризової підтримки на регіональному рівні.

Ефективними виявилися заходи державного антикризового управління в контексті законодавчих змін щодо забезпечення зайнятості населення. При реалізації спеціальних державних програм використовуються такі стимули:

- державне фінансування промислового будівництва;
- збільшення рівня зайнятості в державному секторі;
- зміни в бік збільшення сум та періоду страхових виплат по безробіттю;
- державні програми професійного навчання;
- гарантування вакансій для молодих фахівців;
- створення робочих місць у пріоритетних та стратегічно важливих для країни галузях, зокрема машинобудуванні [213].

Проте відомі і приклади негативного досвіду щодо внесення змін до законодавства, які також потребують уваги. Так, було розроблено законопроект про надання машинобудівним підприємствам державного кредиту за умови надання їх згоди на здійснення докорінної реструктуризації, а також лімітування розмірів оплати праці для топ-менеджменту і дивідендів. Однак зазначений проєкт закону не отримав схвалення Конгресу. Таким чином, намагання держави втрутитись в управління фінансовою діяльністю машинобудівних компаній не було реалізовано [117].

Слід відмітити ефективність співпраці різних державних інституцій на шляху до досягнення цілей антикризового державного регулювання, в тому числі в секторі машинобудування, завдяки спільній координації їх дій від Президентської ради з управління. Основними функціями цього органу являються:

- підвищення ефективності управління фінансовими ресурсами;
- оптимізація управлінських процесів;
- посилення державного фінансового контролю;
- зниження кількості фінансових злочинів шляхом спільних дій різних державних структур [213].

Враховуючи стрімкий євроінтеграційний вектор державної політики нашої країни, необхідним є аналіз європейського досвіду антикризового державного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Узагальнено заходи антикризового регулювання в країнах Європейського Союзу, які направлені на удосконалення фінансової діяльності окремих підприємств. Це спричинено тим, що економічний розвиток як країни в цілому, так і окремих регіонів безпосередньо залежить від функціонування технологічних та наукоємних галузей, до яких належить і машинобудування. Незважаючи на спільність ключових принципів, кожна країна формує свою управлінську політику з певними особливостями.

На нашу думку, слід розглянути досвід Великобританії та Франції, оскільки вони уособлюють дві класичні моделі антикризового державного регулювання економіки, а саме – англійської і континентальної [168]. Велика Британія, яка є представником відповідно англійської моделі, лише нещодавно під впливом сучасних кризових тенденцій посилила роль держави в економіці та зменшила ступінь лібералізму. Стратегія сталого розвитку країни наголошує на підвищенні конкурентоспроможності вітчизняних виробників. Ключовими аспектами економічної політики є: заохочення інвестицій в розвиток нових технологій і наукоємних галузей; сприяння комерціалізації науково-дослідницьких інновацій з університетів; сприяння тіснішій співпраці між бізнесом та місцевою владою через ініціативи агенцій регіонального розвитку [34]. До інструментів антикризового фінансового управління машинобудівного комплексу належать податкові стимули й окремі заходи підтримки підприємств машинобудування.

Для континентальної моделі, яка використовується у Франції, Італії, Німеччині та Швеції, характерна посилена роль держави в управлінні фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств та широке використання податкових і неподаткових фінансових стимулів. Держава служить регулятором промислового зростання, визначає стратегії розвитку машинобудівного комплексу і зосереджує увагу на середньострокових та довгострокових

програмах, які спрямовані на прискорення розвитку технологічно інтенсивних галузей [42, с.250]. Ключовими засобами державного управління фінансовою діяльністю сектору машинобудування є: бюджетні трансфери, державні банківські гарантії, пільгові кредити, підтримка збуту шляхом надання бюджетних субсидій. Такі заходи були використані для підтримки та розвитку авіа- та автомобілебудування. Держава за допомогою бюджетних коштів виплатила заборгованість, у тому числі податкову, найбільших французьких компаній, але отримала контроль над управлінням ними, включивши до складу рад директорів своїх представників [34].

Антикризове державне регулювання Німеччини насамперед включає:

- елементи традиційної ринкової економіки (вільна конкуренція, захист приватної власності, ринкове ціноутворення), які забезпечують баланс використання виробничих ресурсів і задоволення суспільного попиту;
- активні дії держави щодо питань захисту громадянських свобод, організації грошового обігу, подолання кризових явищ в економіці країни, гарантії соціальної справедливості, забезпечення умов чесної конкуренції та боротьби з монополізмом [170].

Щодо загальної антикризової політики управління в Європейському Союзі, то вона характеризується наступними особливостями:

- стабілізація фінансового ринку з метою безперебійного надання іпотечних кредитів, пенсій та позик;
- підтримка машинобудування та інших стратегічно важливих галузей економіки шляхом сприяння довгостроковому інвестуванню;
- недопущення падіння рівня зайнятості;
- стимулювання економічних процесів, що супроводжується удосконаленням нормативно-правової бази та посиленням державного фінансового нагляду і контролю [83].

Доречним для запозичення та імплементації в Україні може стати досвід Японії, що має високий рівень розвитку машинобудівної галузі в умовах національних особливостей державного регулювання економіки. Принципами,

на яких базується державне фінансове управління в машинобудівному комплексі, як і в економіці загалом, включають: виправлення дисбалансу, спричиненого саморегуляцією ринку, перерозподіл доходів та стабілізацію за допомогою державного планування та прогнозування. Публічне правління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу, як і промисловості в цілому здійснює Міністерство зовнішньої торгівлі та промисловості. Даний державний орган здійснює вплив на зовнішню торгівлю, інноваційну діяльність, промисловість, сприяння розвитку малого та середнього бізнесу. Приклад Японії показує ефективне антикризове регулювання шляхом приватизації державних неплатоспроможних виробників. Виведення їх на прибутковий рівень здійснюється через оптимізацію та модернізаційні зміни. Серед основних заходів антикризового фінансового управління уряду Японії слід виокремити наступне:

- зниження з боку центрального банку рефінансування процентної ставки;
- нарощення питомої ваги держави в акціонерному капіталі фінансових інституцій, що займаються підтримкою експортних операцій;
- зменшення податкового навантаження щодо оподаткування прибутку підприємств та соціальних виплат працівникам;
- надання можливості оформити розтермінування податкової заборгованості;
- стимулювання розвитку фінансування торгівлі [83; 168].

Систематизація окремих заходів антикризового управління фінансовою діяльністю машинобудівного сектору зарубіжних країн представлено нами в табл. 3.3.

Не зважаючи на досить суперечливий досвід України щодо приватизації великих машинобудівних підприємств, деякі країни все ж таки використовують цей метод протистояння економічній кризі через пошук інноваційних рішень для машинобудівних підприємств та зростання їх конкурентних позицій та ефективності діяльності.

Світовий досвід публічного управління фінансовою діяльністю
машинобудівного комплексу*

Країна	Заходи публічного управління фінансовою діяльністю
Австралія	Використання пільгового кредитування та надання прямих субсидій від держави
Бразилія	Потужне інвестування в машинобудівний сектор
Китай	Державна фінансова підтримка машинобудівних підприємств у поєднанні з агресивною зовнішньоекономічною політикою.
США	Стимулювання інноваційної складової через інвестування та підтримку зайнятості в машинобудівному секторі.

**Джерело: узагальнено автором на основі [36;168;199]*

У Чехії приватизація державних машинобудівних компаній відбувалась на двох етапах. На першому етапі Міністерство управління народним майном і приватизації розробляло проекти приватизаційних змін. На другому етапі відбувалась реалізація проектів. Через такі чинники інвестиційної привабливості, як низький рівень ризику, наявність висококваліфікованих трудових ресурсів, низьку вартість робочої сили та виробничих ресурсів, у процесі приватизації були задіяні іноземні компанії. Серед іноземних інвесторів істотною часткою володіють представники таких країн: Німеччини (31,2%), США (27,8%), Франції (12,7%), Бельгії (7,2%), Австрії (6,2%) [213].

Досвід зарубіжних країн також показує, що ефективне залучення інвестиційних ресурсів у машинобудівний комплекс залежить від інвестиційного іміджу країни, що включає з-поміж державних гарантій захисту іноземних інвестицій (страхування), низького рівня корупції та бюрократії, нормативно-правового забезпечення та економічної стабільності ще й інформаційну прозорість процесів управління інвестиціями, розуміння та поінформованість інвесторів про діяльність підприємства. Також одним з інструментів державного управління в цьому напрямі є створення режимів конфіденційності щодо

діяльності інвесторів. Прикладом є Швейцарія. Доцільним є формування державних інститутів для супроводження та підтримки реалізації інвестиційних проєктів за пріоритетними галузями, в тому числі в машинобудуванні [86].

Слід зазначити, що переважна більшість проаналізованих заходів та інструментів публічного управління в контексті фінансової діяльності машинобудівного комплексу стосувалися великих підприємств. Проте слід також звернути увагу на підтримку і розвиток малих підприємств у сфері машинобудування.

Приклад Німеччини, як однієї з країн-лідерів з експорту машинобудівної продукції, показує, що малі підприємства з невеликою кількістю персоналу (до 10 осіб) займають переважну частку в галузі.

Високий рівень ефективності та рентабельності таких компаній забезпечуються потужним технологічним оснащенням у поєднанні з правильно обраною фінансовою стратегією.

Успішні стратегії управління для малих і великих підприємств будуть суттєво відрізнятися [9]. Виходячи з наведеного, для середніх і малих підприємств машинобудування доцільним є застосування таких стратегій:

- копіювання, яке базується на виробництві продукції, аналогічної тій, яка випускається потужними виробничими гігантами, однак має певні конкурентні переваги за рахунок врахування потреб окремого ринку або сегменту споживачів;

- оптимального обсягу, використовується малими підприємствами для спеціалізації випуску такого типу виробів, які не є рентабельними для масового виробництва і відповідно не представляють зацікавленості для великих компаній;

- стратегія виробничого аутсорсингу для великого підприємства, полягає у тому, що невелика компанія бере участь у виконанні окремих технологічних процесів для виробничого циклу великого виробника (прикладом є корпорація «Toyota», яка активно використовує виробничі послуги малих компаній для виконання допоміжних та основних виробничих операцій з машинобудування;

– використання переваг великої компанії, означає використання малими виробниками переваг, що сформувались на ринку під впливом відомих виробників-гігантів. Одним із прикладів застосування цієї стратегії є франчайзинг. У секторі машинобудування він ще не набув значного поширення, однак є досить перспективним напрямом [214].

Роль і значення малих і середніх підприємств машинобудування полягає в підвищенні ефективності окремих етапів виробничого процесу для великих компаній, насичення ринку різною продукцією, що дасть можливість споживачу ширшого справедливого вибору, імплементації позитивного досвіду та виробничих і управлінських технологій за менших затрат. Це позитивно вплине на рентабельність даного промислового сектору в цілому та підвищить його конкурентну позицію на міжнародному ринку.

Для України це означає докорінну перебудову управлінських процесів як у частині виробництва, так і в частині фінансової діяльності підприємств машинобудівної галузі. А для цього потрібно адаптувати успішний досвід кращих світових управлінських рішень до українських реалій.

Важливим елементом в успішному публічному управлінні зарубіжних країн є підтримка національного експорту шляхом використання різноманітних фінансових стимулів. Це може бути здійснено через створення спеціальних інституцій, відповідні законодавчі зміни та провадження пріоритетної фінансової політики [202].

Найширшого використання набули пільгове кредитування експортної діяльності національних виробників та пільгова підтримка експортної діяльності.

Практика азійських країн (Китай, Південна Корея, Тайвань, Японія) довела ефективність надання кредитів через спеціальні інструменти для тих підприємств, які могли підтвердити свою результативну експортну діяльність стабільними показниками та наявними замовленнями.

Особливість прикладу Південної Кореї полягає в поєднанні агресивної політики експорту із захисною стратегією щодо імпорту в період з 1961 по 1973

роки. Такий підхід приніс бажаний ефект у сфері машинобудування. Ключовими засобами в управлінні фінансовою діяльністю, що сприяли посиленню експорту національних виробників машинобудування, були:

- 1) суворий державний контроль щодо торгівлі та курсу валют;
- 2) послідовність та виваженість фінансової політики щодо промисловості;
- 3) направленість торговельної політики на зростання експорту, без висування особливих вимог до його структури;
- 4) введення множинної системи валютних курсів;
- 5) пряме фінансування від уряду;
- 6) надання дозволу використання заробленої іноземної валюти на імпорту потрібних для експортера товарів;
- 7) розширення спектру надання кредитів в іноземній валюті;
- 8) послаблення контролю за імпортом та запровадження тарифних пільг [176].

У Китаї в 2001 році було створено Корпорацію страхування експортних кредитів (Sinosure) відповідно до рішення Держради КНР. Даний орган являє собою державне експортне кредитне агентство, яке спеціалізується на страхуванні експортних кредитів для експортерів машинобудівної та високотехнологічної продукції національних виробників. Зазначена інституція реалізує державну політику щодо сприяння національному експорту продукції, яка має високий рівень доданої вартості. Для фінансування Корпорація використовує Фонд страхування експортних кредитів, який формується з державного бюджету. До основних функцій цього органу належать [176]:

- страхування експортних кредитів;
- страхування інвестицій, що спрямовуються за кордон;
- надання гарантій;
- стягнення комерційної заборгованості;
- оцінка платоспроможності торгових партнерів тощо.

Уряд Фінляндії часто застосовує такий фінансовий стимул, як субсидіювання експортера. Безповоротна фінансова допомога надається

державою. У країні існує дві форми субсидіювання експорту. Перша форма передбачає короткострокове банківське кредитування експорту за відсотковою ставкою, що розраховується на основі базового відсотка Банку Фінляндії, а друга форма являє собою комерційний експортний кредит. Проте дана форма не використовується при торгівлі окремими видами продукції (сільськогосподарська продукція, сировинні товари, продукція деревообробки та реекспортні товари) [176].

Особливим видом фінансування експортера є кредитування для підтримки «нового» експорту, яке Банк Фінляндії надає з 1996 року. Такі кредити отримують виробники, які збільшили обсяг свого експорту. Для підтримки експорту капіталомісткої продукції, а також супутніх послуг та проєктного експорту використовують середньо- і довгострокове кредитування. Кредити надаються як на комерційних умовах, так і на пільгових. Кредитом може скористатись не тільки експортер, а й покупець або банк покупця. Сума кредиту може становити до 100% від вартості контракту.

Також у Фінляндії використовується такий інструмент фінансування експорту, як страхування експортних надходжень. Ця функція покладена на окрему організацію – «Центр державних гарантій», що входить до системи Міністерства торгівлі і промисловості. За умови експорту в країни ОЕСР гарантія розповсюджується тільки на комерційний ризик, а при експорті в інші країни – як комерційний, так і політичний ризик [176].

Зважаючи на те, що кредитний ринок Фінляндії є досить обмеженим, важливого значення набуває залучення в експортну промисловість міжнародних довгострокових кредитів. Це здійснюється через відділення, філіали і дочірні банки фінських кредитно-фінансових установ за кордоном. Основним джерелом кредитного фінансування для Фінляндії став європейський ринок капіталів. Однак все більшого значення набувають ринки капіталів Північної Америки (Нью-Йорк) та Азії (Сінгапур, Токіо) [176].

У Казахстані також створена Державна корпорація страхування експортних кредитів та інвестицій, що виконує функції сприяння розвитку в

межах реалізації Стратегії індустріально-інноваційного розвитку Республіки Казахстан. Зазначена Стратегія має на меті відходження від сировинної спеціалізації країни та розвиток експортоорієнтованої промисловості.

За оцінками експертів ОЕСР ефект від прямих іноземних інвестицій в розвиток експорту на нарощення обсягів торгівлі є подвійним. Узагальнено відношення вартість додаткового експорту до обсягу фінансової підтримки складає 2:3. Отже, фінансові інструменти державного управління є високоефективними. А тому в країнах з високим рівнем розвитку машинобудування велика увага уряду надається формуванню ефективної системи страхування ризиків експортної діяльності в межах міжнародних актів та нормативів.

Згідно з міжнародною практикою результати державної підтримки експорту в країнах, що входять до складу ОЕСР, складають майже 3% від річного обсягу експорту.

Так, середньорічні обсяги гарантування та страхування експорту, що надаються Французькою компанією страхування експорту (COFACE), складають близько 10 млрд. євро, що в грошовому вимірі приблизно складає 5 % загального обсягу французького експорту. За таких умов сума гарантій не має ліміту при складанні щорічного Державного бюджету Франції. Ймовірність впровадження таких обмежень може переглядатись відповідно до негативних результатів діяльності COFACE. Отриманий зазначеною компанією прибуток за результатами експортно-гарантійних операцій за рахунок бюджетних коштів, зараховується на її рахунки [176].

Зазвичай експортно-кредитні агентства здійснюють діяльність щодо страхування і надання гарантій для експортних кредитів для подальшого успішного розширення своїх ринкових позицій на міжнародному рівні та залучення іноземного інвестиційного ресурсу.

Серед європейських інституцій з такими завданнями функціонують бельгійське експортно-кредитне агентство ONDD, іспанське CESCE, нідерландське Atradius, німецьке EULER, норвезьке GIEK, польське KUKE.

Вони здійснюють свою діяльність згідно міжнародних норм та засад європейського права. Кредитування, на яке експортно-кредитні агентства надають гарантії можливо здійснювати за двома формами. Одна форма полягає в наданні державою кредиту національній банківській установі для надання фінансування по контракту національного експортера, за другою формою кредитування експортера здійснюється іноземним банком за умови надання гарантії національним (місцевим) банком. Вибір форми кредитування безпосередньо залежить від репутації банку та експортера та рівня довіри до них з боку організації, яка здійснює фінансування.

У даний час подібні інституції експортно-кредитного спрямування діють у понад 70 країнах світу, зокрема, в таких країнах Східної Європи, як Болгарія, Польща, Румунія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Хорватія, Чехія та в Естонії і Литві [176].

Застосування в публічному управлінні таких фінансових інструментів, як страхування, кредитування та надання гарантій для кредитування експорту є вагомим фактором сприяння розвитку експортної діяльності машинобудівних підприємств. Розробка та впровадження подібних стимулів є об'єктивною необхідністю, що спричинена пошуком нових підходів щодо державної фінансової підтримки експортних операцій машинобудівного сектору в умовах сьогодення.

Важливе місце серед заходів публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств посідають стимули інноваційної діяльності. Їх прийнято розподіляти на методи прямого та опосередкованого впливу.

До засобів прямого впливу задля стимулювання інноваційної діяльності виробників машинобудівної продукції належать:

- пряме фінансування з бюджету;
- надання кредитів;
- державні замовлення;
- субсидіювання;

– грантова підтримка [52].

Методи непрямого фінансового стимулювання інноваційної діяльності промисловості включають:

- податкові кредити та податкові пільги;
- законодавчі зміни;
- розбудова та удосконалення інноваційної інфраструктури [52].

При цьому гранти, субсидії орієнтовані на конкретні проекти, які мають потенційно високу соціальну віддачу. Податкові кредити та пільги, своєю чергою, надають можливість зменшити граничну вартість інноваційних проектів. Сьогодні у світі спостерігається поступове зростання непрямих методів стимулювання інноваційної діяльності через податкові пільги.

Специфіка фінансової політики, стан економіки та рівень науково-технічного розвитку кожної країни визначає індивідуальне співвідношення щодо застосування методів прямого чи опосередкованого впливу на інноваційну діяльність, надаючи ширшого застосування одній з них. Проте існують загальноприйняті принципи щодо застосування таких інструментів, а саме:

1) податкові пільги та преференції не повинні носити дискримінаційний характер, надаватись за прозорими зрозумілими параметрами та процедурами, не надавати можливостей отримати спеціально створені конкурентні переваги окремими виробниками, а здійснювати узагальнену стимулюючу дію щодо розвитку національними виробниками власного інноваційного потенціалу;

2) надання цільової підтримки окремим компаніям, діяльність яких має або потенційно може мати важливе стратегічне значення для економіки або безпеки країни, повинно надаватись виключно в неподаткових формах – грантова підтримка, державні замовлення, кредитування, прямі інвестиції, фінансові гарантії тощо [205].

Податкове стимулювання займає провідне місце серед непрямих форм впливу на інноваційну діяльність. Так, у Франції впроваджено податковий кредит розміром 30% від перших 100 млн. євро, вкладених у діяльність з НДДКР. Особливі умови діють для підприємств-початківців, що вперше фінансують

інноваційну діяльність. Для них передбачається сума податкового кредиту в розмірі 50% [227]. Для фінансового управління промисловістю Франції притаманні ключові три пріоритети: удосконалення стимулюючих чинників для приватного бізнесу; збалансування взаємовідносин між основними учасниками інноваційного процесу; сприяння зростанню конкурентоспроможності малих і середніх підприємств.

У Німеччині також існує дуже потужна практика державної фінансової підтримки машинобудівних підприємств через податкові пільги та пряме бюджетне фінансування пріоритетних проєктів. А тому ця країна посідає одне з провідних місць за показниками інноваційності серед найбільш економічно та технологічно розвинених країн. Традиційною для німецької економічної системи є практика імплементації інноваційних рішень та розробок у виробництво малого та середнього бізнесу. А тому в переважній більшості секторів економіки Німеччини відсоток інноваційних підприємств є високим. Так, біля 48% виробничих підприємств вивели на ринок 37% інноваційної продукції [237]. Також у Німеччині набув високого розвитку венчурний бізнес.

Крім того, в Німеччині розвинений венчурний бізнес. А машинобудування входить до трійки найбільш конкурентоспроможних галузей поруч з металургійною та хімічною промисловістю.

Одна з країн, що також має великий обсяг фінансування інноваційної діяльності, поряд із США та Китаєм – це Фінляндія, модель інноваційного розвитку якої є однією з найефективніших [24]. Фінансування державою інноваційної діяльності відбувається за допомогою спеціально створених стратегічних центрів науки, технологій і інновацій. Фінансова підтримка уряду для здійснення інноваційної діяльності реалізується не лише у формі фінансування на конкурсній основі, а й за допомогою непрямих методів стимулювання, зокрема, розбудова інноваційної структури.

Прикладом ефективного застосування податкового стимулювання є Японія. Саме в цій країні вперше було запроваджено податкові кредити для національних виробників з метою надання додаткового фінансування науково-

дослідної діяльності. Серед найбільш конкурентоспроможних галузей промисловості Японії – виробництво автомобілів, мотоциклів, електроніки та напівпровідників, комп'ютерної техніки, телекомунікаційного обладнання, аудіо- та відеоапаратури, фототехніки, верстатів та суднобудування [52].

Таким чином, зарубіжний досвід доводить, що фінансові інструменти публічного управління відіграють дуже важливу роль для стимулювання інноваційної діяльності. Наразі питання використання податкового кредиту є досить суперечливим для використання у вітчизняній практиці, виходячи з економічної ситуації та витрат нашої країни на оборону у війні, однак можливим є використання податкових пільг для стратегічно важливих секторів, наприклад, машинобудування у сфері оборонної промисловості.

Доцільним також є сприяння розвитку венчурного фінансування, що надасть додаткові можливості залучення іноземного інвестиційного ресурсу в інноваційну діяльність. У даному аспекті важливого значення набуває гармонізація українського законодавства з нормами європейського права щодо венчурного фінансування.

Виходячи з того, що на сьогодні багато машинобудівних підприємств опинились на межі банкрутства, актуальним засобом державного фінансового управління є впровадження санаційних заходів.

Зовнішня фінансова санація являє собою сукупність дій і заходів, спрямованих на попередження (виведення) кризового стану підприємства та реалізується через фінансові механізми та інструменти. Головним завданням такої діяльності є стабілізація фінансових взаємовідносин між всіма учасниками та реалізація заходів для відновлення платоспроможності підприємства. Кожна країна має індивідуальний підхід щодо здійснення такого управління.

Так, у Польщі з 1993 року діє Закон про фінансову реструктуризацію підприємств та банків, який містить широкий спектр альтернатив щодо здійснення фінансової санації. Відповідно до цього нормативного акту кредитори мають право висувати вимоги щодо порушення процедури банківського (несудового) врегулювання без згоди боржника, якщо розмір

простроченої заборгованості складає 20% зобов'язань; заборгованість може бути погашена за рахунок акцій, якщо компанія є неплатоспроможною. Такі законодавчі зміни призвели до того, що реальна процедура банкрутства з розподілом активів тепер здійснюється лише в 15% випадків [230].

Угорщина впровадила практику централізованої державної фінансової санації великих підприємств. Ця ініціатива була здійснена в 1991 році й мала назву – «Програма 13 великих». Уряд здійснив відбір тринадцяти великих промислових підприємств відповідно до параметрів важливості для національних економічних інтересів. Метою цієї програми було допомогти підприємствам зі значною заборгованістю перед державою в першу чергу, а не перед контрагентами та фінансово-кредитними установами. Загальна сума кредиторської заборгованості підприємств, що брали участь у програмі, перевищувала еквівалент 50% вартості їх активів. Відповідно до умов урядової програми заборгованість підприємств була списана, відстрочена або конвертована в акції. Частині компаній було надано нові кредити, інша частина отримала податкові та митні пільги. Однак, слід зазначити, що дані заходи не досягли значних результатів, окрім як указані заходи допомогли вирішити найбільш гострі проблеми ліквідності, проте не призвели до якихось суттєвих змін [65].

Ще одним інструментом проведення зовнішньої санації є розділ та реструктуризація підприємств. Такі заходи здійснювались під час переходу до ринкової моделі економіки в країнах Центральної та Східної Європи. Найбільш інтенсивно процеси реструктуризації великих підприємств та виробництв проходили в Угорщині та Польщі, а менш інтенсивно – в Чехії та Словаччині. Ці країни здійснювали відповідні зміни нормативно-правового забезпечення: ухвалення законів про банкрутство та реструктуризацію, затвердження відповідних державних програм. Болгарія та Румунія здійснювали реструктуризацію на рівні малого та середнього недержавного підприємництва з метою їх підтримки. Через те, що великі державні компанії не були залучені до

таких змін, частка нерентабельних промислових підприємств у загальній їх кількості залишалась досить великою [65].

Україні слід застосувати для удосконалення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу досвід таких вище наведених країн як Болгарія, Польща, Румунія та Чехія, оскільки застосовані ними ефективні державні інструменти розвитку машинобудівного сектору найбільш прийнятні для схожих до українських економічних умов та наслідків подолання пострадянського періоду управління економікою.

Проведений аналіз закордонного досвіду в частині управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу надав можливість розробити модель механізму імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю у сфері машинобудування (рис. 3.1).

Модель механізму імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні як форма реалізації державної політики повинна включати використання та посилення всіх інструментів, що здатні привести національний машинобудівний комплекс до виходу з кризи та розвитку.

Запропонований нами механізм базується на системній взаємодії таких функціональних блоків:

- нормативно-правовий блок публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств являє собою систему правових норм і актів, заснованих на них фінансових механізмах та процесах сприяння розвитку машинобудівного комплексу шляхом залучення до нього необхідних фінансових ресурсів із диверсифікованих джерел;

- фінансовий блок можна охарактеризувати як систему фінансово-кредитних інститутів та механізм їх взаємодії в процесі застосування фінансових інструментів у контексті діяльності машинобудівних підприємств;



Рис. 3.1. Структурна модель механізму імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні*

*Джерело: систематизовано автором

– інституційний блок передбачає сукупність ключових політичних, соціальних, юридичних і економічних правил та організацій, які регламентують взаємодію суб'єктів фінансової діяльності машинобудівних підприємств і формують основу для розвитку машинобудівного комплексу;

– організаційний блок включає систему та форми взаємодії суб'єктів фінансової діяльності машинобудівних компаній на їх шляху до розвитку [189, с.43]

Таким чином, на основі дослідження успішної практики зарубіжних країн щодо управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств було запропоновано модель механізму імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю у сфері машинобудування в Україні, яка дасть можливість прискорено та ефективно впровадити в систему державного управління такі інструменти та стимули, які виведуть провідні вітчизняні машинобудівні компанії з фінансової кризи та сприятимуть інноваційному розвитку комплексу.

3.2. Стратегічні орієнтири розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України

Машинобудівний комплекс на сьогодні в Україні володіє одним із найбільших стратегічних потенціалів щодо виробництва та збуту технологічних, технічних та виробничих інновацій та ноу-хау, що на пряму визначає не тільки соціально-економічний розвиток нашої держави, а і її обороноздатність, яка в сучасних умовах війни відіграє вирішальну роль існування країни в цілому.

Як вже зазначалося нами в попередніх розділах, машинобудівний комплекс має провідне значення в реалізації міжсекторальних зв'язків в економічній системі країни. Щільна взаємодія з найбільш значимими в стратегічному плані сферами національної економіки підтверджує роль машинобудування в якості системоутворюючого індикатора реального сектора

економіки й водночас інтегративного чинника розвитку фінансового сектору та соціального добробуту в країні [179]. Також, відповідно до аналізу зарубіжного досвіду провідних країн світу машинобудівний комплекс має вагоме значення для розвитку промисловості, що підтверджує зростання питомої ваги цього сектору серед інших сфер промисловості.

Виходячи з важливості значення та масштабів потенціалу машинобудівного комплексу, а також сучасних умов війни, що потребують удосконалення та розвитку власних машинобудівних технологій для потреб оборонного сектору, актуальності набуває питання розробки стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудування, оскільки як було з'ясовано нами в попередніх параграфах нашого дослідження, саме нестача фінансових ресурсів та неефективне фінансове управління є ключовими перешкодами на шляху до досягнення зазначених завдань.

Стратегічне планування в системі публічного управління відіграє ключову роль у визначенні пріоритетних напрямків розвитку машинобудівного комплексу, формуванні структурних змін, сприяє налагодженню співпраці між державними установами, бізнесом та приватним сектором, спрямовуючи на досягнення цілей і пріоритетів, пов'язаних із соціально-економічним розвитком та забезпеченням національної безпеки України [43, с.530-532].

Стратегічне управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств традиційно спрямоване на формуванні оптимальної структури капіталу та забезпеченні такого співвідношення між власними й залученими фінансовими ресурсами, що створить умови для досягнення цільового рівня дохідності та прибутковості, а також максимізує рівень ринкової вартості підприємств зазначеного сектору, а це, в свою чергу, підвищить інвестиційний імідж галузі, зміцнення ринкових позицій та посилення конкурентних переваг на міжнародних ринках [166]. Зазначені стратегії є прийнятними для країн із високим ступенем розвитку економіки, в умовах фокусування стратегічних рішень на завданнях узгодження інтересів ключових стейкхолдерів та

максимізації ринкової вартості бізнесу при оптимальних обсягах зовнішнього фінансування [109; 125].

Однак в українських сучасних реаліях зазначені стратегії не будуть ефективними через інші економічні умови та особливості воєнного стану. До особливостей та стримуючих чинників щодо реалізації ефективного публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України належать:

- низький рівень інвестиційної привабливості та високий ступінь ризику через війну, що мінімізує зацікавленість іноземних інвесторів щодо капіталовкладень у довгостроковій перспективі [196];

- високий рівень корупції, відсутність прозорості та свободи ведення бізнесу;

- інституційні обмеження щодо діяльності підприємств через низький рівень розвитку інститутів приватної власності та підприємництва [166];

- мінливість та суперечливість законодавства щодо фінансової підтримки вітчизняних промислових виробників;

- регіональний дисбаланс промислового розвитку;

- тимчасова окупація та знищення внаслідок бойових дій великих машинобудівних підприємств, адже історично їх зосередженість була у східній частині України;

- потужні інфляційні процеси через дестабілізацію фінансової системи внаслідок війни;

- потреба в технічній модернізації та запровадженні інноваційних технологій, а також захист виробництва в умовах воєнних ризиків (побудова підземних виробництв тощо) потребують масштабних капіталовкладень за обмежених фінансових можливостей держави та приватних акціонерів [44];

- обґрунтована потреба конкретизованих заходів у сфері публічного управління з метою стимулювання вітчизняного машинобудування через податкові та фінансові інструменти;

- відсутність комплексної і ефективної політики протекціонізму щодо даного сектору промисловості;
- більшість великих машинобудівних підприємств перебувають у стані банкрутства або глибокої фінансової кризи.

Відповідно до проведеного аналізу стану фінансової діяльності українського машинобудівного комплексу та детермінант впливу, а також зважаючи на наведені особливості і проблеми, що потребують нагального вирішення, необхідною є розробка стратегічних напрямів публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. Вбачаємо їх формування та реалізацію як єдину систему узгоджених стратегічних завдань, тактичних заходів та прогнозів очікуваних результатів щодо відновлення фінансового стану та подальшого підвищення ефективності українського машинобудування за всіма видами продукції.

Метою такого комплексу стратегічних напрямів є задоволення споживчих, виробничих та військових потреб України машинобудівною продукцією українського походження.

Продукція машинобудування українського походження визначається нами як продукт виробництва підприємств, розташованих на території нашої країни, різної форми власності та походження джерел фінансування (окрім країн-агресорів).

Таким чином, на сьогодні існує потреба в комплексній системі стратегічних рішень, спрямованих на стимулювання розвитку машинобудівного комплексу з орієнтацією на внутрішні потреби з одночасним залученням зовнішніх інвестицій та досягненням міжнародного конкурентного рівня за рахунок здійснення виробництва повного циклу, на продукцію кінцевого, а не проміжного споживання. Стратегічними пріоритетами державної промислової політики щодо розвитку машинобудівного комплексу є:

- зниження питомої собівартості промислової продукції за рахунок використання ресурсо- та енергоефективних технологій і обладнання, а також

мінімізація втрат при видобутку, переробці, транспортуванні та реалізації сировини та промислової продукції;

- підвищення продуктивності праці при забезпеченні необхідних темпів сталого розвитку;

- зменшення впливу на навколишнє середовище за допомогою економічних стимулів, вдосконалення виробничих структур і впровадження нових технологій;

- гарантування соціальної складової промислової політики держави, що зумовлює постійне створення відповідної нормативно-правової бази для забезпечення стабільності, повноти та послідовності подальшого розвитку комплексу [39, с.96].

Враховуючи вищезазначене, вважаємо за доцільне здійснювати формування і реалізацію стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні за такою послідовністю (рис. 3.2).

Метою формування та реалізації стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу є створення таких умов та управлінських рішень, що сприятимуть суттєвому підвищенню ефективності фінансової діяльності машинобудівних підприємств України і як наслідок – зміцненню та розширенню цього стратегічно важливого сектору економіки.

Така мета зумовлює постановку відповідних стратегічних завдань в частині визначення та виконання стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні. До таких завдань належать:

- державне стимулювання акумуляції фінансових ресурсів та загалом збільшення обсягів фінансування вітчизняного машинобудівного комплексу;

- сприяння припливу інвестиційного капіталу в сектор машинобудування;

- докорінна зміна стратегій фінансового управління із залученням інноваційних технологій;



Рис. 3.2. Алгоритм формування та реалізації стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні*

**Джерело: побудовано автором*

- підвищення ефективності фінансової діяльності підприємств машинобудівної галузі;
- фінансова санація великих виробників продукції машинобудування за участі держави;
- зміна структури розподілу фінансових ресурсів машинобудування в бік інноваційної діяльності та дослідно-конструкторських робіт;
- запровадження нових фінансових інструментів кредитування підприємств машинобудівного сектору;
- подолання регіональних диспропорцій щодо фінансового стану машинобудівних підприємств;
- посилення інвестиційного іміджу машинобудівного сектору України;
- підвищення ринкової вартості капіталу українських машинобудівних виробників.

У відповідності до встановлених завдань нами було запропоновано наступні стратегічні напрями розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні:

1. Організаційно-правовий напрям передбачає реалізацію організаційних заходів та нормативно-правових змін, що спрямовані на підвищення ефективності та стимулювання розвитку фінансової діяльності підприємств машинобудівного комплексу України.

2. Адміністративний напрям являє собою систему адміністративних інструментів впливу на фінансову діяльність українського машинобудівного сектору з метою удосконалення фінансового управління та здійснення санації підприємств-виробників машинобудівної продукції.

3. Кредитний напрям включає сукупність сприятливих кредитних інновацій, які забезпечать необхідний рівень фінансування для технічної модернізації виробництва машинобудівного комплексу з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції для задоволення внутрішніх потреб ринку та розширення експортних можливостей.

4. Інвестиційний напрям містить набір дій у сфері публічного управління, що має на меті підвищення рівня інвестиційної привабливості сектору машинобудування, створення спеціальних умов для залучення іноземних інвестицій та покращення інвестиційної політики на підприємствах даного спрямування.

5. Податковий напрям представляє сукупність податкових стимулів для підтримки та розвитку фінансової діяльності машинобудівних підприємств України з метою подальшого зміцнення їх фінансового стану та масштабування виробництва і переходу його на інноваційний рівень, що призведе до зростання прибутковості даного сектору в цілому.

Запропоновані стратегічні напрями можуть бути використані як орієнтири формування принципово нової фінансової політики держави відносно управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України або слугувати рамковою програмою конкретизації стимулюючих та підтримуючих заходів за даним напрямом.

Деталізація заходів та очікуваних результатів за кожним наведеним вище напрямом представлена нами в табл. Р.1-Додатку Р.

Запропонований набір заходів публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України передбачає поєднання вже відомих інструментів, таких як пільгове кредитування, компенсація відсотків за кредитами тощо, та нових підходів – відмова від відсотків локалізації при державних замовленнях, фінансове стимулювання та підтримка виробництва основних необхідних деталей та комплектуючих, які зараз виключно імпортуються. Таке виробництво може значно знизити вартість і підвищити конкурентоздатність кінцевих виробів на українському ринку [179].

Створення спеціальних фінансових інструментів для підтримки інноваційних проєктів у машинобудуванні України є одним з ключових елементів успішного структурного оновлення машинобудівного комплексу України [43, с. 528]. Вони дозволяють залучати інвестиції в перспективні проєкти, знижуючи ризики для інвесторів та стимулюючи розвиток інновацій.

Важливим аспектом розвитку публічного управління фінансовою діяльністю сектору машинобудування є надання консультативної підтримки (особливо для середніх і малих підприємств) щодо визначення джерел фінансування через залученням нових партнерів та донорів. Для українських підприємств це є вкрай актуальним з метою технічного переоснащення, впровадження ресурсозберігаючих технологій та налагодження експорту [46].

Переважає більшість підприємств машинобудування не мають стратегії щодо ефективного управління фінансовою діяльністю в сучасних умовах війни, а відповідно потребують допомоги і рекомендацій щодо її формування та впровадження. Офіційні дані свідчать про низький рівень поінформованості українських малих та середніх підприємств у цілому про існуючі урядові та неурядові програми підтримки бізнесу, а отже неможливість їх використати в своєму розвитку. Великі підприємства володіють інформацією про урядові програми та ініціативи, але гірше обізнані щодо неурядових і донорських програм. Це говорить про те, що незважаючи на функціонування в Україні великої кількості різних інформаційних платформ, що систематизують та надають доступ до існуючих програм фінансування, їх діяльність є малоефективною [46]. А тому на нашу думку, доцільним є створення інноваційних центрів та центрів трансферу технологій з метою надання консультативної, інформаційної та координаційної підтримки щодо отримання фінансування для малого і середнього бізнесу у сфері машинобудування, а також започаткування державної платформи (самостійної або у складі вже існуючої «Дія») для координації взаємодії інвесторів та реципієнтів у галузі машинобудування та підтримки стартапів у цій сфері. Також ця платформа повинна стати джерелом надання безкоштовного індивідуально розробленого набору рекомендацій щодо першочергових дій з підвищення ефективності використання фінансових ресурсів завдяки залученню провідних фахівців та експертів із фінансового управління.

Заходи щодо державної фінансової підтримки науково-дослідної роботи дадуть можливість підвищити рівень інноваційності та конкурентоспроможності

вітчизняної продукції машинобудування як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках, що, у свою чергу, призведе до зростання прибутковості галузі. Акумуляування фінансових ресурсів підприємствами може бути здійснено через спеціальні фонди розвитку, програми підтримки, грантові проєкти, механізми державно-приватного партнерства або прямі державні закупівлі. До участі у таких спільних проєктах потрібно долучати українських та закордонних вчених, інженерів-практиків, колективи від науково-дослідних установ, міжнародні експерти.

Слід зазначити, що в сучасних реаліях функціонування машинобудівного комплексу України публічне управління фінансовою діяльністю цього сектору не повинно обмежуватись лише стимулюючими та мотивуючими інструментами. Слід поєднувати їх з діями прямого державного управління та потужною інформаційною кампанією підтримки українського виробника машинобудівної продукції для вітчизняного споживача, а також посиленням протекціоністської політики щодо українського машинобудування на зовнішніх ринках [179].

Для ефективного досягнення зазначених очікуваних результатів доцільним є використання дорожньої мапи реалізації стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу (рис. 3.3). Зазначені в дорожній мапі часові періоди можуть бути змінені відповідно до поточної економічної та військової ситуації, враховуючи нестабільність як економічних процесів, так і ситуації на фронті. Послідовності реалізації напрямів слід дотримуватись, оскільки саме такий порядок дій забезпечить ефективне досягнення поставлених стратегічних завдань.



Рис. 3.3. Дорожня мапа реалізації стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України*

**Джерело: побудовано автором*

Узагальнено організаційну модель реалізації стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України представлено нами на рис. 3.4.

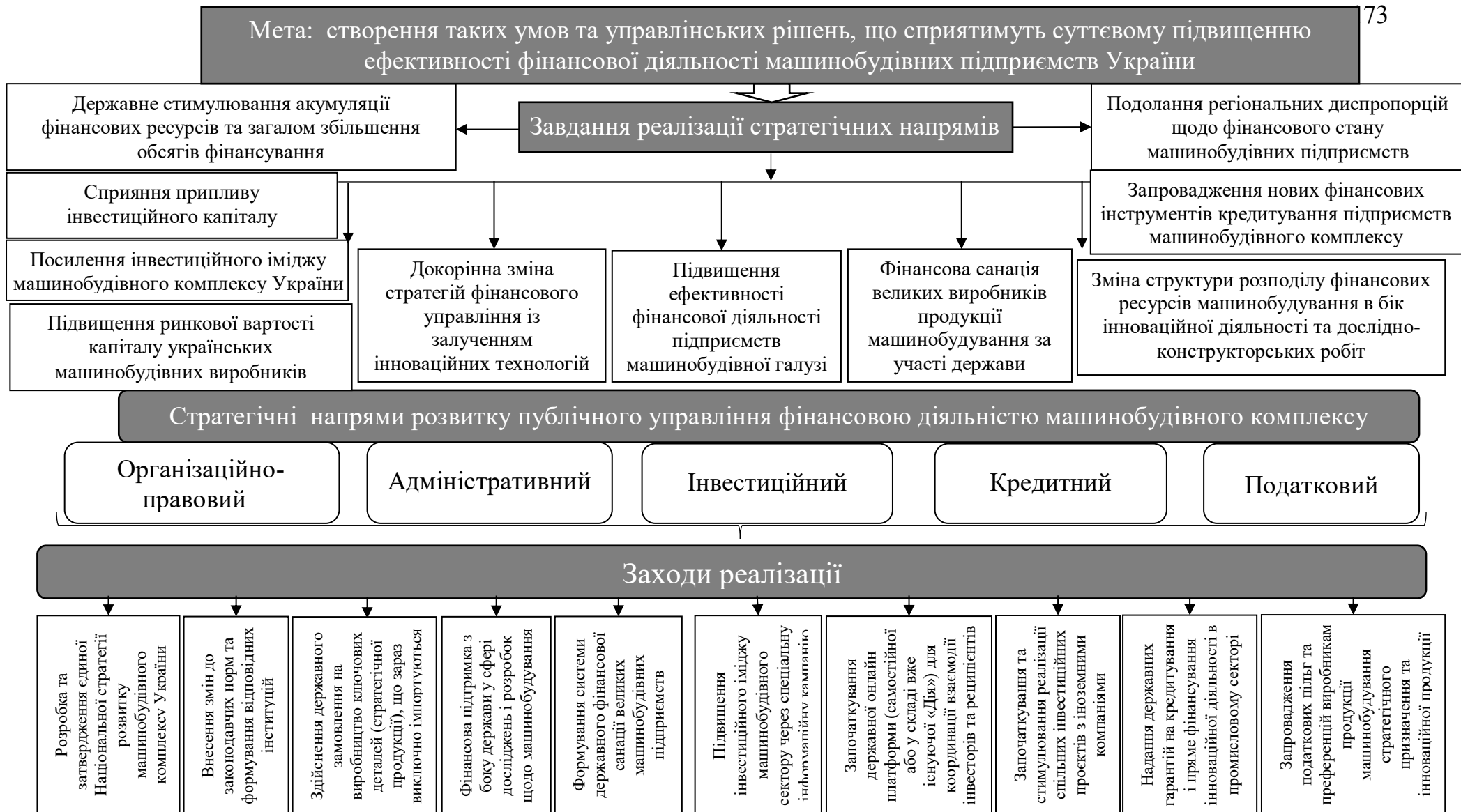


Рис. 3.4. Організаційна модель реалізації стратегічних орієнтирів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України *

Джерело: побудовано автором

Таким чином, запропоновані стратегічні напрями розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України можуть стати основою розробки єдиної Національної стратегії розвитку машинобудівного комплексу або ж використовуватись як рамкова програма в межах реформування вітчизняної державної промислової політики в умовах необхідності змін відповідно до сучасних викликів та потреб. Також розроблені заходи в межах кожного напрямку вибудовують таку систему тактичних дій, яка сприятиме якісним та структурним змінам у галузі машинобудування та стимулюватиме подальше підвищення ефективності фінансової діяльності машинобудівних підприємств України.

3.3. Оптимізація управлінських рішень у відновленні пріоритетів машинобудівного комплексу в промисловості України

Побудова нової національної економіки України визначається станом розвитку промисловості, економіки та суспільства. В умовах розбалансованості економіки важливим заходом є випрацювання концепції державної промислової політики із встановленням провідної ролі машинобудівного комплексу в галузі формування виробничого потенціалу інших секторів економіки та забезпечення науково-технологічного прогресу країни. Швидкий і успішний розвиток світових національних економік розпочинався з розвитку машинобудування як матеріальної-технічної бази розвитку і перетворення суспільства. Практика показує, що в машинобудуванні сформувалася найбільш інтелектуальна і професійно підготовлена частина суспільства, яка забезпечує високий рівень продуктивної праці і виробництва, високі доходи, можливості росту в економіці.

Варто зазначити, що вибір шляху науково-технічного прогресу, розвиток машинобудування у взаємозв'язку з стейкхолдерами є головним інструментом базової державної промислової політики. Суть економічної задачі зводиться до наступного: враховуючи функціонування машинобудівного комплексу як

ведучого виробництва й соціального розвитку промисловості та економіки в цілому, необхідно сформулювати управлінські рішення та дати прогнози щодо відновлення провідної ролі машинобудівного комплексу в технічному переозброєнні виробництва української економіки.

На основі побудованої системи управління фінансово-господарською діяльністю суб'єкта підприємництва машинобудівного комплексу ми виокремили функціональні аспекти управління фінансовою діяльністю, передусім управління грошовими (вхідними й вихідними) потоками. Адже грошовий потік суб'єкта є результатом руху коштів внаслідок управлінських рішень щодо операційної, інвестиційної та фінансової діяльності. Варто зазначити, що від операційної діяльності грошовий потік розглядається як одним із ключових джерел фінансового забезпечення господарської діяльності на наступні роки. Ключовою характеристикою ефективного функціонування підприємства є наявність позитивного операційного грошового потоку (Operating Cash Flow) та високого рівня абсолютної його величини впродовж певного періоду часу.

Величина фінансового грошового потоку є основою для розрахунку як сукупного грошового потоку суб'єкта підприємництва, так і більшості фінансових показників та коефіцієнтів, що використовуються при управлінні підприємством. Складовою частиною сукупного грошового потоку суб'єкта підприємництва є надходження виручки від реалізації товарів, робіт та послуг. Динаміка обсягу валового доходу від реалізації товарної продукції та обсяг інвестицій характеризують фінансово-господарську діяльність суб'єкта підприємництва. Темп зростання реалізації товарної продукції та їхня стабільність забезпечують стійку структуру джерел фінансування, що є основним внутрішнім фінансовим ресурсом. При внутрішньому фінансуванні підприємства принциповим є те, що капітал, який був вкладений в необоротні й оборотні активи, вивільняється і трансформується в ліквідні засоби у вигляді частини виручки від реалізації товарної продукції та інших доходів, які залишаються на підприємстві після сплати податків.

У теорії корпоративних фінансів грошовий потік розглядається як ймовірна характеристика фінансово-економічних відносин у результаті здійснення господарської діяльності.

Функція грошового потоку проявляється у фінансово-господарській діяльності, яка охоплює, окрім виробничого процесу, надходження грошових коштів від продажу продукції, розміщення акцій, поповнення власного капіталу з різних джерел. Управління грошовими потоками призводить до змін розміру і складу власного та позикового капіталу, а прийняття фінансових рішень ґрунтується на формуванні системи цілей – стратегічних, тактичних і операційних. Йдеться про виокремлення цілей, які зможуть окреслити орієнтири щодо вирішення перспективних проблем, надаючи імпульсу розвитку суб'єкта підприємництва, що потребує великих коштів.

Вибір стратегії господарської діяльності потребує відпрацювання можливих варіантів діяльності та ретельне обґрунтування вибраної альтернативи, відображаючи окремі етапи досягнення цілей. Завдання зводиться до того, щоб науково обґрунтувати формулювання підприємницької мети, пошук альтернативних можливостей реалізації підприємницької ідеї, оцінку власних фінансових ресурсів, практичну реалізацію інноваційних завдань задля забезпечення високого рівня конкурентоспроможності підприємницького суб'єкта.

На основі моделі проведемо аналіз результатів основної, інвестиційної діяльності машинобудівного комплексу України, які визначають прийняття управлінських рішень щодо окреслення напрямів відновлення провідної ролі машинобудування в технічному переоснащенні української економіки.

Опис моделі та вибір базису для регресійної функції здійснюється через постановку модельної задачі, визначення та аналіз кількісних характеристик за основними та вибірковими даними. Цільова функція визначається за допомогою мінімального відносного залишкового відхилення за допомогою Maple. Здійснено вибір базису на прикладі показників обсягу реалізованої продукції та

капітальних інвестицій. При цьому вивчається питання прогнозування величин базисних показників у залежності від ефективних управлінських рішень.

Нехай задані статистичні дані спостереження за конкретним економічним показником $g(t_i), i=1..N$. Визначимо специфікацію моделі, що полягає у виборі базису для регресійної функції. Обмежимося системою функцій $\{1, t, t^2, \dots, t^k\}$ [85]. Теоретичну розрахункову залежність будемо шукати у вигляді:

$$G(t) = \sum_{j=0}^k a_j t^j \quad (1)$$

Коефіцієнти a_k визначаємо за умови мінімізації відхилення:

$$E(a_1, \dots, a_N) = \sum_{i=1}^N (G(t_i) - g(t_i))^2 \quad (2)$$

$$E(a_1, \dots, a_N) \rightarrow \min \quad (3)$$

Врахуємо конкретний вигляд функції $G(t)$:

$$E(a_1, \dots, a_N) = \sum_{i=1}^N \left(\sum_{j=0}^k a_j (t_i)^j - g(t_i) \right)^2 \quad (4)$$

Мінімальне значення функції $E(a_1, \dots, a_N)$ знаходимо з умов:

$$\frac{\partial E}{\partial a_j} = 0 \quad (5)$$

$$\frac{\partial E}{\partial a_j} = 2 \sum_{i=1}^N (t_i)^j (a_j (t_i)^j - g(t_i)) = 0 \quad (6)$$

$$j = 1, \dots, k \quad (7)$$

Далі визначаємо залишкове відхилення:

$$\sqrt{\frac{E(a_1, \dots, a_N)}{N}} \quad (8)$$

Вибір параметра k обумовлюється мінімізацією відносного залишкового відхилення.

Порівняльний аналіз при виборі базису зроблено на прикладі показників обсягу реалізованої продукції в 2010-2023 рр. при виробництві електричного устаткування (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Обсяг реалізованої продукції при виробництві електричного устаткування в 2010-2023 рр.*

Виробництво електричного устаткування (КВЕД 27)	2010	17218040,3
	2011	19184772,3
	2012	24556759,8
	2013	23671712,4
	2014	22645842,1
	2015	25588921,3
	2016	29964598,0
	2017	36757859,6
	2018	45082375,1
	2019	43749324,8
	2020	38369233,6
	2021	48836641,1
	2022	35002903,2
	2023	49382057,8

**Джерело: побудовано на основі [106]*

Дані порівняльного аналізу наведено в табл. 3.5.

Аналіз відносного залишкового відхилення обумовлює вибір базисних функцій $\{1, t\}$, які використовуються в подальшій специфікації моделі.

Наступним етапом є здійснення регресійного аналізу капітальних інвестицій в машинобудівний комплекс за 2010-2023 роки. Вектор динаміки капітальних інвестицій знижується і зростає нерівномірно, на що вказують дані з таблиць та графіків. Невідкладною потребою в оновленні ефективного та конкурентоспроможного машинобудівного виробництва є збільшення обсягу

фінансових ресурсів у капітальних інвестиціях. Це і є першочерговим питанням у прийнятті фінансових управлінських рішень.

Таблиця 3.5

Порівняльний аналіз відносного залишкового відхилення*

Базис	Отримана регресія	Очікуване значення у 2024	Залишкове стандартне відхилення	Відносне залишкове відхилення
$[1, t]$	$17419349.6153846197 + 2377378.58241758218 * t$	50702649	5264730	0,103835409
$[1, t, t^2]$	$14271879.7902098075 + 3636366.51248750790 * t - 89927.7092907090118 * t^2$	47555179	5373091	0,112986454
$[1, t, t^2, t^3]$	$20743232.7412587702 - 1063068.36863139086 * t + 718991.409590413212 * t^2 - 38519.9580419582054 * t^3$	41083827	5355650	0,130359098
$[1, t, t^2, t^3, t^4]$	$29519103.8181823828 - 10505733.5714977514 * t + 3501397.31300580036 * t^2 - 339652.789112866682 * t^3 + 10754.7439668181488 * t^4$	49859698	5419983	0,108704708

*Джерело: побудовано автором

Економічним показником $g(t_i), i = 1..N$ у даному аналізі є величина капітальних інвестицій за кожним видом КВЕД. Вихідні дані за 2010-2023 рр. наведені в табл. 3.6.

За результатами п.1 використовуємо базис $\{1, t\}$.

Регресійний аналіз капітальних інвестицій за напрямками машинобудівного
виробництва за 2010-2025 рр.*

Роки					
	26	27	28	29+30	
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	227899	663458	1581745	1680206	4153308
	408707	632752	2162205	2422688	5626352
	500953	673363	2781492	2815370	6771178
	194509	1000289	2132061	3122906	6449765
	224500	601682	2020804	2627746	5474732
	420790	584815	1945382	3332143	6283130
	537086	1402274	2318312	3388092	7645764
	756218	1484940	3290647	4781146	10312951
	955694	1899764	4056997	5577763	12490218
	656970	1758447	3176387	5374397	10966201
	607938	1443032	3177551	3975082	9203603
	853813	2348878	3934059	4880703	12017453
	607459	1267748	2293249	3541908	7710364
	1081270	1305554	2628766	4979187	9994777
	958503	1933176	3433976	5424918	11750574
	1009791	2028390	3534700	5648247	12221129
	без 2022	без 2022	без 2022	без 2022	без 2022
	1037436	2084074	3732366	5881218	12735095
	1096274	2193722	3861632	6148193	13299821

*Джерело: побудовано на основі [63]

Результати аналізу моделі без врахування даних 2022 року наведені в табл. 3.6. На графіку зображено дані й отриману регресію для показника, що відповідає загальним капітальним інвестиціям (рис. 3.5).

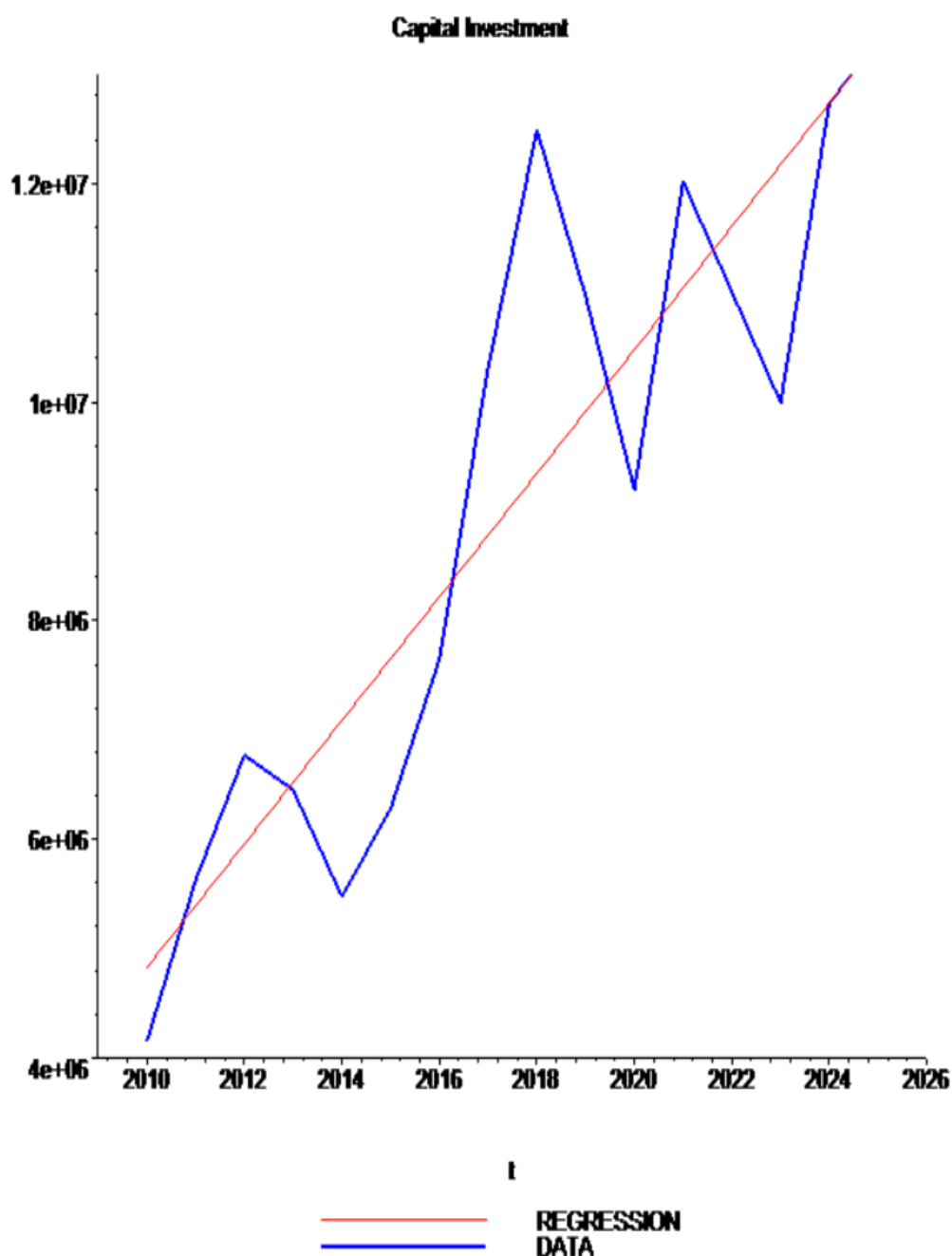


Рис. 3.5. Регресійна модель обсягів капітальних інвестицій в машинобудівний комплекс за 2010-2025 рр. (без врахування даних 2022 р.)*

**Джерело: складено автором*

Результати аналізу моделі за даними 2010-2023 рр. наведені в табл. 3.6 і зображено на рис. 3.6.

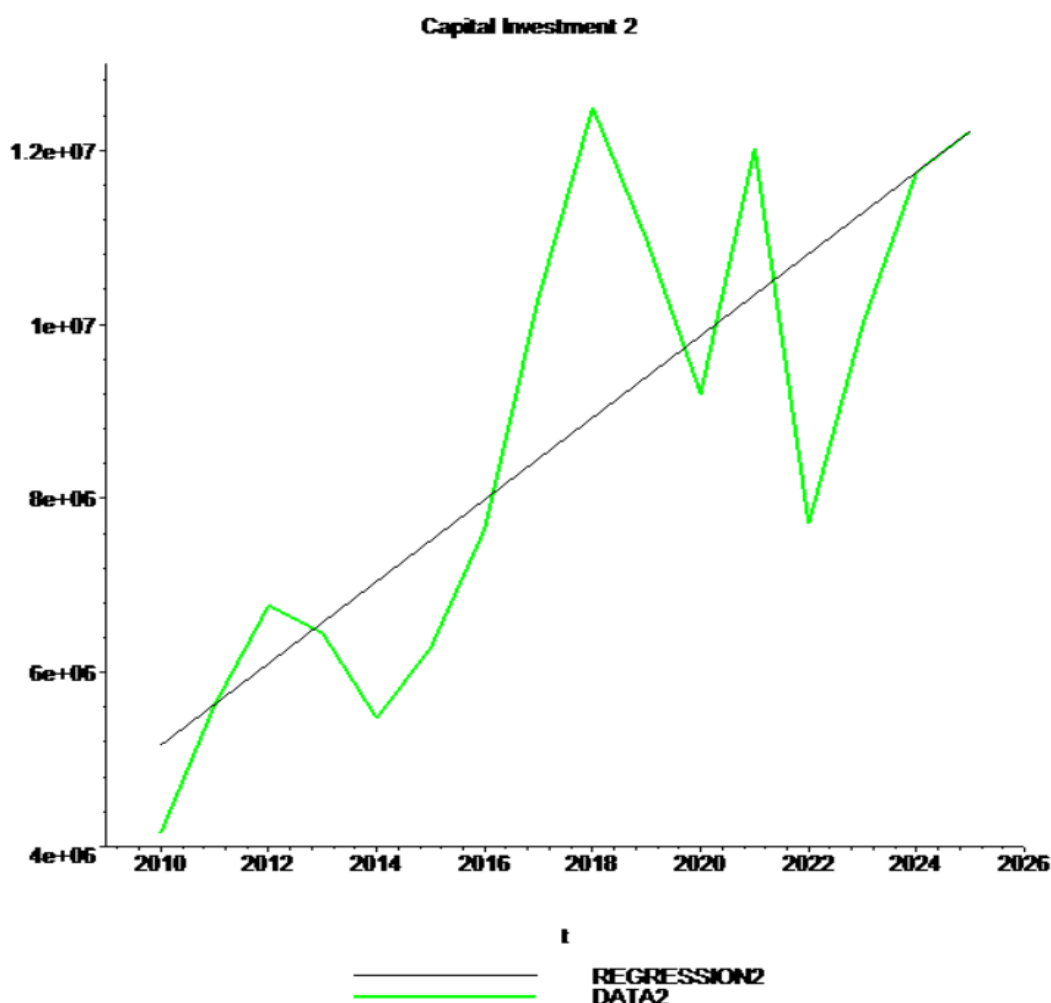


Рис. 3.6. Регресійна модель обсягів капітальних інвестицій в машинобудівний комплекс за 2010-2025 рр. (із врахування даних 2022 р.)*

**Джерело: складено автором*

Для порівняльного аналізу графіки отриманих регресій показано в спільних координатах на рис. 3.7.

Проведений аналіз моделі з врахуванням обсягів реалізованої продукції за 2010-2023 рр., не враховуючи даних 2022 р., дозволив нам отримати дві регресійні залежності, які відображають їх вплив на динаміку обсягу реалізованої продукції та капітальних інвестицій. Аналіз проведений по кожному КВЕДу машинобудівного комплексу, результати статистичних даних відображенні в таблиці та графічно, як щодо капітальних інвестицій, так і обсягу реалізованої продукції, а також встановлено залежності.

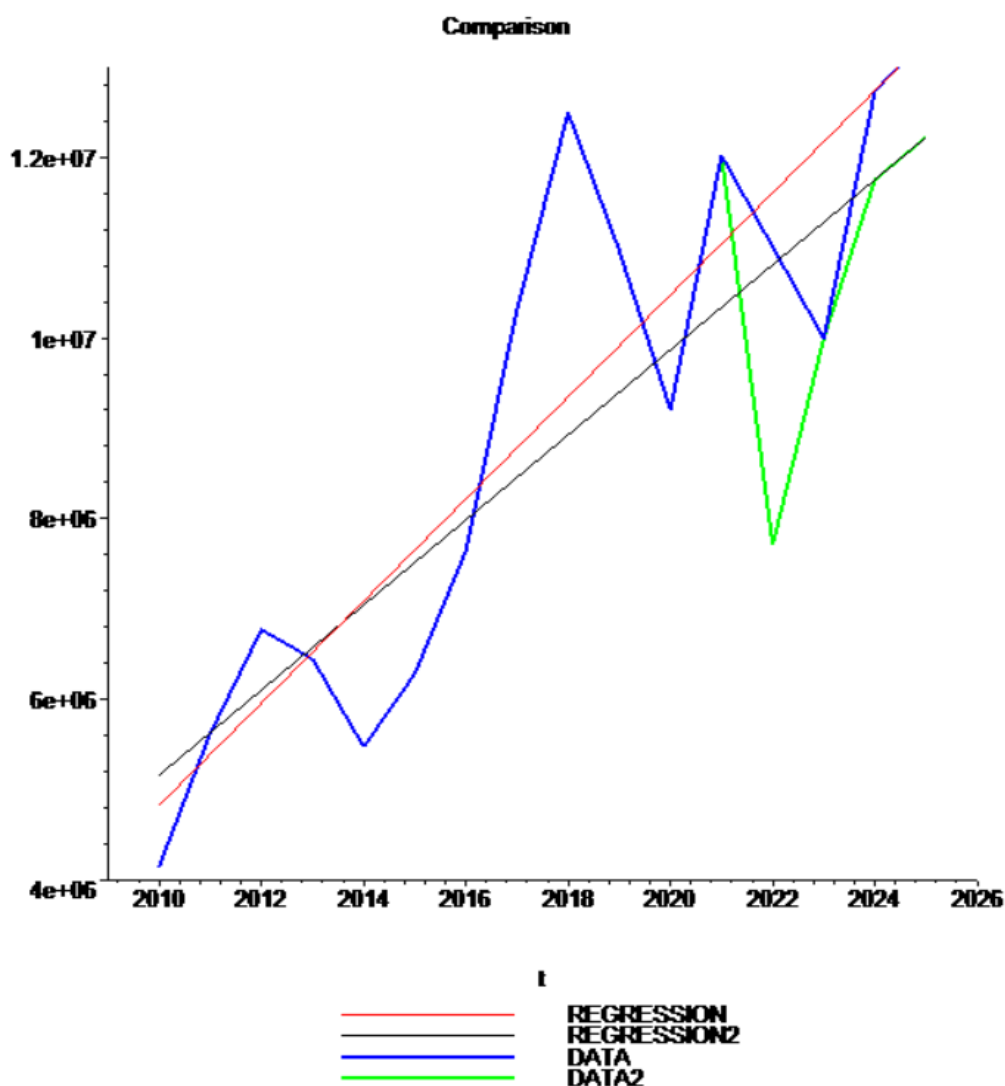


Рис. 3.7. Порівняльний аналіз регресійних моделей обсягів капітальних інвестицій в машинобудівний комплекс за 2010-2025 рр.*

**Джерело: складено автором*

Економічним показником $g(t_i), i=1..N$ у даному аналізі є обсяги реалізованої продукції за кожним видом КВЕД. Вихідні дані за 2010-2023 рр. наведені в табл. С.1-Додатку С.

За результатами п.1 використовуємо базис $\{1, t\}$. Результати аналізу моделі без врахування даних 2022 року для всіх груп КВЕД наведені в табл. С.1-Додатку С.

На рис. 3.8. та рис. 3.9 зображено дані й отриману регресію для показника, що відповідає загальним обсягам реалізованої продукції в машинобудуванні.

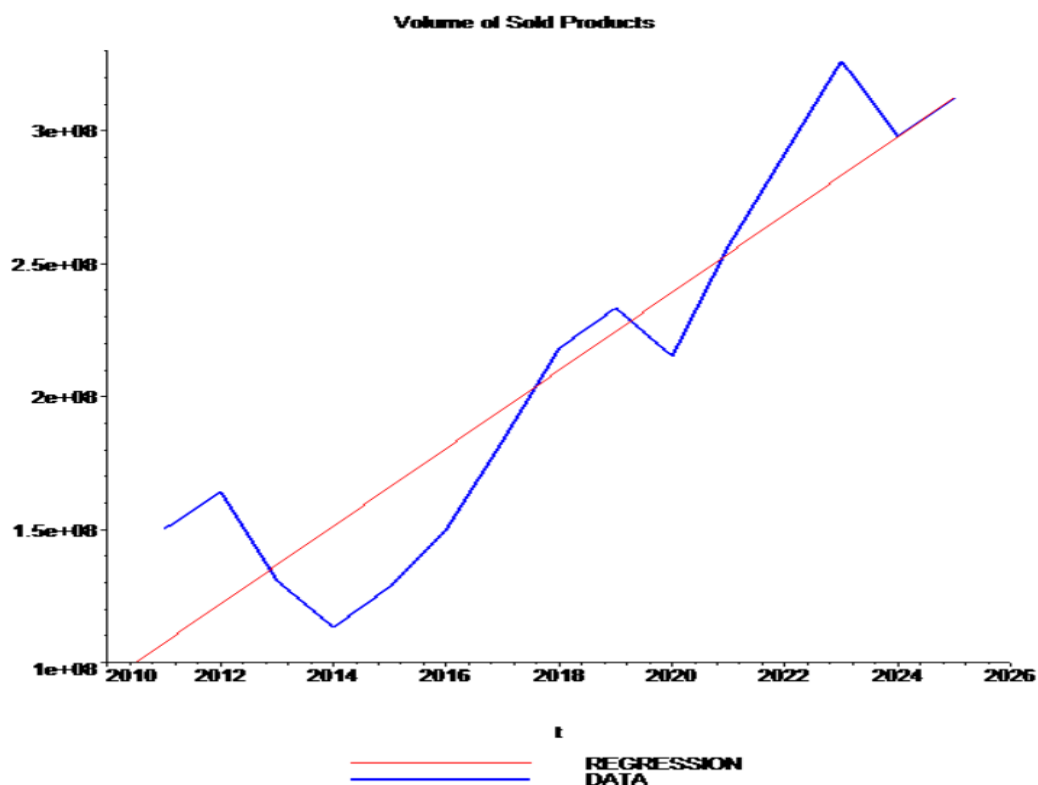


Рис. 3.8. Регресійна модель обсягів реалізованої продукції в машинобудівний комплекс за 2010-2025 рр. (без врахування даних 2022 р.)*

*Джерело: складено автором

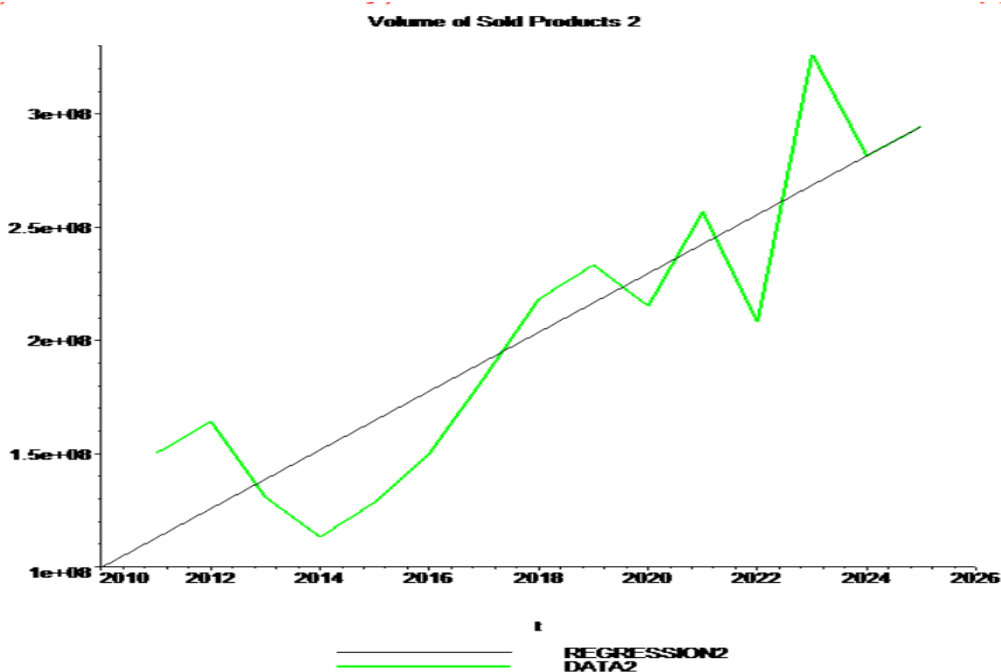


Рис. 3.9. Регресійна модель обсягів реалізованої продукції в машинобудівний комплекс за 2010-2025 рр. (із врахування даних 2022 р.)*

*Джерело: складено автором

Для порівняльного аналізу графіки отриманих регресій показано в спільних координатах (рис. 3.10).

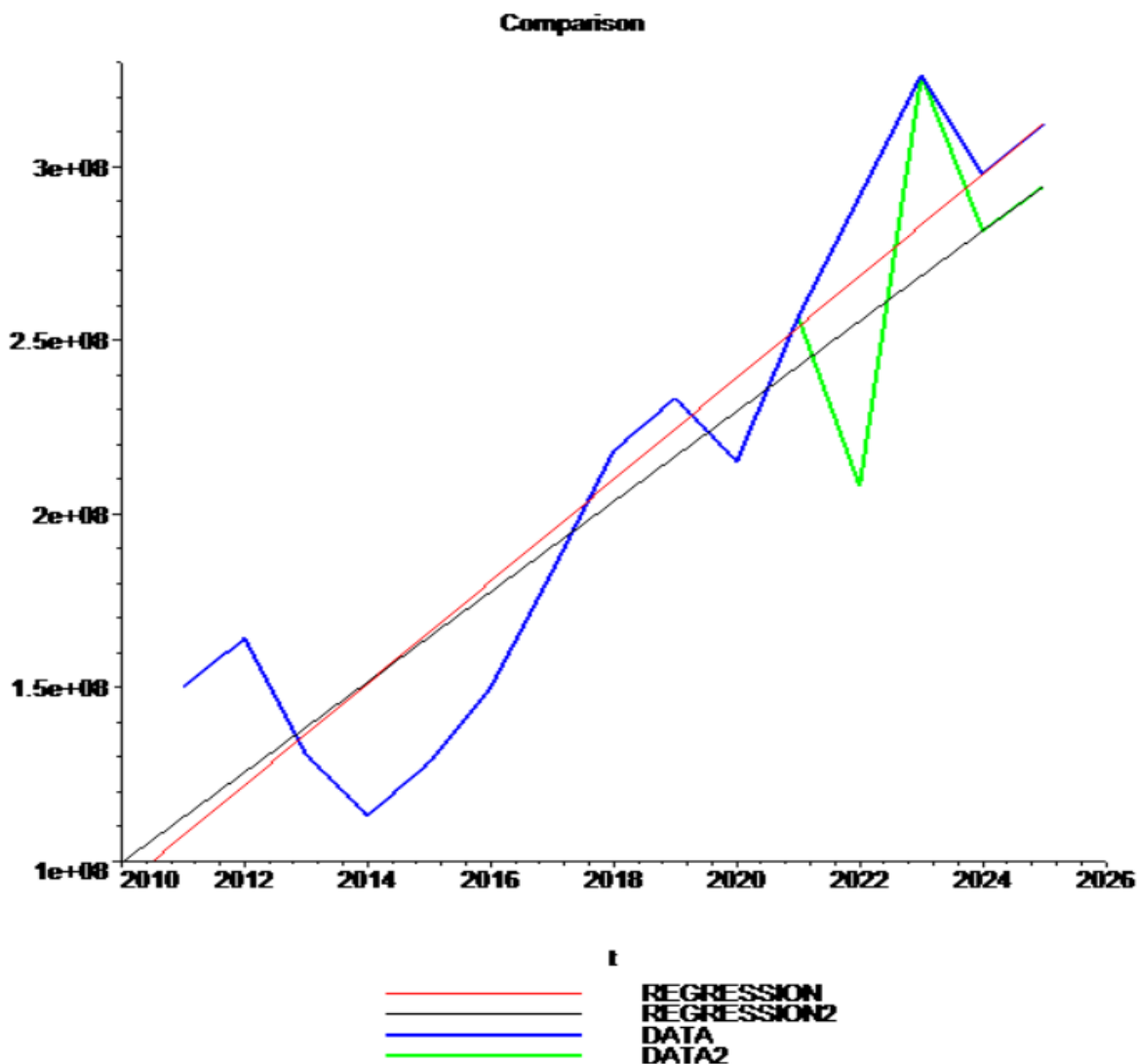


Рис. 3.10. Порівняльний аналіз регресійних моделей обсягів реалізованої продукції в машинобудівний комплекс за 2010-2025 рр.*

**Джерело: складено автором*

Для визначення залежності обсягів реалізованої продукції від обсягів капітальних інвестицій в машинобудуванні необхідно провести сумісний регресійний аналіз «обсяги реалізованої продукції / капітальні інвестиції».

Економічним показником $g(t_i), i=1..N$ у даному аналізі є обсяги реалізованої продукції в залежності від загальних капітальних інвестицій. Вихідні дані за 2010-2023 рр. наведені в табл. 3.7.

У результаті аналізу регресійної моделі ми отримали теоретичну залежність між обсягом реалізованої продукції та обсягом капітальних інвестицій, спостерігаючи відхилення за період 2010-2025 рр., що пов'язано з російсько-українською війною.

Таблиця 3.7

Порівняльний аналіз обсягів капітальних інвестицій до обсягів реалізації продукції за 2010-2023 рр.*

Машинобудування (КВЕД 26-30)	Роки	Загальні капітальні інвестиції	За інституціональним підходом	За функціональним підходом
	2010	4153308	107867708,5	99270486,9
	2011	5626352	150112891	133480819,7
	2012	6771178	164236574,2	143533072,3
	2013	6449765	130730352,2	117301902,1
	2014	5474732	113141871,3	101924699,8
	2015	6283130	128497164,3	115261742,4
	2016	7645764	150027763,9	131351822,7
	2017	10312951	183446627,9	168281919,4
	2018	12490218	218212470,6	208676424,3
	2019	10966201	233412471,5	212027268,5
	2020	9203603	215145412,2	197343563,3
	2021	12017453	256710061	243473265,2
	2022	7710364	208050212	199890873,7
	2023	9994777	326380676	316885071,7

*Джерело: побудовано на основі [63;106]

Отримано регресію у вигляді:

$$t \rightarrow F(t) = 36869129 + 16.52156 \cdot t \quad (9)$$

Побудований графік ілюструє пряму залежність від обсягів капітальних інвестицій із значенням обсягу реалізованої продукції в діапазоні 13-15,6 млн. грн. (рис. 3.11).

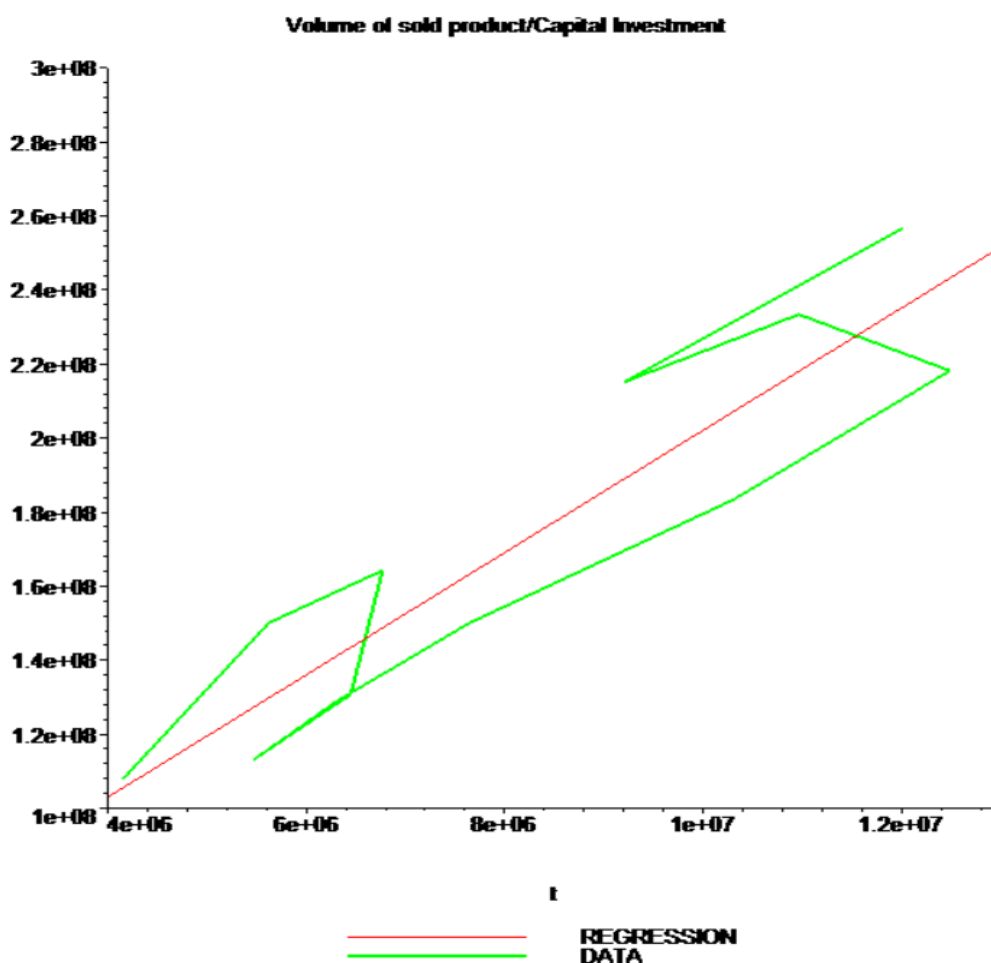


Рис. 3.11. Порівняльний аналіз залежності обсягів реалізованої продукції від обсягів капітальних інвестицій*

**Джерело: складено автором*

Знайдено очікувані розміри обсягів реалізованої продукції в залежності від розмірів капітальних інвестицій. Наприклад, при 14 млн. грн капітальних інвестицій машинобудівний комплекс забезпечить обсяг реалізованої продукції в 268 170 969 млн. грн., а освоєння 15 млн. грн. призведе до очікуваного обсягу реалізованої продукції і складатиме 284 692 529 млн. грн. (табл. 3.8).

Отже, збільшення капітальних інвестицій на 1 млн. грн. сприятиме зростанню обсягу реалізованої продукції на 14 млн. грн.

Регресійний аналіз залежності обсягів реалізованої продукції від обсягів
капітальних інвестицій*

t, капітальні інвестиції	F(t), обсяги реалізованої продукції
13000000	251649409
13200000	254953721
13400000	258258033
13600000	261562345
13800000	264866657
14000000	268170969
14200000	271475281
14400000	274779593
14600000	278083905
14800000	281388217
15000000	284692529
15200000	287996841
13000000	251649409
13200000	254953721

**Джерело: побудовано автором*

Для узагальнення висновків, регресійний аналіз як інструмент прогнозування економічних явищ і процесів дозволяє нам зорієнтуватися в середовищі війни і перейти до вибору варіантів дій на певний стратегічний період в управлінні фінансово-господарською діяльністю суб'єктів машинобудівного комплексу.

У нашому прикладі метод моделювання оптимізації фінансових рішень полягає в розробці кількох сценаріїв з метою вибору оптимального варіанту за визначених умов – воєнних загроз і ризиків.

Розробка сценаріїв розвитку подій окремих підприємницьких суб'єктів, за визначенням П. Шварца, є інструментом упорядкування власного розуміння про альтернативи розвитку зовнішнього середовища в якому доведеться приймати рішення щодо розвитку підприємства, а з іншого боку, визначення організаційних заходів, які б допомогли нам перетворити наші очікування в реальне майбутнє – розробки стратегічних планів, програм [74, с.457].

Обґрунтовані прогнози щодо розвитку машинобудівного комплексу України дають можливість створити уявлення про оптимістичний та песимістичний варіанти розвитку подій, зосередивши увагу на чинниках, які сприяють позитивним тенденціям.

Для сприяння розвитку оптимістичного сценарію щодо досягнення відповідного рівня реалізації машинобудівної продукції та залучення інвестицій доцільним є запропонувати такі заходи:

- запровадження нормативно-правового регулювання здійснення державної санації стратегічно важливих підприємств (в т.ч. підприємств машинобудівного комплексу);

- внесення змін до державної промислової політики в частині здійснення державного фінансування та держзакупівель;

- створення інституцій підтримки машинобудівної промисловості;

- формування системи співпраці між машинобудівними компаніями, урядом та фінансово-кредитними установами з метою антикризового управління в галузі;

- використання державно-приватного партнерства для фінансування розробок і виробництва машинобудівної продукції;

- підвищення інвестиційного іміджу машинобудівного комплексу через спеціальну інформаційну кампанію, налагодження зовнішніх взаємозв'язків шляхом організації та участі за кордоном у спеціалізованих тематичних заходах (інвестиційні зустрічі, виставки, конференції, семінари, форуми тощо);

- започаткування державної онлайн платформи (самостійної або в складі вже існуючої «Дія») для координації взаємодії інвесторів та реципієнтів у галузі машинобудування та підтримки стартапів у цій сфері, венчурного фінансування тощо;

- започаткування та стимулювання реалізації спільних інвестиційних проєктів з іноземними компаніями;

– запровадження та поширення нових форм та методів управління інвестиційними проєктами у сфері машинобудування на основі зарубіжного досвіду.



Рис. 3.12. Стратегічний прогноз оптимістичного і песимістичного розвитку машинобудівного комплексу України*

*Джерело: складено автором

Для узагальнення висновків та оцінки ефективності управління фінансовою діяльністю суб'єктів підприємництва машинобудівного комплексу регресійний аналіз та прогнозування зменшує невизначеність середовища і дозволяє вибрати варіант дій в певній стратегічній перспективі.

Таким чином, запропонований методичний підхід із застосуванням регресійного моделювання та подальшої побудови прогнозів і альтернативних сценаріїв розширює можливості підвищення ефективності публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України за рахунок можливості детального врахування всіх факторів впливу та обрання оптимальної комбінації дій та інструментів. Це дозволить покращити публічне управління як в сучасних реаліях воєнного часу, так і побудувати чітку реалістичну стратегію в довгостроковій перспективі з урахуванням потреб відновлення та євроінтеграції в частині виходу на європейський ринок промисловості та очікуваний рівень конкуренції.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі запропоновано вирішення наукового завдання, що полягає в узагальненні теоретичних засад публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України та розробці практичних рекомендацій щодо його удосконалення. Результати дослідження дозволили сформулювати низку концептуально-теоретичних і практичних висновків, спрямованих на вирішення завдань дисертації відповідно до визначеної мети.

1. З'ясовано теоретичний базис дослідження та концептуальні основи публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу, що спирається на сутність публічного управління як процесу керівництва суспільством, що охоплює організаційні, адміністративні та управлінські процеси, методи та практики прийняття рішень, які спрямовані на ефективне функціонування державних органів, установ, агентств та інших суспільних інституцій з метою здійснення якісних публічних послуг, досягнення стратегічних цілей, розв'язання соціально-економічних та інших завдань суспільства, забезпечення розвитку і добробуту його громадян.

Запропоновано такі концептуальні положення щодо публічного управління фінансовою діяльністю відповідно до тенденцій і завдань розвитку машинобудівного комплексу: виділення сучасних підходів до публічного управління у формуванні цілей і завдань, обґрунтування фінансових рішень мобілізації коштів та їх ефективного використання у виробничо-господарській діяльності, виявлення та примноження фінансових ресурсів задля напрацювання дієвого механізму публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Визначено поняття «публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу» як системи взаємопов'язаних дій державних, місцевих та громадських інституцій щодо розподілу управлінських функцій, ефективного використання фінансових ресурсів, створення дієвих механізмів управління та залучення громадськості до прийняття рішень задля забезпечення

сталого розвитку машинобудівного комплексу, підвищення його конкурентоспроможності й стійкості.

Підтверджено, що початковою, об'єктивно обґрунтованою, домінуючою та властивою фінансовій діяльності є функція управління грошовими потоками. Оскільки грошовий потік є результатом руху коштів внаслідок управлінських рішень щодо операційної, інвестиційної та фінансової діяльності, то при використанні капіталу виробника встановлюється тісний взаємозв'язок конкурентоспроможності, інноваційних, організаційно-управлінських рішень, які спрямовані на високі техніко-економічні параметри продукції, пошук альтернативних можливостей реалізації запропонованої ідеї, оцінку власних фінансових резервів, пошук додаткових джерел фінансових ресурсів.

Доведено, що комплексне розуміння сутності управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу є усвідомленням того, що фінансова діяльність забезпечує стійкість фінансового стану, ефективне використання фінансових ресурсів та їх раціональне розміщення.

2. Обґрунтовано, що методологічними засадами публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу є діалектична єдність згрупованих принципів, методів, підходів до управління практичною діяльністю в новітніх умовах соціально-економічних трансформаційних процесів. На основі систематизації принципів наукового пізнання публічного управління фінансовою діяльністю через призму прийняття управлінських рішень доведено методологічну доцільність застосування фінансового механізму, елементами якого є фінансові методи, інструменти та важелі через які відбувається організація фінансових відносин. Виокремлено функцію взаємодії фінансових відносин і фондів грошових коштів задля оптимізації їхнього впливу на кінцеві результати. Зазначено, що в межах системного підходу, взаємозв'язки та фінансові відносини між господарськими суб'єктами комплексу в процесі фінансової діяльності формуються в умовах системи впливів економічного характеру й змісту, а такий вплив можна вважати сучасними технологіями публічного управління. Також у результаті дослідження наукового пізнання

системи публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівних підприємств, ідентифікації слабких місць та ризиків зниження вартості підприємства в умовах існуючих макроекономічних і мікроекономічних загроз зможе сприяти формуванню реальної оцінки ефективності управлінських рішень.

3. Встановлено, що унікальність траєкторії розвитку суспільства виявляє очевидну детермінованість його майбутнього сценарію структурними особливостями соціального й економічного розвитку. Це стосується публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівним комплексом України.

Проведений аналіз структури і динаміки розвитку машинобудівного комплексу став основою для виявлення негативних проявів, що базуються на нераціональній структурі капітальних інвестицій, відсутності гнучких механізмів адаптації до ринкових змін, неефективній державній промисловій та інвестиційній політиках, відсутності державного протекціонізму, низькому рівні виробництва високотехнологічної інноваційної продукції, зниженні зайнятості, поглибленні зовнішньоекономічного дисбалансу.

Виявлено, що скорочення обсягів виробництва починаючи з 2012 року суттєво поглибилось у 2020-2022 рр., особливо в частині високотехнологічної та наукоємної продукції такої, як комп'ютерна техніка, електронні і оптичні вироби. Таке скорочення є наслідком руйнування звичних ланцюгів збуту й постачання, втрати традиційних ринків та руйнування логістичної інфраструктури через війну з росією та посилення євроінтеграційного вектору політики України, зниження ділової активності та купівельної спроможності через пандемію COVID-19, масові руйнування та економічну кризу внаслідок повномасштабного військового вторгнення росії.

4. Визначено параметри впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу з метою зацікавлення стейкхолдерів у реалізації цілей і завдань його розвитку з використанням стимулюючих фінансових інструментів, які базуються на використанні фінансових методів стимулювання й інвестування в основний капітал (податкові преференції у формі

спеціальних інвестиційних резервів, інвестиційні надбавки, пільгові умови для реінвестування, стимулювання впровадження інноваційних технологій, страхування прямих інвестицій та інвестиційних кредитів).

Виокремлено та систематизовано такі групи параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України: *за напрямом впливу* публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу – правові, організаційні (адміністративні), фінансові, інвестиційні, кредитні, соціальні; *за характером впливу* – стимулюючі та стримуючі; *за джерелом походження* – глобальні, зовнішні й внутрішні. Запропонована систематизація сприятиме більш ефективному та точному визначенню стратегічних напрямів державної політики щодо розвитку вітчизняного машинобудівного комплексу в сучасних умовах.

5. Узагальнено зарубіжний досвід та запропоновано механізм імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні, що базується на моделі системної взаємодії правових норм і актів, юридичних і економічних правил, спрямованих на сприяння розвитку машинобудівного комплексу шляхом залучення фінансових ресурсів із диверсифікованих джерел, застосування фінансово-кредитних інститутів та регламентації взаємодії суб'єктів фінансової діяльності машинобудівного комплексу. Дана модель механізму імплементації зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю у сфері машинобудування в Україні як форми реалізації державної політики, що повинна включати використання та посилення всіх інструментів, що здатні привести національний машинобудівний комплекс до виходу з кризи та сприятимуть інноваційному розвитку галузі.

6. Визначено, що до особливостей та стримуючих чинників щодо ефективного публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України в сучасних умовах належать: низький рівень інвестиційної привабливості та високий ступінь ризику через війну; високий рівень корупції, відсутність прозорості та свободи ведення бізнесу; інституційні обмеження щодо

діяльності підприємств через низький рівень розвитку інститутів приватної власності та підприємництва; мінливість та суперечливість законодавства щодо фінансової підтримки вітчизняних промислових виробників; регіональний дисбаланс промислового розвитку; тимчасова окупація та знищення внаслідок бойових дій великих машинобудівних підприємств; потужні інфляційні процеси; потреба у технічній модернізації та запровадженні інноваційних технологій, а також захист виробництва в умовах воєнних ризиків; обґрунтована потреба конкретизованих заходів у сфері публічного управління з метою стимулювання вітчизняного машинобудування через податкові та фінансові інструменти; відсутність комплексної і ефективної політики протекціонізму щодо даного сектору промисловості; незадовільний фінансовий стан більшості великих машинобудівних виробників.

Запропоновано стратегічні напрями розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу в Україні, що включають: організаційно-правовий напрям; адміністративний напрям; кредитний напрям; інвестиційний напрям; податковий напрям. Сформовані стратегічні напрями можуть бути використані як орієнтири формування принципово нової фінансової політики держави відносно публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України. Також встановлено, що для ефективного досягнення зазначених очікуваних результатів, доцільним є використання дорожньої мапи часових періодів реалізації стратегічних напрямів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Розроблено організаційну модель реалізації стратегічних орієнтирів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України. Метою моделі є створення належних умов для випрацювання та прийняття управлінських рішень задля підвищення ефективності фінансової діяльності машинобудівного комплексу. Реалізація завдань розвитку машинобудівного комплексу забезпечується відповідними заходами. Дана модель сприяє організації процесу реалізації стратегії розвитку

машинобудівного комплексу на основі ефективного публічного управління фінансовою діяльністю.

7. Побудовано модель стратегічного прогнозування розвитку машинобудівного комплексу України на основі регресійного аналізу результатів основної та інвестиційної діяльності машинобудівного комплексу, які визначають прийняття управлінських рішень і окреслюють напрями відновлення провідної ролі машинобудування в технічному переоснащенні української економіки. Доведено, що регресійний аналіз як широковживаний інструмент прогнозування економічних явищ і процесів дозволяє зорієнтуватися в середовищі війни і перейти до вибору варіантів дій на певний стратегічний період в управлінні фінансово-господарською діяльністю суб'єктів машинобудівного комплексу. Даний інструмент дозволив визначити вектори розвитку машинобудівного комплексу України за оптимістичним та песимістичним варіантами розвитку подій, зосередивши увагу на факторах, які сприяють позитивним тенденціям підвищення ефективності публічного управління як в сучасних реаліях, так і побудови стратегії розвитку в довгостроковій перспективі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамова І. О. Аналіз соціально-економічного розвитку регіонів України на предмет кризовості. *Економічний аналіз*. 2014. Вип. 15. № 1. С. 6-15.
2. Авдєй О. К. Управління фінансовими ресурсами підприємств машинобудівного комплексу. *Економічний вісник Донбасу*. 2012. № 3 (29). С. 149-153.
3. Аджемоглу Д., Робінсон Д. Чому нації занепадають: походження влади, багатства та бідності. Київ: Наш формат. 2016. 472 с.
4. Адміністративне право України / за заг. ред. Коломоєць Т.О. Київ: Істина, 2008. 457 с.
5. Азаренкова Г. М., Журавель Т. М., Михайленко Р. М. Фінанси підприємств: навч. посіб. 3-тє вид. Київ: Знання-Прес, 2009. 300 с.
6. Акціонерне товариство «Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання – Інжиніринг»: офіційний сайт. URL: <https://frunze.com.ua/pro-kompaniju/akcioneram/finansova-zvitnist/> .
7. Акціонерне товариство «Українські енергетичні машини»: офіційний сайт. URL: <https://ukrenergymachines.com/investors/reports> .
8. Амоша А. И., Брюховецкая Н. Е., Булеев И. П. О восстановлении ведущей роли машиностроения в построении новой экономики Украины. *Економічний вісник Донбасу*. 2021. № 2 (64). С.94-107.
9. Ансофф І. Стратегічне управління: навч. посібник. М.: Економіка, 2006. 358 с.
10. Бакуменко В. Д., Попов С. А. Парадигма інноваційного розвитку суспільства: сучасні концепції реформування публічного управління. *Ефективність державного управління*. 2015. Вип. 43. С. 21-28.
11. Барташевська Ю. М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи. *Європейський вектор економічного розвитку*. 2010. № 1. С.19–25.

12. Бастейбл Ч. Ф. Суспільні фінанси : вид. 3-тє., переробл. і допов. Харків : Віват, 2016. 808 с.
13. Бердар М. М. Фінанси підприємств. навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2010. 352 с.
14. Білоус Я. Ю. Теоретичні аспекти організаційно-економічного забезпечення розвитку територіальних громад України. *Ефективна економіка*. 2022. № 3. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2022/75.pdf.
15. Біль М. М., Лещух І. В., Попадинець Н. М. Наукові засади дослідження ендогенного потенціалу територіальних громад. *Інфраструктура ринку*. 2018. Вип. 26. С. 267-274.
16. Бланк І. О., Ситник Г. В., Андрієць В. С. Управління фінансами підприємств: підручник. Київ : КНТЕУ, 2018. 791 с.
17. Бобровська О. Ю., Шумік І. В. Корпоративне управління соціальним розвитком територіальних громад: монографія. Дніпропетровськ: ДРІДУ НАДУ, 2014. 232 с.
18. Борзенко О. О., Бойко О. М. Державне регулювання національною економікою в сучасних реаліях: проблеми та перспективи. *Вісник ХНТУ*. 2021. №4 (79). С.144-152.
19. Боровик М. В. Управлінські рішення : конспект лекцій. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2020. 81 с.
20. Буздиган М.О. Аналіз діяльності підприємств машинобудівної галузі України. *Науковий вісник ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 25, Ч. 1. С.30-34.
21. Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та заг. ред. В. Т. Бусела. Київ; Ірпінь: Перун, 2005. 1728 с.
22. Відчуження акцій: Комісія схвалила рішення щодо змін в системі депозитарного обліку. *Національна комісія з цінних паперів та фондового ринку: офіційний сайт*. URL: <https://www.nssmc.gov.ua/vidchuzhennia-aktsii-komisiia-skhvalyla-rishennia-shchodo-zmin-v-systemi-depozytarnoho-obliku/> .

23. Вірченко В. В., Кузьменко А. В. Синергетичний підхід в економічних дослідженнях. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2009. Вип. 110. С. 34-36.
24. Власова І. Особливості фінансування інноваційної сфери в розвинених країнах світу. *Вісник КНТЕУ*. 2009. № 1. С. 36-46.
25. Врублевський О. С., Артеменко В. П. Територіальна реформа: від моделювання до реалізації. Інформаційні матеріали для Хмельницької області. Київ : ІКЦ «Леста», 2006. 88 с.
26. Гавкалова Н. Л. Соціально-економічний розвиток регіонів України: проблеми та перспективи. *Наукові праці Донецького національного технічного університету. Серія економічна*. 2013. № 4 (46). С. 5-12.
27. Геєць В. М., Кизим М. О., Клебанова Т. С., Черняк О. І. Моделювання економічної безпеки : монографія. Харків : ІНЖЕК, 2006. 240 с.
28. Горблюк С. А. Структурно-функціональна модель регіональної інноваційної системи. *Ефективність державного управління*. 2015. Вип. 45. С. 183-190.
29. Горячук В. Ф., Назаренко Ю. А. Валова додана вартість як головний показник продуктивності діяльності підприємств. *Економічні інновації*. 2020. Т. 22. Вип. 2. С. 25-33.
30. Господарський кодекс України : Кодекс від 16.01.2003 р. № 436-IV. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
31. Гудзь П. В., Гудзь М. В., Чернятін М. В. Оцінка ефективності управління промислового підприємства на основі фінансових показників діяльності. *Управління змінами та інновації*. 2022. № 3. С. 27-32.
32. Гумен Ю. Демократичне врядування: концептуалізація зарубіжного досвіду, аналіз ключових теорій і понять. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2023. Вип. 1 (28). С. 17-29.
33. Давидов О.І. Концептуальний підхід до визначення мети управління вартістю підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 11. С. 181-190.

34. Дейнека О. В. Взаємозв'язок масштабів та ефективності функціонування державного сектора економіки. *Актуальні проблеми економіки*. 2009. № 9(99). С. 58-64.
35. Демократичність та ефективність публічного врядування в Україні : критерії оцінювання / Колодій А. Ф. та ін. Київ : НАДУ, 2013. 64 с.
36. Дергачова В. В., Згуровський О. М. Глобалізація за умов циклічності розвитку економіки і суспільства: монографія. Київ: Чабаненко Ю. А., 2014. 376 с.
37. Державне управління : підручник : в 2 т. / за ред. : Ю. В. Ковбасюка та ін. Київ ; Дніпропетровськ : НАДУ, 2012. Т. 1. 564 с.
38. Державне управління: навч. посіб. / А. Ф. Мельник, О. Ю. Оболенський, А. Ю. Васіна, Л. Ю. Гордієнко; за ред. А. Ф. Мельник. Київ : Знання-Прес, 2003. 344 с.
39. Державне управління: теорія і практика / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. Київ : Юрінком Інтер, 1998. 432 с.
40. Деякі питання державного стимулювання створення та функціонування індустріальних парків: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2024 № 644. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/644-2024-%D0%BF>.
41. Деякі питання реформування державного управління України: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.07.2021 № 831-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/831-2021-%D1%80/ed20221223#Text>
42. Дегтяр А. О. Інваріантні та особливі характеристики державної промислової політики європейських країн. *Успіхи і досягнення у науці*. 2024. № 7 (7). С. 241-252.
43. Дегтяр А. О. Публічне управління структурним оновленням машинобудівного комплексу України. *Суспільство та національні інтереси*. 2024. № 7 (7). С. 523-534.
44. Дегтяр А. О. Стратегічні напрями удосконалення державної промислової політики України. *Наукові перспективи*. 2024. № 9 (51). С. 90-101.

45. Джеджула В. В., Єпіфанова І. Ю., Гуменюк В. С. Стан та перспективи розвитку машинобудівної промисловості України. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2020. № 2. С. 270-275
46. Діяльність вітчизняних підприємств під час війни в Україні: дослідження реального стану та потреб (липень 2022). Київ: Центр ресурсоефективного та чистого виробництва, 2022. 23 с.
47. Економіка підприємства : підручник / за заг. ред. Г. О. Швиданенко. Київ : КНЕУ, 2009. 816 с.
48. Експропрійований КрАЗ: що відбувається з Кременчуцьким автомобільним заводом. *Еспресо: офіційний сайт*. URL: <https://espresso.tv/ekspropriyovaniy-kraz-shcho-vidbuvaetsya-z-kremenchutskim-avtomobilnim-zavodom-kraz-shcho-vidbuvaetsya-z-kremenchutskim-avtomobilnim-zavodom> .
49. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад. : Ю. П. Сурмін та ін. ; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. Київ: НАДУ, 2010. 820 с.
50. Етимологічний словник української мови: в 7 т. Т. 4: Н–П / за ред.: О. С. Мельничук та ін.; уклад.: Р. В. Болдирєв та ін. Київ: Наукова думка, 2003. 657 с.
51. Єлінська В. В. Публічне управління як елемент децентралізації влади в Україні: теоретичний, технологічний аспект та особливості впровадження публічного управління в Україні. *Публічне урядування*. 2018. №2 (12). С. 128-141.
52. Єпіфанова І.Ю. Світовий досвід фінансування інноваційної діяльності підприємств. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2013. № 776. С.249-254.
53. Жиленко К. М. Сучасні аспекти транснаціоналізації: теорія, методологія, практика : монографія. Дніпро: Біла К. О., 2018. 383 с.
54. Жук О. І. Залучення капітальних інвестицій в економіку України на регіональному рівні: ключові аспекти. *Державне управління: удосконалення та*

розвиток. 2024. №8. URL:<https://nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/4406/4441>.

55. Загородній А. Г. Фінансово-економічний словник : навч. посіб. Київ: Знання, 2010. 1072 с.

56. Зарічна Т. С., Тарасова К. І. Машинобудування України: сучасний стан, структура та тенденції розвитку галузі. *Статистика – інструмент соціально-економічних досліджень* : збірник наукових праць. Одеса : ОНЕУ, 2019. Вип. 5. Ч. 1. С. 68-76.

57. Зимовець В. В., Керімов П. О. Фінансові механізми розвитку машинобудування в Україні. *Фінанси України*, 2017. №3. С.111-121.

58. Значення слова «параметр». Словотвір. URL: <https://slovotvir.org.ua/words/parametr>.

59. Зятковський І. В. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: навч. посіб. Чернівці : КП видавництво «Золоті летаври», 2007. 274 с.

60. Індекс промислової продукції за видами діяльності та основними промисловими групами (ОПГ). *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> .

61. Інноваційний розвиток корпоративних фінансів: тенденції та перспективи : монографія / Терещенко О. О., Бабяк Н. Д., Іващенко А. І. та ін.; за заг. ред. д.е.н., проф. О. Терещенка. Київ: КНЕУ, 2017. 495 с.

62. Інститути корпоративного управління в умовах інноваційної економіки : колект. монографія / З. Є. Шершньова та ін. ; за наук. ред. З. Є. Шершньової. Київ : КНЕУ, 2015. 371 с.

63. Капітальні інвестиції за видами промислової діяльності. *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

64. Карась П. М., Гришина Л. О., Кондратьєва В. Ф. Вдосконалення аналізу фінансової діяльності підприємств машинобудування. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*, 2011. Вип.19. С. 235-241.

65. Карвацка Н. С. Зовнішня санація як метод антикризового державного регулювання: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Хмельницький національний університет*. 2005. С.1-5.
66. Кирилюк Є. М., Прощаликіна А. М. Методологія синергетики в дослідженні процесів трансформації економічних систем. *Механізм регулювання економіки*. 2012. № 1. С. 87-94.
67. Кількість діючих суб'єктів великого, середнього, малого та мікропідприємництва за видами економічної діяльності (2010-2023). *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
68. Клімова О. І. Розвиток напрямів державної інвестиційної політики стимулювання підприємств машинобудівної галузі. *Ефективна економіка*. 2017. №3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5478>.
69. Ковальчук В. Г. Моделі управління соціально-економічним розвитком регіону, держави. *Актуальні проблеми державного управління*. 2013. № 1. С. 194-201.
70. Ковалюк О. М. Методологічні основи фінансового механізму. *Фінанси України*. 2003. № 4. С. 51-59.
71. Козубовська І. В., Повідайчик О. С. Короткий тлумачний словник психолого-педагогічних термінів. Ужгород. 2021. 41 с.
72. Койбічук В. В., Ширяєв Д. О. Огляд методів аналізу фондового ринку. *Приазовський економічний вісник*. 2020. Випуск 1 (18). С. 251-258. DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2020-1-44>.
73. Корпоративне управління: процеси, стратегії, технології: колект. монографія / Абдулаєв К.Н. та ін.; за заг. ред. Шапошникова К. С., Соловйової Н.І., Станкевич Ю.Ю. Херсон: Гельветика, 2015. 535 с.
74. Кравчук О. М., Лещук В. П. Фінансова діяльність суб'єктів підприємництва: навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2009. 508 с.
75. Кривоконь М. О. Машинобудування України: стан, динаміка та перспективи розвитку з використанням ефективних концепцій антикризового управління. *Інтелект XXI*. 2016. № 5. С. 182-186.

76. Кримов В. Націоналізація: перші результати. *Остров*. URL: <https://www.ostro.org/articles/natsionalizatsiya-pershi-rezultaty-i417204>.
77. Крушельницька Т. А., Корнієвський С. В. Структурно-функціональна модель регіонального системного утворення в методології дослідження публічного управління. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2020. № 3 (26). С. 10-16.
78. Куйбіда В. С., Шпекторенко І. В. Методологія публічного управління як система: теоретичні та практичні аспекти. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2022. Вип. 29. С. 7-12.
79. Кулішов В. В. Мікроекономіка: основи теорії і практикум: навч. посіб. Львів : Магнолія-2006, 2007. 332 с.
80. Куньч З. Й. Універсальний словник української мови. Тернопіль : Богдан, 2007. 847 с.
81. Леховіцер В. О. Особливості розвитку машинобудівної галузі в сучасних умовах. *Ефективна економіка*. 2016. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4974>.
82. Леонов С.В., Пігуль Н.Г., Боярко І.М. Управління фінансами акціонерного товариства : навч. посіб. Суми : ДВНЗ «УАБС НБУ», 2013. 305 с.
83. Лизун М. В. Антикризова політика: світовий досвід та уроки для України. *Вісник Дніпропетровського університету. Серія: Економіка*. 2011. Вип 5(2). С. 266-271.
84. Ліпич Л., Фатенок-Ткачук А. Формування стратегії розвитку зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств: монографія. Луцьк : ВНУ імені Лесі Українки, 2010. 220 с.
85. Лугінін О. Є. Економетрія : навч. посіб. 2-ге вид, допов. та перероб. Київ : Центр учбової літератури, 2008. 278 с.
86. Малько К. С. Інвестиційний клімат та інвестиційна привабливість України: чинники їх формування в сучасних умовах. *Актуальні проблеми економіки*. 2019. № 3(165). С.100-105.

87. Мальська М. П., Білоус С. В. Менеджмент організацій: теорія та практика: навч. посіб. Київ : SBA-Print, 2019. 188 с.
88. Мамонтова Н. А. Управління вартістю компаній нафтогазового комплексу в умовах інноваційного розвитку : монографія. Львів : ПАІС, 2011. 484 с.
89. Мартиненко В. М. Демократичне врядування: проблеми теорії та практики. *Публічне управління: теорія та практика*. 2010. № 1. С. 16-22
90. Марущак О. А. Управління фінансовою безпекою підприємств. *Держава та регіони*. 2019. №3. С.17-21.
91. Матвієнко П. В. Основні критерії та моделі оцінки ефективності державного управління. *Економіка та держава*. 2008. № 6. С. 70-76.
92. Машинобудівна галузь в Україні: потенціал та можливості для розширення експорту на період до 2021 року. ДП «Укрпромзовнішекспертиза». Київ, 2019. 350 с.
93. Мельник К. Зарубіжний досвід управління фінансами корпорацій та оцінка доцільності його використання в Україні. *Економіка та суспільство*. 2021. № 30. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-30-52>.
94. Мельник С. І. Теорія держави і права: теорія, методологія, практика: монографія. Львів : Растр-7, 2020. 384 с.
95. Мельничук С. М. Правові форми реалізації функцій сучасної держави Україна: монографія. Івано-Франківськ : Кушнір Г. М., 2018. 436 с.
96. Менеджмент і адміністрування : в 2 ч.; ч. 1. Історія менеджменту. Теорія організацій : навч. посіб. / О.В. Баєва та ін. ; за ред. О.В. Баєвої, Н. І. Новальської. Київ : ДП «Вид. дім «Персонал», 2017. 336 с.
97. Методологія наукової діяльності : навч. посіб. 2-ге вид., допов. / Д.В. Чернілевський та інші.; за ред. Д.В. Чернілевського. Вінниця : Вид-во АМСКП, 2010 р. 484 с.
98. Методологія публічного управління : навч. посіб. / уклад. І. В. Шпекторенко. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2018. 120 с.

99. Михайлов С. І. Менеджмент : навч. посіб. 2-ге вид. Київ : Центр учбової літератури, 2017. 536 с.
100. Наглядова статистика. Національний банк України: офіційний сайт. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> .
101. Надолішній П. І. Концепція демократичного урядування: сутність і проблеми формування і реалізація. *Актуальні проблеми державного управління*. 2007. Вип. 2 (30). С. 46-55.
102. Небрат В. В. Міжнародний досвід структурних реформ для відбудови економіки України // *Міжнародний історичний досвід повоєнної реконструкції економіки: уроки для України* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 27 квітня 2023 р. Київ, 2023. С. 29.
103. Новий тлумачний словник української мови: 42 000 слів: в 4 т. : навч. посіб. / уклад. В. Яременко, О. Сліпущко. Київ: Аконіт, 1999. 927 с.
104. Носирєв О. О. Вплив зовнішніх факторів на фінансові результати машинобудівних підприємств України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 10. Ч. 2. С. 47-51.
105. Оболенський О.Ю. Державна служба: підручник. Київ : КНЕУ, 2006. 472 с.
106. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств за видами економічної діяльності. *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
107. Обсяг реалізованої промислової продукції за видами діяльності. *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> .
108. Обушна Н. І. Публічне управління як нова модель організації державного управління в Україні: теоретичний аспект. *Ефективність державного управління*. 2015. Вип. 44 (1). С. 53-63.
109. Олійник Т. В., Романенко О.О. Використання положень теорії інтересів в управлінні капіталом корпорації. *Науковий вісник Буковинського*

державного фінансово-економічного університету. *Економічні науки: зб. наукових праць*. Чернівці: БДФЕУ, 2015. Вип. 28. Ч. 4. С. 86-89.

110. Онищенко О. В., Костогриз А. В. Облік фінансового результату діяльності підприємства та шляхи його вдосконалення. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. № 6 (17). С. 714-717.

111. Основи публічного управління та антикорупційна діяльність / Є. Г. Карташов та ін.; за заг. ред. Є. Г. Карташова, А.П. Миколаїця. Київ : Освіта України, 2020. 303 с.

112. Особливості публічного управління та адміністрування : навч. посіб./ Бакуменко В. Д. та ін. Київ : КНУКІМ, 2016. 167 с.

113. Павелко В. Ю. Забезпечення підвищення ефективності управління аеропортовим комплексом на основі концепції якості: монографія. Запоріжжя : ЗНТУ, 2014. 320 с.

114. Павленко Ж. О. Поняття інформаційної функції держави. *Проблеми законності*. 2011. Вип. 117. С. 202-211

115. Параметр. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80> .

116. Параметр. Тлумачення із «Словника української мови». Словник.UA: портал української мови та культури. URL: <https://slovnyk.ua/index.php?swrd=%D0%9F%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80>.

117. Пасхавер О. І., Верховодова Л. Т., Кошик О. М. Державний сектор і функції держави у період кризи. Центр економічного розвитку. К.: Видавець: СПД С.В. Маляр, 2009. 29 с.

118. Педченко Н. С. Вартість підприємства як критерій оцінювання ефективності в системі фінансового контролінгу. *Вісник Сумського державного університету. Серія : Економіка*. 2015. № 4. С. 65-71.

119. Пелашенко А. В. Логістичний підхід до формування регіональної політики з метою підвищення ефективності соціально-економічного розвитку в післякризовий період. *Наукові праці НДФІ*. 2012. № 4 (61). С. 104-106.
120. Петровський П. М. Методологія наукового дослідження в галузі державного управління : навч. посіб. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2015. 240 с.
121. Питання лізингової компанії «Украгромашінвест»: Постанова Кабінету Міністрів України від 07.03.1998 № 286. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/286-98-%D0%BF> .
122. Пігуль Н. Г., Пігуль Є. І. Сучасний стан та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. 15. С. 444-449.
123. Податковий Кодекс України: Кодекс від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> .
124. Політологічний енциклопедичний словник / уклад. В. П. Горбатенко; за ред.: Ю. С. Шемшученка, В. Д. Бабкіна, В. П. Горбатенка. 2-ге вид., переробл. та допов. Київ : Генеза, 2004. 736 с.
125. Порожняк О. О. Інструментарій формування фінансової стратегії підприємства. *Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки*. Черкаси: ЧДТУ, 2014. Вип. 36, Ч. III. С. 89-95.
126. Порядок визначення ступеня локалізації виробництва підприємствами вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу: Постанова Кабінету Міністрів України; Порядок від 27.05.2013 № 369. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/369-2013-%D0%BF#n9> .
127. Потапова Н. А. Синергетичний розвиток складних економічних систем. *Вісник національного університету «Львівська політехніка» Серія : «Проблеми економіки та управління»*. 2012. № 725. С. 180-186.

128. Приватне акціонерне товариство «Запоріжтрансформатор»: інформація про емітента. *Агентство з розвитку інфраструктури фондового ринку України: офіційний сайт*. URL: <https://smida.gov.ua/db/prof/00213428> .

129. Приходченко Л. Л. Концепція ефективного публічного управління в історичній ретроспективі: методологія дослідження. Публічне управління: теорія і практика: монографія / за заг. ред. Ю. Ковбасюка. Київ : НАДУ, 2011. 212 с.

130. Про акціонерні товариства: Закон України від 27.07.2022 № 2465-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2465-20#Text> .

131. Про внесення змін до Закону України «Про фінансові механізми стимулювання експортної діяльності» щодо страхування інвестицій в Україні від воєнних ризиків: Закон України від 22.11.2023 № 3497-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3497-IX> .

132. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо звільнення від оподаткування ввізним митом окремих товарів оборонного призначення, товарів для потреб виробництва та/або ремонту безпілотних систем : Закон України від 29.05.2023 № 3124-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3124-IX#Text> .

133. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо створення сприятливих умов для діяльності індустріальних парків в Україні: Закон України від 21.06.2022 № 2330-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2330-20> .

134. Про внесення змін до Порядку реалізації експериментального проекту щодо виробництва, закупівлі та постачання боєприпасів до безпілотних систем та бойових частин безпілотних систем: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2023 № 1070. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1070-2023-%D0%BF#Text> .

135. Про внесення змін до пункту 19 Порядку виконання повноважень Державною казначейською службою в особливому режимі в умовах воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 19.12.2023 № 1372. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1372-2023-%D0%BF> .

136. Про внесення зміни до підрозділу 2 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо звільнення від оподаткування податком на додану вартість операцій з ввезення товарів для потреб виробництва та/або ремонту безпілотних систем : Закон України від 29.05.2023 № 3123-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3123-IX#Text> .

137. Про внесення зміни до статті 287 Митного кодексу України щодо створення сприятливих умов для діяльності індустриальних парків в Україні: Закон України від 21.06.2022 № 2331-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2331-20> .

138. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 №2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

139. Про державну підтримку інвестиційних проектів із значними інвестиціями в Україні: Закон України від 17.12.2020 № 1116-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1116-20> .

140. Про засади державної регіональної політики: Закон України від 05.02.2015 №156-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text>

141. Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006-2011 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.04.2006 № 516. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/516-2006-%D0%BF> .

142. Про затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 01.09.2021 №951. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/951-2021-%D0%BF>.

143. Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» : Наказ №73 Міністерства фінансів України від 07.02.2013 № z0336-13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0336-13#n17>.

144. Про затвердження переліку воєнних та політичних ризиків та Умов і порядку страхування (перестрахування) воєнних та політичних ризиків під час здійснення видів діяльності Експортно-кредитного агентства: Постанова

Кабінету Міністрів України від 09.04.2024 № 388. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/388-2024-%D0%BF>.

145. Про затвердження Порядку використання учасником індустріального (промислового) парку вивільнених від оподаткування коштів на розвиток його діяльності в межах індустріального (промислового) парку: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.09.2022 № 1095. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2022-%D0%BF>.

146. Про заходи щодо впровадження адміністративної реформи в Україні: Указ Президента України від 22.07.1998 № 810/98. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/810/98#Text>.

147. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 № 959-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>.

148. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 № 1560-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>.

149. Про індустріальні парки: Закон України від 21.06.2012 № 5018-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5018-17>.

150. Про інноваційну діяльність: Закон України від 04.07.2002 р. № 40-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15>.

151. Про Кабінет Міністрів України: Закон України від 27.02.2014 № 794-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18#Text>.

152. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>.

153. Про надання фінансової державної підтримки: Постанова Кабінету Міністрів України; Порядок, Критерії від 24.01.2020 № 28. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/28-2020-%D0%BF>.

154. Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану: Закон України від 17.05.2012 № 4765-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17>.

155. Про реалізацію експериментального проекту щодо виробництва, закупівлі та постачання боєприпасів до безпілотних систем та бойових частин безпілотних систем: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2023 № 763. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/763-2023-%D0%BF#n12>.

156. Про ринки капіталу та організовані товарні ринки: Закон України від 23.02.2006 № 3480-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3480-15>.

157. Про соціальний діалог в Україні: Закон України від 23.12.2010 № 2862-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-17#Text>

158. Про фінансовий лізинг: Закон України від 04.02.2021 № 1201-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1201-20>.

159. Проненко Т. Є. Ефективність прийняття й оцінки управлінських рішень у системі менеджменту. *Агросвіт*, 2016. № 10. С. 53-55.

160. Публічне управління : термінол. слов. / за заг. ред.: В. С. Куйбіди, М. М. Білинської, О. М. Петроє; уклад.: В. С. Куйбіда, М. М. Білинська, О. М. Петроє та ін. Київ : НАДУ, 2018. 224 с.

161. Публічне управління: навч. посіб. / А. В. Стасишин та ін. ; за заг. ред. А. В. Стасишина. Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2019. 460 с.

162. Райковська Г. О. Стан машинобудівної галузі України. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2022/08/38.pdf>.

163. Райт Г. Державне управління. Київ : Основи, 1994. 191 с.

164. Рентабельність операційної та усієї діяльності підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства (2010-2023). *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.

165. Розвиток машинобудування в Україні: проблеми та шляхи їх вирішення: монографія / за заг. ред. С. О. Іщук. Львів : ДУ «Ін-т регіональних досліджень ім. М.І. Долишнього НАН України». 2022. 137 с.

166. Романенко О. О. Особливості фінансових стратегій машинобудівних підприємств. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 2. С.358-363.

167. Сабурова Г. Б. Основні напрями розвитку системи публічного управління в Україні. *Публічне управління та адміністрування в Україні*. 2021. Вип. 21. С. 23-27.
168. Савченко В. Ф., Козлянченко О. М. Світовий досвід антикризового державного регулювання. *Науковий вісник Полісся*. 2016. № 1 (5). С. 7-13.
169. Савчук І. Г. Кейрецу. *Словник суспільної географії*. URL: <https://geohub.org.ua/node/3889>.
170. Сенишин О. С. Горинь М. О. Державне регулювання економіки: підручник. Львів: ЛНУ ім. І.Франка, 2014. 334 с.
171. Ситник Г. П. Основи теорії управління у сфері національної безпеки: конспект лекцій. Київ : ТОВ «САК ЛТД.», 2023. 174 с.
172. Сладкевич В. П. Стратегічний менеджмент організацій : підручник. Київ: ДП «Видавничий дім «Персонал», 2008. 496 с.
173. Словник іншомовних слів / за заг. ред. О. С. Мельничук. Київ: Головна редакція УРЕ, 1977. 746 с.
174. Словник синонімів української мови: у 2 т. / А. А. Бурячок та ін. ; за заг ред. А. А. Бурячок та ін. Київ : Наукова думка, 2006. 960 с.
175. Сміт А. Багатство народів. Дослідження про природу і причини багатства народів URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Smit_Adam/Bahatstvo_narodi_v_Doslidzhennia_pro_pryrodu_ta_prychyny_dobrobutu_natsii.pdf.
176. Снопенко Г.Г., Снопенко М.Г. Економічний аспект впровадження механізмів фінансової підтримки національних підприємств - експортерів продукції. Вісник *Нац. техн. ун-ту ««ХПІ»*: зб. наук. пр. Темат. вип.: *Технічний прогрес та ефективність виробництва*. Харків: НТУ «ХПІ». 2012. № 25. С. 25-40.
177. Собкевич О. В. Напрями розбудови машинобудування в Україні як драйвера економічного розвитку під час війни та у повоєнний період. *Національний інститут стратегічних досліджень: офіційний сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/napryamy-rozbudovy-mashynobuduvannya-v-ukrayini-yak-drayvera-ekonomichnoho> .

178. Собкевич О. В. Огляд заходів підтримки промисловості України під час повномасштабної війни. *Національний інститут стратегічних досліджень: офіційний сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/zakhody-pidtrymky-promyslovosti-ukrayiny-pid-chas-povnomasshtabnoyi-viyny>.

179. Созанський Л. Й., Коваль Л. П. Тенденції та особливості функціонування машинобудування України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. №22. С.55-62. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2021.22.55>.

180. Стащук О. В. Класифікація функцій фінансової безпеки акціонерних товариств. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2017. Вип. 4. С. 63-71.

181. Столяров К. «Украгромашінвест»: танці з акціями. *Дзеркало тижня*. URL: https://zn.ua/ukr/property/ukragromashinvest_tantsi_z_aktsiyami.html.

182. Сурай І. Г., Жук О. І., Томашевська А. В. Державне регулювання фінансової діяльності машинобудівного комплексу України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2025. № 1. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/5501/5555>.

183. Сухоруков А. І. Моделювання та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України: монографія. Київ : НІСД, 2012. 368 с.

184. Сушинський О. І. Контроль у сфері публічної влади: теоретико-методологічні та організаційно-правові аспекти: монографія. Львів : ЛПІДУ УАДУ, 2002. 468 с.

185. Тельнова Г. В. Оцінка ролі машинобудування в економіці України та визначення проблем підприємств галузі в сучасних умовах. *Науковий вісник Ужгородського університету : серія: Економіка*, 2013. Вип. 1 (38). С. 268-274.

186. Терещенко О. О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: навч. посіб. Київ : Вид-во КНЕУ, 2003. 554 с.

187. Ткачук Д. Ю. Значення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. *Стратегічні орієнтири сталого розвитку в Україні та світі*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. молодих

учених (м. Чернігів, 19 квітня 2024 р.). Чернігів : НУ «Чернігівська політехніка», 2024. С.94-95.

URL:<https://ir.stu.cn.ua/bitstream/handle/123456789/30223/%d0%97%d0%91%d0%86%d0%a0%d0%9d%d0%98%d0%9a%20%d0%a1%d1%82%d1%80%d0%b0%d1%82%d0%b5%d0%b3%d1%96%d1%87%d0%bd%d1%96%20%d0%be%d1%80%d1%96%d1%94%d0%bd%d1%82%d0%b8%d1%80%d0%b8%202024.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

188. Ткачук Д. Ю. Механізм оцінки ефективності впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України. *Наукові перспективи*. 2025. №1 (55). С.514-523.

DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1\(55\)-514-523](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1(55)-514-523)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/19388/19393>

189. Ткачук Д. Ю. Особливості зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. *Аспекти публічного управління*. 2024. Т. 12. № 3. С.36-44.

DOI: <https://doi.org/10.15421/152435>

URL:<https://aspects.org.ua/index.php/journal/article/view/1079/1056>

190. Ткачук Д. Ю. Сутність публічного управління, його принципи та функції. *Innovations and prospects in modern science: матеріали IX міжнар. наук.-практ. конф. (м. Стокгольм, Швеція, 28-30 серпня 2023 р.)*. Стокгольм: SSPG Publish, 2023. С. 147-152.

URL:<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/08/INNOVATIONS-AND-PROSPECTS-IN-MODERN-SCIENCE-28-30.08.23.pdf>

191. Ткачук Д. Ю. Сутність фінансових ресурсів підприємства, принципи та джерела їх формування. *Science and technology: problems, prospects and innovations: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Осака, Японія, 18-20 січня 2023 р.)*. Осака: CPN Publishing Group, 2023. С. 531-540.

URL:<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/SCIENCE-AND-TECHNOLOGY-PROBLEMS-PROSPECTS-AND-INNOVATIONS-18-20.01.23.pdf>

192. Ткачук Д. Ю. Теоретичні аспекти системи публічного управління. *Інвестиції: практика та досвід*, 2024. №1. С. 152-156.
DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.1.152>
URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/2782/2818>
193. Ткачук Д. Ю. Теоретичні основи сутності фінансових ресурсів підприємства. Science and technology: problems, prospects and innovations: матеріали II міжнар. наук.-практ. конф. (м. Осака, Японія, 17-19 листопада 2022 р.). Осака: CPN Publishing Group, 2022. С. 695-698.
URL: <https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/11/SCIENCE-AND-TECHNOLOGY-PROBLEMS-PROSPECTS-AND-INNOVATIONS-17-19.11.22.pdf>
194. Ткачук І. Г. Державні фінанси : підручник. Івано-Франківськ : Прикарпат. нац. ун-т ім. В. Стефаника, 2015. 510 с.
195. Ткачук І. Г., Кропельницька С. О. Управління фінансами нових виробничих систем: теорія, методологія, практика: монографія. Івано-Франківськ: Тіповіт, 2009. 264 с.
196. Томашевська А. В. Роль інвестиційних процесів та інвестиційного потенціалу у період війни та післявоєнній відбудові регіонів України. *Наукові перспективи*. 2023. № 9 (39). С. 219-231.
197. Томашевська А. В., Сурай І. Г., Жук О. І. Механізми публічного управління розвитком машинобудівного комплексу України. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2025. № 1 (31). С.383-394.
198. Тополевський Р. Б., Федіна Н. В. Теорія держави і права: навч. посіб. Львів: ЛьвДУВС, 2020. 268 с.
199. Тюріна Н. М., Карвацка Н. С., Тюріна Н. М., Смелянська Т. П. Світова фінансова криза та її вплив на економіки країн світу. *Вісник Хмельницького нац. ун-ту*. 2010. № 3. Т.3. С. 204-208.
200. Україна: машинобудування. *Велика українська енциклопедія*. URL: <https://vue.gov.ua/>.

201. Україно-англійський словник філософських термінів / В. О. Ананьїн та ін.; за ред. О. О. Пучкова. Київ : ІСЗІ КПІ ім. Ігоря Сікорського, Вид-во «Політехніка», 2021. 196 с.
202. Федорчак О. В. Державна політика в сфері забезпечення фінансової стійкості підприємств машинобудівного комплексу України в кризових умовах. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2025. № 1. URL: <https://nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/5498/5552>.
203. Федорчак О. В. Особливості публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України. Наукові перспективи. 2025. №1 (55). С. 536-543.
204. Федорчак О. В. Удосконалення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України на основі розвитку публічно-приватного партнерства. Інвестиції: практика та досвід. 2025. № 2. С.187-193.
205. Федулова Л. І. Економіка знань. Київ : Ін-т економіки і прогнозування НАН України, 2010. 600 с.
206. Фещур Р. В., Самуляк В. Ю. Управління розвитком машинобудівних підприємств. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2008. № 624. С. 100-109.
207. Філіна Г.І. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання : навч. посіб. Київ : ДП «Вид. дім «Персонал», 2011. 424 с.
208. Фінанси підприємств: підручник / А.М. Поддєрьогін та ін. Київ : КНЕУ, 2008. 552 с.
209. Фінансові результати до оподаткування підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства (2010-2023). *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
210. Фондовий ринок за тиждень: 6-13 березня, 2023. *Інвестиційна фірма Eavex Capital: офіційний сайт*. URL: <https://www.eavex.com.ua/wp-content/uploads/2023/03/eavex-equity-weekly-ukr-13.03.2023.pdf>.

211. Хамініч С. Ю. Управління підприємством на засадах освітнього потенціалу: монографія. Дніпро : Вид-во ДНУ, 2006. 288 с.
212. Харченко Ю. П. Аналіз інклюзивних інститутів розвитку регіону на прикладі Чернігівської області. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2021. Вип. 47. С. 60-65.
213. Храпкіна В. В., Чучко О. П. Адаптація світового досвіду антикризового управління в Україні. Технологічний аудит та резерви виробництва. 2015. №1/7(21). С. 42-49.
214. Храпкіна В.В., Кожемякіна Т.В. Стратегії розвитку підприємств машинобудування – світовий досвід та українські реалії. Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. 2017. Вип. 13. С. 14-24.
215. Цвєтков В. В. Державне управління: основні фактори ефективності (політико-правовий аспект). Харків : Право, 1996. 164 с.
216. Ціни цінних паперів Крюківський вагонобудівний завод на Українській біржі. *Фінансовий портал Fin.Org.UA: офіційний сайт*. URL: <https://www.fin.org.ua/ux/KVBZ>.
217. Часткова компенсація вартості сільськогосподарської техніки та обладнання вітчизняного виробництва. *Машинобудування. UkraineInvest: офіційний веб-сайт*. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/incentives/industrial-machinery-production/>.
218. Чернецька О. В. Синергетичний підхід до процесу управління фінансовими результатами в аграрних підприємствах. *Сталий розвиток економіки*. 2015. № 1 (26). С. 51-55.
219. Чернишов В. В. Побудова обґрунтованої системи показників фінансової діяльності підприємств машинобудівної промисловості. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія : Економічні науки*. 2014. № 3. С. 179-185.
220. Чистий прибуток (збиток) підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства (2010-

2023). *Державна служба статистики України: офіційний сайт*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.

221. Чумаченко М. Г., Панков В. А. Управління вартістю компанії на основі ціннісного підходу. *Фінанси України*. 2004. № 2. С. 66-79.

222. Шаульська Г. М. Концепції державного управління та публічного адміністрування. Пошук ефективної моделі для України. *Wschodnioeuropejskie Czasopismo Naukowe (East European Scientific Journal)*. 2018. № 3 (31). С. 36- 39.

223. Шваб К., Маллере Т. COVID-19: велике перезавантаження. Forum Publishing. Колоньї; Женева: Швейцарія. 2020. 232 с.

224. Шевчук А. Проекти до 8 млрд грн: Український бізнес – головний інвестор економіки під час війни. *GMK center: офіційна сторінка*. URL: <https://gmk.center/ua/posts/proiekti-do-8-mlrd-grn-ukrainskij-biznes-golovnij-investor-ekonomiki-pid-chas-vijni/>.

225. Щур Р. І., Ткачук Д. Ю. Публічне управління розвитком машинобудівного комплексу України в умовах економічної нестабільності. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2024. Вип. 20. Т. 2. С. 112-119. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.2.20.112-119>

URL: <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/aprde/article/view/8175/8275>

226. Яковлєв І. П. *Форми і методи публічного адміністрування у державній митній справі* : дис. канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 224 с.

227. Chesbrough, H. *Open Business Models: How to Thrive in the New Innovation Landscape (Hardcover)*. Boston: Harvard Business School Press, 2006. 224 p.

228. Cohen S. Defining and Measuring Effectiveness in Public Management. *Public Productivity and Management Review*. 1993. Vol. 17, № 1. P. 45-57.

229. Drucker P. F. *The practice of management*. London: Pan Books. 1979. 479 с.

230. Economic Survey of Europe in 1991-1994. Restructuring of state-owned enterprises in Eastern Europe. *Economic Commission for Europe*. 1994. pp.27-34.

231. Geamanu, M. Economic efficiency and profitability. URL: https://www.researchgate.net/publication/265814327_ECONOMIC_EFFICIENCY_AND_PROFITABILITY.

232. Goncharuk, N., Pyrohova, Y., Suray, I., Prokopenko, L., Prudius, L. Reformation public administration in Ukraine in the context of european integration: current state, problems and priorities. *Economic Affairs*. 2023. Vol. 68. No. 03. P. 1613-1627. URL: <https://ndpublisher.in/admin/issues/EAv68n4z1.pdf>. ISSN: 0424-2513.

233. Mill, J. S. Principles of political economy. URL: <https://www.gutenberg.org/files/30107/30107-pdf.pdf>.

234. Research on the development of the machine-building industry of Ukraine: state and prospects : monograph / Smerichevskyi S.F. et al. Latvia: «Izdevnieciba «Baltija Publishing», 2017. 200 p.

235. Rosenbloom D., Goldman D. Public Administration: Understanding Management, Politics, and Law in the Public Sector. New York: Random House, 1989. 524 p.

236. Simon H., Smithburg D., Thompson V. Public Administration. New York: Alfred A. Knopf, 1950. 600 p.

237. The changing landscape of innovation, in OECD Science, Technology and Industry Scoreboard. 2011, OECD Publishing. URL: http://dx.doi.org/10.1787/sti_scoreboard-2011-7-en.

238. Tkachuk I. H., Melnychuk Yu. M., Tkachuk D. Yu., Kyrlyuk I. M., Solodzhuk T. V. Economic Mechanism for Managing the Strategic Development of Territorial Communities. *TEM Journal*. 2020. Vol. 9. No 4, P. 1606-1613.

DOI: <https://doi.org/10.18421/TEM94-36>

URL: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57221087374&origin=recordpage>

ДОДАТКИ

Додаток А

Довідки про впровадження результатів дисертації



УКРАЇНА

ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ,
ПРОМИСЛОВОСТІ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

вул. М.Грушевського 21, м. Івано-Франківськ, 76004, тел. (0342) 55-64-17, факс: 55-26-10
E-mail: main@industry.if.gov.ua Код ЄДРПОУ 40528062

25.11.2024 № 06.2-12/1225

На _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

Ткачука Дениса Юрійовича

на тему: «Публічне управління фінансовою діяльністю
машинобудівного комплексу України»

за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування»

У дисертаційному дослідженні Ткачука Дениса Юрійовича, аспіранта кафедри публічного управління та адміністрування Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника, на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 – публічне управління та адміністрування на тему: «Публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України» розроблено та аргументовано науково-практичні рекомендації щодо вдосконалення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Заслужовують на увагу запропоновані заходи з метою оцінки ефективності управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу, визначення параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність, а також стратегічні орієнтири розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. Зазначені пропозиції знайшли практичне застосування в діяльності Департаменту економічного розвитку, промисловості та інфраструктури Івано-Франківської обласної державної адміністрації.

Директор департаменту



Сергій ПОДОШВА

М. Гургула
0955417190



Міністерство освіти і науки України

Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника

вул. Шевченка, 57, м. Івано-Франківськ, 76018, тел. (0342) 75-23-51, факс (0342) 53-15-74
імейл office@pnu.edu.ua, сайт https://pnu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02125266

20.11.2024 № 03.04-29/18

На № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження

Ткачука Дениса Юрійовича

**на тему: «Публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного
комплексу України»**

281 «Публічне управління та адміністрування»

У дисертаційному дослідженні аспіранта кафедри публічного управління та адміністрування Ткачука Дениса Юрійовича, представленому на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 – публічне управління та адміністрування, були розроблені теоретико-методологічні основи публічного управління та стратегічні орієнтири розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України.

Основні результати дисертаційного дослідження на тему «Публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу України» були впроваджені в навчальний процес освітньої програми «Публічне управління та адміністрування» ОР «Бакалавр» на факультеті управління Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника під час викладання дисциплін: «Економіка публічного сектору», «Державне регулювання економіки та сталого розвитку», «Макроекономічна політика держави», «Прийняття управлінських рішень».

Перша проректорка
Прикарпатського національного
університету імені Василя Стефаника
доктор економічних наук, професор

Завідувач кафедри
публічного управління та адміністрування
кандидат економічних наук, доцент



Валентина ЯКУБІВ

Ольга ЖУК



УКРАЇНА
АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНСЬКА ОБОРОННА ПРОМИСЛОВІСТЬ»
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«ВИРОБНИЧЕ ОБ'ЄДНАННЯ «КАРПАТИ»

вул. Галицька, 201, м. Івано-Франківськ, 76008 тел./факс (0342) 57-10-08,

код ЄДРПОУ 19389809, e-mail: vokarpaty@ukr.net

«18» 11 2024 р. № 01-07/24/891

На № _____ від _____ 2024 р.

ДОВІДКА

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю
281 – публічне управління та адміністрування
Ткачука Дениса Юрійовича
на тему: «Публічне управління фінансовою діяльністю машинобудівного
комплексу України»**

Видана Ткачуку Денису Юрійовичу, аспіранту кафедри публічного управління та адміністрування Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника про те, що основні теоретичні положення, висновки та рекомендації за результатами його дисертаційного дослідження використовуються для здійснення підвищення ефективності управління фінансовою діяльністю підприємства ДП «ВО «Карпати».

У виробничому процесі були використані рекомендації щодо визначення параметрів впливу публічного управління на фінансову діяльність підприємств машинобудування, а також визначення стратегічних орієнтирів розвитку публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу.

Генеральний директор



Дмитро ВТЕРКОВСЬКИЙ

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях України:

1. Ткачук Д. Ю. Теоретичні аспекти системи публічного управління. *Інвестиції: практика та досвід*. 2024. № 1. С. 152-156 (0,61 д.а.).

DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2024.1.152>

URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/2782/2818>

2. Щур Р. І., Ткачук Д. Ю. Публічне управління розвитком машинобудівного комплексу України в умовах економічної нестабільності. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2024. Вип. 20. Т. 2. С.112-119. *Особистий внесок (0,5 д.а.): проведено аналіз стану та тенденцій розвитку машинобудівного комплексу України за 2015-2022 рр. (0,61 д.а.).*

DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.2.20.112-119>

URL: <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/aprde/article/view/8175/8275>

3. Ткачук Д. Ю. Особливості зарубіжного досвіду публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. *Аспекти публічного управління*. 2024. Т. 12. № 3. С. 36-44 (0,98 д.а.).

DOI: <https://doi.org/10.15421/152435>

URL: <https://aspects.org.ua/index.php/journal/article/view/1079/1056>

4. Ткачук Д. Ю. Механізм оцінки ефективності впливу публічного управління на фінансову діяльність машинобудівного комплексу України. *Наукові перспективи*. 2025. №1 (55). С. 514-523 (0,7 д.а.).

DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1\(55\)-514-523](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-1(55)-514-523)

URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/19388/19393>

Статті в іноземних наукових виданнях, що індексуються в міжнародних наукометричних базах (Scopus):

5. Tkachuk I. H., Melnychuk Yu. M., Tkachuk D. Yu., Kyryliuk I. M.,

Solodzhuk T. V. Economic Mechanism for Managing the Strategic Development of Territorial Communities. *TEM Journal*. 2020. Vol. 9. № 4. P. 1606-1613. ISSN 2217-8309. *Особистий внесок (0,2 д.а.): систематизовано ознаки економічної незалежності регіону, внесок у розробку концепції територіальної диверсифікації, зокрема в частині управління інноваційно-інвестиційного розвитку економіки регіону та у формування підходів до створення національних інноваційних екосистем, кластерних програм для розвитку територіальних громад (0,88 д.а.).*

DOI: <https://doi.org/10.18421/TEM94-36>

URL: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57221087374&origin=recordpage>

Публікації за матеріалами конференцій:

6. Ткачук Д. Ю. Теоретичні основи сутності фінансових ресурсів підприємства. *Science and technology: problems, prospects and innovations: матеріали II міжнар. наук.-практ. конф. (м. Осака, Японія, 17-19 листопада 2022 р.)*. Осака: CPN Publishing Group, 2022. С. 695-698. (0,14 д.а.).

URL: <https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/11/SCIENCE-AND-TECHNOLOGY-PROBLEMS-PROSPECTS-AND-INNOVATIONS-17-19.11.22.pdf>

7. Ткачук Д. Ю. Сутність фінансових ресурсів підприємства, принципи та джерела їх формування. *Science and technology: problems, prospects and innovations: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Осака, Японія, 18-20 січня 2023 р.)*. Осака: CPN Publishing Group, 2023. С. 531-540. (0,34 д.а.).

URL: <https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/SCIENCE-AND-TECHNOLOGY-PROBLEMS-PROSPECTS-AND-INNOVATIONS-18-20.01.23.pdf>

8. Ткачук Д.Ю. Сутність публічного управління, його принципи та функції. *Innovations and prospects in modern science: матеріали IX міжнар. наук.-практ. конф. (м. Стокгольм, Швеція, 28-30 серпня 2023 р.)*. Стокгольм: SSPG Publish,

2023. С. 147-152. (0,26 д.а.).

URL:<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/08/INNOVATIONS-AND-PROSPECTS-IN-MODERN-SCIENCE-28-30.08.23.pdf>

9. Ткачук Д. Ю. Значення публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу. *Стратегічні орієнтири сталого розвитку в Україні та світі*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених (м. Чернігів, 19 квітня 2024 р.). Чернігів: НУ «Чернігівська політехніка», 2024. С. 94-95. (0,13 д.а.).

URL:<https://ir.stu.cn.ua/bitstream/handle/123456789/30223/%d0%97%d0%91%d0%86%d0%a0%d0%9d%d0%98%d0%9a%20%d0%a1%d1%82%d1%80%d0%b0%d1%82%d0%b5%d0%b3%d1%96%d1%87%d0%bd%d1%96%20%d0%be%d1%80%d1%96%d1%94%d0%bd%d1%82%d0%b8%d1%80%d0%b8%202024.pdf?sequence=1&isAllowed=y>



Рис. В.1. Основні ознаки економічної моделі території громади*

*Джерело: створено автором на основі [152]

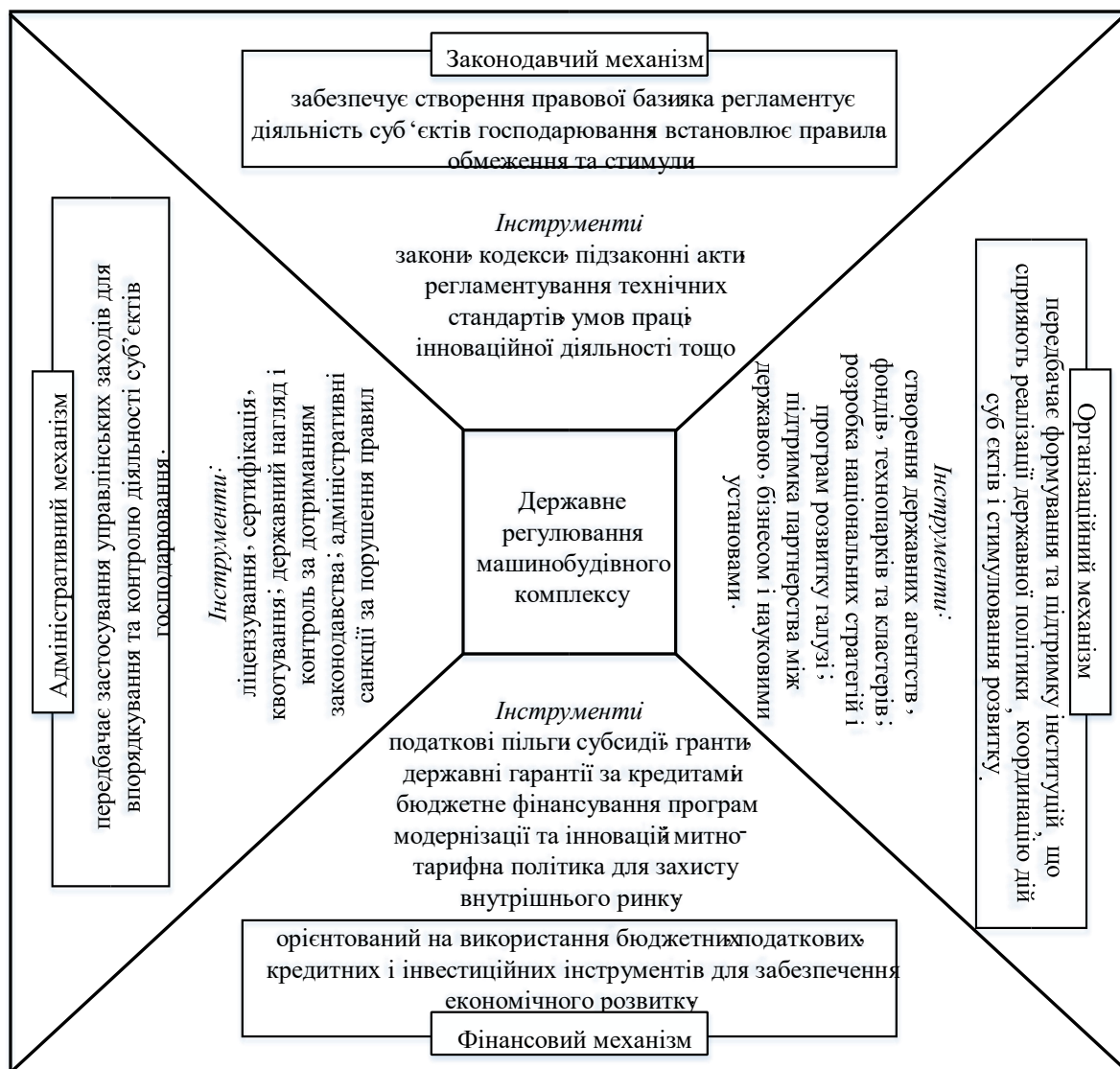


Рис.Г.1. Складові механізму державного регулювання машинобудівного комплексу*

*Джерело: складено автором на основі [182]



Рис. Д.1. Схема фінансових відносин у відтворювальному виробничому процесі*

*Джерело: складено автором на основі [194]



Рис. Е.1. Принципи методології дослідження процесу прийняття рішень в системі публічного управління фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу*

*Джерело: складено автором на основі [98;112;182;190]

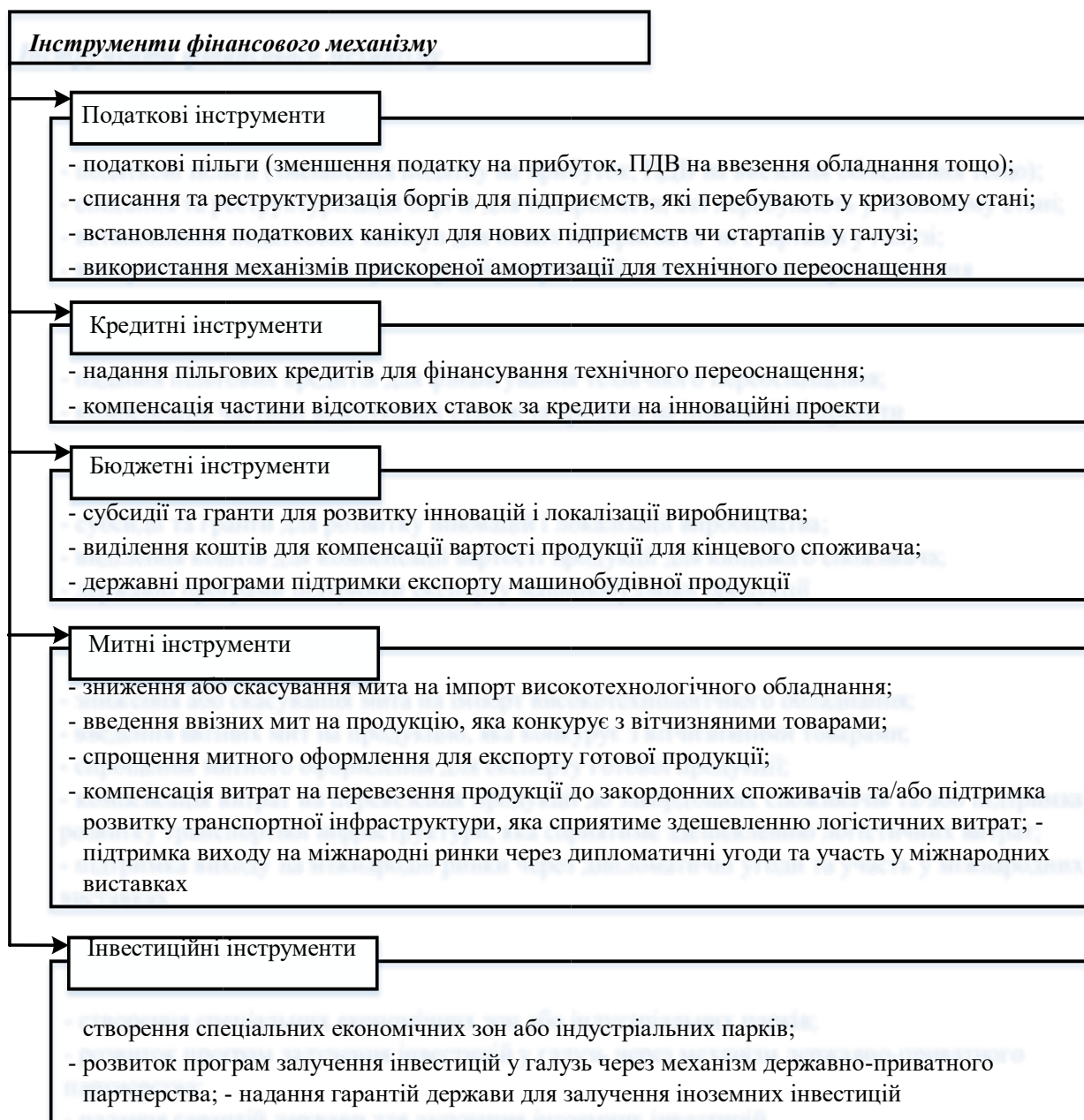


Рис. Ж.1. Інструменти фінансового механізму публічного управління
фінансовою діяльністю машинобудівного комплексу*

*Джерело: створено автором на основі [182; 197]

Додаток И

Таблиця И.1

Динаміка індексів промислової продукції машинобудівного комплексу України за період 2010-2023 рр. *, %

Галузь	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Машинобудування, у т. ч.:	142,4	115,4	96,7	86,4	79,4	85,2	101,8	111,7	112,4	97,8	82,4	108,5	56,9	102,4
1. Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	105,7	102,4	89,7	86,0	77,9	71,0	109,3	119,6	122,8	91,6	75,2	110,0	58,9	112,7
2. Виробництво електричного устаткування	163,6	125,8	88,6	91,1	100,9	83,0	107,7	113,0	105,2	94,7	99,1	119,3	65,8	102,8
2.1. Виробництво електродвигунів, генераторів, трансформаторів, електророзподільної та контрольної апаратури	228,2	139,0	80,4	98,9	116,5	73,1	116,3	120,2	105,5	90,3	94,8	115,6	78,0	98,4
2.2. Виробництво проводів, кабелів і електромонтажних пристроїв	119,7	129,7	101,3	93,0	86,5	94,7	95,2	103,6	106,0	127,6	95,3	112,7	55,7	111,1
2.3. Виробництво побутових приладів	112,7	112,5	88,6	91,0	84,4	89,3	118,9	113,8	108,5	90,3	117,2	120,0	69,7	102,1
3. Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	133,9	109,9	97,3	93,5	88,7	91,1	100,0	104,4	110,7	102,5	84,0	103,1	40,6	104,8
3.1. Виробництво машин і устаткування загального призначення	122,4	99,9	99,9	109,6	87,6	93,3	87,4	94,1	107,3	94,3	81,0	103,2	40,5	109,3
3.2. Виробництво машин і устаткування для сільського та лісового господарства	213,1	138,7	81,9	87,6	86,8	105,3	120,5	101,2	85,4	90,2	86,8	128,2	40,9	103,2
3.3. Виробництво металообробних машин і верстатів	120,1	101,8	108,2	62,3	75,6	101,9	99,5	105,1	101,8	107,2	66,0	88,4	64,8	105,7
3.4. Виробництво інших машин і устаткування спеціального призначення	127,1	99,1	99,9	84,3	86,6	77,7	113,9	118,7	131,3	115,6	81,9	89,6	33,7	109,9
4. Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	154,8	119,1	100,4	79,8	64,3	84,4	99,0	116,6	115,3	96,8	74,6	106,9	66,9	100,8

*Джерело: складено автором на основі даних [60]

Додаток К
Таблиця К.1

Показники розвитку машинобудівного комплексу України за період 2010-2023 рр.*

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Обсяг реалізованої продукції, млн. грн.	99270,5	133469	143533,1	117301,9	94088,4	103708,1	116367,3	150417	208676,4	212027,3	197343,6	243473,3	152924,4	316885,7
Кількість суб'єктів господарювання, одиниць	9195	8320	6409	6724	6479	6865	6602	6682	6969	7304	7409	7505	6084	7082
Додана вартість за витратами виробництва, млн. грн.	23560,5	32589,2	51983,7	53337,6	49459,1	52604,1	65133,5	78173,0	85543,9	93830,9	87392,4	93169,8	83761,6	123072,7
Середньорічна кількість найманих працівників, тис. осіб	920	880	800	740	710	687	579	328	400	396	400	277	280	220
Середньомісячна номінальна заробітна плата працівників, грн.	2578	3119	3497	3774	3988	4789	5902	7631	9633	11788	12760	14902	15176	20262
Експорт продукції, млн. дол.	8933,0	11613,8	12990,1	10319,0	7129,3	4620,0	4193,6	4902,7	5324,1	5346,8	5243,2	5936,6	4092,8	2438,4
Імпорт, млн. дол.	11831,3	18999,3	21245,7	18371,5	11368,9	8017,0	10848,9	14084,7	16509,3	19475,6	17295,9	21275,6	14817,9	17400,7
Капітальні інвестиції, млн. грн.	3653,0	5340,0	6949,1	6620,2	5456,6	6254,1	7613,6	10465,4	12267,8	12313,0	9166,4	11957,3	6957,6	9994,7

*Джерело: розраховано автором на основі [63; 67; 106; 165]



Рис. Л.1. SWOT-аналіз машинобудівного комплексу України*

**Джерело: складено автором на основі [122;197]*

Кількість підприємств машинобудування, які інвестували в інноваційну діяльність в 2010-2022 рр.*, од.

Сектор машинобудування	Сегмент машинобудування	2010	% від заг. кількості	2022	% від заг. кількості	Зміна 2022 до 2010
1	2	3	4	5	6	7
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	Виробництво автотранспортних засобів	8	21,6%	5	9,8%	-3
	Виробництво вузлів, деталей і приладдя для автотранспортних засобів	9	6,3%	11	7,0%	+2
	Виробництво кузовів для автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	5	10,2%	0	0	-5
	Всього	22	9,6%	16	5,8%	-6
Виробництво електричного устаткування	Виробництво батарей і акумуляторів	2	7,7%	0	0	-2
	Виробництво електричного освітлювального устаткування	6	7,0%	4	2,9%	-2
	Виробництво електродвигунів, генераторів, трансформаторів, електророзподільної та контрольної апаратури	25	7,4%	14	3,4%	-11
	Виробництво іншого електричного устаткування	9	9,1%	6	4,4%	-3
	Виробництво побутових приладів	9	9,8%	4	4,2%	-5
	Виробництво проводів, кабелів і електромонтажних пристроїв	8	8,2%	5	4,6%	-3
	Всього	59	8,0%	33	3,6%	-26
Виробництво інших транспортних засобів	Будування суден і човнів	6	4,5%	2	1,8%	-4
	Виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу	13	14,8%	5	5,3%	-8
	Виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування	13	25,5%	14	18,7%	+1

Продовження табл. К.1

1	2	3	4	5	6	7
	Виробництво транспортних засобів, н.в.і.у	1	3,8%	0	0	-1
	Всього	33	11,1%	21	6,9%	-12
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	Виробництво електронних компонентів і плат	7	4,8%	4	4,2%	-3
	Виробництво електронної апаратури побутового призначення для приймання, записування та відтворення звуку й зображення	3	10,0%	2	9,1%	-1
	Виробництво інструментів і обладнання для вимірювання, дослідження та навігації; виробництво годинників	23	8,0%	12	3,9%	-11
	Виробництво комп'ютерів і периферійного устаткування	-	-	3	3,8%	+3
	Виробництво обладнання зв'язку	9	90,0%	4	66,7%	-5
	Виробництво оптичних приладів і фотографічного устаткування	3	2,6%	3	3,6%	0
	Виробництво радіологічного, електромедичного й електротерапевтичного устаткування	2	5,9%	1	3,3%	-1
	Всього	47	6,2%	29	4,3%	-18
Виробництво машин і устаткування	Виробництво інших машин і устаткування загального призначення	20	3,2%	9	1,2%	-11
	Виробництво інших машин і устаткування спеціального призначення	44	7,1%	18	2,8%	-26
	Виробництво машин і устаткування для сільського та лісового господарства	25	11,1%	14	4,5%	-11
	Виробництво машин і устаткування загального призначення	22	7,4%	18	5,6%	-4
	Виробництво металообробних машин і верстатів	6	4,0%	1	1,0%	-5
	Всього	117	6,1%	60	2,9%	-57
Всього		278	7,0%	159	3,7%	-119

**Джерело: складено автором на основі [92; 165]*

Опитування виробничих підприємств України в рамках програми EU4Environment

Профіль компанії

1. Назва Вашого підприємства

2. Який розмір Вашого підприємства?

- Мікро (0-9 працівників)
- Мале (10-50 працівників)
- Середнє (51-250 працівників)
- Велике (251 і більше працівників)

3. До якої галузі промисловості відноситься Ваше підприємство?

- Паливна
- Електроенергетика
- Електроніка та автоматизація
- Металургійна
- Машинобудівна та металообробна
- Хімічна
- Лісова
- Виробництво будівельних матеріалів
- Легка
- Виробництво взуття
- Виробництво пластику
- Харчова
- Аграрна
- Інша

4. З якої області Ваше підприємство було змушене перенести виробничі потужності?

- Дніпропетровської
- Донецької
- Запорізької
- Київської
- Луганської
- Миколаївської
- Сумської
- Полтавської
- Харківської
- Херсонської
- Чернігівської
- Інша область

5. До якої області Ваше підприємство перенесло свою роботу?

- Волинської
- Закарпатської
- Львівської

- Івано-Франківської
- Рівненської
- Тернопільської
- Хмельницької
- Чернівецької
- Інша область

Зміни в діяльності переміщених підприємств

1. Чи змінились обсяги діяльності підприємства після релокації?

- Підприємство скоротило виробництво
- Підприємство збільшило виробництво
- Загалом ніяких змін
- Підприємство в стані релокації
- Підприємство готується розпочати свою діяльність на новому місці

2. Чи має підприємство можливості щодо повного відновлення роботи?

- Так, роботу відновлено
- Так, можливе повне відновлення роботи протягом найближчих 3-х місяців
- Так, можливе повне відновлення роботи, але за тривалий проміжок часу
- На жаль, підприємство не зможе відновитись у обсягах до релокації

3. Які негативні чинники найвідчутніше вплинули на роботу підприємств після релокації (обрати 3 найголовніші)?

- Втрата постачальників
- Проблеми зі збутом продукції
- Проблеми з експортом продукції
- Нестача працівників
- Брак кваліфікованої робочої сили
- Високі витрати на енергоносії
- Недостатня інфраструктура
- Велика кількість бюрократичних процедур
- Відсутність доступу до фінансування
- Інше

4. Які чинники позитивно впливають на рішення щодо переміщення?

- Наявність електроенергії
- Наявність води
- Наявність промислових земель
- Можливість утилізації відходів
- Логістика
- Житло для переселених працівників
- Заміщення працівників, що були призвані
- Інфраструктура для працівників: дитячий садок, школи, магазини, мед.заклади
- Інше

Вплив воєнних дій на навколишнє середовище

1. Що саме на Вашу думку чинить вплив на навколишнє середовище зі зміною обсягів виробництва (обрати 3 найголовніші)?

- Потреба у додатковій площі
- Матеріаломісткість продукції
- Потреба у додаткових транспортних перевезеннях
- Додаткове споживання енергії
- Утворення відходів та викиди
- Споживання води
- Утворення стічних вод
- Необхідний інший тип будівлі
- На підприємстві не відбулись зміни обсягів виробництва
- Інше

2. Чи впроваджує Ваша компанія заходи з мінімізації екологічних ризиків, які виникли під час бойових дій?

- Так
- Ні
- У стадії розробки
- Потребуємо допомоги у розробці заходів

3. (Якщо попередня відповідь «Так»). Щодо яких напрямків з мінімізації потенційних та наявних екологічних ризиків спрямовує заходи Ваше підприємство?

- Мінування та забруднення природних ландшафтів
- Зменшення біорізноманіття
- Негативний вплив від поводження з відходами
- Деградація екосистем
- Погіршення якості атмосферного повітря
- Забруднення поверхневих вод

4. Як війна в Україні вплинула на управління відходами на Вашому підприємстві? (допускається декілька відповідей)

- Не вплинула, оскільки не генеруємо відходів
- Не вплинула, використовуємо власні відходи для опалення
- Ускладнила сортування відходів
- Ускладнила перевезення відходів
- Ускладнила зберігання відходів
- Ускладнила переробку відходів
- Ускладнила утилізацію відходів
- Ускладнила захоронення відходів
- Інше

**5. Які альтернативні джерела енергії Ваше підприємство застосовує на даний момент?
(допускається декілька відповідей)**

- Сонячні панелі
- Вітрогенератори
- Твердопаливні котли
- Бензинові генератори
- Інше

Проблеми та потреби персоналу підприємств, що виникли через релокацією

1. Чи потребує Ваше підприємство найму працівників на новому місці?

- Так
- Так, але поодинокі випадки
- Ні

**2. (Якщо попередня відповідь «Так» або «Так, але поодинокі випадки»). Яких виробничих фахівців зараз бракує вашому підприємству?
(Перерахуйте, будь ласка).**

3. Чи користується Ваше підприємство програмами підтримки для створення робочих місць?

- Так
- Частково володіємо інформацією, але не користуємось
- Не знаємо про такі послуги
- Інша відповідь

4. Чи користується Ваше підприємство послугами Державної служби зайнятості?

- Так
- Частково володіємо інформацією, але не користуємось
- Не знаємо про такі послуги
- Інша відповідь

5. Чи допомагає Ваше підприємство облаштуватися переміщеним співробітникам на новому місці?

- Так
- Частково
- Ні
- Ваш варіант

Зміни у виробничому процесі та логістиці

1. Чи відбулися зміни в асортименті продукції та виробничих процесах підприємства внаслідок релокації?
 - Так, асортимент продукції суттєво змінився
 - Так, дещо змінився асортимент продукції
 - Ні, але можлива зміна асортименту в майбутньому
 - Наразі ні, але ми досліджуємо ринок
 - Ні, асортимент не змінився
 - Інша відповідь
2. Вплив релокації на режим роботи підприємства
 - Відбулося скорочення робочого часу
 - Простій/відпустка
 - Частина працівників працює віддалено (за можливості), решта – на своїх робочих місцях
 - Ніяк не вплинула
 - Інше
3. Чи влаштовує підприємство наявні автомобільні та залізничні шляхи на новому місті?
 - Повністю влаштовує
 - Не влаштовує залізничне сполучення
 - Не влаштовує автомобільне сполучення
 - Не влаштовує
4. Чи вплинула зміна розташування підприємства на співпрацю з постачальниками сировини?
 - Релокація значно ускладнила процеси постачання сировини
 - Релокація значно погіршила постачання сировини, але не критично
 - Релокація не вплинула на постачання
 - Релокація спростила постачання сировини
 - Релокація в рамках індустріального парку
 - Релокація у промислову зону

Допомога, яка потрібна українським підприємствам для відновлення нормальної роботи

1. Які потреби Ваше підприємство може визначити як найголовніші для налагодження роботи?
 - Потреби у новому або додатковому обладнанні
 - Потреби у розвантажувально/завантажувальній техніці або спеціальних складських приміщеннях
 - Потреби у транспортуванні продукції до споживача в інші області України або за її межі
 - Пошук нових ринків збуту
 - Пошук нових каналів постачання
 - Потреби в інфраструктурі: вода, енергія, відходи
 - Реорганізації виробництва
 - Інша відповідь

2. Які з цих пропозицій є актуальними для Вашого підприємства? (допускається декілька відповідей)

- Отримання допомоги з розробки заходів щодо поводження з відходами
- Розробка стратегії управління відходами на підприємстві
- Допомога у впровадженні підходів економіки замкнутого циклу (повторне використання, переробка, зменшення обсягів відходів)
- Допомога у розробці стратегічного документу щодо відновлення з урахуванням впровадження сучасних «зелених» технологій, враховуючи ресурсозбереження та енергоефективність

3. Яка додаткова допомога потрібна Вашому підприємству? (допускається декілька відповідей)

- Фінансова
- Консультаційна (пошук нових ринків збуту, каналів постачання, організації виробництва)
- Навчальна (тренінги з першої домедичної допомоги, правила поводження з вибухонебезпечними речовинами тощо)
- Дозволи, відповідність плану території
- Інша відповідь

4. (Якщо попередня відповідь «Фінансова»). За потребою фінансової допомоги, просимо вказати необхідний розмір _____

5. Які консультації доречні для Вашого підприємства щодо впровадження сучасних «зелених» технологій, враховуючи ресурсозбереження та енергоефективність?

- Доступність ресурсів (матеріалів, енергії, води, робочої сили) та забезпеченість ресурсами (включаючи енергетичну безпеку);
- Картування постачальників;
- Поводження з відходами (включаючи небезпечні);
- Ресурсоефективне та чисте виробництво (скринінг можливостей);
- Промисловий симбіоз;
- Готовність до надзвичайних ситуацій
- Фінансові можливості для екологічного відновлення переміщених компаній

6. Чи потребує Ваше підприємство додаткових зовнішніх інвестицій для заміни (модернізації) обладнання з метою перепрофілювання чи зміни асортименту продукції?

- Так, потребуємо
- Так, потребуємо допомоги в їхньому пошуку
- Ні

7. (Якщо попередня відповідь «Так, потребуємо» або «Так, потребуємо допомоги в їхньому пошуку»). На що саме буде скеровано інвестиції у разі їх отримання?

8. Якого обладнання з енергетичної безпеки потребує Ваше підприємство?

- Генераторів
- Батарей
- Сонячних панелей
- Твердопаливних котлів
- Ваш варіант

9. Чи знає Ваше підприємство про програми підтримки бізнесу, який переміщено на безпечні території?

- Знаємо і користуємось державними програмами
- Знаємо і користуємось недержавним/донорськими програмами
- Знаємо і хочемо скористатись державними програмами
- Знаємо і хочемо скористатись недержавним/донорськими програмами
- Частково володіємо інформацією
- Не знаємо про такі програми
- Інша відповідь

10. Звідки підприємство отримує інформацію про наявність програм підтримки бізнесу?**11. Чи згодні Ви щодо подальшого контактування для більш детального з'ясування потреб підприємства та можливостей допомоги від проєкту?**

- Так, не заперечуємо
- Ні, нас це не цікавить
- Можливо, але ми обмежені в часі для спілкування

Контактні дані

Ім'я та прізвище контактної особи

Посада контактної особи

Мобільний телефон

Імейл

Міжнародні програми

Інформування щодо міжнародних програм, які реалізує Центр РЕЧВ в Україні

- ☐ Прошу інформувати мене про можливості залучення та участі в міжнародних програмах, які реалізує Центр РЕЧВ в Україні

Згода на оброблення даних**Згода на оброблення персональних даних**

- ☐ Я даю згоду на оброблення моїх персональних даних, згідно із Законом України «Про захист персональних даних».

Додаток П

Таблиця П.1

Фінансовий результат до оподаткування від звичайної діяльності машинобудівних підприємств України

у 2010-2023 рр.*, млн. грн.

Галузь	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Промисловість	31221,1	58662,3	21353,4	13698,3	-16641,4	-181360,9	-7569,6	87461,7	154138,2	166753,2	-22289,6	449515,3	-228844,3	105343,4
Машинобудування у т. ч.:	6858,9	14637,6	13322,8	5526,9	-20501,5	-12651,7	1696,2	9770,0	11411,2	23645,0	-6087,2	9858,9	-6161,9	27550,6
1. Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	78,4	1522,3	439,4	308,7	-1615,1	783,4	1701,6	1817,3	2567,1	2323,4	1504,2	1790,7	2936,4	6170,2
2. Виробництво електричного устаткування	697,1	265,0	1640,4	806,4	-4413,2	-4133,4	-136,6	1072,8	4790,9	3422,8	-1992,5	2726,9	1129,3	2942,7
3. Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	1929,6	2398,9	2132,4	1368,7	-3890,9	-2802,6	1519,1	1711,9	2022,3	6286,0	-1762,8	2531,2	-8507,4	3020,8
4. Виробництво автотранспортни х засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	4153,9	10451,3	9110,6	3043,1	10582,3	-6499,1	-1387,9	5168,0	2030,9	11612,9	-3836,1	2810,1	-1720,2	15416,9

*Джерело: складено автором на основі [209]

Стратегічні напрями розвитку публічного управління фінансовою діяльністю
машинобудівного комплексу України*

Напрямок	Передбачені заходи	Очікувані результати
1	2	3
Організаційно-правовий	- розробка та затвердження єдиної Національної стратегії розвитку машинобудівного комплексу України - розробка і затвердження дорожньої карти реалізації Національної стратегії розвитку машинобудівного комплексу України; - внесення змін до законодавчих норм щодо умов надання податкових пільг та преференцій, здійснення інвестиційної діяльності, надання експортних кредитів та гарантій, підтримки інноваційної діяльності для машинобудівних підприємств; - запровадження нормативно-правового регулювання здійснення державної санації стратегічно важливих підприємств (в т.ч. сектору машинобудування); - внесення змін до державної промислової політики в частині здійснення державного фінансування та держзакупівель; - створення інституцій підтримки машинобудівної промисловості; - формування системи співпраці між машинобудівними компаніями, урядом та фінансово-кредитними установами з метою антикризового управління в галузі; - гармонізація законодавства щодо машинобудівної промисловості відповідно до норм і стандартів ЄС для більшої інтеграції в європейський економічний простір; - закріплення на законодавчому рівні та запровадження обов'язкового державного моніторингу фінансового стану великих підприємств машинобудівного сектору (відповідними повноваженнями наділити Міністерство фінансів України);	- досягнення масштабних системних змін щодо підвищення ефективності фінансової діяльності вітчизняного машинобудівного комплексу та розвитку даного сектору цілому завдяки єдиному підходу та загальній стратегії; - виведення із глибокої фінансової кризи великих машинобудівних компаній завдяки державній санації; - збільшення прибутковості машинобудівних підприємств завдяки розширенню експорту та зміцненню конкурентних позицій на європейському ринку; - збільшення обсягів фінансування за рахунок держзакупівель за оновленої державної промислової політики; - підвищення рівня фінансової спроможності та запобігання фінансовій кризі на діючих підприємствах, як наслідок проведення обов'язкового державного фінансового моніторингу;

Продовження таблиці Р.1

1	2	3
Адміністративний	- надання безкоштовного індивідуально розробленого набору рекомендацій щодо першочергових дій із підвищення ефективності використання фінансових ресурсів; - створення стимулів для венчурного фінансування; - створення інноваційних центрів та центрів трансферу технологій з метою надання консультативної, інформаційної та координаційної підтримки щодо отримання фінансування для малого і середнього бізнесу у сфері машинобудування;	- підвищення ефективності фінансової діяльності малих та середніх підприємств у галузі машинобудування; - широке використання венчурного фінансування у машинобудівному комплексі; - підвищення рівня ефективності залучення фінансування за рахунок грантової підтримки у машинобудуванні;
Кредитний	- запровадження та підтримка пільгового кредитування виробництва основних деталей та комплектуючих, які наразі виключно імпортуються, особливо для стратегічно важливої продукції (для потреб оборони тощо); - розширення можливостей використання доступу до фінансових інструментів ЄС, що відкрився з набуттям Україною статусу кандидата в члени ЄС; - надання державних гарантій на кредитування і пряме фінансування інноваційної діяльності в промисловому секторі; - кредитування експорту продукції машинобудування та надання гарантій на такі кредити; - пріоритетність кредитування проєктів з високим ступенем інноваційності;	- зниження витрат на імпорт та зменшення витрат на початковому етапі власного виробництва важливих деталей, від ЄС для модернізації та розвитку вітчизняного машинобудування; - отримання кредитних ресурсів для введення в дію нових високотехнологічних виробництв; - фінансування експорту, що призведе до посилення конкурентних позицій на міжнародних ринках та збільшення доходів підприємств від експорту; - доступ інноваційних виробництв додаткового фінансування через кредити;
Інвестиційний	- підвищення інвестиційного іміджу машинобудівного сектору через спеціальну інформаційну кампанію, налагодження зовнішніх взаємозв'язків шляхом організації та участі за кордоном в спеціалізованих тематичних заходах	- збільшення обсягів залучених іноземних інвестицій для технологічного оновлення та розширення діючих виробничих потужностей, введення в дію нових високотехнологічних виробництв машинобудування;

Продовження таблиці Р.1

1	2	3
	- започаткування державної онлайн платформи (самостійної або у складі вже існуючої «Дія») для координації взаємодії інвесторів та рецепієнтів у галузі машинобудування та підтримки стартапів у цій сфері, венчурного фінансування тощо; - започаткування та стимулювання реалізації спільних інвестиційних проєктів з іноземними компаніями; - залучення іноземних інвестицій ЄС на відновлення зруйнованих та пошкоджених підприємств (у формі грантів, технічної допомоги); - запровадження та поширення нових форм та методів управління інвестиційними проєктами у сфері машинобудування на основі зарубіжного досвіду;	- збільшення обсягів інвестицій в стартап-проєкти машинобудування, що сприятиме сталому розвитку виробництва продукції з високою доданою вартістю; - залучення додаткового фінансування виробництва на умовах співфінансування; - отримання фінансування на відновлення та відбудову зруйнованих виробництв машинобудування; - підвищення ефективності управління інвестиційними проєктами машинобудівного комплексу;
Податковий	- запровадження податкових пільг та преференцій виробникам продукції машинобудування стратегічного призначення та інноваційної продукції; - податкове стимулювання інвестиційної діяльності; - розширення переліку продукції, для яких компоненти комплектування звільняються від сплати ПДВ при імпорті (наразі діє лише для виробництва БпЛа); - тимчасове (на початковому етапі налагодження виробництва) звільнення від податку на прибуток для підприємств, що виготовлятимуть комплектуючі для стратегічно важливої продукції, що наразі тільки імпортуються; - списання податкової заборгованості в межах здійснення санаційних процедур для підприємств, що знаходяться на межі банкрутства; - звільнення від плати за землю для будівництва нових виробництв машинобудування.	- зменшення податкового навантаження на підприємства машинобудівного сектору, що виготовляють стратегічно важливу для країни продукцію; - розширення обсягів інвестиційних надходжень за рахунок податкових стимулів; - зменшення витрат на комплектуючі і, відповідно, зниження собівартості виробництва та ремонту машинобудівної продукції оборонного та стратегічно важливого значення; - зменшення витрат на імпортування необхідних комплектуючих; - виведення підприємств машинобудування зі стану межі банкрутства; - зменшення витрат на будівництво нових підприємств.

**Джерело: розроблено автором*

Регресійний аналіз обсягів реалізованої продукції за 2010-2025 рр.*

Код за КВЕД	Роки	За інституціональним підходом	За функціональним підходом
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції (КВЕД 26)	2010	8089743	7008350
	2011	12738854	11760519
	2012	9620729	8014306
	2013	8499054	7637292
	2014	9066545	8133464
	2015	9402155	8772921
	2016	14129965	12366088
	2017	15188886	13783263
	2018	19555599	16975253
	2019	18224809	16839859
	2020	16549741	15740961
	2021	21173973	19149554
	2022	21737273	19244480
	2023	38867480	33957626
	2024	28580184	25526895
	2025	30303122	2705958
	без 2022		
	2024	29744204	26629241
	2025	31585919	28274407
Виробництво електричного устаткування (КВЕД 27)	2010	17218040	16193449
	2011	19184772	17326835
	2012	24556760	22800246
	2013	23671712	22353901
	2014	22645842	21005665
	2015	25588921	24038555
	2016	29964598	26594580
	2017	36757860	32986937
	2018	45082375	43098898
	2019	43749325	40850773
	2020	38369234	35849925
	2021	48836641	47930439
	2022	35002903	34125997
	2023	49382058	49650127
	2024	50702649	49413920
	2025	53080028	51872910

Продовження таблиці С.1

	без 2022		
	2024	54530308	52967258
	2025	52131014	55788833
Виробництво машин і устаткування, н.в.і.у. (КВЕД 28)	2010	38271769	31222431
	2011	43254359	38539591
	2012	46211681	38682691
	2013	42318121	36130349
	2014	39102667	33524767
	2015	50080692	41997993
	2016	60223528	50105372
	2017	67887385	59767691
	2018	76977709	70237311
	2019	79308033	71083083
	2020	80059218	72490273
	2021	97636317	91252722
	2022	57363688	56154927
	2023	78582909	74605893
	2024	89426740	84176632
	2025	93201919	88129638
	без 2022		
	2024	97826195	91069422
	2025	102458461	95725774
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів (КВЕД 29)	2010	10012001	9591537
	2011	14128068	11278876
	2012	15306076	12960395
	2013	11487868	10945529
	2014	12572489	11876818
	2015	13903000	13637996
	2016	16900943	16663194
	2017	22415387	22373449
	2018	28946418	28555084
	2019	33594939	33178084
	2020	30420965	30130592
	2021	38925644	39227900
	2022	42672553	42441560
	2023	63042987	62965772
	2024	51295479	51879252
	2025	54839698	55595681
	без 2022		
	2024	51821283	52566223
	2025	55419155	56352751

Продовження таблиці С.1

Виробництво інших транспортних засобів (КВЕД 30)	2010	34276155	35254721
	2011	60806839	54574999
	2012	68541328	61075434
	2013	44753597	40234831
	2014	29754328	27383986
	2015	29522395	26814277
	2016	28808731	25622590
	2017	41197110	39370580
	2018	47650370	49809880
	2019	58535366	50075470
	2020	49746254	43131812
	2021	50137487	45912651
	2022	51273795	47923910
	2023	96505242	95705653
	2024	61565282.6	59113956.1
	2025	63137984	60881488
	без 2022		
	2024	64013941	61736993
	2025	65836506	67721810
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів (КВЕД 29,30)	2010	44288156	44846258
	2011	74934907	65853875
	2012	83847404	74035829
	2013	56241465	51180360
	2014	42326817	39260804
	2015	43425396	40452274
	2016	45709674	42285783,2
	2017	63612498	61744028,7
	2018	76596788	78364963,1
	2019	92130305	83253554,1
	2020	80167219	73262404,3
	2021	89063131	85140550,5
	2022	93946348	90365469,3
	2023	159548229	158671424,8
	2024	112860762	110993208,9
	2025	117977682	116477169,4
	без 2022		
	2024	115835225	114303216,8
	2025	121255661	120124933,2
Машинобудування КВЕД 26-30	2010	107867709	99270486,9
	2011	150112891	133480819,7
	2012	164236574	143533072,3
	2013	130730352	117301902,1

Продовження таблиці С.1

	2014	113141871	101924699,8
	2015	128497164	115261742,4
	2016	150027764	131351822,7
	2017	183446628	168281919,4
	2018	218212471	208676424,3
	2019	233412472	212027268,5
	2020	215145412	197343563,3
	2021	256710061	243473265,2
	2022	208050212	199890873,7
	2023	326380676	316885071,7
	2024	281570337.0	270110657.4
	2025	294562753	283539295,9
	без 2022		
	2024	297858655	284969139
	2025	312513144	299913949,2

**Джерело: побудовано на основі [106]*