

ЗАЛУЧЕННЯ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В МАШИНОБУДІВНУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Мазниченко Д.О., студент

maznichenko.denis@gmail.com

Грінко І.М., кандидат економічних наук, доцент

grinko.irina.kpi@gmail.com

Національний технічний університет України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

Машинобудівна галузь України на сьогодні опинилася в тяжкому економічному становищі, зумовленому впливом карантинних заходів проти COVID-19 та воєнними діями на території України. Проблема залучення прямих іноземних інвестицій у машинобудівну галузь України є досить актуальною, оскільки саме ця галузь потребує значних капіталовкладень та інвестицій, ефективного управління інвестиційними ресурсами, тісного взаємозв'язку з постачальниками та покупцями продукції, розвитку інновацій і технологій, залучення кваліфікованого персоналу тощо.

Вирішити проблеми машинобудівної галузі допомогло б ефективне залучення прямих іноземних інвестицій. Однак в Україні існують як об'єктивні, так і суб'єктивні проблеми залучення таких інвестицій. Коротко розглянемо основні проблеми та запропонуємо шляхи їх вирішення.

1. Російсько-українська війна та бойові дії на території України. З початку повномасштабного вторгнення Російської Федерації на територію України суттєво скоротилися прямі іноземні інвестиції, у тому числі і в машинобудівну галузь України. Адже найбільш болюче питання – це гарантії безпеки інвестицій у воєнний та післявоєнний час. Потенційних інвесторів змушує задуматися фізична втрата інвестицій, зниження внутрішнього попиту та складності забезпечення факторів виробництва.

Для вирішення цієї проблеми є два інструменти. Першим інструментом є страхування ризиків міжнародними організаціями, які на цьому спеціалізуються. До таких організацій можна віднести Багатостороннє агентство з інвестиційних гарантій (далі по тексту - MIGA), яке є складовою частиною групи Світового банку. Хоч досвіду страхування ризиків у країнах, де велися військові дії MIGA не мала, проте зазначена організація реалізувала проекти в країнах де велися бойові терористичні дії. Не дивлячись на складність ситуації в Україні, досвід накопичений агентством, можна застосувати. Міністерство економіки України вже домовилося з MIGA про запуск механізму страхування інвестицій під час війни. Пілотний проект на 30 млн доларів буде запущено найближчим часом, а у наступному році уряд планує залучити від MIGA на цю програму близько 1 млрд доларів.

Другий можливий інструмент – гарантії держав-партнерів своєму бізнесу, результатом розвитку якого, буде інвестування в Україну. Цей шлях є найбільш прийнятним, оскільки знімає побоювання та застереження. Для покриття таких гарантій можна залучити арештовані російські активи [1].

2. Не врахування національних економічних інтересів (виходячи з позиції міжнародної конкурентоспроможності та стратегічної важливості розвитку машинобудування). Економіка України належить до типу економік, що розвиваються, окрім того переживає наслідки та протистоїть військовій і гібридній агресії з боку Російської Федерації, а відтак потребує спеціальних умов та положень в угодах із Європейським Союзом (далі ЄС). Натомість Україна швидкими темпами долучилась до процесів світової економічної глобалізації шляхом розширення зон вільної торгівлі. Тобто зниження (чи скасування) тарифних і нетарифних бар'єрів між країнами, сприяння офшорингу та нарощенню толінгових операцій, а відтак – географічному подовженню ланцюгів створення доданої вартості.

На сьогоднішній день Україна не змогла суттєво «кластеризувати» транскордонні інвестиції у високотехнологічне виробництво машинобудівної галузі та надати системну підтримку тим інвесторам, які є досить сміливими і розпочали свою діяльність, незважаючи на відсутність необхідних екосистем.

Однак існують значні переваги, які визначені Національною стратегією збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну, та які можуть бути використані для удосконалення процесу залучення прямих іноземних інвестицій у цей сектор, за умови, що вони поєднані із сильною політичною волею для підтримки як окремих інвесторів, так і концепції «кластеризації»: широкий вибір дешевих потенційних виробничих майданчиків з розумною базовою інфраструктурою; близькість до європейських імпортерів та ЗВТ (Засіб вимірювальної техніки) з ЄС; поновлені переговори щодо так званого безвізового режиму з ЄС - угода АСАА; низька ступінь проникнення для багатьох продуктів високотехнологічного виробництва машинобудівної галузі у поєднанні із загально зростаючим внутрішнім споживанням, натякаючи на середньострокову та довгострокову важливість місцевих ринків, що призводить до локалізації та нових можливостей; доступ до різних видів експортно-імпоротної логістики [2].

3. Високий рівень корупції. Більшість дослідників стверджує, що корупція є однією з головних причин, які перешкоджають економічному розвитку країни. Крім того, рівень і характер корупції мають негативний вплив на інвестиції в машинобудівну галузь України. Чесний бізнес, добропорядна держава та громадяни повинні забезпечити запобігання безвідповідального та злочинного відношення доінвестиційної діяльності.

4. Монополізація ринків машинобудівної галузі. Вітчизняна економіка характеризується високим монополістичним рівнем машинобудівної галузі (наприклад, АТ «Укрзалізниця» є державним монополістом транспортного машинобудування). Проте запровадження урядом конкурентоспроможної політики зміцнило конкурентні відносини на більшості товарних ринків [3]. Щоб подолати вказану проблему існують наступні способи антимонополістичної боротьби на державному рівні: 1) державні органи здійснюють антимонополістичні заходи стосовно законодавства, де передбачені державні програми, крім природних монополій; 2) заборона державним органам влади та місцевого самоврядування, вживати заходи для економічного зміцнення господарських суб'єктів-монополістів, а також вирішувати питання про централізований розподіл товарів; 3) високе оподаткування монопольного прибутку виконується проти монополізації, контролю за цінами на продукцію монопольного виробництва, адміністративними санкціями за порушення антимонопольного законодавства та скасування монополій [3].

5. Нестабільність валютно-фінансової системи. Надмірне втручання держави в регулювання іноземних інвестицій в машинобудівну галузь, є головним чинником фінансової нестабільності. Кошти розподіляються між тими хто розпоряджається бюджетом, відсутні єдині принципи формування та функціонування державної інвестиційної системи та забезпечення їх цілеспрямованого використання. Інвестиційний процес машинобудування не узгоджений термінами. Відсутні середньострокові інвестиційні плани на рівні основних розпорядників коштів бюджету. Процес формування інвестиційних проектів не інтегрований у загальний бюджетний процес та вимагає підтримки.

6. Складне податкове адміністрування. Недосконала податкова політика є важливим фактором у сучасній ситуації в Україні, яка пов'язана з відтворювальними процесами. Інвестори розуміють, що рентабельність капіталу після оподаткування визначається не тільки законодавчою ставкою податку на прибуток підприємств, а й методом розрахунку цього прибутку, тим більше, амортизацією, обліком інвентарю, процентними ставками за кредити та збитками операційних витрат. Для вирішення цієї проблеми податкова система повинна забезпечити: ефективність - зниження податкового ефекту від використання ресурсів в умовах ринку; рівність - зрівняти податкові зобов'язання усіх податкових платників. Введення єдиних правил забезпечить стабілізацію податкового законодавства, котре компенсує закордонним інвесторам швидкий ріст податкового тягаря [4].

7. Обмеження руху капіталу та валют. Головним фактором є невисокий рівень розвитку інфраструктури, який може забезпечити Україні оперативний зв'язок з іншими країнами, представляти необхідні послуги для ефективного управління машинобудівними підприємствами з іноземними інвестиціями. Забезпечення стабільного національного курсу валют необхідне для того, щоб отримати надходження інвестиційного капіталу в машинобудівну галузь, адже машинобудування є одним із ключових сегментів промисловості. Однією з найважливіших функцій країни – це забезпечення стабільності грошової одиниці. Якщо держава не має стабільної валюти, економіка не може розвиватися стало, це буде наявною перешкодою для збільшення припливу інвестицій [3].

8. Низька купівельна спроможність серед значної кількості працездатного населення погіршує можливість розміщення продуктів на внутрішньому ринку, котрі можуть бути виготовлені на нових або перебудованих машинобудівних підприємствах за допомогою закордонного капіталу. Тільки розвиток ринку внутрішнього споживання товарів машинобудівної галузі може сприяти значному збільшенню обсягів залучення іноземних інвестицій в машинобудівну галузь [3].

Можемо зробити висновок, що Україна знаходиться на низькій позиції щодо економічного розвитку про це свідчать макроекономічні показники у порівнянні з багатьма розвиненими країнами. У зв'язку зі світовою економічною кризою ускладнилося залучення інвестицій в машинобудівну галузь, що призвело до погіршення фінансового стану підприємств, та сильного зниження їх рентабельності та кредитоспроможності, зменшилися обсяги ресурсів позики (національних - через збільшення вартості запозичень, зовнішніх - через розвиток фінансових криз), а також можна побачити високий ступінь невизначеності щодо тривалості кризових явищ, що зумовило зменшення інвестиційної активності в машинобудування. Тому, щоб вирішити вищезазначені проблеми необхідно розвивати економічні та правові інститути, потрібно підтримувати та захищати права власності, створювати справедливі конкурентні умови та інвестувати у технологічний та інтелектуальний розвиток – це все буде сприяти становленню високого економічного розвитку машинобудівної галузі та України.

Список використаних джерел:

1. Свириденко Ю. Країна можливостей: чому інвестор прийде в Україну. 10 галузей української економіки, які мають найбільший інвестиційний потенціал. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/09/29/691997/> (дата звернення 09.02.2023 р.).
2. Національна стратегія збільшення прямих іноземних інвестицій в Україну. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/uk/fdi-strategy/> (дата звернення 09.02.2023 р.).
3. Казакова Н.А., Доброскок А. К. Міжнародні інвестиції України / Проблеми та перспективи їх утворення. Вісник ХНУ імені В.Н. Каразіна. 2019. Вип. 10. С. 132-138.
4. Розвиток машинобудування в Україні: проблеми та шляхи їх вирішення: монографія / Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України; наук. ред. д.е.н., проф. С. О. Іщук. Львів, 2022. 137 с.