

- підвищення соціальної і професійної мобільності викладачів;
 - реалізацію потреби викладачів у підвищенні професійної педагогічної підготовки без вікових обмежень, просторових та часових рамок, факторів здоров'я;

- підвищення професійного рівня, підготовки, перепідготовки сучасного викладача вищої технічної школи і ефективності освіти;
 - задоволення потреб країни у якісно підготовлених спеціалістах.

Література

1. Adler, A. (1932). What Life Should Mean to You // Ed By A / Porter – London: George Allen & Unwin LTD, 300 p.
2. Felder, R. (1994). The Myth of the Superhuman Professor. J. Engr. Education, 82(2), 105-110.
3. Armando, R., Felder, R., Woods, D., Stice, J. (2000). The future of engineering education. A vision for a new century. Chem. Engr. Education, 34(1), 16–25.
4. Szymanowicz, P. (1992). Zarys kwalifikacji nauczyciela szkoly przyszlosci. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellonskiego, Prace Pedagogiczne, Zeszyt 15, Wyd. UJ, 69-79.
5. Boyer, E.L. (1990). Scholarship reconsidered: Priorities of the professoriate, Princeton, NJ, Carnegie Foundation for the Advancement of Teaching, 147 p.
6. Исаев, И.Ф. Профессионально-педагогическая культура преподавателя [Текст] / И.Ф.Исаев. – М. : Академия, 2002. – 208 с.
7. Савельев, А.Я. Модель формирования специалиста с высшим образованием на современном этапе [Текст] / А.Я. Савельев, Л.Г. Семушина, В.С. Кагерманьян. – М.: 2005. – 72 с. – с.16.
8. Олійник, В.В. Дистанційне навчання в післядипломній педагогічній освіті (організаційно-педагогічний аспект) [Текст] / В. В. Олійник. – К. : ЦППО, 2001. –147 с. – с.48.
9. Allport, G.W. (1950). The Nature of Personality: Selected Papers. Cambridge, Massachusetts : Addison-Wesley, 159 p.
10. Кухаренко, В.М., Твердохлебова, Н.Є., Рибалко, О.М. Тьютор як одна з визначальних осіб системи дистанційного навчання [Сучасні проблеми науки та освіти] : матеріали 4-ї міжнар. міждисциплінарної наук.-практ. конф. – Ялта, 2003. – с. 237.

У статті проаналізовано українську державну програму розвитку машинобудування на 2006 – 2011р., виявлено основні її недоліки, на основі цього аналізу запропоновано нове структурування цієї галузевої програми, у вигляді комплексу взаємопов'язаних проектів організаційної та нормативно-правової підтримки у галузі

Ключові слова: програма розвитку, машинобудування, структура, підтримка

В статье проанализирована украинская государственная программа развития машиностроения на 2006 – 2011г., выявлены основные ее недостатки, на основании этого анализа предложено новое структурирование этой отраслевой программы, в виде комплекса взаимосвязанных проектов организационной и нормативно-правовой поддержки в отрасли

Ключевые слова: программа развития, машиностроение, структура, поддержка

УДК 65.012.25

СТРУКТУРИРОВАНИЕ СОДЕРЖАНИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ В УКРАИНЕ

А. С. Ванюшкин
 Кандидат технических наук, доцент
 Кафедра международной экономики
 Таврический национальный университет
 им. В.И. Вернадского
 пр. Вернадского, 4, г. Симферополь, Украина,
 95000
 E-mail: vanyushkin2@yandex.ru

1. Введение

Опыт развитых стран мира показывает, что важным условием экономического роста является разработка и реализация общенациональных и

отраслевых программ развития. К ним относят индустриальные программы: развития машиностроения, энергетического комплекса, металлургии, химической и нефтехимической промышленности и т.п. Опыт развитых стран показывает, что успех их

реализации может иметь «эффект мультипликатора» для ВВП страны.

Успех реализации любой программы развития зависит от множества факторов: политических, социальных, экономических, финансовых и т.п. Это обуславливает необходимость комплексного учета всех важных взаимосвязей конкретной программы с внешней средой, которая объективно носит многоаспектный характер (производственно-технологическая, организационно-правовая среда, финансово-экономические аспекты).

Любая программа развития, даже региональная, по определению является сложной, т.к. в большинстве случаев включает в себя комплекс мероприятий, охватывающий разные сферы и аспекты внешней среды. В первую очередь это относится к закладываемым в программу развития организационно-правовым, экономическим, финансовым механизмам, которые могут содержать новые, не опробованные ранее элементы.

2. Постановка проблемы в общем виде

С одной стороны, есть более или менее устоявшаяся структура программ отраслевого развития. С другой стороны, согласно основам управления программами, программа – это комплекс взаимосвязанных проектов, объединенных общей целью. С общей целью у большинства отраслевых программ развития, как правило, все в порядке. Однако намного хуже дело обстоит с наличием комплекса взаимосвязанных проектов. На сегодня практически ни одна отраслевая программа развития в Украине не содержит ни одного внятно сформулированного проекта в своем составе.

3. Цель исследования

Целью данного исследования является выявление состава проектов, комплексно взаимосвязанных в рамках отраслевой программы развития. Для этого требуется провести анализ государственной программы развития машиностроения Украины до 2011 года [1] (новая программа еще не принята).

4. Анализ публикаций по теме исследования

В научной периодике Украины, в статьях, связанных с обзором проблем и выявлением перспектив развития украинского машиностроения, отсутствует разработка подхода к государственным программам развития как к комплексу взаимосвязанных проектов поддержки отраслевого развития.

Вместо этого в статье «Особенности отраслевых программ развития промышленности» (авторы Кулиш Е.В., Телюк В.А.) [2] анализируются направления новой технической политики в машиностроении, вопросы совершенствования структуры производства, развития мощностей, разработки паспорта стратегии развития и т.п. На наш взгляд, эти вопросы являются менее важными, чем разработка и внедрение комплекса взаимосвязанных проектов организационной и нормативно-правовой поддержки отрасли. В других

статьях, посвященных различным аспектам развития украинского машиностроения [3-5], указывается на необходимость «снижения процентных ставок по кредитам», «содействия продвижению отечественной продукции на европейские и мировые рынки», институционального и нормативно-правового обеспечения становления кластерной модели развития украинского машиностроения, концентрации предприятий машиностроения, однако не детализировано, каким образом следует осуществлять все эти направления.

5. Основная часть исследования

Проанализируем основные элементы государственной программы развития машиностроения Украины до 2011 года [1] (ввиду отсутствия ее обновления). Начнем с первой части данной программы – «Современное состояние развития машиностроения». Там справедливо указано, что доля машиностроения в общем объеме промышленного производства в Украине (15%) в два раза ниже, чем в среднем эта доля по развитым странам мира (30%). Также обоснованным является утверждение о том, что неполное соответствие продукции украинского машиностроения современным международным стандартам в этой сфере ограничивает экспортные возможности этой отрасли в Украине. Важность этого утверждения становится очевидным в свете того факта, что до 70% продукции украинского машиностроения поставляется на экспорт. Помимо этого, в программе упомянуты такие крайне негативные факты, как широкое присутствие на отечественном рынке машиностроительной продукции зарубежных производителей, вследствие чего объем импорта в Украину продукции этого типа в 1,5 раза превышает объемы ее экспорта из Украины. Поскольку реализация этой программы уже завершилась, можно констатировать, что это положение дел в машиностроительной отрасли осталось прежним.

В программе указано, что для исправления сложившейся ситуации необходимо значительное повышение конкурентоспособности продукции украинского машиностроения. Также в программе показано, что этому, в свою очередь, мешает значительная степень морального и физического износа основных фондов в отрасли (70% оборудования эксплуатируется более 15 лет), использование старых ресурсоемких технологий. В программе верно констатируется, что большинство предприятий машиностроительной отрасли Украины нуждается в модернизации и техническом перевооружении, и что продукция украинского машиностроения конкурирует с зарубежными аналогами, в основном, за счет низкой цены, иногда даже при сопоставимом уровне качества.

В программе дана приблизительная оценка объема инвестиций, необходимых для модернизации и технического перевооружения предприятий машиностроительной отрасли Украины (27 – 35 млрд. грн.) [1]. Указано, что фактический *объем инвестиций* в отрасль, даже в докризисный период (до 2008г.), был, как минимум, *в 20 раз ниже* этой потребности. Также приводится тот факт, что более 70% объема фактических инвестиций в отрасль осуществлялось за счет прибыли самих машиностроительных предприятий. В

то время как за счет средств госбюджета покрыто лишь 5% объема инвестиций, что указывает на полное отсутствие государственной поддержки отрасли. Согласно приведенных в программе данных, даже банковский сектор страны обеспечил большую долю инвестиций в предприятия машиностроительной отрасли Украины, чем госбюджет, а именно, 10% от общего объема средств. При этом средняя рентабельность производства на предприятиях машиностроительной отрасли в Украине составляет всего лишь 10%, что в два раза (!) меньше банковских кредитных ставок в стране. Поэтому лишь немногие из предприятий отрасли могут позволить себе привлекать кредитные ресурсы.

Кроме того, в программе указано на необходимость «формирования замкнутых макро технологических отраслеобразующих комплексов». Очевидно, под этой фразой составители программы имели в виду необходимость создания замкнутых технологических циклов в отрасли, во избежание фатальной зависимости от импорта комплектующих из-за рубежа, что нередко ставит под угрозу своевременность выполнения заказов на поставку продукции и обеспечение ее требуемого уровня качества.

В программе констатируется низкий уровень инновационной активности украинских машиностроительных предприятий: лишь 14% предприятий отрасли осуществляют инновационную деятельность [1]. Объем освоения новых видов продукции в производстве отрасли отстает от уровня предприятий этой же отрасли в развитых странах примерно в 2 – 3 раза (!). Справедливо указано, что одной из основных причин низкой инновационной активности в отрасли является недостаточный объем финансирования. Так, из госбюджета за год выделялось, в среднем, всего-навсего около 8 млн. грн., или лишь 6% от общего объема средств, направленных на инновации в отрасли. Большая часть этих средств также была обеспечена за счет прибыли самих предприятий отрасли. При этом машиностроительная отрасль содержит более 20 подотраслей, и требуемый объем финансирования новых разработок в каждой из них значительно превышает суммы, выделяемые из госбюджета страны в этих целях.

На этом негативном фоне несколько странным выглядит сделанный в программе (и в последствии не оправдавшийся) прогноз по поводу возможности роста объема продаж продукции, в целом, по машиностроительной отрасли Украины до уровня 38 – 42 млрд. грн. [1], при условии усиления инвестиционной активности в отраслях страны, потребляющих продукцию машиностроения. Из приведенных данных по поводу статуса машиностроительной отрасли страны следует, что для достижения этих целевых показателей необходимо в разы снизить импорт машиностроительной продукции от зарубежных конкурентов и повысить качество продукции отечественных производителей.

Также понятно, что для обеспечения снижения объемов импорта и повышения качества продукции украинского машиностроения необходима реализация целого ряда мер по государственной поддержке отрасли.

Далее проанализируем цели, поставленные в изучаемой программе. Прочитаем программу: «Целью программы является создание конкурентоспособного

машиностроительного комплекса», который бы производил «инновационную эффективную» продукцию [1]. В качестве задач, требуемых для достижения поставленной цели, в программе указаны:

- «освоение новых видов конкурентоспособной продукции»,
- «проведение в отрасли новой технической политики», направленной на:
 - «обеспечение сбережения ресурсов»,
 - «использование новых материалов и покрытий»,
 - «внедрение систем управления качеством»,
 - «унификацию элементной базы»,
 - «ориентацию на международные стандарты (качества)»,
 - «создание условий для ускоренного инновационного развития отрасли».

Выявим соответствие поставленных в программе цели и задач известному в менеджменте принципу постановки целей «SMART». Сразу обращает на себя внимание отсутствие в сформулированных в программе цели и задачах каких-либо количественных критериев измерения прогресса и достигнутых результатов. Очевидно, что практически невозможно привести в соответствие с современными требованиями сразу все предприятия машиностроительной отрасли страны и сразу по всем 20 подотраслям машиностроения.

Кроме того, поставленная в анализируемой программе цель является крайне размытой и, на наш взгляд, в корне неверной. Так, согласно базовых основ экономической теории, при том любой экономической «школы», государство должно оказывать *поддержку* развитию той или иной отрасли, а не самому создавать ее. При этом такая поддержка должна носить *институциональный* характер: обеспечение нормативно-правовых условий развития отрасли, в т.ч. инвестиционного климата, и, особенно, создание условий для широкого внедрения инноваций. Помимо этого, в развитых странах широко используется практика *госзаказа* на продукцию подотраслей машиностроения, связанных с оборонным комплексом, включая авиационную, ракетно-космическую технику, роботостроение, новые материалы (нанотехнологии) и т.п.

Стоит отметить, что поставленные в программе задачи, на наш взгляд, не являются достижимыми в обозримый период, что косвенно подтверждается практически полным невыполнением этой программы. Так, по многим подотраслям машиностроения, особенно по «тяжелому» сектору (авиация, ракетно-космическая техника, производство турбин, транспортных средств, разработка новых материалов и т.п.) сроки выполнения НИОКР составляют от пяти лет и более. Это при условии 100% финансирования НИОКР в требуемом предприятиями отрасли объеме. Поэтому «освоение новых видов конкурентоспособной продукции» не может быть достигнуто в короткие сроки. Эти же соображения касаются «использования новых материалов и покрытий» и «унификации элементной базы».

Отдельного анализа заслуживает, на наш взгляд, формулировка следующей задачи в программе: «создание условий для ускоренного инновационного развития отрасли» [1]. С одной стороны, действительно, как уже отмечалось выше, в машиностроительной отрасли необходимо создавать условия для широкого внедрения инноваций. С другой стороны, фраза в за-

даче «ускоренное инновационное развитие» является чересчур оптимистичной. Это становится ясно, если вернуться к упомянутым выше срокам проведения НИОКР в «тяжелых» секторах машиностроения. Кроме того, формулировка этой задачи является, на наш взгляд, слишком общей. Так, очевидно, что создание условий для широкого внедрения инноваций требует, в свою очередь, решения, как минимум, двух крупных и серьезных задач:

- создание механизмов *налогового стимулирования* финансирования инноваций,
- внедрение механизмов *финансового стимулирования* инноваций.

Однако ничего подобного в анализируемом списке задач программы нет. Это, среди прочего, указывает на ее заведомую нереальность, подтвержденную практикой, т.е. полным невыполнением этой программы.

Помимо всего вышесказанного, также обращает на себя внимание отсутствие каких-либо сроков достижения поставленных цели и задач. Возможно, имелось в виду, что по умолчанию все поставленные в программе задачи должны быть достигнуты к моменту ее завершения, т.е. к 2012г. Однако, как известно, ни одна из поставленных в программе задач не была достигнута к этому сроку.

Рассмотрим следующий элемент программы: «Основные направления выполнения программы» [1]. Здесь перечисляются планируемые к освоению «новые виды конкурентоспособной продукции». Однако не приводится конкретных мер по ее освоению. Далее указываются международные стандарты, в соответствии с которыми необходимо внедрять «системы управления качеством». Но отсутствуют какие-либо организационные мероприятия по стимулированию внедрения таких стандартов.

Также в числе мер данной части программы указывается «развитие внутреннего и внешнего рынка и его инфраструктуры». На наш взгляд, такая формулировка имеет противоречие со здравым смыслом. С одной стороны, государство обязано развивать внутренний рынок и его инфраструктуру. С другой стороны, совершенно непонятно, каким образом государство может развивать внешний рынок и его инфраструктуру? По сути, сегодняшнее отсутствие мер протекционизма со стороны государства по отношению к отечественным машиностроительным предприятиям является косвенной поддержкой внешнего рынка и его инфраструктуры. Только это работает против украинского машиностроения и должно быть исправлено. Кроме того, формулировка «развитие... рынка и его инфраструктуры» является весьма размытой и неконкретной. Очевидно, что в программе должны быть указаны мероприятия, способствующие развитию внутреннего рынка и его инфраструктуры. Логика и мировой опыт подсказывают, что к таким мероприятиям могут быть отнесены [8-13]:

- меры *протекционизма* по защите отечественного производителя;
- широкое внедрение *госзаказа* в секторе тяжелого и сельскохозяйственного машиностроения, помимо оборонного госзаказа;
- *налоговое стимулирование долгосрочных контрактов* на закупку машиностроительной продукции у украинских предприятий;

- государственная поддержка *экспортных контрактов* по поставке машиностроительной продукции украинскими предприятиями,

- институциональное обеспечение *льготного финансирования и кредитования* машиностроительных предприятий Украины;

- нормативно-правовая поддержка развития *лизинга* машиностроительной продукции украинских предприятий.

Частично, мероприятия, относящиеся к категории вышеприведенных мер, присутствуют в приложении к программе. В частности, это касается:

- «Совершенствования механизма защиты отечественных производителей от недобросовестной конкуренции, согласно требованиям ВТО»,

- «Внесения изменений в акты законодательства касательно стимулирования экспорта машиностроительных предприятий»,

- «Внесения изменений в Закон Украины «О налоге на прибыль предприятий» касательно налогообложения операций финансового лизинга, введения ускоренной амортизации» [1],

- «Проведения эффективной таможенной тарифной политики, направленной на оптимизацию структуры экспортно-импортных операций в отрасли».

Однако приведенные формулировки из приложения к анализируемой программе являются, на наш взгляд, неконкретными. Так, не раскрыт «механизм защиты отечественных производителей от недобросовестной конкуренции, согласно требованиям ВТО». Кроме того, составители программы явно забыли тот факт, что «проведение эффективной таможенной тарифной политики» очень часто вступает в противоречие с требованиями ВТО. При этом конфликт на эту тему между Украиной и ВТО имел место быть совсем недавно.

В то же время, не секрет, что сегодня большинство механизмов недобросовестной конкуренции в машиностроительной отрасли лежит в финансовой сфере. Это относится, прежде всего, к требованиям международных финансовых организаций (МБРР, ЕБРР), финансирующих инвестиционные проекты, связанные с поставками машиностроительной продукции, заключать контракты на поставку оборудования исключительно с зарубежными (европейскими, американскими) поставщиками, что противоречит национальному тендерному законодательству и требованиям того же ВТО. Об этой практике и способам ее преодоления в программе – ни полслова.

Кроме того, очевидно, что отечественных производителей машиностроительной продукции необходимо защищать не только от недобросовестной конкуренции с зарубежными компаниями, но от конкуренции с ними вообще, как таковой. При этом составители программы не позаботились упомянуть в ней такие применяемые всеми развитыми странами меры протекционистской защиты, как налоговое стимулирование, ценовое регулирование, и, наконец, самое эффективное средство – создание и внедрение уникальной системы национальных стандартов качества, недостижимых для зарубежных производителей.

Эта мера имеет более дальний прицел, чем упомянутая в приложении к программе «гармонизация системы национальных стандартов», последняя более

выгодна для зарубежных производителей, чем для национальных. Действительно, европейские стандарты останутся неизменными и по-прежнему будут главным препятствием для экспорта машиностроительной продукции из Украины, в то время как возможности европейских производителей для экспорта в Украину увеличатся. В итоге, предлагаемая в программе гармонизация может привести только к увеличению негативного разрыва между импортом и экспортом машиностроительной продукции в Украине.

Что касается упомянутой в приложении к программе меры «Внесения изменений в акты законодательства касательно стимулирования экспорта машиностроительных предприятий» [1], то, к сожалению, в программе и в приложении к ней отсутствует расшифровка того, какие именно акты законодательства должны быть пересмотрены. Отсутствие такой конкретики заранее обрекло на неудачу выполнение этого пункта программы. Между тем, логика и опыт зарубежных стран в этой сфере подсказывает, что изменениям в целях стимулирования экспорта должно подвергнуться налоговое, таможенное и банковское законодательство [8-13].

При этом необходимые изменения налогового законодательства должны быть гораздо шире, чем упомянутые в приложении к программе изменения Закона Украины «О налоге на прибыль предприятий» в части «налогообложения операций финансового лизинга и введения ускоренной амортизации». Необходимые изменения налогового законодательства должны быть также шире тех, что уже осуществлены в рамках Налогового Кодекса Украины. Как известно, эти изменения затронули льготы по налогу на прибыль. Во-первых, они коснулись далеко не всех сфер КВЕД, соответствующих машиностроению. Удивительно, но «за бортом» налоговых льгот остались такие центральные сегменты машиностроения как станкостроение и приборостроение. Во-вторых, гнетом для украинских машиностроителей является НДС, уплачиваемый, в т.ч., при импорте необходимых комплектующих из-за рубежа. Так, до сих пор не разработан и не введен порядок возмещения НДС машиностроительным предприятиям Украины при экспорте их продукции, произведенной из ранее импортированных комплектующих. Между тем, подобные льготы применяются в других странах, например, в экспортно-промышленных СЭЗ Китая.

Что касается изменений в банковское законодательство, то оно должно быть также шире упомянутых в программе операций финансового лизинга. Так, во всех развитых и во многих развивающихся странах полноценно функционируют национальные экспортные кредитные агентства (ЭКА), основная задача которых заключается в предоставлении льготных кредитов под экспортные контракты машиностроительных компаний [6]. В некоторых развивающихся странах услуги по экспортному кредитованию реализуются через Центральные Банки. В странах ОЭСР экспортные кредитные агентства привлекают частные средства.

На сегодня в Украине задача финансовой поддержки отечественного экспорта, в т.ч. машиностроительной продукции, возложена на УкрЭксимБанк. Ознакомление с деятельностью этого банка выявило, что в перечне его услуг для корпоративного бизнеса присутствуют услуги «торгового финансирования»,

включающиеся в финансировании импортных и экспортных контрактов [7]. Во-первых, стоит отметить, что финансирование импортных контрактов, в случае наличия адекватных по качеству отечественных аналогов зарубежной продукции, наносит прямой ущерб отечественным производителям. Между тем, УкрЭксимБанк – государственный банк, и поэтому существующий статус-кво по поводу финансирования импортных контрактов может и должен быть изменен. Во-вторых, на официальном сайте УкрЭксимБанка не удалось обнаружить упоминания о льготной ставке кредитования по экспортным контрактам, в т.ч. для машиностроительных предприятий. Это позволяет констатировать отсутствие государственной финансовой поддержки экспортных контрактов украинских машиностроительных предприятий. Из этого следует, что соответствующие изменения должны быть изменены в нормативные документы, регламентирующие деятельность УкрЭксимБанка.

Кроме того, в качестве действенной меры по финансовому стимулированию украинского экспорта машиностроительной продукции может быть предложено снижение норматива резервирования НБУ по операциям украинских коммерческих банков, связанным с экспортным финансированием контрактов отечественных производителей в сфере машиностроения.

Приведенные в анализируемой программе этапы ее выполнения не выдерживают никакой критики. Так, на «модернизацию существующих моделей машиностроительной продукции...» отведено всего два (!) года [1]. Это противоречит уже упомянутым ранее срокам выполнения НИОКР по многим секторам машиностроения, составляющим от пяти лет и более. Также в этапах выполнения программы два года отведено на выход на зарубежные рынки. Эти сроки выглядят также нереальными в свете другого ранее упомянутого факта, что на сегодня импорт машиностроительной продукции в Украину в 1,5 раза превышает ее экспорт из страны. Кроме того, не следует забывать о зарубежных стандартах в сфере машиностроения, являющихся главным препятствием для экспорта машиностроительной продукции из Украины. Для того чтобы им соответствовать, необходимо осуществить «модернизацию существующих моделей машиностроительной продукции...», которая, как уже отмечено выше, никак не может быть проведена за два года.

Далее рассмотрим следующий пункт программы – «Финансовое обеспечение». В данном пункте программы указано, что общий объем финансирования программы составляет 31330 млн. грн., в т.ч. 2156 млн. грн. за счет средств госбюджета [1]. Отсюда следует, что основное бремя финансирования программы ложится на сами машиностроительные предприятия. Таким образом, государство фактически самоустраняется от финансовой поддержки машиностроительного сектора страны, что недопустимо.

Проанализируем последний пункт программы – «Ожидаемые результаты». В нем указаны такие результаты как «увеличение объемов экспорта продукции машиностроения на 30%», «уменьшение потребности в закупке импортной продукции машиностроения на 1,5 млрд. долл. США», «увеличение общего объема производства на 60% за счет повышения производительности труда» [1]. В докризисный период (до 2008г.) укра-

инский машиностроительный сектор демонстрировал довольно значительный по меркам страны темп роста экспорта, однако в после кризисный период темп роста производства значительно снизился, а конкуренция с зарубежными производителями усилилась. Таким образом, заложенный в программе 30% рост объемов экспорта является на сегодня нереальным. Ввиду неоднократно упоминавшихся ранее длительных сроков проведения НИОКР во многих секторах машиностроения, а также 50% превышения объемов импорта машиностроительной продукции в Украину над объемами ее экспорта из страны, «уменьшение потребности в закупке импортной продукции машиностроения на 1,5 млрд. долл. США» является заведомо нереализуемым. Также стоит отметить, что производительность труда в машиностроительном секторе страны отнюдь не демонстрирует тех темпов роста, которые бы позволили утверждать о возможности «увеличения общего объема производства на 60%» за ее счет.

6. Выводы

На основании проведенного анализа государственной программы развития машиностроения Украины, мы предлагаем следующие элементы ее структуры, являющиеся организационными проектами:

а) совершенствование системы налогообложения машиностроительных предприятий в Украине:

- по налогу на прибыль:

пересмотр перечня КВЕД предприятий машиностроения в Налоговом Кодексе, безусловно освобождаемых от налога на прибыль,

уточнение условий (объем инвестиций, экспортных контрактов, уровень качества продукции и т.п.), начиная с которых должны действовать льготные ставки по налогу на прибыль для сегментов машиностроения, не попавших в первую, освобожденную категорию,

внедрение механизма ускоренной амортизации по номенклатуре технологического оборудования в сфере машиностроения и порядка контроля использования средств, накопленных в данных целях,

- по НДС:

пересмотр механизма возмещения НДС машиностроительным предприятиям, уплачиваемым при импорте комплектующих и последующем экспорте произведенной из них готовой продукции,

пересмотр механизма возмещения внутреннего НДС по контрактам поставки комплектующих для машиностроительных предприятий, стимулирующего сведение к минимуму цепочки посредников,

б) совершенствование механизма государственной финансовой поддержки экспортных контрактов и инвестиций в техническое перевооружение украинских машиностроительных предприятий:

- утверждение льготной ставки кредитования экспортных контрактов и инвестиционных проектов машиностроительных предприятий Украины УкрЭксимБанком и условий предоставления льготного кредита (сроки контракта, объем поставок, цели использования кредитных средств и т.п.),

- запрещение кредитования УкрЭксимБанком контрактов по поставке зарубежной продукции машиностроения в Украину, при условии наличия качественных отечественных аналогов иностранной продукции,

- пересмотр норматива НБУ по резервированию операций украинских коммерческих банков, связанных с долгосрочным инвестиционным / экспортным кредитованием украинских машиностроительных предприятий,

в) совершенствование нормативной поддержки финансового лизинга продукции украинских машиностроительных предприятий:

- разработка порядка финансирования лизинговых программ по продукции украинских машиностроительных предприятий (УкрЭксимБанком):

- выделение сфер КВЕД, где требуется государственное субсидирование ставки лизинга машиностроительной продукции (сельское хозяйство, текстильная промышленность, жилищно-коммунальное хозяйство и т.п.),

- уточнение порядка рассмотрения заявок предприятий, намеревающихся взять в лизинг продукцию машиностроительных предприятий Украины и перечня необходимых документов (бизнес-план, финансовый отчет и т.п.),

- уточнение порядка кредитования машиностроительных предприятий Украины, предоставляющих в лизинг свою продукцию (ставка и сроки кредита), а также перечня необходимых документов (подписанный лизинговый контракт, производственный план, финансовый отчет и т.п.),

- разработка механизма налогового стимулирования по налогу на прибыль, как лизингодателей – украинских машиностроительных предприятий, так и украинских лизингополучателей их продукции,

г) стимулирование капиталовложений в проведение НИОКР машиностроительных предприятий Украины:

- разработка порядка предоставления налоговых льгот по налогу на прибыль украинским машиностроительным предприятиям, осуществляющим НИОКР по повышению качества своей продукции / снижению затрат производства, а также внедряющим результаты этих НИОКР в производственный процесс,

- разработка порядка предоставления безвозмездной финансовой помощи (грантов) из средств госбюджета на конкурсной основе на проведение НИОКР украинским машиностроительным предприятиям.

Литература

1. Постанова Кабінету Міністрів України №516 «Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006 – 2011 роки». [електронний ресурс]. // http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/КР060516.html.
2. Кулиш, Е.В. Особенности отраслевых программ развития промышленности [Текст] / Е. В. Кулиш, В. А. Телюк. // Экономика промышленности. -2008. -№43. –С.9–19. http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/eprom/2008_43/st_43_09.pdf.

3. Коваленко, Е.О. Машиностроение в контексте активизации глобализационных процессов в мировой экономике [Текст] / Е.О. Коваленко. // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект: сб. науч. тр. – Донецк: ДонНУ, 2009. – Ч.3. – с.1404 – 1409. http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pr-vs/2009_3/1404.pdf.
4. Степанова, Е.В. О формировании кластерной модели развития подъемно-транспортного машиностроения в Украине [Текст] / Е.В. Степанова. // Економічні інновації. - 2010. – Вип. 41. – С.260 – 266. http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ei/2010_41/PDFFiles/31_Step.pdf.
5. Шпилевский, В.В. Проблемы инновационного развития машиностроения Украины [Текст] / В. В. Шпилевский, А. Д. Олейник. // Бизнес информ. -2010. -№11. –с.186 – 189. http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/bi/2010_11/186-189.pdf.
6. Рубченко, М. Три полезных буквы – ЭКА. / М. Рубченко. [электронный ресурс]. // http://expert.ru/expert/2005/19/19ex-tishk1_39036/.
7. Продукты торгового финансирования. УкрЭксимБанк. Официальный сайт. // <http://www.eximb.com/rus/corporate/trade/scheme/>.
8. Hiroyuki O. Technology and industrial development in Japan: building capabilities by learning, innovation and public policy. <http://ideas.repec.org/b/oxp/obooks/9780198288022.html>.
9. Cimoli M. Industrial policy and development: the economy of capabilities accumulation. <http://econpapers.repec.org/bookchap/oxpobooks/9780199235278.htm>.
10. Braunerhjelm P.B. Cluster genesis: technology – based industrial development. <http://econpapers.repec.org/bookchap/oxpobooks/9780199232208.htm>
11. Henderson V. Externalities and industrial development. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0094119097920362>.
12. Venables A.J. Trade policy, cumulative causation and industrial development. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0304387895000585>.
13. Dahlman C., Westphal L. Technological effort in industrial development. http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2005/10/14/000178830_98101903361590/Rendered/PDF/REP263000.pdf.

Стаття присвячена питанням машинного розуміння текстів на природній мові. При цьому були розглянуті особливості проектування та практичної реалізації синтаксичного текстового аналізатору російської мови та дано короткі відомості про методи, покладені в основу його функціонування. До особливостей реалізації можна віднести використання граматики залежностей для визначення категорій елементів мовних структур

Ключові слова: розуміння текстів на природній мові, первинний аналіз природної мови

Статья посвящена вопросам машинного понимания текстов на естественном языке. При этом были рассмотрены особенности проектирования и практической реализации синтаксического текстового анализатора русского языка и даны краткие сведения о методах, положенные в основу его функционирования. К особенностям реализации можно отнести использование грамматики зависимостей для определения категорий элементов языковых структур

Ключевые слова: понимание текстов на естественном языке, первичный анализ естественного языка

УДК 004.89, 004.048, 004.912

СИНТАКСИЧНИЙ АНАЛІЗАТОР ЯК ЗАСІБ МАШИННОГО РОЗУМІННЯ ПРИРОДНОЇ МОВИ

І. А. Жирякова

Кандидат технічних наук, доцент*

E-mail: irena_zh@ukr.net

М. С. Симоненко*

E-mail: mikesimons@mail.ru

*Кафедра інтелектуальних систем прийняття рішень

Черкаський національний університет

ім. Б. Хмельницького

бул. Шевченка, 81, м. Черкаси, Україна, 18031

1. Вступ

На сьогоднішній день машинне розуміння природної мови є однією з найбільш актуальних задач

в галузі комп'ютерних наук, рішення якої дозволило б досягти високого рівня формалізації мовних структур у різноманітних прикладних цілях. Крім традиційної галузі застосування результатів син-