

ного регулювання машинобудівного сектору та впливу на нього для стабілізації промисловості та виходу економіки України з кризового стану. Необхідно залучати до вітчизняної практики господарювання підприємств машинобудівної галузі промисловості закордонний досвід.

Література

1. Карпунин М. Г. Перестройка и модернизация машиностроения: экономический аспект. — К.: Машиностроение, 2001. — 271 с.
2. Романенко В. Регіональні ринки продукції машинобудування в Україні // Економіка України. — 2006. — № 6. — С. 90—92.

УДК 338.45

Я. О. Костенок

ПІДВИЩЕННЯ РОЛІ ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ В УМОВАХ КРИЗИ

Під час кризи та невпинно зростаючих цін на енергоресурси актуальною постає проблема підвищення ролі енергоефективності для забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної продукції як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

Сьогодні майже всі промислово розвинуті держави інтенсивно вирішують питання енергозбереження та енергоефективності. Світовий досвід засвідчує, що кожна грошова одиниця, яка інвестована в енергозбереження, відповідає за ефективністю трьом-п'яти одиницям вкладеним у видобуток енергоресурсів та виробітку енергії. Така країна, як Російська Федерація, не дивлячись на великі запаси енергетичних ресурсів та розгалужену енергетичну інфраструктуру, основним пріоритетом висунула енергозбереження та збільшення на її основі енергоефективності не тільки в розвитку енергетичного сектору, а й усієї національної економіки.

Запровадження механізмів реалізації політики енергозбереження зумовлено тим, що енергоефективність не може бути самодостатнім інструментом зацікавленості споживачів у економії ПЕР у рамках наявної системи економічних взаємовідносин. Досить часто побутові споживачі та промислові підприємства мають свої специфічні цілі та завдання, які не узгоджуються з цілями політики енергоефективності. Правове забезпечення політики енергоефективності в різних країнах здійснювалось у різних формах. В од-

них країнах основи політики та механізми державного регулювання визначаються спеціальними законодавчими актами (США, Японія), в інших лише окремі аспекти політики енергоефективності регулюються спеціальними законами (Данія, Фінляндія, Канада) або відображені у більш загальних законах енергетичного або екологічного характеру (Норвегія, Франція, Італія, Швеція, Чехія). У багатьох країнах правову основу політики енергоефективності складають урядові акти, програми та плани (Великобританія, Німеччина, Австрія, Іспанія, Нідерланди, Бельгія), а також рішення міністерств.

Спектр заходів із стимулювання енергозбереження, що застосовувались за останні майже тридцять років і використовуються й сьогодні, є досить широким. Разом з тим усі вони можуть бути розподілені на дві основні групи, а саме:

- прямий вплив, шляхом безпосередньої участі в реалізації проєктів, який здійснюється за рахунок державних фінансових та організаційних ресурсів;

- опосередкована участь шляхом організаційно-інформаційної підтримки проєктів та створенні умов для збільшення попиту на енергоефективне обладнання.

На жаль, в Україні стимули щодо енергозбереження носять тільки декларативний характер (окрім високих цін на енергоносії). Основної метою механізму державної політики у сфері енергозбереження повинно стати формування сприятливого для покращення енергоефективності економічного середовища. Державне регулювання повинно носити системний характер, не можна використовувати лише один з інструментів нехтуючи іншими, так як ефективність тоді буде зводитись до нуля внаслідок впливу факторів (структурних, ринкових, трансформаційних, глобальних).

За період 1996—2008 рр. зниження рівня енергомисткості ВВП та промисловості забезпечувалось за рахунок зменшення у собівартості продукції постійної складової енерговитрат пропорційно до зростання обсягів виробництва. Як результат, зростання обсягів промислового виробництва перевищило динаміку споживання енергоресурсів. Зменшення енергомисткості промислового виробництва стало результатом реалізації маловитратних енергозберігаючих заходів. Слід зауважити, що даний фактор, як складова потенціалу енергозбереження вже вичерпав себе, а для забезпечення існуючих темпів зниження енергоємності промисловості (4—6 % щорічно) необхідно задіяти інші фактори, а саме технологічний (оновлення основних фондів та впровадження енергоефективних технологій) та структурний (стимулювання розвитку менш енергомистких та галузей промисловості з більшою часткою доданої вартості).

Це частково можливо досягти шляхом запровадження екологічного податку (позитивний досвід Норвегії, Франції, Італії, Швеції, Чехії) на електроенергію та паливо, за винятком біопалива. Впровадження даного виду податку дозволило б заохотити промислові підприємства до впровадження більш енергоефективного обладнання та перерозподілити інвестиції від енергомістких виробництв до енергоефективніших чи в інші сектори національної економіки.

Ще одним шляхом підвищення зацікавленості підприємств у запровадженні енергозберігаючих технологій є відмова від перехресного субсидіювання галузей промисловості, так як встановлення ринкових цін на енергоресурси адекватно до реальних затрат на їх виробництво та постачання задіє механізм зацікавленості підприємств у постійному впровадженні енергозберігаючих заходів. А те становище, яке спостерігається сьогодні в промисловості України (встановлення державою цін на енергоносії на рівні, нижчому собівартості, для забезпечення підтримки окремих галузей промисловості) призводить до перерозподілу частини витрат на енергоспоживання з пліч промислових підприємств на державний бюджет.

Для дійової політики стимулювання енергозбереження державі необхідно об'єднати методи економічного стимулювання з економічними санкціями та іншими видами відповідальності за нерациональне використання енергетичних ресурсів. Продумана політика держави в забезпеченні тарифів на паливо та енергію відповідно з затратами на їх виробництво та транспортування, розроблення адекватної сучасним реаліям амортизаційної політики, різних видів податкового стимулювання призведе до збільшення зацікавленості підприємств, споживачів, а також інвесторів до проблеми енергозбереження та підвищення енергоефективності національного промислового виробництва.

УДК 351.82 (338.24)

А. Я. Костюковська

БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК СКЛАДОВА АНТИКРИЗОВОЇ ПОЛІТИКИ (ДОСВІД ЄС)

В умовах світової фінансової та економічної кризи (2008—2010 рр.) актуальною залишається проблема розробки та впровадження ефективної антикризової політики. Одним з її напрямів є зростання роль держави у процесах інвестування у стратегічні