

ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

Розглянуто інноваційно-інвестиційний потенціал машинобудівних підприємств в контексті Євроінтеграції. Визначено основні проблеми машинобудівної галузі зі вступом України в Європейський союз. Запропоновано вирішення цього питання, яке необхідне для подальшого функціонування машинобудівних підприємств в умовах євроінтеграції.

Ключові слова: інноваційно-інвестиційний потенціал, інновації, Європейський союз, машинобудування.

Y. M. PLAKSINA

Zaporizhia State Engineering Academy

THE INNOVATIVE INVESTMENT POTENTIAL OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF EUROINTEGRATION

Abstract – The aims of the article is research of innovative-investment potential of machine-building enterprises with entering into European Union and decision of problems related to it. It is considered innovative investment potential of machine-building enterprises in the context of Eurointegration. Found out the fact of disparity of domestic machine-building industry world necessities. Certainly basic problems of machine-building industry are with entering of Ukraine into European Union. Solution of this question is offered, what necessity for the subsequent functioning of machine-building enterprises in the conditions of Eurointegration. An engineer is base industry, source of economic and social development of Ukraine. In the modern geopolitical and geo-economic vector of Ukraine is oriented to Eurointegration. In engineering, there are inherent in it: low competitiveness of products, physically and morally obsolete equipment, relatively small investment. Given all this, for all machine-building objects in the context of Eurointegration it is possible to identify the main problems and directions of solving these nourish connected with foreign economic activity.

Key words: innovation and investment potential, innovation, the European Union, engineering.

Постановка проблеми. Глибокий економічний кризис вызвал резкое уменьшение объемов производства машиностроительной продукции, что объясняется как отсутствием платежеспособного спроса на нее, так и ограниченностью производственных и финансовых ресурсов машиностроительных предприятий для реализации широкомасштабных программ обновления основных средств и изменения номенклатуры продукции. В стране сложилась ситуация, когда подавляющая часть машиностроительных предприятий выпускает устаревшую продукцию, которая не может конкурировать с предлагаемой новой даже на внутреннем рынке.

Анализ последних исследований и публикаций. Объемы инновационной деятельности отечественных машиностроительных предприятий растут, поэтому нужны новые подходы к формированию современной машиностроительной отрасли на основе перестройки и модернизации имеющихся и введение новых производственных мощностей, что требует рационального использования инвестиционных ресурсов и разработку действенного механизма оценки и управления инвестиционно-инновационным потенциалом предприятий. Весомых результатов в отношении формирования методологических основ создания такого механизма достигли такие ученые, как К.В. Антоненко, К.А. Каморина, Н. Красокутская, Я.А. Кучко, О.О. Лебедева, Л. Лыськова, Г.Ю. Мищук, С.Е. Нагайченко, И.И. Тарасова и др. Благодаря усилиям этих ученых составлен исчерпывающий перечень основных факторов, которые определяют текущий уровень инвестиционно-инновационного потенциала машиностроительных предприятий, разработаны показатели оценки его составляющих и предложены действенные методы формирования и реализации этого потенциала.

Целью статьи является исследование инновационно-инвестиционного потенциала машиностроительных предприятий со вступлением в Европейский союз и решения проблем связанных с этим.

Изложение основного материала. Сегодняшняя экономика Украины должна осуществляться на новом инновационном уровне, который требует существенных инвестиций в промышленность. Но возможность осуществлять инновационную деятельность обладает незначительный круг украинских предприятий, поскольку она требует существенного финансирования научных исследований. Государственное финансирование фундаментальных исследований, которые являются первоисточником инноваций ограничено. Из-за отсутствия полноценного предложения инновационных продуктов, достаточного объема финансовых ресурсов, а так же инновационной инфраструктуры невозможно осуществить полномасштабный переход украинской экономики на новый инновационный уровень развития в современных условиях. Развитие экономики Украины нуждается в восстановлении и воспроизводстве основных производственных фондов, а так же их качественного улучшения, активизации как производственных и технологических факторов экономического развития, так и социальных, научных, организационных, природных [1, с. 168]. Нельзя без преодоления стадии инвестиционного развития экономики перейти к инновационному, потому что для создания новых технологий и продуктов нужны качественно новые ресурсы (трудовые, производственные, финансовые). Следовательно, для Украины нужен инвестиционно-инновационный путь развития, согласно кото-

рому происходит поэтапное восстановление техники и технологий выпуска продукции с существенно улучшенными потребительскими свойствами. Этот этап позволит создать предпосылки для инновационного развития.

Инвестиционно-инновационную деятельность следует рассматривать как цепочку взаимосвязанных четырех составляющих, без которых она не сможет существовать (рис. 1).

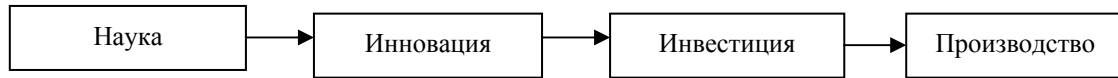


Рис. 1. Цепочка инвестиционно-инновационной деятельности

Основную роль в регулировании инновационной деятельности играет государство, соответственно, ее поддержка должна присутствовать для каждой составляющей этого процесса. Первый этап научная составляющая, развитие которой не соответствует должному уровню, о чем свидетельствуют статистические данные по 2011–2013 гг. Количество специалистов, которые выполняли научно-технические работы в течение исследуемого периода постепенно уменьшились с 84969 лиц в 2011 г. до 77853 человек в 2013 г. [2]. Следующим этапом является инновационная деятельность, которая возникает в результате проведения НИОКР. После получения результатов переходят к инвестициям - вложение средств в разработанную модель. Это может быть как собственные средства, так и привлеченные. Последний этап производство, если все результаты будут положительными, то от инвестиционной составляющей переходим к реализации проекта в промышленности.

Не так давно Украина подписала политическую часть соглашения об ассоциации с Евросоюзом. Для Украины это первый и важный шаг к членству в Европейском союзе (ЕС). Поэтому сейчас большинство научных исследований направлены на обоснование дальнейшего развития нашего государства после вступления равноправного членства в ЕС. Украина имеет желание достичь экономического уровня развития стран-членов ЕС. Но уже на этом этапе евроинтеграционные идеи постепенно становятся факторами не только внешней, но и внутренней политики Украины, которая реализуется с помощью государственных стратегий и программ, направленных на формирование направлений развития отдельных отраслей промышленности, в том числе машиностроения.

Евроинтеграция – это ориентиры, к которым стремится страна, а именно к европейским ценностям, для Украины это экономика работающая на благо всего общества, а не отдельных облеченных властью лиц или близких к ним корпораций; когда все равны перед законом, независимо от должности и имущественного положения; когда государство заботится о окружающей среде и пристально следит за качеством продуктов; бюджетные расходы осуществляются как можно экономнее и в интересах общества.

Для государств бывшего социалистического лагеря огромным стимулом к проевропейским преобразованиям было стремление к более тесным отношениям с Европейским союзом – вплоть до вступления в него. Отдельные соседи Украины – Польша, Венгрия, Словакия, Румыния уже достигли этого и сейчас пользуются всеми преимуществами пребывания в объединенной европейской семье. Другие государства, такие как Хорватия, Черногория, Сербия настойчиво движутся к этому [3].

Украина также провозгласила курс на европейскую интеграцию. Именно о необходимых для евроинтеграции конкретных мероприятиях говорится в Соглашении об ассоциации между Европейским союзом и Украиной. Документ предусматривает реализацию ряда важных реформ и внедрение европейских стандартов и норм, которые преподнесут качество жизни граждан на новый уровень.

В Украине сейчас действуют системы технического регулирования и защиты прав потребителей, сложившихся в результате стихийного перехода от советской системы, которая основывалась на ГОСТ (государственный стандарт) – системе подробных характеристик товара, с помощью которых государство устанавливало детальные требования не только к составу, физическим параметрам и процессам производства любого товара, но и к разнообразию товаров, которые разрешено производить и продавать. Каждый товар или услуга должны быть одинаковы во всем союзе. Соответствие ГОСТам должна гарантировать безопасность продукции. Глобализованная рыночная экономика не предусматривает никаких ограничений количества и выбора продуктов, поэтому ГОСТы просто не могут работать. Государство не в состоянии контролировать каждый продукт у каждого производителя и импортера [4].

В Европейском союзе действует же совсем другие стандарты, которые во многом отличаются от украинских. Законодательство Европейского союза по процедурам проведения сертификации с правом нанесения знака CE (СЕ-маркировка) на продукцию, достаточно сложно и не всегда понятно человеку, не обладающему определенными знаниями в процедурах. В тоже время, процедуры достаточно просты и понятны специалистам.

Директивы Европейского союза нового и глобального подходов устанавливают основополагающие требования, которым должна соответствовать поставляемая на внутренний рынок стран членов ЕС продукция. Директивы точно определяют требуемые результаты, которые должны быть достигнуты при производстве продукции, но директивы ЕС не указывают каким образом данные результаты должны быть достигнуты. Производитель имеет право на свободный выбор технических решений, но основополагающие требования директив нового подхода должны быть выполнены [5].

Исходя из изложенного материала, делаем выводы, что украинским машиностроительным предприятиям, для выхода их продукции на европейский рынок нужно будет перейти на евростандарты. Рассмотрим на примере “Мотор Сич”, рабочие материалы, как Д26 и Д132, которые используются на предприятии отличаются от таких же материалов используемых в Европе, 0,01 % содержания тантала или 0,1 % рения – редкоземельных материалов, придающих жаропрочности стали. Поэтому сертификат по европейским нормам не будет выдан из-за несоответствия используемого материала.

Такая же ситуация и на других машиностроительных предприятиях, а именно “Азовмаш”, “Крюковский вагоностроительный завод” (КВСЗ). Сейчас Европе мало интересны железнодорожные локомотивы, вагоны и другой транспорт для ж/д перевозок. Единственные страны ЕС, которые покупают локомотивы в нашей стране – это постсоветские прибалтийские республики Эстония и Латвия. Чтобы заинтересовать своей продукцией другие страны Евросоюза, вагоностроители должны сначала провести дорогостоящее переоборудование и перейти на новые стандарты производства. Но, например, КВСЗ необходимо для внедрения экологических стандартов – 40 млн евро, как ранее рассказал “Капитала” председатель наблюдательного совета завода Владимир Приходько, а на закупку оборудования, внедрение новой техники и технологий, создания новых образцов – еще больше €100 млн. Таких средств у Крюковского вагоностроительного завода пока что нет [6].

Для решения проблем связанных с выходом продукции машиностроительных предприятий на европейский рынок, есть несколько вариантов:

- договориться с Евросоюзом о признании украинского закона о техническом регулировании, как признали в других девяти странах;
- закупать рабочие материалы у других стран, которые соответствуют европейским стандартам;
- договориться с Евросоюзом, о том что бы дали больше времени для приведения всех необходимых документов машиностроительных предприятий по европейским стандартам;
- совместное производство продукции украинских машиностроительных предприятий с европейскими.

Из предложенных автором возможных вариантов решения данной проблемы, наиболее реализуемыми являются первый и последний варианты.

1. В девяти странах ЕС признали закон о техническом регулировании, поэтому Украина имеет все шансы, чтобы договориться. Это является менее затратным способом, что является самым главным. В случаи признания закона это будет большим плюсом для Украины в целом.

2. Закупать рабочие материалы у других стран, которые соответствуют европейским стандартам, материально сложно, и за счет этого будет увеличиваться себестоимость продукции, поэтому этот способ является самым материально затратным и не эффективным.

3. Так как Евросоюз дал уже Украине два года для приведения нормативной документации в соответствии с требованием ЕС, а для этого нужно переделать 40 тысяч стандартов, что касается “Мотор Сич”, то ему требуется 16 тысяч стандартов переделать. Поэтому машиностроительным предприятиям нужно намного больше времени, чтобы привести в порядок документацию, которая будет соответствовать требованиям Европейских стран.

4. “Мотор Сич” уже предлагает свою продукцию странам Европейского союза. На сегодняшний день планируется собирать двигатели в рамках кооперации в Польше. По данным известно, что с августа 2014 года будет возобновлен процесс сертификации МС-500В. Европе могут быть интересны некоторые двигатели “Мотор Сич” – ТВЗ-117 для ремоторизации Ми-8. Сегодня, помимо замены отработанных двигателей, завод планирует расширить сотрудничество поставками своего перспективного двигателя для польских вертолетов. “Азовмаш” и “КВСЗ” так же могут выпускать продукцию совместно с европейскими странами.

Выводы. Машиностроение является базовой отраслью, источником экономического и социального развития Украины. Современное состояние эффективного производства машиностроительной продукции зависит от многих факторов: от уровня использования и внедрения инноваций, от уровня инвестиционной деятельности предприятия.

Зона свободной торговли между Украиной и ЕС – это оптимальный закономерный этап перехода от сотрудничества к интеграции, инструмент для проведения взвешенной и обоснованной экономической политики. Главные вызовы, которые стоят перед украинским машиностроением сводятся к потребности в технической и технологической перестройке, модернизации, инвестиционных вливаниях и введены международных и европейских стандартов.

Общепринятым является факт несоответствия отечественной машиностроительной промышленности мировым потребностям, снижение конкурентоспособности продукции. В современном геополитическом и геоэкономическом векторе Украина ориентируется на Евроинтеграцию. По машиностроения, то ему присущи: низкая конкурентоспособность продукции, физически и морально устаревшее оборудование, сравнительно незначительное инвестирование. Учитывая все это, для всех машиностроительных объектов в контексте Евроинтеграции можно выделить основные проблемы и направления решения этих питать связанных с внешнеэкономической деятельностью.

Украине следует равняться и обогащаться опытом в страны ЕС лидеров инноваций: Швеции, Германии, Дании, Финляндии. Это те страны, которые добились результатов значительно выше среднего показателя по ЕС.

Література

1. Кучко Я. А. Механизмы финансирования инновационной деятельности международных предприятий в период кризиса / Я. А. Кучко // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект : сб. науч. трудов. – Донецк : ДонНУ, 2012. – С. 168–174.
2. Официальный веб-сайт Государственной службы статистики Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Что даст гражданам Украины соглашение об ассоциации между Европейским союзом и Украиной? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://euroua.com/ukraine/eu-ukraine-association-agreement>
4. Як прискорити поліпшення бізнес-клімату: уроки реформ технічного регулювання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://icps.com.ua/pub/files/75/71/PB_TecRegulation_U.pdf
5. Процесс получения маркировки CE, особенности сертификации продукции в Европейском союзе, правила сертификации продукции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.icqc.eu/ru/certification-eu.php>
6. Лібералізація торгівлі з ЄС не зможе компенсувати російського ринку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://business-tv.com.ua/news/liberalizatsiya_torgivli_z_es_ne_zmozhe_kompensuvati_vtratu_rosiiskogo_rinku-102.html

References

1. Kučko Ja. A. Mexanizmy finansirovanija innovacionnoj dejatel'nosti meždunarodnyx predprijatij v period krizisa / Ja. A. Kučko // Problemy razvitija vneshneekonomičeskix svjazej i privlečenija inostrannyx investicyj: regional'nyj aspekt : sbornik naučnyx trudov. – Doneck : DonNU, 2012. – s. 168–174.
2. Oficial'nyj veb – sajт Gosudarstvennoj služby statistiki Ukrainy [Elektronnyj resurs]. – Režim dostupu : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Čto даст graždanam Ukrainy soglashenie ob asociacii meždju Evropejskim Sojuzom i Ukrainoj? [Elektronnyj resurs]. – Režim dostupa: <http://euroua.com/ukraine/eu-ukraine-association-agreement>
4. Jak pryskoryty polipshennja biznes – klimatu: uroki reform texničnogo reguljuvannja [Elektronnyj resurs]. – Režim dostupu: http://icps.com.ua/pub/files/75/71/PB_TecRegulation_U.pdf
5. Process polučenija markirovki CE, osobennosti sertifikacii produkcii v Evropejskom Sojuze, prvila sertifikacii produkcii [Elektronnyj resurs]. – Režim dostupa: <http://www.icqc.eu/ru/certification-eu.php>
6. Liberalizacija torgivli z ES ne zmože kompensuvaty rosije'kogo rynku [Elektronnyj resurs]. – Režim dostupu: http://business-tv.com.ua/news/liberalizatsiya_torgivli_z_es_ne_zmozhe_kompensuvati_vtratu_rosiiskogo_rinku-102.html

Надіслана/Written: 1.06.2014 р.
Надійшла/Received: 5.06.2014 р.
Рецензент: д.е.н., проф. О. О. Орлов