

УДК 330.211.23

Ю. В. Великий,

д. е. н., професор, професор кафедри обліку і аудиту,
Чорноморський державний університет імені Петра Могили, м. Миколаїв

Т. В. Кравченко,

к. е. н., доцент кафедри обліку і аудиту,

Чорноморський державний університет імені Петра Могили, м. Миколаїв

РЕГУЛЮВАННЯ ЯК ЧИННИК ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Y. Velikiy,

Doctor of Economic Science, Professor,

Professor of Accounting and Audit Cathedra, Petro Mohyla Black Sea State University, Mykolaiv

T. Kravchenko,

Ph.D. in Economics,

Assistant of Accounting and Audit Cathedra, Petro Mohyla Black Sea State University, Mykolaiv

REGULATION AS A FACTOR OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES IN UKRAINE

У статті аналізується інноваційний розвиток машинобудівних підприємств України і стан його державного регулювання. Авторами запропоновано методи державного регулювання, які в подальшому вплинуть на інноваційний розвиток машинобудівних підприємств України і підвищення їх конкурентоспроможності.

This article deals with analysis of the innovative development of Ukrainian machine-building enterprises and the condition of their state regulation. The authors offer methods of state regulation, which will affect the innovative development of Ukrainian machine-building enterprises and increase their competitiveness.

Ключові слова: машинобудівні підприємства, інноваційний розвиток, нематеріальні активи.

Key words: machine-building enterprises, innovative development, intangible assets.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Головні проблеми, які гальмують розвиток інноваційної діяльності, полягають у невідповідності механізму регулювання інноваційних процесів, частому прийнятті недоцільних рішень щодо створення інноваційних структур на найвищому рівні. Це можна пояснити частково відсутністю в державних структурах знань щодо ролі, значення, особливостей діяльності різних інноваційних одиниць, а також рівня відповідальності існуючих органів управління за результати інноваційної діяльності підприємств.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Регулювання і його вплив на інноваційний розвиток машинобудівних підприємств України розглядалося в працях Л. Федулової, М. Микитюка, С. Ілляшенка та ін. Проте недостатньо досліджено роль регулювання в умовах кризи.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є аналіз регулювання інноваційної діяльності машинобудівних підприємств та його вплив на результати діяльності машинобудівних підприємств.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Прагнучи посісти провідне місце серед розвинених країн, українське машинобудування не відзначається своїм технічним, технологічним і науковим досягненням, але, звичайно, за винятком деяких видів продукції.

Тому інтеграція машинобудування України до глобальної економіки значними темпами і без зменшення техніко-технологічних розбіжностей може призвести до численних негативних наслідків, серед яких ризик увійти до складу країн третього світу, де економіка є недостатньо розвиненою.

Вивчаючи ризики й глобальні, виклики в інноваційній політиці головне й першочергове значення набуває утвердження моделі інноваційного розвитку машинобудування.

На сьогодні відомо три моделі економічного процесу:

а) ресурсна модель (без високотехнологічного виробництва): природні ресурси > виробництво > гроші;

б) інноваційна модель (направлення інвестицій у сферу інтелектуальних досліджень): знання > трансформація знань у майстерність працівників та інновації > перетворення інновацій у товар > гроші;

в) інтелектуально-донорська модель (скорочений варіант моделі "б").

Світовий досвід показує, що країни з різними рівнями та ефективністю провадження інноваційних технологій у свої практиці частіше використовують другу модель економічного процесу. Проте в Україні сьогодні домінують перша і третя моделі; тобто ресурсна без високотехнологічного виробництва та інтелектуально-донорська.

На нашу думку, вищеперераховані моделі в майбутньому застосовуватись не будуть, оскільки вони спричиняють виснаження ресурсів галузі, призводять до витоку факторів виробництва машинобудівних підприємств за межі країни і не дають можливості підвищити життєвий рівень населення.

Сучасний етап економіки України, погіршення внутрішніх і зовнішніх умов, вимагають негайного початку реалізації інноваційної стратегії економічного зростання на основі активізації інноваційних процесів у машинобудуванні. Незважаючи на кризовий стан економіки, проблеми галузі і окремих машинобудівних підприємств, відсутність значних фінансових ресурсів, необхідно запроваджувати інноваційну модель розвитку машинобудівних підприємств.

Методологічною основою запровадження інноваційної моделі розвитку машинобудівних підприємств має бути:

— створення умов для зростання ринкового попиту на інновації;

— сприяння розвитку конкурентного середовища;

— надання пріоритетної підтримки розвитку науки й освіти;

— забезпечення захисту інтелектуальної власності;

— поліпшення якості робочої сили та зростання її вартості.

Перехід до інноваційної моделі розвитку повинен здійснюватися на основі ефективного

використання наявного науково-технічного потенціалу країни, створення економічних, інфраструктурних та інституційних передумов для досягнення стабілізації та сталого розвитку всіх галузей економіки, насамперед машинобудування, який є ключовим в інноваційній стратегії економічного зростання країни. Йдеться про прискорений розвиток машинобудування, здатного створювати конкурентоспроможну продукцію, посилення експортного рівня продукції, покращення технологічних характеристик машинобудівних підприємств, застосування досягнень науково-технічного прогресу.

Факторами, які стримують ефективність інноваційної трансформації машинобудівних підприємств, є:

— недостатнє державне регулювання та підтримка інноваційного розвитку;

— відсутність на державному, обласному й територіальному рівнях необхідної інфраструктури;

— недостатнє залучення банківської системи до довгострокового кредитування інноваційних проектів підприємств;

— ослаблення управління інноваційною діяльністю на всіх рівнях;

— відсутність ефективного механізму залучення до довгострокового фінансування інноваційних проектів банківської системи;

— недостатня керованість інноваційними процесами на державному і територіальному рівнях;

— слабкий розвиток ринкових механізмів науково-технічної діяльності;

— слабкість впливу на розвиток науково-технічної діяльності;

— неефективне використання існуючого науково-технічного потенціалу.

За умови використання машинобудівним комплексом досягнень науково-технічного прогресу Україна може стати високотехнологічною країною з інноваційною моделлю розвитку.

Подолати суттєве відставання галузі щодо продуктивності праці, оновити основні засоби, впровадити енерго- та матеріалозберігаючі технології можна тільки на основі новітніх досягнень цивілізації. Безперечно, це вимагатиме значних фінансових ресурсів.

Фінансування інноваційної діяльності в провідних країнах світу відбувається за рахунок державно-приватного партнерства. За цих умов активна взаємодія держави і приватного бізнесу у фінансовій підтримці науково-технічного розвитку створює передумови для стрімкого розвитку національної економіки [1].

Таблиця 1. Аналіз частки основних засобів та нематеріальних активів у активі балансу машинобудівних підприємств Вінницької області (2009–2014 рр.)

№ п.п.	Назва підприємства	Актив балансу, тис. грн.	Основні засоби, тис. грн.	Частка осн. засобів в підсумку активу балансу, %	Нематеріальні активи, тис. грн.	Частка нематер. активів у підсумку активу балансу, %
1	ПАТ «Могилів-Подільський машзавод ім. С. М. Кірова»	36375	25952	71,35	188	0,52
2	ПАТ «Вінницький дослідний завод»	17328	5174	29,86	1	0,006
3	ПАТ «Барський машинобудівний завод»	41440	10324	24,91	155	0,37
4	ПрАТ «Калинівський машзавод»	41440	13721	33,11	134	0,32

Високі досягнення в інноваційній сфері провідних країн світу (США, Японії, Великобританії, Ізраїлю та Німеччини) забезпечили три фактори розвитку: ефективна інноваційна політика; розвиток інноваційної інфраструктури; удосконалення стратегічного потенціалу інноваційного розвитку. Саме активізація інновацій є умовою структурного оновлення суспільного капіталу та його позитивної динаміки. До речі, частка вітчизняної наукомісткої продукції на світовому ринку високотехнологічної продукції менше ніж 0,1 %, тоді як частка США — близько 36 %, Японії — 30%, Німеччини — 17%, Росії — 0,5% [2].

Характерною ознакою сьогодення є трансформація традиційного менеджменту до нової парадигми управління, що заснована на використанні науково-інтелектуальних ресурсів підприємства, його знань, винахідницької та раціоналізаторської діяльності.

Інноваційно-активними підприємствами машинобудівної галузі Вінницької області є ПАТ "Могилів-Подільський машинобудівний завод", ПАТ "Барський машинобудівний завод", ПрАТ "Калинівський машзавод". Дані підприємства і були обрані об'єктами дослідження та діагностики їх готовності переходу до нової парадигми управління. Основою дослідження стала інформація управлінських, організаційних, правових документів підприємств, їх статистичної та фінансової звітності за останні п'ять років.

Однією з проблем, що існує на всіх досліджених підприємствах, є відображення інтелектуального капіталу в бухгалтерській та фінансовій звітності, в статті "нематеріальні активи". У балансі суму нематеріальних активів відображають у складі необоротних активів за залишковою вартістю і сумою накопиченої амортизації.

Таким чином, до складу нематеріальних активів машинобудівного підприємства включається та частина інтелектуального капіталу, яка представлена правами на результати інтелектуальної діяльності.

Автор аналізував нематеріальні активи машинобудівного підприємства за допомогою аналізу динаміки даних у часовому просторі; аналізу обсягу та відповідності

нормативам (порівняння фактичних показників із плановими); вертикального аналізу (порівняння фактичних даних різних видів нематеріальних активів підприємства); конкурентного аналізу (порівняння фактичних даних з даними галузі та підприємств-конкурентів).

За результатами даного аналізу керівництво підприємства отримує інформацію щодо управління нематеріальними активами та їх використання, ліквідації, впливу на економічну діяльність підприємства, доцільності придбання або створення. Аналіз частки основних засобів та нематеріальних активів у активі балансу машинобудівних підприємств Вінницької області представлено у таблиці 1.

Як видно з табл. 1 частка основних засобів коливається в межах від 24,91% (ПАТ "Барський машинобудівний завод") до 71,35% (ПАТ "Могилів-Подільський машзавод ім. С. М. Кірова"). Загалом частка нематеріальних активів у балансі підприємств Вінницької області складає лише десяту або соту частину відсотка.

Основною проблемою машинобудівних підприємств є не відсутність нематеріальних активів, а їх вибіркова оцінка та складність ідентифікації. Достовірна оцінка інтелектуального капіталу машинобудівного підприємства та відображення нематеріальних активів у балансі надасть можливість для збільшення ринкової вартості підприємства, залучення нових інвесторів та партнерів.

На досліджених підприємствах (ПАТ "Могилів-Подільський машзавод ім. С. М. Кірова", ПАТ "Вінницький дослідний завод", ПАТ "Барський машинобудівний завод", ПрАТ "Калинівський машзавод") оцінка нематеріальних активів проводиться за допомогою витратного підходу.

Аналіз використання нематеріальних активів (НМА) на підприємстві зроблено за таки-

Таблиця 2. Аналіз використання нематеріальних активів (НМА) машинобудівними підприємствами Вінницької області за період 2009–2014 рр.

Рік	Показник					
	Частка НМА у підсумку активів підприємства, %	Частка ОЗ у підсумку активів підприємства, %	Коефіцієнт амортизації НМА	Коефіцієнт придатності НМА	Коефіцієнт рентабельності НМА	Коефіцієнт виробничої віддачі НМА
ПАТ «Могилів-Подільський машзавод ім. С.М. Кірова»						
2005	0,007	72,33	0,8	0,2	-1255,00	11759,33
2006	0,006	79,26	0,8	0,2	-1552,33	7742,00
2007	0,005	72,21	0,87	0,13	-1872,00	12827,50
2008	0,005	71,15	0,87	0,13	-1567,00	17097,00
2009	0,52	71,35	0,07	0,93	-10,44	286,59
ПАТ «Вінницький дослідний завод»						
2005	0,002	17,59	0,96	0,04	3654,00	124428,00
2006	0,002	26,88	0,96	0,04	7937,00	230138,00
2007	0,008	42,12	0,7	0,3	1183,91	25009,10
2008	0,007	42,12	0,8	0,2	-374,00	19835,00
2009	0,006	29,86	0,8	0,2	1491,00	31922,00
ПАТ «Барський машинобудівний завод»						
2005	0,018	28,83	0,9	0,1	234,93	7113,09
2006	0,023	30,56	0,86	0,13	206,65	6303,01
2007	0,006	34,31	0,96	0,04	573,65	20589,83
2008	0,01	28,25	0,94	0,06	450,00	16478,75
2009	0,37	24,91	0,32	0,68	5,00	394,27
ПрАТ «Калинівський машзавод»						
2005	0,07	19,58	0,69	0,31	29,55	879,28
2006	0,05	20,62	0,79	0,21	14,00	1637,54
2007	0,025	21,58	0,88	0,12	69,94	3750,38
2008	0,32	32,11	0,49	0,51	8,42	614,86
2009	0,33	32,71	0,50	0,52	8,55	671,22

ми показниками, як частка основних засобів (ОЗ) у вартості підприємства, частка нематеріальних активів у вартості підприємства, коефіцієнт амортизації (КА) нематеріальних активів, коефіцієнт рентабельності (КР) нематеріальних активів, коефіцієнт придатності (КП) нематеріальних активів, коефіцієнт виробничої віддачі (КВВ) нематеріальних активів. Результати аналізу даних показників щодо досліджених підприємств за 2009–2014 роки на дано у таблиці 2.

З таблиці 2 видно, що на досліджених машинобудівних підприємствах за період 2009–2014 років частка нематеріальних активів збільшилася, але все ж залишається непомірно малою, що є досить негативним показником.

Також існує тенденція інтелектуального старіння машинобудівних підприємств за рахунок невикористання інформаційних та промислових технологій — систем автоматизованого проектування, засобів автоматизованого управління виробництвом. Тільки 10 % машинобудівних підприємств впроваджують та ефективно використовують систему автоматизованого проектування (САПР). Виявлено ряд причин,

що стримують запровадження нової парадигми управління на машинобудівних підприємствах: економія витрат на інвестиції в інтелектуальний та людський капітал; загальне моральне старіння кадрів та спеціалістів — "працівників знань"; відсутність індивідуального підходу до працівника, програм професійного кар'єрного росту; відсутність науково-інженерних розробок; невміння організувати роботу в колективі і у групі; неефективне впровадження та використання інформаційних технологій.

Можна зробити висновок, що на досліджуваних машинобудівних підприємствах використовується "індустріальний підхід" щодо управління науково-дослідною роботою, процесами навчання, підвищення людськими ресурсами кваліфікації працівників. Але, поступово, дана ситуація змінюється. Дослідження показали, що на підприємствах готові до освоєння та поступового переходу до інтелектуального забезпечення управління знаннями та інтелектуальним капіталом, що буде інтегрувати процеси роботи з інформацією та знаннями в єдину систему господарської діяльності підприємства.

Слід також звернути увагу на необхідність внесення змін на державному рівні в амортизаційну політику. Амортизаційні кошти належать до цільових, тому вони повинні в повному обсязі залишатися на підприємстві. Крім того, незрозумілим з економічної точки зору є прийняття за базу для нарахування амортизації залишкової, а не первинної вартості основного капіталу. Такий спосіб виплати амортизації уповільнює обіг коштів підприємства.

Кошти на технічне оновлення вважаються фінансовою компенсацією підприємству ресурсів, витрачених на засоби виробництва. Особливо гострою ця проблема є для приватних підприємств, де амортизаційні кошти зараховуються до поточного обігу як обігові кошти.

Одним із чинників, від яких залежить інноваційний розвиток машинобудівних підприємств є національна політика оподаткування прибутків. Світова практика передбачає отримання додаткових пільг в оподаткуванні коштів, витрачених на амортизацію. Для стимулювання інноваційної діяльності в Україні потрібно залучити банки та інвестиційні фонди до інвестування інноваційного розвитку машинобудівних підприємств. Натомість ці фінансові структури звільнялись від оподаткування.

Проблему оподаткування частини прибутку підприємства, що інвестується в інноваційну діяльність, можна розглядати як самостійну. Цей прибуток необхідно звільнити від оподаткування, оскільки вкладання коштів у інноваційний розвиток підприємства сприяє економічному зростанню держави. Однак звільнити від оподаткування можна тільки ту частину інвестованого в інновації прибутку, що перевищує розмір нарахуваної амортизації на останню звітну дату. Держава повинна контролювати, як використовуються на підприємстві амортизаційні кошти: необхідне дотримання вимог повного використання нарахуваної амортизації згідно з цільовим призначенням, оскільки за існуючих умов підприємства використовують амортизаційні кошти для поповнення обігових.

У машинобудуванні виділяють 5—7 пріоритетних напрямів розвитку інноваційної діяльності, які в сукупності охоплюють всі можливі сфери діяльності. На наш погляд, така практика щодо формування пріоритетів є неефективною, оскільки це призводить до розпорошення державних коштів без належної віддачі: жодна із представлених проблем не вирішується остаточно. Тому при розробці стратегії інноваційного розвитку галузі на макrorівні необхідно зосередитись на розв'язанні в повному обсязі хоча б однієї, найважливішої, з держав-

ної точки зору, проблеми. Тільки після її вирішення обрати наступну проблему, вирішення якої є реальним завданням на певному етапі економічного розвитку. Проте реалії української економіки такі, що декілька нагальних проблем треба вирішувати негайно. Першою такою проблемою, яку треба вирішувати, на нашу думку, є те, що українська економіка є однією з найбільш енергоємних у світі: на виробництво одиниці ВВП витрачається у 3—5 разів більше енергії, ніж у країнах Європи. Це призводить до зростання навантаження на державний бюджет за рахунок необхідності субсидування закупівлі надлишкової кількості енергоресурсів, у тому числі газу, збільшення викидів в атмосферу й створює проблеми для конкурентоспроможності національної економіки та ін. Тому головним завданням інноваційної діяльності машинобудування є проведення планомірної і технологічної модернізації електроенергетичного сектора.

Другою проблемою, яку треба нагально вирішувати за допомогою інноваційної діяльності машинобудівних підприємств, є те, що, маючи великі природні запаси вугілля, українська вугільна галузь перебуває в стані стагнації.

Основними проблемами галузі є:

- низька продуктивність праці і висока собівартість вугілля, що найчастіше перевищує ціну імпортного;

- застаріле гірничошахтне обладнання і низька якість нового;

- низькі темпи технічної модернізації шахт.

Наступною проблемою, яку треба вирішувати негайно, є модернізація нафтогазового сектора України. Інноваційні машинобудівні підприємства разом з науковцями повинні взяти на себе розробку і випуск нового обладнання для розвідки і видобутку власних запасів вуглеводів, обладнання для модернізації нафто- і газотранспортних мереж, обладнання для модернізації нафтопереробних потужностей.

Інноваційне машинобудування повинне також взяти активну участь у прискоренні технічного переоснащення й підвищення ресурсо- й енергоефективності житлово-комунального господарства країни. Інноваційні машинобудівні підприємства повинні залучатися до модернізації транспортної інфраструктури, що є каталізатором економічного зростання. Відсутність уваги держави привело до значного зносу основних фондів. Наприклад, у залізничному транспорті знос складає 85%. Обладнання морської і річкової інфраструктури потребує посиленої уваги держави.

Модернізація агропромислового комплексу вимагає інноваційного розвитку вітчизняного сільськогосподарського машинобудування. Сучасний його стан характеризується як депресивний. Реалізація вищеперерахованих пріоритетних напрямів інноваційної діяльності машинобудівних підприємств вимагає від держави значних фінансових ресурсів, яких країна, на жаль, не має. Тому модернізація інфраструктури та базових секторів економіки на основі інноваційної діяльності галузі вимагає використання державно-приватного партнерства.

На нашу думку, підтримка машинобудування державою має спиратися на політику протекціонізму, розвинуте конкурентне середовище, враховуючи внутрішньоекономічну й зовнішньоекономічну ситуацію, а також потужні джерела генерування інновацій.

Єдина загальнодержавна система підтримки галузі повинна бути органічною складовою єдиної загальнодержавної системи соціально-економічного прогнозування та планування і передбачати: стабільність законодавства, прозорі та уніфіковані правила змін; ефективне економіко-правове середовище на мікрорівні; систему компенсацій за ризик суб'єктам господарювання, які виконують інноваційні проекти; індикативну політику стимулювання інноваційної діяльності, яка б відповідала загальнодержавним пріоритетам та передбачала пільгове оподаткування і кредитування інноваційних проектів, що розробляються або реалізуються в руслі загальнодержавних пріоритетів; надання державних гарантій під найперспективніші програми; створення системи заохочення найбільш продуктивних інноваторів і т. д.

Інноваційна політика щодо розвитку машинобудівних підприємств має бути спрямована також на прискорену амортизацію основного капіталу. Вона повинна мати не директивний, а лише індикативний характер. Це пов'язано з тим, що на внутрішньому ринку не багато є зразків вітчизняної техніки з достатнім ступенем надійності й оптимальним співвідношенням ціна/якість. Директивне введення прискореної амортизації змусить більшість вітчизняних підприємств закуповувати дорогу імпортовану техніку, що значно послабить або взагалі підірве їх фінансові позиції. Норми ж прискореної амортизації, крім індикативного характеру, повинні жорстко диференціюватися по галузі машинобудування залежно від строку "життєвого циклу" техніки та частоти інновацій.

Інноваційний процес не можливий за відсутності потужних джерел генерування інновацій як у зовнішньофірмовому, так і у внутрі-

шньофірмовому середовищі. Для збереження джерел інновацій у зовнішньофірмовому середовищі, перш за все, необхідно не допустити приватизації науково-дослідних установ, хоча таке питання ставиться на порядок денний в останні роки. Приватизація призведе до перепрофілювання більшості науково-дослідних установ, оскільки за рахунок інноваційної діяльності вони не зможуть окупити вкладені в них кошти. Це призведе до втрати вже накопиченого інтелектуального капіталу та більшості інтелектуальних продуктів і назавжди позбавить Україну одного з основних джерел генерування нових ідей.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Стратегія державного регулювання інноваційної діяльності машинобудівних підприємств повинна ґрунтуватися на чіткому визначенні пріоритетних напрямів інноваційної діяльності, спрямованих на розв'язання найважливіших державних проблем.

Реалізація запропонованих заходів сприятиме створенню дієвого економічного механізму державної підтримки інноваційної активності, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, що приведе до соціально-економічного піднесення країни, підвищення добробуту населення.

Удосконалення регулювання інноваційного розвитку машинобудівних підприємств потребують подальшого дослідження.

Література:

1. Великий Ю.В. Державне регулювання інноваційної діяльності машинобудівних підприємств: монографія / Ю.В. Великий, Є.Г. Юрін. — Миколаїв: Іліон, 2013. — 267 с.
2. Соловьев В.П. Инновационная деятельность как системный процесс в конкурентной экономике / В.П. Соловьев. — К.: Феникс, 2004 — 560 с.

References:

1. Velykij, Yu.V. (2013), Derzhavne rehuluvannia innovatsijnoi diial'nosti mashynobudivnych pidpryiemstv [State regulation of innovation activities engineering enterprises], Ilion, Mykolaiv, Ukraine.
2. Solov'ev, V.P. (2004), Innovacionnaja dejatel'nost' kak sistemnyj process v konkurentnoj ekonomike [Innovative activities as a system process in a competitive economy], Feniks, Kyiv, Ukraine. *Стаття надійшла до редакції 28.10.2015 р.*