

С.Г. Саєнко (Запорізький національний університет, Україна)

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ АМОРТИЗАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті проаналізовано сучасний стан амортизаційної політики підприємств машинобудівної галузі та запропоновано напрямки розвитку методичних прийомів її реалізації для удосконалення управління підприємствами, подолання обмеженості фінансування й активізації інвестиційної діяльності.

Ключові слова: амортизація, інвестиції, інновації, машинобудівна промисловість, фінансування.

Табл. 2. Рис. 1. Літ. 11.

С.Г. Саєнко (Запорожский национальный университет, Украина)

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ АМОРТИЗАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В статье проанализировано современное состояние амортизационной политики предприятий машиностроительной отрасли и предложены направления развития методических приемов ее реализации для усовершенствования управления предприятиями, преодоления ограниченности финансирования и активизации инвестиционной деятельности.

Ключевые слова: амортизация, инвестиции, инновации, машиностроительная промышленность, финансирование.

S.G. Sayenko (Zaporizhzhya National University, Ukraine)

METHODICAL APPROACHES TO FORMATION OF DEPRECIATION POLICY AT MACHINE-BUILDING ENTERPRISES

The article analyzes the current state of depreciation policy at enterprises of machine-building industry and offers the directions for development of the procedures of its realization aiming at improvement of enterprise management, overcoming the financial limitations and activization of investment activity.

Keywords: depreciation; investments; innovations; machine-building industry; financing.

Постановка проблеми. Сучасний стан економічної системи країни характеризується низькою діловою активністю господарюючих суб'єктів, зниженням рівня їхньої інвестиційної привабливості та скороченням підприємницького сектору. Наростаючий характер агресивності зовнішнього середовища обумовлює падіння обсягів виробництва продукції та зростання затратності її виготовлення в усіх галузях національного господарства, в тому числі у машинобудування, розвиток якого визначено пріоритетним напрямком економічного зростання України.

Обмеженість і недоступність фінансових ресурсів змушує підприємства самостійно шукати нові альтернативні форми інвестування. Однією із таких перспективних можливостей розвитку власного бізнесу є використання коштів фонду відшкодування, формування якого вимагає застосування проектних підходів до побудови амортизації основного капіталу, в основі яких лежить альтернативність вибору методів реалізації амортизаційної політики підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам залучення інвестиційних ресурсів у розвиток підприємств машинобудування через удосконалення амортизаційної політики та розширення комплексу інструментів фінансування їх діяльності в сучасних умовах господарювання присвячено наукові праці таких вчених-економістів, як Ю. Великий [1], О.І. Волков [8], А.С. Гальчинський [7], В.М. Геєць [2; 7], О.В. Гривківська [3], О.А. Гриценко [4], Б.М. Данилишин [5], О.І. Корольова [9], Т.В. Майорова [11], А.А. Пересада [12], О.В. Прокопець [3], Б.І. Пшик [13], Н.В. Шем'якіна [16], О.М. Ястремська [17] та інших.

Невирішені частини проблеми. Аналіз показав, що невивченими залишаються питання використання амортизаційних відрахувань підприємства як перспективного інвестиційного джерела та вибору конкретних форм і методів нарахування фонду відновлення основного капіталу машинобудівного комплексу України.

Метою дослідження є оцінка інвестиційного потенціалу підприємств машинобудівної промисловості й обґрунтування доцільності застосування проектного підходу до формування амортизаційної політики вітчизняних товаровиробників.

Основні результати дослідження. Рівень розвитку машинобудування є одним із основних показників економічного розвитку країни та є основним індикатором, що дозволяє оцінити її інноваційну систему.

Визначальна роль даної галузі у народному господарстві оцінюється її суттєвим впливом на інші види економічної діяльності: якість та продуктивність технологічного обладнання, яке виступає як виробничий ресурс, зумовлює зростання продуктивності праці, обсягів виробництва та посилює конкурентоспроможність продукції.

На сьогодні машинобудівний комплекс України забезпечує близько 12,8% ВВП. До його складу входять понад 2800 підприємств та 230 установ, які здійснюють наукові та науково-дослідні роботи галузевого рівня [14].

Ретроспективний аналіз сучасного стану машинобудування в Україні за останні роки показав, що пік ефективності роботи підприємств галузі припадає на 2008 р., коли загальний обсяг виробництва збільшився майже в 2 рази порівняно з 2006 роком. При цьому зростає обсяг експорту у 2,7 рази та продуктивності праці – в 2,3 рази. Рівень рентабельності машинобудівних підприємств у вказаний період становив 1,5–3,4%.

Проте виробництво машинобудівних підприємств за 2008–2009 рр. знизилося через світову економічну кризу, наслідки якої для підприємств проявляються у зростанні боргів, нестачі грошових ресурсів, зростанні простроченої кредиторської заборгованості, спад обсягів продаж.

Криза призвела до збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств у галузі.

У розвитку машинобудівної галузі період з 2005 р. по 2008 р. можна назвати періодом відродження, що відображено у табл. 1.

Так, з 2005 р. у промисловому комплексі України спостерігається стрімка динаміка обсягів реалізації продукції машинобудування та зростання питомої ваги обсягів виробництва машинобудівної галузі, що було обумовлено дина-

мічністю випуску продукції підприємствами всіх трьох груп: з виробництва транспортного устаткування (на 58,4%), електричного, електронного й оптичного устаткування (на 51,3%) і з виробництва машин та устаткування (на 4,9%).

Таблиця 1. Динаміка обсягів реалізованої промислової продукції в Україні, тис. грн. [14]

Показники	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Обсяг реалізації промислової продукції	468562,6	551729	717076,7	917035,5	806345,8	954232,7
Обсяг реалізованої продукції машинобудівного комплексу	59668	68731	72456	81231	70560	88659

У 2009 р. спостерігалася загальна тенденція зниження основних видів продукції, що насамперед пояснюється впливом фінансово-економічної кризи, зменшенням частки на світовому ринку, скороченням попиту, а відтак, і кількості замовлень. 2010 р. є роком подолання кризових явищ, відновлення виробничих потужностей, нарощування обсягів виробництва та, відповідно, зростання обсягів реалізованої продукції на 18,3%. Дані щодо обсягу реалізованої промислової продукції та її динаміки за 2005–2010 рр. представлено на рис. 1.

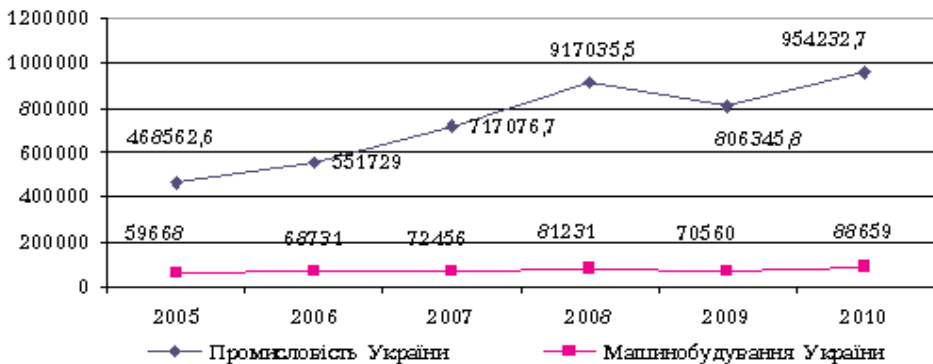


Рис. 1. Обсяги реалізованої промислової продукції, млн. грн. [15]

За січень–грудень 2011 р. підприємствами Запорізької області реалізовано промислової продукції (товарів, послуг) на суму 7524,9 млн. грн., з неї продукції добувної та переробної промисловості — на суму 6165,2 млн. грн. (81,9% усієї реалізованої продукції). У структурі обсягу реалізованої промислової продукції частка продукції машинобудування сягала 16,5%.

В обсягах реалізації частка механічного устаткування становить 38,3%, машин та устаткування для сільського й лісового господарства 26,3%.

Низька вартість активної частини фондів негативно позначається на розмірі й технічному рівні виробництва, оскільки саме вони беруть безпосередню участь у перетворенні предметів праці на готову продукцію.

Проте слід відмітити, що позитивною тенденцією є приріст вартості машин й обладнання протягом звітної періоду на підприємствах машинобудів-

ної промисловості, тоді як вартість пасивної частини залишалася незмінною з точки зору введення нових виробничих об'єктів. Таким чином, для визначення загальної результативності діяльності підприємства важливим моментом є проведення ефективної амортизаційної політики, спрямованої на створення умов для розширеного відтворення основного капіталу, диверсифікації форм інвестування виробничого процесу й уникнення ймовірності морального старіння фондів [10].

Задля виявлення проблемних зон функціонування та використання інвестиційного потенціалу нами було проведено аналітичну діагностику стану наявної технічної бази 10 відомих машинобудівних підприємств Запорізького регіону (табл. 2).

Таблиця 2. Забезпеченість потреби машинобудівних підприємств Запорізької області в нових основних фондах за рахунок амортизаційного фонду, тис. грн. [14]

Підприємство галузі	Нарахована сума амортизації	Використано амортизаційних відрахувань		Вартість придбаних основних фондів	Рівень покриття витрат на витрат на купівлю фондів	Форма відтворення основних фондів
		Всього	На придбання робочих машин			
БАТ «Мотор Січ»	118414	118414	81807	74840	1,09	просте
БАТ «Запорізький трансформаторний завод»	47109	38025	25144	22193	1,13	розширене
Виробниче об'єднання «Південцельмаш»	81	42	-	-	-	відсутнє
ТОВ «Мелітопольпродмаш»	703	703	703	998	0,70	розширене
БАТ «Завод «Південгідромаш»	69306	69306	69203	256952	0,27	розширене
БАТ «Запоріжбудмаш»	18126	14162	5405	5405	1,00	просте
Державне підприємство «Мелітополь завод «Ідромаш»	20220	20220	20220	36275	0,56	розширене
Машинобудівний завод «Елем»	7519	3389	1260	1260	1,00	просте
БАТ «Мелітопольський завод холодильного машинобудування «Рефма»	18368	18368	1396	5508	0,25	розширене
БАТ «Запорізький завод високовольтної апаратури»	88243	66427	66353	50267	1,32	просте

Результати проведених розрахунків вказують на невірний вибір амортизаційної політики.

Враховуючи той факт, що більшість витрат, пов'язаних із відтворенням основного капіталу, задовольняються за рахунок відрахувань, можна стверджувати, що сформований таким чином амортизаційний фонд виконує в достатній мірі свою основну функцію – є джерелом нагромадження грошових коштів для оновлення технічної бази виробництва.

Проте відсутність реальних можливостей залучати до відтворювального процесу нерозподіленого прибутку нівелює позитивний ефект такого накопичення, а заміна застарілої техніки на аналогічну тільки в межах нарахованого

зносу сприяє посиленню технічного відставання виробництва та провокує знецінення основних засобів.

Таким чином, існує об'єктивна необхідність проектування амортизації в розрізі окремих груп основних фондів машинобудівних підприємств та відмова від єдиних інструктивних вимог до здійснення даного процесу. Проектних характер амортизаційних процесів дає можливість обрати конкретні найбільш ефективні методи нарахування зносу основного капіталу підприємств і забезпечити швидке оновлення їхньої техніко-технологічної бази. Розвиток даного методологічного аспекту дозволить цим підприємствам більш обґрунтовано і цілеспрямовано проводити не лише амортизаційну політику, а й власну конкурентну стратегію розвитку в напрямку послаблення залежності від зовнішніх джерел фінансування та посилення оновлення виробничого потенціалу.

Процес проектування амортизації основних фондів передбачає створення попереднього віртуального модельного образу, який за своїми параметрами дозволить ініціаторам його створення, а також усім зацікавленим особам отримати більш точне уявлення про сутність і шляхи створення якісно нового принципу реалізації традиційної амортизаційної політики, оцінити витратну та результативну сторони його використання і прийняти рішення про доцільність здійснення даного проекту [6].

Проектування виробничо-господарської діяльності в машинобудуванні вимагає всебічних високоінтелектуальних знань як у напрямку всього попереднього досвіду людства, накопиченого у певних напрямках діяльності, так і широку інформованість про останні досягнення науки і техніки. Фактична відсутність у країні сфери проектування як інтелектуальної складової може значно ускладнити становлення ефективного та конкурентного середовища.

Серед важливих економічних аспектів побудови виробничо-господарської діяльності машинобудівного виробництва в умовах динамічних змін суттєвого коригування потребує методика побудови процесів амортизації основних засобів виробничих і господарських структур [12].

Можливість багатоваріантного підходу до побудови процесу амортизації кожного окремого об'єкта основних засобів підприємств відкривають перед власниками та менеджерами підприємницьких структур широкі можливості для закладання ще на етапах їх створення доцільних варіантів побудови процесу амортизації всієї сукупності основних засобів машинобудівного підприємства, яке у тривалому (стратегічному) періоді часу забезпечує певний значний економічний результат. Останнє означає максимізацію сукупного ефекту за весь тривалий період від величин періодичних чистих прибутків і податкових пільг за рахунок амортизації.

Проектування підприємницької діяльності та структур повинно передбачати не тільки визначення доцільного складу основних засобів, а й формування ефективного варіанту побудови процесу їх амортизації.

Висновки. На основі вищевикладених положень і наведених результатів дослідження можна зробити висновок, що традиційні для вітчизняної практики господарювання теоретичні уявлення й практичні підходи до побудови процесів амортизації основних засобів на машинобудівних підприємствах були напрацьовані за тривалий період централізованої економіки та відобра-

жали її логіку, що й спровокувало певну ізоляцію від сучасних тенденцій економічного розвитку. Тому до загальних напрямків розвитку методичних підходів до реалізації амортизаційної політики машинобудівних підприємств доцільно віднести такі: адаптація до зростаючої динаміки змін у здійсненні виробничо-господарської діяльності підприємства машинобудування; відображення підприємницького характеру реалізації виробничо-господарської діяльності та відповідність проектному характеру побудови амортизаційних процесів практиці функціонування підприємств машинобудівної промисловості.

Визначення пріоритетних напрямів розвитку амортизаційної політики сприяє цілеспрямованому підходу до розробки конкретних заходів, спрямованих на удосконалення управління машинобудівними підприємствами, нарощування виробництва як у кількісному, так і якісному вимірах, подолання обмеженості фінансування, активізацію інвестиційної діяльності та виходу на міжнародні ринки з конкурентоспроможним якісним продуктом.

1. Великий Ю. Промислова політика в машинобудівному комплексі України // Схід: Аналітично-інформаційний журнал. – 2011. – №4. – С. 12–14.

2. Геєць В.М., Семиноженко В.П. Інноваційні перспективи України. – К.: Константа, 2006. – 272 с.

3. Гривківська О.В., Прокопець О.В. Особливості управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудування // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – №8. – С. 91–96.

4. Гриценко А. Методологічні основи модернізації України // Економіка України. – 2011. – №1. – С. 38–47.

5. Данилишин Б.М. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2007. – 308 с.

6. Дука А.П. Теорія та практика інвестиційної діяльності. Інвестування: Навч. посібник. – 2-е вид. – К.: Каравела, 2008. – 432 с.

7. Інноваційна стратегія українських реформ / А.С. Гальчинський, В. Геєць, А. Кінах, В. Семиноженко. – К.: Знання України, 2006. – 326 с.

8. Інноваційний розвиток промисловості України / О.І. Волков, М.П. Денисенко, А.П. Гречан та ін.; Під ред. О.І. Волкова, М.П. Денисенка. – К.: КИТ, 2006. – 648 с.

9. Корольова О.І. Вплив оподаткування на структуру собівартості продукції машинобудування // Економіка. Фінанси. Право. – 2008. – №8. – С. 18–22.

10. Крамаренко К.М. Джерела фінансування інвестиційної діяльності підприємств // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – №35. – С. 155–160.

11. Майорова Т.В. Інвестиційна діяльність: Навч. посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 376 с.

12. Пересада А.А. Управління інвестиційним процесом. – К.: Лібра, 2002. – 472 с.

13. Пишк Б.І. Шляхи вдосконалення амортизаційної політики та посилення її ролі у розвитку фінансово-кредитних відносин в Україні // Регіональна економіка. – 2010. – №1. – С. 115–122.

14. Статистичний щорічник України // www.ukrstat.gov.ua.

15. Федулова Л.І. Перспективи інноваційно-технологічного розвитку промисловості України // Економіка України. – 2008. – №7. – С. 24–36.

16. Шем'якіна Н.В. Амортизація основних засобів: проблеми та методи вирішення: Монографія. – Донецьк: Ін-т економіки пром-сті, 2009. – 98 с.

17. Ястремська О.М. Інвестиційна діяльність промислових підприємств: методологічні та методичні засади: Наук. видання. – Харків: ХДЕУ, 2006. – 472 с.

Стаття надійшла до редакції 20.03.2012.