

**Роман Марецький,**  
аспірант кафедри економічної теорії  
та історії економіки НАДУ

## **Державні механізми сприяння інноваційному розвитку суднобудівного комплексу України**

У статті проаналізований сучасний стан упровадження інновацій та реалізації інноваційної продукції суднобудівними підприємствами України, визначені основні тенденції розвитку відповідних процесів. На цих засадах автором аргументована доцільність удосконалення державних механізмів інноваційної модернізації вітчизняного суднобудівного комплексу та запропоновані заходи, спрямовані на розв'язання цієї проблеми.

*Ключові слова:* інновації, державна інноваційна політика, механізми державного регулювання, суднобудівний комплекс.

The present situation of innovations' implementation and innovation products' sales by shipbuilding companies of Ukraine is analyzed in the article, as well as the main tendencies of the respective processes are identified. On this basis, the appropriateness of the development of government measures of innovation modernization of the national shipbuilding complex is argued by the author and measures to be taken to resolve the mentioned problems are proposed.

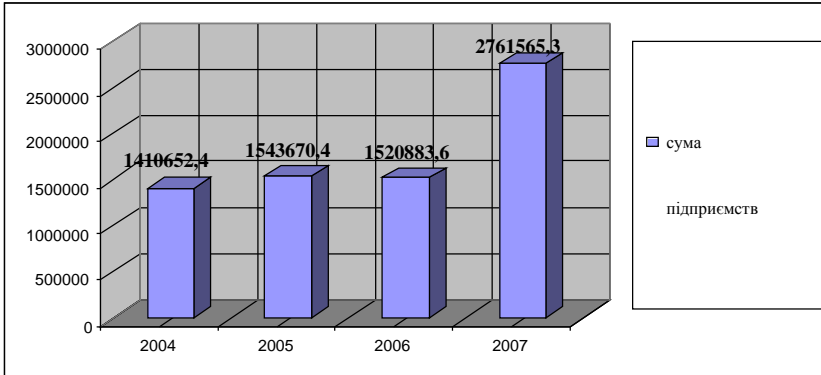
*Key words:* innovation, government innovation policy, mechanisms of government control, shipbuilding complex.

*Постановка проблеми та її зв'язок з найважливішими науковими і практичними завданнями.* Забезпечення конкурентоспроможності економіки України значною мірою зумовлюється розвитком високотехнологічних галузей промисловості. До таких галузей належить суднобудування; виробництво суден нового покоління чинним законодавством віднесено до пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в нашій країні (ст. 8 Закону України "Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності" [1]).

Слід зазначити, що на сьогодні більша частина технологічного обладнання підприємств галузі морально та фізично застаріла. При цьому стан справ погіршується - сума зносу основних засобів підприємств галузі у 2007 р. збільшилась майже вдвічі порівняно із 2004 р. (див. рисунок) [2].

Високий ступінь зносу виробничого апарату суднобудівного сектору в сукупності зі зниженням інноваційного та інвестиційного потенціалу різко звужують можливість підприємств адекватно реагувати на вимоги ринку щодо попиту,

знижують і без того слабку його конкурентоспроможність. Причини цього пов'язуються насамперед із непослідовністю проведення науково-технологічної та інноваційної політики в галузі, низькою ефективністю механізмів державного регулювання відповідних господарських процесів.



### ***Динаміка зміни суми зносу основних засобів суднобудівних підприємств України у 2004-2007 рр. (тис. грн)***

*Аналіз наукових досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.* Проблеми визначення пріоритетних напрямів державного регулювання інноваційного розвитку суднобудівного комплексу, запровадження необхідних засобів державного впливу на ці процеси нині активно обговорюються науковцями і практиками. Серед останніх публікацій з цієї проблематики необхідно виділити насамперед роботи О.Судакової [3], М.Бендикова, І.Фролова [4], А.Гриньова, О.Шершенюк, С.Овчаренко [5], Д.Абдурасулової [6], Ю.Іванова, П.Орлова, О.Іванової [7], О.Бойко та інших дослідників. Варто визнати, що у наведених роботах переважно висвітлюються питання запровадження інноваційно-технічної моделі національної економіки в цілому. Проблеми втілення цієї моделі на галузевому рівні і, зокрема, у суднобудівному комплексі, застосування державних механізмів сприяння інноваційному розвитку відповідних підприємств

поки що не знайшли адекватного відображення у наукових публікаціях.

З огляду на це метою статті є аналіз специфіки запровадження інновацій вітчизняними суднобудівними підприємствами, виокремлення доцільних механізмів державного сприяння розвитку відповідних процесів та визначення комплексу заходів, зорієнтованих на їх втілення в сучасних умовах України.

*Виклад основного матеріалу дослідження.* В умовах прискорення процесів світової економічної глобалізації та інтелектуалізації виробництва новітні технології стають тією матеріальною основою, яка визначає технічний рівень сучасного виробництва, форми його організації та управління, рівень конкурентоспроможності підприємства. Саме на активне впровадження нововведень у виробництво спрямована інноваційна модель розвитку економіки. Втілення цієї моделі передбачає насамперед збільшення обсягів фінансування діяльності, пов'язаної із введенням у господарський обіг продуктів інтелектуальної праці - знань, технологій, науково-технічних розробок тощо [3]. Проте належне фінансове забезпечення саме по собі не гарантує інноваційного оновлення економіки - необхідною передумовою розв'язання цієї проблеми є знаходження ефективних механізмів сприяння запровадженню нововведень у виробництво, реалізації інноваційної продукції на внутрішньому і світовому ринках.

Оцінюючи з цих позицій загальну динаміку сум витрат на інновації підприємствами суднобудівної галузі України, можна визначити, що вони мають досить сталу тенденцію до зростання. Так, у 2007 р. порівняно з 2004 р. загальний обсяг відповідних витрат збільшився більш ніж на 3 млн грн (на 36,1%). З них витрати на продуктові інновації зросли на 3179,8 тис. грн (на 33,6%), на процесові - на 302,3 тис. грн (на 174%). При цьому кошти, пов'язані із продуктовими інноваціями, перевищували у 2007 р. відповідні ресурси для фінансування процесових змін на 12078 тис. грн. Таким чином, загальна динаміка відповідних показників свідчить про більш швидке зростання обсягів фінансування продуктових інновацій порівняно з процесовими як у відносному, так і в абсолютному вимірі (табл. 1) [2].

Проте збільшення витрат суднобудівних компаній на інновації не супроводжується збільшенням обсягів реалізованої

ними інноваційної продукції - навпаки, спостерігається зворотна тенденція. Загальний обсяг реалізації цієї продукції у 2007 р. порівняно з 2004 р. скоротився на 64% (тобто більш ніж на 5 млн грн). За цей період зменшення обсягів реалізованої інноваційної продукції в Україні становило 11610 тис. грн (39,4%), у країнах СНД - 1665,6 тис. грн (90,4%), у країнах дальнього зарубіжжя - 36958,8 тис. грн (78,3%) (табл. 2) [2].

Таблиця 1

**Динаміка витрат суднобудівних підприємств України на інновації (2004-2007 рр.)**

	2004		2005		2006		2007		2007 порівняно з 2004	
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%
Витрати на інновації, у тому числі:	9647,9	100,0	3108,2	100,0	8734,9	100,0	13130	100,0	3482,1	36,1
- на продуктові інновації	9474,2	98,2	779,9	25,1	8408,9	96,3	12654	96,4	3179,8	33,6
- на процесові інновації	173,7	1,8	2328,3	74,9	326	3,7	476	3,6	302,3	17,4

Таблиця 2

**Динаміка обсягів реалізованої інноваційної продукції суднобудівних підприємств України (2004-2007 рр.)**

	2004		2005		2006		2007		2007 порівняно з 2004	
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%
Обсяг реалізованої інноваційної продукції, у тому числі:	78475,5	100,0	52257,2	100,0	55709,7	100,0	28241,1	100,0	-50234,4	-64,0
- в Україні	29436,6	37,5	33603,0	64,4	38797,1	69,6	17826,6	63,1	-11610,0	-39,4
- у країнах СНД	1843,0	2,35	330,5	0,64	385,5	0,70	177,4	0,67	-1665,6	-90,4
- у країнах дальнього зарубіжжя	47195,9	60,15	18323,7	34,9	16527,1	29,7	10237,1	36,2	-36958,8	-78,3

Це свідчить про те, що ефективність упровадження інновацій у суднобудівному комплексі України на сьогодні є вкрай низькою. Пояснити це можна насамперед тим, що більшість сучасних вітчизняних технологічних розробок зорієнтовані лише на певну модернізацію представленої на ринку продукції. При цьому їх виробниче освоєння, як правило, не приводить до суттєвого скорочення витрат, оскільки наявне

обладнання переважно має низькі техніко-економічні показники (велику матеріало- та енергомісткість, невисоку продуктивність). У результаті собівартість інноваційної продукції стрибкоподібно зростає і суднобудівні компанії стикаються із значними проблемами її реалізації на вітчизняному і зарубіжних ринках.

Вирішити проблему підвищення ефективності впровадження інновацій у суднобудівному комплексі України, на наш погляд, можливо на основі чіткого розуміння технологічних особливостей галузі та пов'язаних з нею характеристик виробничих, інвестиційних та організаційно-управлінських процесів. Так, наприклад, специфіка інвестування в цій галузі зумовлює необхідність вкладання 65-80% коштів на початкових стадіях виробництва, а прибуток підприємство може отримати лише після продажу судна замовнику, тобто через 3-5 років. Також варто зазначити, що кінцевий продукт суднобудування - корабель - акумулює результати функціонування багатьох виробництв - машинобудування, електроніки, деревообробки, металургії. Переважна більшість із них базуються на використанні сучасних технологій, а конкурентоспроможність їх продукції визначається можливостями відповідних підприємств своєчасно впроваджувати новітні технології, модернізувати свою виробничу базу, використовувати інструментарій інноваційного менеджменту. З огляду на це суднобудування набуває ознак високотехнологічної галузі, потенціал якої значною мірою визначає можливості впровадження інноваційної моделі розвитку національної економіки в цілому.

В ринкових умовах господарювання прогресивні зрушення у таких галузях пов'язуються насамперед із створенням завершеної розгалуженої структури технологічних ланцюжків в одній структурі на основі не тільки поширення новітніх технологій, а й ускладнення зв'язків в їх окремих ланках, включаючи платоспроможних споживачів кінцевої продукції. Інакше інвестиції можуть опинитися недостатньо або зовсім неефективними. У цьому разі безпосередні результати консолідації виявляються не тільки у зниженні транзакційних витрат, а й у прогресивних структурних зрушеннях, укрупненні бізнесу, в підвищенні рентабельності й конкурентоспроможності виробництва [4, с. 129].

З огляду на це інтеграція у суднобудівному комплексі повинна забезпечувати побудову горизонтальних технологічних

ланцюжків, що включають завершальні стадії виробничого циклу. Крім того, необхідне створення управлінської вертикалі, здатної здійснювати маркетингову стратегію з контролю і збільшення сукупної частки відповідних підприємств на ринку в масштабах країни, акумулювати і оптимізувати необхідні для цього ресурси, передусім фінансові. Таким чином, мову потрібно вести про оптимізацію суднобудівного виробництва за допомогою об'єднання інтересів підприємств в інтегровані бізнес-групи з відповідною фінансовою і торговельно-збутовою інфраструктурою [4, с. 129].

Важливість створення такого роду структур також пояснюється необхідністю адаптації суднобудівного комплексу України до вимог СОТ. Вступ нашої країни до цієї організації створює базу для зростання обсягів інвестування та експорту, посилення антидемпінгових позицій вітчизняних компаній. Проте це не виключає ймовірність імпортової експансії та руйнації вітчизняних виробництв, продукція яких недостатньо конкурентоспроможна. Відповідно до вимог СОТ також суттєво скорочуються можливості надання певних преференцій окремим виробникам шляхом встановлення додаткових митно-тарифних бар'єрів або обмеження доступу іноземних інвесторів до участі в державних тендерах. За цих обставин зберегти свої ринкові позиції зможуть лише потужні інтегровані виробничі компанії з розгалуженою інфраструктурою. З метою їх формування і розвитку держава може застосовувати відповідні механізми впливу; виваженість і адекватність їх запровадження значною мірою визначатиме конкурентні можливості вітчизняних компаній у найближчій і віддаленій перспективі.

Для суднобудівного комплексу України першим кроком у цьому напрямі має стати визначення державних пріоритетів щодо підтримки відповідних підприємств, запровадження системи стимулів для учасників державних інноваційних програм, створення системи прямої та непрямой фінансової підтримки науково-технічних розробок та ефективних суб'єктів інноваційної діяльності. Виконання цього завдання передбачає також суттєве удосконалення механізму інноваційної діяльності підприємства. Це може бути досягнуто за умов комплексної реалізації заходів технічного (освоєння нової продукції, технологій, конструкційних матеріалів, устаткування і т. ін.), організаційного (запровадження нових методів і форм організації

виробництва), економічного (удосконалення методів господарського управління наукою, виробництвом), соціального (застосування різних форм активізації працівників, включаючи професійну підготовку і створення сприятливих умов праці й побуту), юридичного (упорядкування чинної нормативно-правової бази діяльності підприємств, внесення змін до податкового законодавства) характеру.

Виходячи з цього необхідно розробити державну програму розвитку суднобудівної галузі України, спрямовану на проведення її послідовної реструктуризації, формування потужних інтегрованих виробничих комплексів. На нашу думку, у такій програмі слід відокремити наступні напрями:

- розвиток промислового і технологічного потенціалу суднобудування;

- зниження адміністративного тиску на підприємства галузі;
- реструктуризація виробничої бази відповідних підприємств.

Запровадження кожного із зазначених напрямів передбачає застосування адекватних механізмів державного впливу. Так, для забезпечення розвитку промислового і технологічного потенціалу суднобудування доцільно використовувати пряму державну підтримку, надання державних гарантій по кредитах, зменшення податкового навантаження. З цією метою при внесенні змін до чинного податкового законодавства слід, зокрема, передбачити норму, згідно з якою підприємства, що інвестують в устаткування, мають отримувати додаткові пільги з амортизації. Крім того, мають бути чітко прописані положення щодо порядку пільгового оподаткування пріоритетних наукових розробок, звільнення від ПДВ операцій з ввезення технологічного устаткування, яке вироблено не в Україні. Доцільною також буде фіксація норми щодо повного звільнення від усіх податків коштів, що направляються підприємствами на навчання своїх співробітників. Сукупне втілення цих положень суттєво зменшить витрати підприємств на модернізацію виробництва та створить необхідну базу не тільки для скорочення всіх витрат виробництва і збільшення прибутку, а й одержання власного нового інтелектуального продукту [5, с. 15].

Виконання цього завдання також пов'язується із удосконаленням державних механізмів цільового кредитування підприємств суднобудування, у тому числі під розрахунки за

поставлену продукцію (факторинг), надання адресної підтримки виконавцям пріоритетних інвестиційних проєктів, спрямованих на технологічну модернізацію суднобудування. Для підвищення фінансової стійкості підприємств суднобудування та створення можливостей для реалізації ними повноцінних програм підвищення ефективності виробництва необхідно відкоригувати графіки погашення реструктурованої заборгованості по податках і зборах перед бюджетом, а також по страхових внесках до позабюджетних фондів.

З метою зниження адміністративного тиску на суднобудівні підприємства необхідно усунути зайві адміністративні бар'єри, які пов'язані з отриманням ліцензій, різноманітних дозволів і у багатьох випадках нині мають штучний характер. Здійснення заходів у цьому напрямі передбачає, зокрема, активізацію діяльності щодо запобігання і припинення дій чиновників, спрямованих на корупційне втручання при формуванні державних замовлень, розробку механізмів рефінансування портфельних позик суднобудівних підприємств, сформованих українськими кредитними організаціями. Важливими аспектами реалізації цього напрямку є підвищення доступності використання банківських ресурсів для компаній галузі, у тому числі через створення механізмів державних гарантій. Для цього варто передбачити можливість надання Міністерством фінансів України державних гарантій по кредитах окремих організацій у розмірі, достатньому для того, аби провести виробничий цикл будівництва суден. Це дасть можливість підприємствам зменшити фінансове навантаження на початкових, найбільш витратних, стадіях будівництва, а відтак реально сприятиме впровадженню новітніх технологій, інноваційному оновленню виробництва.

Для започаткування комплексу заходів, пов'язаних із реструктуризацією технологічної бази виробництва суднобудівних підприємств, доцільно ініціювати створення міжвідомчої комісії, до складу якої мають бути включені спеціалісти Міністерства промислової політики, Міністерства економіки, Фонду державного майна, Податкової адміністрації, Антимонопольного комітету та інших зацікавлених органів влади, саморегульованих організацій, асоціацій промисловців і підприємців. Завданням цієї групи мають бути визначення стратегічних цілей інноваційного оновлення галузі (насамперед її



державного сектору) та розробка плану розвитку її пріоритетних напрямів та базових структурних одиниць.

Необхідна робота в цьому напрямі має здійснюватися й на регіональному рівні. У цьому зв'язку варто звернути увагу на досвід Південної Кореї, де реструктуризація технологічної бази суднобудівних компаній віднесена до пріоритетів саме регіональної політики. Це здійснюється за рахунок формування відповідних локальних інноваційних систем за допомогою різних проєктів, розроблених виходячи з територіальної концентрації підприємств і науково-дослідних установ галузі, їх можливостей у здійсненні НДДКР, а також шляхом створення необхідних інституційних основ і середовища для розвитку інновацій. За рахунок концентрації ресурсів, зростання числа і повсюдної організації на території країни "точок технологічних інновацій", об'єднання їх в єдину цілісну мережу створюються підстави для успішного проведення реструктуризації відповідних підприємств [6, с. 60].

Зазначимо, що до цього процесу варто залучати венчурні фірми та інші організації інноваційної інфраструктури, створювати технопарки [7, с. 85]. Це можливо за умов удосконалення необхідної нормативно-правової бази, оптимізації механізмів стимулювання діяльності відповідних компаній засобами податкової, бюджетної, амортизаційної та інвестиційної політики. Зазначений блок питань також доцільно відобразити у пропонованій державній програмі розвитку суднобудівного комплексу України. Такий підхід, на нашу думку, сприятиме концентрації зусиль усіх зацікавлених сторін при проведенні реструктуризації відповідних підприємств та формуванні на цих засадах потужних інтегрованих виробничих компаній, а відтак реалізації потенціалу суднобудування як високотехнологічної галузі національної економіки.

*Висновки з даного дослідження та перспективи подальших розвідок у даному науковому напрямі.* Аналіз динаміки обсягів витрат на інновації та реалізації інноваційної продукції суднобудівними компаніями України засвідчив, що ефективність інноваційних процесів у галузі на сьогодні є вкрай низькою. Це пояснюється насамперед відсутністю дієвих механізмів державного сприяння інноваційному оновленню суднобудування, при запровадженні яких враховувались би його технологічні особливості та пов'язані з цим характеристики

виробничих, інвестиційних та організаційно-управлінських процесів. Для вирішення цієї проблеми автором статті пропонується розробити державну програму розвитку суднобудівного комплексу України, найбільш перспективними напрямами реалізації якої визначені: розвиток промислового і технологічного потенціалу суднобудування; зниження адміністративного тиску на підприємства галузі; реструктуризація їх виробничої бази. Втілення кожного із зазначених напрямів пов'язане із використанням низки державних механізмів, зокрема забезпечення державної підтримки виконавців інноваційних програм, надання державних гарантій по кредитах, зменшення податкового навантаження для підприємств, які активно займаються впровадженням пріоритетних наукових розробок тощо. Здійснення низки заходів, зорієнтованих на практичне застосування зазначених механізмів, має базуватися на чіткому розумінні конкурентних переваг вітчизняної галузі суднобудування та засобів їх реалізації в умовах загострення світової фінансової кризи. Тому найбільш перспективними напрямами подальших досліджень вважаємо аналіз конкурентних переваг суднобудівного комплексу України та з'ясування реальних можливостей їх забезпечення в сучасних умовах господарювання.

### ***Список використаних джерел***

1. Закон України про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні (із змінами та доповненнями // Інтернет-сторінка Верховної Ради України). - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>
2. Фінансові результати діяльності підприємств за видами економічної діяльності // Інтернет-сторінка Держ. ком. статистики України. - Режим доступу : [http://ukrstat.gov.ua/control/uk/localfiles/display/operativ/oper\\_new.html?lang=uk](http://ukrstat.gov.ua/control/uk/localfiles/display/operativ/oper_new.html?lang=uk)
3. *Судакова О.* Стратегії розвитку інноваційного потенціалу підприємств / О. Судакова. - Режим доступу : [http://www.rusnauka.com/ONG\\_2006/Economics/17384.doc.htm](http://www.rusnauka.com/ONG_2006/Economics/17384.doc.htm)
4. *Бендиков М. А.* Высокотехнологичный сектор промышленности России. Состояние, тенденции, механизмы инновационного развития / М. А. Бендиков, И. Э. Фролов. - М. : Наука, 2007. 583 с.

5. *Гриньов А. В.* Міжнародна інноваційно-інвестиційна діяльність України. Вектор розвитку / А. В. Гриньов, О. М. Шершенюк, С. В. Овчаренко. - Х., 2008. - 207с.

6. *Абдурасулова Д.* Промышленная политика Южной Кореи / Д. Абдурасулова // Экономист. - 2009. - № 1. - С. 57-65.

7. *Іванов Ю. Б.* Конкурентні переваги підприємства. Оцінка, формування та розвиток / Ю. Б. Іванов, П. А. Орлов, О. Ю. Іванова. - Х. : Інжек, 2008. - 351 с.