

УДК 330.322

О.О. Лисиченко, доц., канд. екон. наук В.М. Будніков, канд. тех. наук

Кременчуцький інститут Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля, Кременчуцький університет економіки, інформаційних технологій і управління

Проблеми надходження прямих інвестицій у машинобудівні підприємства м. Кременчук

Метою статті є визначення проблем пов'язаних з інвестуванням машинобудівної галузі. Для аналізу обрано галузь важкого машинобудування м. Кременчук яка представлена чотирма підприємствами. На підставі Державної програми визначені основні причини низької інвестиційної активності, а на підставі дослідження Програм розвитку м. Кременчук на 2011, 2012 та 2013 роки і анкетування підприємств ці причини деталізовані та об'єднані у групи. У статті досліджені окремі з цих причин та окреслені напрями їх вирішення.

машинобудування, прями інвестиції, обсяги інвестицій, податковий тиск, ПДВ, кластери, кредитування

О.А. Лисиченко, доц., канд. екон. наук, В.Н. Будников, канд. техн. наук

Кременчуцкий институт Днепропетровского университета имени Альфреда Нобеля, м. Кременчук

Проблемы поступления прямых инвестиций в машиностроительные предприятия г. Кременчуг

Целью статьи является определение проблем инвестирования машиностроительной отрасли. Для анализа была выбрана отрасль тяжелого машиностроения г. Кременчуг, которая представлена четырьмя предприятиями, а на основе изучения Программы развития г. Кременчуг на 2011, 2012 и 2013 года, а также анкетирования предприятий эти причины детализированы и объединены в группы. В статье изучены отдельные причины и обозначены возможные способы их решения.

машиностроение, прямые инвестиции, объёмы инвестиций, налоговое давление, НДС, кластеры, кредитование

Постановка проблеми. Побудова сильної та сучасної європейської демократичної держави з потужною економікою для забезпечення гідного життя кожного громадянина є стратегічною метою розвитку України. Реалізація даної мети передбачає проведення ряду реформ, етапи виконання і частково процедура яких прописується Програмами. Так задля активізації розвитку економіки розроблена Державна програма активізації розвитку економіки на 2013 – 2014 роки [1].

Сучасна економіка повинна раціонально сполучати територіальний і галузевий аспекти. Багато властивостей територіальної структури економіки обумовлені географічними факторами або історично сформованим поділом праці. Галузева структура регіонів України сформувалася ще в часи СРСР, що визначило надмірну концентрацію багатьох виробництв та вузьку спеціалізацію ряду регіонів. Це породжує безліч регіональних проблем, що вимагають теоретичного обґрунтування та глибокого вивчення. При визначенні основних напрямків економічного й соціального розвитку регіону є необхідним встановити й уточнити взаємно збалансовану систему показників, що характеризує в укрупненій (агрегованій) номенклатурі, як масштаби, так і напрямки розвитку потенціалу в плановій перспективі. Важливими показниками економічного розвитку регіону є: темпи росту, обсяги й галузева структура продукції, розмір капітальних вкладень, ефективність використання трудових ресурсів, обсяги експорту й імпорту та прямих інвестицій, тощо. Динаміка зазначених показників пов'язана з рядом позитивних та негативних факторів впливу. Безумовно для дослідження цікавими є

другі, з яких було обрано показник рівня надходження прямих інвестицій на машинобудівні підприємства м. Кременчук та проблеми, що його знижують.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями організаційно-економічного забезпечення інвестиційного процесу на підприємствах в Україні займається ряд науковців, серед яких доцільно виділити В. Гейця, С. Теслю, О.Вінника, О. Шкільнюк, І. Бланка, П. Гайдуцького, Б. Губського, В. Черваньова, А. Пересаду, О. Данілова, В. Мельник та ін. Зважаючи на різноспрямованість проведених досліджень та швидко зміну умов зовнішнього середовища, доцільно розробити узагальнену систему організаційно-економічних заходів сприяння інвестуванню.

Постановка завдання. Встановлення проблем надходження прямих інвестицій у машинобудівні підприємства м. Кременчук та розробка шляхів їх усунення.

Виклад основного матеріалу. Кременчук – це великий індустріальний центр Полтавщини, місто має один з найбільших в Україні структурно розгалужений промисловий комплекс. Структура промисловості охоплює базові галузі: машинобудування, хімічну та нафтопереробну, будівельну індустрію легку та харчову промисловість та інші.

Вагомою та пріоритетною галуззю промисловості міста є машинобудування. Машинобудівна галузь, для України, є однією з найбільш важливих, потужних та перспективних галузей промисловості. Це складна галузь, до неї входять декілька десятків спеціалізованих галузей. Залежно від продукції, що випускається, вони об'єднуються у групи: важке, загальне, середнє, точне машинобудування, виробництво металевих виробів і заготовок.

Кременчук в галузі машинобудування представляє середнє машинобудування, автомобільна промисловість (ХК «АвтоКрАЗ», ПАТ «Кременчуцький завод дорожніх машин», ПАТ «Кременчуцький колісний завод») та загальне машинобудування в розрізі залізничного машинобудування (ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод»).

Згідно вищезазначеної Програми одним із завдань державної політики є забезпечення розвитку конкурентоспроможності автомобілебудування [1]. Одним із шляхів вирішення даного завдання є залучення інвестицій.

Характеризуючи обсяги інвестування в підприємства машинобудування м.Кременчук, і науковці, і практики, у першу чергу звертають увагу на те, що вони недостатні. Одним із можливих шляхів вирішення цієї проблеми є взаємодія влади і бізнесу.

Прямі інвестиції за нинішнього стану економіки є бажаними для Кременчуцьких підприємств з багатьох причин, оскільки: дають змогу модернізувати виробництво без створення заборгованості, що в свою чергу позитивно впливають на конкурентоспроможність продукції, зберігають та створюють нові робочі місця, покращують рівень управління підприємствами.

З метою надання ілюстративності проведеному дослідженню (рис. 1) наведено обсяг іноземних інвестицій за три останні роки.

Не зважаючи на позитивну динаміку показника, необхідність в прямих інвестиціях є гострою.

У Концепції Державної цільової економічної програми розвитку інвестиційної діяльності на 2011 – 2015 роки, схваленої розпорядженням КМУ, визначені основні причини низької інвестиційної активності, а саме:

- несприятливі умови для інвестування;
- недостатній рівень державної підтримки інвестиційної діяльності;
- нерозвинутість інвестиційного ринку та інфраструктури;
- відсутність дієвих механізмів державно – приватного партнерства в інвестуванні.



Рисунок 1 – Обсяги іноземних інвестицій в економіку м. Кременчук [2]

В розрізі машинобудівних підприємств м. Кременчук, ці причини деталізуються наступним чином:

1. Маркетингова політика:
 - відсутність державної підтримки при виході на міжнародні ринки та розширенні торгівельно-економічних відносин з іншими державами;
 - недостатній обсяг замовлень на продукцію з боку українських споживачів, наприклад відсутність замовлення Укрзалізниці на пасажирські та вантажні вагони;
2. Оподаткування:
 - неможливість використання податкових векселів у рахунок оплати ПДВ при митному оформленні товарів;
 - необхідність оплати митного ПДВ при ввезенні обладнання та комплектуючих для модернізації та оновлення виробництва, яке не виготовляється в Україні;
 - несвочасне повернення ПДВ, що призводить до вимивання обігових коштів підприємств та погіршує їх фінансовий стан;
 - високий податковий тиск;
3. Виробництво:
 - відсутність фінансової підтримки вітчизняних підприємств зі сторони держави у питанні розробки нових видів промислової продукції за умови поставки їх на виробництво;
 - зростання вартості металопрокату, комплектуючих, транспортних перевезень;
 - постійне зростання цін на енергоносії та комплектуючі вироби для виробництва продукції, що призводить до росту цін на готову продукцію та знижує її конкурентоздатність на ринках збуту;
4. Кредитна політика:
 - високі відсоткові ставки;
 - відсутність пільгових кредитів під виробництво продукції на експорт, що потребує від підприємств додаткових витрат на оплату високих відсотків за кредити, так як розрахунки за поставлену продукцію з іноземними споживачами ведуться по акредитивній формі оплати.

Фінансова криза, яка розпочалася у 2008 році змусила в буквальному сенсі рятувати виробників автотранспорту. З метою подолання кризи в галузі машинобудування окремими країнами (наприклад Росією, Білорусією, Францією) були прийняті стимулюючі заходи:

- підтримка вітчизняного виробника через компенсацію частини витрат (викуп застарілих автотранспортних засобів у власників для допомоги у придбанні ними нових вітчизняних аналогів);
- державне замовлення для потреб державних структур (Міноборони, МНС, МВС, тощо). Для прикладу, доля державного замовлення у виробництві вантажного автомобіля Камаз у кризові роки складала до 35%. Виробництво МАЗів взагалі дотувалося державою. Також Російське підприємство Росагролізинг відшкодовує придбання вантажних автомобілів Камаз, Урал сільськогосподарським підприємствам.

Нажаль в Україні ситуація виглядає дещо по - іншому, підприємство з ідентичною назвою та функціями, Укragролізинг замовлення на вітчизняних підприємствах не розміщує (або навіть при одиничних випадках розміщення не виконуються фінансові зобов'язання перед підприємствами). Найбільш сприятливими для підприємств моментами отримання таких замовлень мали бути події державного масштабу (позитивною подією було проведення Євро 2012, негативною – повінь 2008 року), але вони лишилися поза увагою держави.

Також ринки Росії для підприємств України стали мало досяжними внаслідок вступу першої до ВТО (у вересні 2012 року). Одним із наслідків цієї події стала необхідність скасування ввізного мита (цей збір Росія замінила утилізаційним збором). З метою збереження цін на вітчизняний вантажний автотранспорт держава рекомендувала підприємствам взяти на себе зобов'язання з утилізації непридатних машин і таким чином надала можливість останнім не сплачувати збір. Білоруське автотранспортне підприємство МАЗ не сплачує утилізаційний збір, як член митного союзу. Внаслідок цього вартість Української автотранспортної продукції зріст на 30%, що зробило цю продукцію не конкурентоспроможною на ринках зазначених держав.

Намагання держави побудувати чітку, лояльну та передбачувану податкову систему є важливою умовою розвитку суспільства в цілому, у тому числі і підприємств. Зрозуміло, що пріоритетним при прийнятті тих чи інших нормативних актів для держави є зростання надходжень до бюджету, але як показує практика це негативно впливає на інвестиційний процес, мотиви й поведінку національних та іноземних інвесторів.

Не останнім мотивом при прийнятті Податкового кодексу України (ПКУ) було зменшення податкового тиску і в решті решт проблемою сьогодення стали не ставки податків, а надмірна увага до підприємств з боку податкових інспекторів. Робота податкового апарату поставлена таким чином, що працівники податкової служби ставлять питання, до тих пір поки не будуть знайдені недоліки в нарахуванні податків і зборів, які підприємство повинно відшкодувати державі у вигляді штрафів. Досить частими є заяви власників та керівників підприємств про те, що податкові інспектори відмовляються приймати декларації із заявленими збитками. Також надмірна кількість нормативно-правових актів викликає ряд неузгодженостей та суперечностей, що приводить до можливості встановлення штрафних санкцій до підприємств.

Для підприємств машинобудування, як пріоритетної галузі, було б доцільно знайти можливість для встановлення 0 % податку на прибуток але у ПКУ така пільга може бути застосована для платників податку на прибуток, які протягом трьох послідовних попередніх років (або протягом усіх попередніх періодів, якщо з моменту їх утворення пройшло менше трьох років) задекларували щорічний обсяг доходів у сумі, що не перевищує три мільйони гривень, та в яких середньооблікова кількість працівників протягом цього періоду не перевищувала двадцяти осіб [3]. Цим характеристикам не відповідає жодне з підприємств, діяльність яких підлягала аналізу тому, що готові вироби мають високу собівартість і трудомісткість. Відповідно норми не запроваджені для підприємств які аналізувались. Оговорюючи можливість запровадження спеціального режиму можна було б передбачити:

1) звільнення від сплати ввізного мита та податку на додану вартість на нове виробниче обладнання (обладнання, яке закуповується безпосередньо у виробника або його представника й не перебувало в користуванні третіх осіб), яке використовується у виробничій (операційній) діяльності й аналоги якого не виготовляються в Україні;

2) звільнення від сплати податку на прибуток, одержаний від реалізації інвестиційного проекту, протягом трьох років з моменту отримання першого прибутку;

3) звільнення від плати за землю (за умови, якщо в результаті інфраструктурного інвестиційного проекту здійснюється нове будівництво об'єктів виробничого призначення) [3].

ПКУ також повинен був вирішити питання автоматичного відшкодування ПДВ. На жаль норма автоматичного відшкодування ПДВ на практиці не реалізується. Хоча згідно до п. 200.19 ПКУ підприємства машинобудування мають право на них враховуючи, що згідно нормативного акту на відшкодування мають право підприємства які:

- не перебувають у судових процедурах банкрутства;
- юридичні особи та фізичні особи-підприємці включені до Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців і до цього реєстру стосовно них не внесено записів про: відсутність підтвердження відомостей; відсутність за місцезнаходженням (місцем проживання); прийняття рішень про виділ, припинення юридичної особи, підприємницької діяльності фізичної особи-підприємця; визнання повністю або частково недійсними установчих документів чи змін до установчих документів юридичної особи; припинення державної реєстрації юридичної особи чи підприємницької діяльності фізичної особи-підприємця та стосовно таких осіб відсутні рішення або відомості, на підставі яких проводиться державна реєстрація припинення юридичної особи чи підприємницької діяльності фізичної особи-підприємця;

- здійснюють операції, до яких застосовується нульова ставка (питома вага яких протягом попередніх дванадцяти послідовних звітних податкових періодів (місяців) сукупно становить не менше 40 відсотків загального обсягу поставок (для платників податку з квартальним звітним періодом - протягом попередніх чотирьох послідовних звітних періодів));

- загальна сума розбіжностей між податковим кредитом, сформованим платником податку за придбаними товарами/послугами та податковими зобов'язаннями його контрагентів, в частині постачання таких товарів/послуг, що виникла протягом попередніх трьох послідовних календарних місяців, не перевищує 10 відсотків заявленої платником податків суми бюджетного відшкодування;

- у яких середня заробітна плата не менше ніж у два з половиною рази перевищує мінімальний встановлений законодавством рівень у кожному з останніх чотирьох звітних податкових періодів (кварталів);

- мають один з наступних критеріїв;

- а) або чисельність працівників, які перебувають у трудових відносинах з такими платниками податку, перевищує 20 осіб у кожному з останніх чотирьох звітних податкових періодів (кварталів), встановлених розділом IV цього Кодексу;

- б) або має основні фонди для ведення задекларованої діяльності, залишкова балансова вартість яких на звітну дату за даними податкового обліку перевищує суму податку, заявлену до відшкодування за попередні 12 календарних місяців;

- в) або рівень визначення податкового зобов'язання з податку на прибуток до сплати до бюджету (відношення сплаченого податку до обсягів отриманих доходів) є вищим від середнього по галузі за підсумками останнього звітного (податкового) року;

- не мають податкового боргу [3].

Проблема кредитування підприємств безпосередньо пов'язана із основними недоліками в роботі вітчизняної банківської системи, в перш за все це невисока питома вага довгострокових коштів у пасивах банків. Навіть при розширенні мережі комерційних банків, показники якості активів українських банків залишаються низькими. Крім того дослідниками проблем пов'язаних з кредитуванням діяльності промислових підприємств визначаються труднощі при отриманні кредиту та шляхи їх подолання, це: надання підприємством додаткових документів пов'язаних із діяльністю, наприклад, довідкою та документами про дотримання нормативних вимог із соціальних та екологічних питань, довідки про відсутність змін у керівному складі позичальника, інші документи. По-перше окремі з названих документів вимагаються для подання інших організацій (так документи щодо дотримання соціальних та екологічних питань подаються до Державної екологічної інспекції та Санітарно-епідеміологічної служби, на які покладені функції контролю), по-друге наявність пункту «інші документи» крім

додаткового формального клопоту, відкриває можливості для додаткової «подяки» за прийняте рішення про початок кредитування. Враховуючи необхідність в інвестиційних коштах, такі вимоги від банківської структури ще більше обмежують можливості розширеного відтворення. Більшість кредитних договорів включають можливість одностороннього підвищення банками відсоткової ставки, що також негативно впливає на запозичення коштів. Оскільки в Україні функціонує Державний комітет статистики, який регулярно висвітлює рівень інфляції, дослідники даної проблеми пропонують встановити рівність між розміром інфляції і можливим збільшенням відсоткової ставки за кредитом. У такому разі підприємці, які брали кредит, будуть мати приблизний і бажано законодавчо закріплений орієнтир.

У цьому зв'язку окремою пропозицією щодо полегшення отримання та користування кредитом є співпраця в рамках кластерних утворень. Враховуючи, що в економічних відносинах повинна існувати рівновага, то логічним розвитком подій є забезпечення одних суб'єктів господарювання (тих, хто потребує додаткові кошти) іншими (ті, хто має останні в наявності). Такий підхід міг би стати базою для зв'язків між підприємствами, та в разі неможливості одного підприємства відповідати за своїми зобов'язаннями перед іншими, боргові претензії можуть бути погашені за рахунок майбутніх поставок продукції, виконання пуско-налагоджувальних робіт, технічного обслуговування. Обидва підприємства будуть мати партнерів – покупців або постачальників, і маржа банку залишиться на підприємствах.

Науковці звертають увагу на те, що кластерний підхід доцільно застосовувати там, де є необхідна для діяльності кластерів база. Враховуючи, що в Полтавському регіоні є потужна виробнича база, спеціалізовані навчальні установи, постачальники та розвинутий сектор спеціалізованої науки для машинобудування, то можна робити висновки, що машинобудівні підприємства мають всі можливості для впровадження кластерної організації діяльності. Кластеризація у майбутньому може надати можливість вирішити нагальні проблеми машинобудування регіону [4].

Висновки. Узагальнюючи викладене зазначимо, що основною проблемою недостатнього рівня надходження інвестицій на підприємства залишається відсутність підтримки держави, недосконале податкове законодавство та невиправдана для підприємств кредитна політика.

Важливість вирішення цих проблем постійно підкреслюється, як науковцями, так і практиками. Анкетування товаровиробників стосовно визначених проблем дозволяє робити висновки про неодноразові звернення останніх до владних структур, але зазначені питання знаходять «вирішення» тільки на папері у вигляді чергових Програм.

Список літератури

1. Державна програма активізації розвитку економіки на 2013 – 2014 роки, затв. Постановою КМУ від 27.02. 2013 № 187 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.control/uk/publish/article...>
2. Програми економічного і соціального розвитку міста Кременчука на 2012 рік та основних напрямків розвитку на 2013 – 2014 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kremen.gov.ua/norm_akt/?id=479.
3. Податковий кодекс України. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Податкового кодексу України». – Х.: Одиссей, 2011. – 568 с.
4. Павлова В.А. Інноваційний розвиток підприємства: організація, оцінка потенціалу, ефективність: монографія / В.А. Павлова, В.В. Татарінов, А.Г. Жукова. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля, 2013. – 200 с.

Oksana Lysychenko, Vladimir Budnikov

Dnepropetrovsk Alfred Nobel University, Kremenchug Institute; Kremenchug University of Economics, Information Technologies and Management

Problems of direct investment supply of mechanical engineering enterprises in Kremenchug

In the region exist a number of economic development indicators; their dynamics are associated with influence factors, which could be both positive and negative. The second type of such factors is definitely interesting to study. The indicator of direct investment in mechanical engineering enterprises of Kremenchug and factors that reduce it have been chosen for the study. Mechanical engineering is characterized as significant sector of the Kremenchug industry. In the mechanical engineering sector Kremenchug is represented by the medium machine building branch: automotive industry (HC "AvtoKrAZ", PC "Kremenchug Plant of Road Machines", PC "Kremenchug Wheel Plant"), and general machine building branch - in the context of railway engineering (JSC "Kriukov Car Building Works").

The need for direct investment into enterprises is exigent; major causes of low investment activity are following: adverse investment conditions, inadequate level of state investment activity support, underdevelopment of investment market and infrastructure, the lack of effective mechanisms for public-and-private partnership in investing. Taking into account the engineering enterprises sector of Kremenchug these causes are carefully described in following way: marketing policy; taxation; production; credit policy.

According to the article, the main problem of insufficient investments inflow into enterprises is the lack of government support, imperfect tax legislation and unjustified credit policy for companies.

mechanical engineering, direct investment, volume of investments, tax burden, VAT, clusters, crediting

Одержано 25.03.14

УДК 658.1-044.352

Н.С.Педченко, доц., канд. екон. наук

Полтавський університет економіки і торгівлі, Україна

Концепція толерантності у формуванні і використанні фінансового потенціалу підприємства

Обґрунтовано концепцію толерантності у формуванні і використанні фінансового потенціалу підприємства на основі розкриття властивостей системи до гармонізації. Запропоновано реалізацію наведеної концепції за допомогою визначення рівня віддаленості від отриманого вектора розвитку, встановлення меж самозбереження та обґрунтування відповідності інтегрального показника розвитку етапам життєвого циклу підприємства.

фінансовий потенціал, властивості системи, інтегральний таксономічний показник розвитку, концепція толерантності

Н.С.Педченко, доц., канд. екон. наук

Полтавський університет економіки і торгівлі, Україна

Концепция толерантности в формировании и использовании финансового потенциала предприятия

Обоснована концепция толерантности в формировании и использовании финансового потенциала предприятия на основе раскрытия свойств системы к гармонизации. Предложена реализация приведенной концепции посредством определения уровня удаленности от полученного вектора развития, установления границ самосохранения и обоснование соответствия интегрального показателя развития этапам жизненного цикла предприятия.

финансовый потенциал, свойства системы, интегральный таксономический показатель развития, концепция толерантности

Постановка проблеми. Під час формування ринкової економічної системи набувають особливої актуальності проблеми оптимізації можливостей підприємства для поточного та довгострокового розвитку за умови успішного взаємного впливу складових внутрішньої будови та їх взаємодії із зовнішнім середовищем. У вирішенні такого