

## ПРОБЛЕМИ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ МІСТА КРЕМЕНЧУКА

**СОКУРЕНКО П. І.**

*кандидат економічних наук*

**Кременчук**

**ТАБУНЩИК А. В.**

**Дніпропетровськ**

**М**ашинобудування – одна з провідних галузей промисловості світу, за вартістю продукції та зайнятих працівників посідає 1 місце та є матеріальною основою технічного переозброєння економіки. Науково-технічний прогрес прискорює накопичення капіталу, що в свою чергу сприяє підвищенню попиту на засоби виробництва, передусім на машини й устаткування. У той же час одним із наслідків науково-технічної революції є швидке моральне зношування засобів виробництва. Вирішення даного питання потребує вкладення значних коштів у розвиток галузі. На машинобудівний комплекс припадає понад 40% усього промислово-виробничого потенціалу індустріального виробництва України. Однією з підгалузей цього комплексу є автомобілебудування, вона виникла в 50-60-ті роки. Автозаводи України випускають великовантажні (Кременчук), малолітражні легкові (Запоріжжя) автомобілі, налагоджено виробництво легкових автомобілів для сільської місцевості в Луцьку та Львівській автобусний завод (ЛАЗ). Виробнича діяльність підприємств автомобілебудування визначається пошуком оптимальних співвідношень між особистими інтересами та інтересами на українському ринку іноземних компаній, що транспортують в Україну свою продукцію. Розвиток автомобілебудування здійснюється в умовах розподілу сфер впливу на виробництво та реалізацію на ринку продукції в умовах запеклої конкурентної боротьби, але він не задовольняє потреби держави у власній продукції (менш ніж 10% потреб у автомобілях і автобусах), а рівень його розвитку значно відстає від розвинутих країн світу.

Серед вагомих наукових досліджень з питань інвестицій та інновацій можна назвати праці І. Ансофа, Х. Ванденберга, І. Бланка, С. Глазьева, П. Друкера, О. Казуші, Дж. Кейнса, М. Кондратьєва, В. Леонтьєва,

Р. Нельсона, І. Перлакі, Е. Прескотта, Г. Сазонець, Б. Твіса, В. М. Ткаченко, М. Тодаро, Е. Фелпса, Дж. Хікса, Е. Хансена, Р. Харрода, Й. Шумпетера, М. Г. Чумаченко, Ю. Яковця та ін.

Необхідний інноваційний прорив, потребує обґрунтованої технологічної політики, направленої на оновлення технологічного базису для економічного зростання в країні та її регіонах, оскільки інновації можуть виникати на базі відповідних технологій, а технології – це втілені знання. Важливість стабільного розвитку машинобудівного сектору для економіки визначається, тим фактом, що протягом кількох століть він залишається єдиним постачальником капітальних ресурсів на підприємства інших галузей. Від ступеня розвиненості машинобудування, в кінцевому підсумку, залежить стійкість і ефективність розвитку інших секторів і всієї економіки в цілому. Однак на сьогоднішній день українське машинобудування відстає за рівнем розвитку від більшості країн. Гальмівним для розвитку машинобудування є невеликі обсяги інвестицій. Основними джерелами інвестицій у цій галузі є власні кошти – близько 70%, кредити банків – 10% та кошти державного бюджету – лише 5% [1]. 29 вересня 2010 р. Кабінет Міністрів України схвалив розроблену Державним агентством України з інвестицій та розвитку, Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку інвестиційної діяльності на 2011–2015 рр.

**В**иконання Програми дасть змогу покращити основні макроекономічні показники розвитку держави та зміцнити її позиції на світових інвестиційних ринках, підвищити позиції України в міжнародних рейтингах, суттєво збільшити інвестиції в основний капітал, а також забезпечити постійний приток прямих іноземних інвестицій. Метою Програми є створення умов для активізації інвестиційної діяльності, спрямованої на модернізацію реального сектору економіки та забезпечення сталого економічного розвитку. На думку розробників Концепції, оптимальним варіантом розвитку та активізації інвестиційної діяльності в Україні є проведення активної державної політики у цій сфері. Перший варіант передбачає проведення пасивної державної політики із забезпечення розвитку інвестиційної діяльності. При цьому держава застосовує методи пере-

важно правового та економічного характеру для вільного переливання капіталу та праці з одних галузей в інші, обмежуючи безпосереднє адміністративне втручання в інвестиційні процеси в окремих галузях до мінімуму. Зазначений варіант сприяє розвитку інвестиційної діяльності у галузях, які мають високу дохідність і швидку окупність, зокрема у фінансовому секторі, торгівлі, під час проведення операцій з нерухомістю, але при його застосуванні держава не визначає ефективних пріоритетів структурної трансформації економіки та не застосовує відповідних державних важелів для прискорення прогресивних структурних зрушень. Другий варіант передбачає проведення активної державної політики із стимулювання розвитку інвестиційної діяльності в Україні з чітким обґрунтуванням цілей та визначенням комплексу заходів щодо розвитку системи державних інвестицій, підвищення ефективності та посилення функціонування механізмів державно-приватного партнерства та стимулювання залучення приватних інвестицій у реальний сектор економіки. У разі активної державної інвестиційної політики держава широко застосовує всі види методів впливу і сама стає інвестором. Відповідно до кінця 2015 року за програмою планується залучити близько 52,2 млрд грн інвестицій в реалізацію інвестиційних, інноваційних та інфраструктурних проектів та сприяти зростанню інвестицій в основний капітал, зростанню інвестицій в нематеріальні активи, притоку приватних, в тому числі прямих іноземних інвестицій в економіку України. Фінансування Програми здійснюватиметься за рахунок видатків державного і місцевих бюджетів, а також інших джерел, не заборонених законодавством. Важливим джерелом фінансування є внутрішнє інвестування в межах машинобудівного підприємства (у т. ч. за рахунок прискореної амортизації). Отримані кошти від інвестицій машинобудівне підприємство може використати у таких напрямках: розширення обсягів виробництва; введення інновацій; розширення виробничої бази; вихід на світовий ринок; диверсифікація господарської діяльності.

**У** державному Проекті програми структурної перебудови економіки України для машинобудування запропоновано перелік заходів покращення його функціонування. Перелік включає заборону використання інвестицій на розширення виробничих потужностей машинобудівних підприємств. На противагу цьому пропонується створювати замкнуті цикли виробництва. Щодо інновацій у програмі сказано, що інвестиції можна використовувати для: розробки нових технологічних процесів виробництва продукції; закупівлі технологій і ліцензій для освоєння виробництва нової машинобудівної продукції з високим рівнем надійності, тривалим життєвим циклом і низькими витратами всіх видів експлуатаційних матеріалів; впровадження у виробництво нових зразків машинобудівної продукції з урахуванням мінімізації відходів і можливості їх повторного використання для випуску інших товарів; розширення номенклатури машинобудівної продукції і сфери побутового обслуговування населення за рахунок розробки і виробництва багатофункціональної і малогабаритної техніки, здатної конкурувати із закордонними аналогами. У силу

складності організації господарської діяльності, в межах фінансування виробничих проектів важливим є контроль за інвестиційним процесом. Від його ефективності залежить результативність та досягнення інвестиційних цілей підприємства. У світовій практиці для забезпечення ефективності існує система контролінгу, що підтримується комплексом управлінсько-методологічних заходів. Контролінг процесу інвестування на машинобудівному підприємстві рекомендується розглядати з таких основних позицій: створення системи зовнішнього та внутрішнього моніторингу для визначення середовища підприємства та його економічного стану; контроль та регулювання процесу інвестування на машинобудівному підприємстві; прогнозування результатів процесу інвестування на майбутні періоди. Разом з тим, актуальними залишаються і проблеми отримані в спадок від командно-адміністративної економіки: застарілість основних засобів, що негативно впливає на конкурентоспроможність, якість та собівартість продукції; недостатній рівень платоспроможності, що негативно впливає на фінансово-економічний стан; обмежений внутрішній попит; низький рівень інноваційної активності; залежність від поставачань вузлів, деталей та комплектуючих з інших країн; неефективна політика держави щодо діяльності монополістів і посередників, що призводить до підвищення вартості матеріалів, енергоресурсів.

**Г**алузь характеризується низькою інноваційною активністю, основною причиною цього є незначні обсяги фінансування. Особливо актуальним кроком за таких умов є оптимізація державної політики щодо створення стимулів для всіх суб'єктів інноваційного процесу. Актуальним завданням сьогодення залишається перехід до інноваційного розвитку на основі збільшення залучення інвестицій. Значну роль у створенні інноваційних продуктів відіграють потужні промислові підприємства регіону, що функціонують переважно у великих містах. До таких міст відноситься Кременчук – промисловий, фінансовий, торгівельний та культурний центр Полтавщини. Аналіз підсумків роботи за 2010 р. Полтавського регіону за галузями показав, що промисловий комплекс області спрацював із приростом 12,6%, зокрема і машинобудування наростило обсяги діяльності. В умовах зупинення економічного спаду переломним моментом в 2010 році для економіки Полтавщини стало відкриття російського ринку збуту, на який працюють усі машинобудівні підприємства Кременчука. На кінець року 56% підприємств працювали прибутково (важке машинобудування представлено у місті Кременчуці такими підприємствами: ХК «АвтоКрАЗ», ТОВ ВО «Кременчуцький автоскладальний завод», ВАТ «Кредмаш»).

Під час економічної кризи інвестиційна діяльність, в місті, значно знизилася, попит на інвестиції падав швидше чим виробництво валового продукту. Велику роль в залучення інвестицій має місцева політика. Міською радою 31.08.2010 р. прийнято рішення «Про затвердження положення про порядок підготовки та проведення інвестиційного конкурсу щодо будівництва, реконструкції об'єктів житлового і нежитлового призначення та соціальної інфраструктури міста Кременчука», яке ви-

значає порядок укладення інвестиційних договорів на залучення інвесторів до реалізації переліку інвестиційних пропозицій, проектів будівництва, реконструкції. Особлива увага влади надавалась інвестиційним проектам зі змішаними інвестиціями – з використанням державної частки інвестицій як гарантії цільового спрямування інвестиційних ресурсів [2]. У цьому аспекті проведений аналіз діяльності підприємств міста надає можливості роботи висновок про позитивні тенденції (рис. 1).

Проаналізувавши стан справ соціально-економічного розвитку міста за 2010 р. в порівнянні з відповідним періодом 2009 р., було зроблено висновки, що протягом звітного періоду стабілізація роботи промислових підприємств відбувається за умови нарощування ними обсягів виробництва, а саме: ХК «АвтоКрАЗ» за січень-вересень 2010 р. збільшило обсяги промислового виробництва у 5,6 раз, вироблено 639 шт. вантажних автомобілів, за відповідний період минулого року 115 шт. ВАТ «Кредмаш» за 9 місяців 2010 р. вироблено 35 шт. асфальто- та ґрунтозмішувальних установок проти 22 штук відповідного періоду минулого року, що складає 159,1%. За 9 місяців 2010 р. зросло на 24,1% реалізації товарної продукції порівнянно з відповідним періодом минулого року збільшилось на 39,8%. ТОВ ВО «Автоскладальний завод» за 9 місяців 2010 р. було зібрано автомобілів – 4597 штук, тоді як за відповідний період минулого року – 2677 шт., що складає 171,7%. Для підвищення конкурентних переваг міста в залученні іноземних інвестицій, пріоритетним напрямком являється забезпечення виконання запланованих «Середньострокової Програми залучення інвестицій у розвиток економіки м. Кременчука на 2007-2011 роки» та «Стратегічний план економічного розвитку м. Кременчука». Станом на 01. 01. 2011 р. загальний обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку міста склав 49,4 млн дол. США. Проведений аналіз показує зменшення іноземного капіталу у порівнянні з 2010 р. на 93,6 млн дол. (капітал розміщується у 84 підприємствах Кременчука). Інвесторами міста залишаються нерезиденти з 28 країн світу, з яких перше місце займають країни Європи, які розмістили свій капітал у 46,9% у загальному обсязі прямих інвестицій, друге місце належить США (5,8%) та країни СНД – 0,7 млн дол. США (1,5%).

Сьогодні основним джерелом фінансування підприємств є внутрішнє інвестування, що веде до гальмування економічного зростання Кременчука. Згідно даних, обсяг залучених інвестицій ТОВ ВО «Кременчуцький автоскладальний завод» на технічне переозброєння

та створення додаткових місць роботи (період 2009 – 2012 роки) складає 793,2 млн грн з них освоєно 15,2 млн грн і всі ці кошти є коштами підприємств. ХК «АвтоКрАЗ» запланував на 2011 – 39,0 млн грн з них 19,5 млн грн власне фінансування, а 19,5 млн грн кошти іноземного інвестора і ВАТ «Кредмаш» – 2,6 млн грн (власне фінансування). При цьому основними проблемами залучення інвестицій та підвищення інноваційної активності є незадіяні механізми підтримки інноваційної діяльності в країні; брак власних коштів підприємств для вироблення інноваційної продукції; не створені умови які б сприяли широкому залученню в інноваційну сферу позабюджетних інвестицій, перш за все з боку вітчизняних комерційних структур і банків.

Основними цілями політики розвитку машинобудівних підприємств міста на 2011 рік є: запровадження інноваційної моделі структурної перебудови економіки міста; створення сучасного промислового комплексу; перепрофілювання промислових підприємств із застарілими енергозатратними технологіями та неконкурентоспроможною продукцією. Важливою ознакою накопичення позитивних якісних зрушень у виробничій сфері є поступове посилення інноваційної складової економічного зростання та виконання «Середньострокової програми інноваційної та науково-технічного розвитку міста Кременчука на 2007-2011 роки». Та, оскільки, основним джерелом фінансування розвитку інноваційної складової залишаються, власні кошти підприємств і кошти державного бюджету, то напрямками розвитку підприємств залишається освоєння нових видів продукції та модернізація виробництва. Відповідно до Програми машинобудівними підприємствами міста було зроблено: ВАТ «Кредмаш» за попередній рік були виконані наступні проектно-конструкторські роботи з розробки та освоєння нових і модернізованих видів продукції: виготовлені нові асфальтозмішувальні установки, розроблено технічну документацію. ХК «АвтоКрАЗ» за той же рік було розроблено: автомобілі КрАЗ, які обладнанні навісним устаткуванням фірми Schmidt для дорожніх і комунальних робіт, мультиліфтовою системою, кранами-маніпуляторами. На підставі визначених проблем необхідно виділити основні напрями інвестиційної діяльності: сприяти впровадженню інвестиційно-інноваційних проектів, спрямованих на модернізацію виробництва та налагодження випуску нових видів промислової продукції; сприяти до



Рис. 1. Обсяги виробництва машинобудівних підприємств

узгодженості соціального, економічного і екологічного аспектів розвитку міста; впровадження нових технологій і методів організації і управління виробництвом.

**Висновки.** Машинобудування є провідною галуззю національної економіки, яке сьогодні відстає за рівнем розвитку від більшості країн. Однією з проблем є невеликі обсяги інвестицій, яка вирішується і на державному рівні так і на рівні підприємства. При цьому отримані кошти необхідно використовувати у чітко визначених напрямках. З метою надання прикладного характеру викладеному матеріалу у статті зроблено аналіз інвестиційної діяльності машинобудівних підприємств м. Кременчука. Зроблено висновок про те, що основним джерелом інвестування залишається внутрішнє фінансування, що є гальмівним для розвитку галузі. І як результат визначено основні цілі політики на найближчий звітний період. ■

#### ЛІТЕРАТУРА

**1. Півень А. І.** Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2009. – № 4 (8).

**2.** Розпорядження КМУ від 29. 09. 10 № 1900. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку інвестиційної діяльності на 2011 – 2015 роки.

**3. Барташевська Ю. М.** Основні напрями інвестиційної політики в машинобудуванні України.

**4. Гринчук І. П.** Сучасні економічні проблеми фінансування машинобудівних підприємств України / М. В. Ніколайчук, І. П. Гринчук // Вісник ХНУ. Економічні науки. – Хмельницький. – 2010. – № 6. – С. 75 – 79.

**5.** Програма соціально-економічного і культурного розвитку міста Кременчука та утримання його соціальної сфери житлово-комунального господарства на 2011 рік.