
ПРОБЛЕМЫ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

PROBLEMS RELATED TO INVESTMENT ACTIVITY

УДК 338.45:621(470.62)
ББК 65.305.4(2Рос-4Кра)
К 36

Г.В. Кесян

Ассистент кафедры налогообложения и инфраструктуры бизнеса Кубанского государственного технологического университета, г. Краснодар. E-mail: kesyan@bk.ru.

Г.Л. Баяндурян

Доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой налогообложения и инфраструктуры бизнеса Кубанского государственного технологического университета, г. Краснодар. Тел.: (861) 255 39 57.

Л.М. Осадчук

Кандидат экономических наук, доцент кафедры налогообложения и инфраструктуры бизнеса Кубанского государственного технологического университета, г. Краснодар. Тел.: (861) 255 39 57.

Инструменты повышения инвестиционной привлекательности машиностроительного комплекса региона

(Рецензирована)

Аннотация. Статья посвящена проблемам развития машиностроения как структурообразующего комплекса региона. Выявлены основные причины низкой инвестиционной привлекательности машиностроительных предприятий с учетом особенностей современного этапа их развития. Обоснованы инструменты повышения инвестиционной активности машиностроительных предприятий на основе сближения их экономических интересов по формированию инвестиционно-финансовых ресурсов и интересов государства по целевому использованию этих ресурсов. Исследования проводятся в рамках реализации Федеральной целевой программы «Научные и научно-исследовательские кадры России» на 2009-2013 гг.

Ключевые слова: машиностроение, инвестиционная привлекательность, финансирование инвестиций, экономические интересы бизнеса и государства.

G.V. Kesyan

Assistant Lecturer of Taxation and Business Infrastructure Department, the Kuban State University of Technology, Krasnodar. E-mail: kesyan@bk.ru.

G.L. Bayanduryan

Doctor of Economics, Professor, Head of Taxation and Business Infrastructure Department, the Kuban State University of Technology, Krasnodar. Ph.: (861) 255 39 57.

L.M. Osadchuk

Candidate of Economics, Associate Professor of Taxation and Business Infrastructure Department, the Kuban State University of Technology, Krasnodar. Ph.: (861) 255 39 57.

Tools to increase investment attractiveness of machine-building complex in regions

Abstract. The paper deals with problems related to machine building as a structure-forming complex of the region. The authors reveal the basic reasons for low investment attractiveness of machine-building enterprises, taking into account the features of the present stage of their development. It is suggested that tools increasing investment activity of the machine-building enterprises should be based on convergence of their economic interests on the formation of investment — financial resources and the interests of the state for target use of these resources. Studies are conducted in the framework of Federal Target Program “Scientific and research staff of Russia” for 2009-2013.

Keywords: machine building, investment attractiveness, investment financing, the economic interests of business and government.

В современных условиях инвестиционная политика оказывает решающее влияние на деятельность любой сферы народного хозяйства. Без инвестиций невозможно реализовать задачи по структурной перестройке экономики, обеспечить ее устойчивое функционирование и конкурентоспособность отечественной продукции. Непосредственно оценить возможные уровни рискованности и эффективности инвестиции в той или иной отрасли промышленности вряд ли возможно, поскольку они определяются взаимодействием многих, нередко разнонаправленных факторов. Но можно выявить предпочтительность отрасли с точки зрения ее инвестиционной привлекательности, оценить инвестиционный климат, который и будет интегрально характеризовать результат взаимодействия этих факторов.

Социально-экономическое развитие России во многом определяется тем, какое внимание в экономической политике будет уделено вопросам стимулирования роста и инвестиционной активности обрабатывающей промышленности в целом и машиностроения — в частности. Машиностроительный комплекс является структурообразующим во многих регионах, он создает основу для модернизации всех отраслей национальной экономики и служит источником прогрессивных технологий. Иными словами, от уровня развития машиностроения, его состояния, умения удовлетворять постоянно растущие общественные потребности в решающей степени зависит состояние всей экономики страны.

На территории Краснодарского края машиностроение представлено 69 крупными и средними предприятиями железнодорожного, сельскохозяйственного, химического и нефтяного машиностроения, электротехнической, станкостроительной и оборонной отраслей промышленности, приборостроения, ремонта машин и оборудования. За 2009 г. предприятиями машиностроения и металлообработки отгружено продукции на 19970,0 млн. руб. Темп роста объемов отгрузки составил 155% по отношению к 2006 г. [1].

В то же время переход к рыночной экономике наиболее тяжело и болезненно сказался на машиностроительном комплексе, что было обусловлено отсутствием системного подхода к реформированию отрасли на макроуровне, несоответствием между целями проводимых реформ и ее ресурсными возможностями. Отрасль не была объективно подготовлена к необоснованно высоким темпам реструктуризации, ее производственный потенциал не соответствовал структуре спроса. Резко сократился экспорт машиностроительной продукции, а всеобщая либерализация импорта вызвала резкое снижение финансовых поступлений в отрасль, ослабление ее научно-технической базы, сокращение возможностей по модернизации основных фондов предприятий и выпуску наукоемкой продукции, потерю высококвалифицированных кадров и их воспроизводства.

Для машиностроительных предприятий на современном этапе их развития характерна низкая инвестиционная привлекательность, что обусловлено рядом причин.

Прежде всего, речь идет об эффективности производства. Снижение уровня рентабельности приводит к снижению размера собственных источников долгосрочного финансирования, а также косвенно свидетельствует о падении рыночной активности, то есть возможности привлечения дополнительных источников финансирования. Уровень рентабельности производства машиностроительных предприятий Краснодарского края очень низкий. Так, если в 2006 г. рентабельность производства машин и оборудования составляла 13,5%, электрооборудования 6,4%, транспортных средств 8,8%, то в 2009 году ситуация изменилась в худшую сторону. Рентабельность производства машин и оборудования составила 1,5%, транспортных средств 0,3%, а производство электрооборудования стало убыточным [2].

Инвестиционная привлекательность любой организации зависит в той или иной степени от ее платежеспособности. Недостаточная ликвидность активов означает, что предприятие может потерять выгодные коммерческие предложения, не выполнить условия контрактов, задержать платежи по привлеченным средствам, что может привести к продаже долгосрочных активов и т.д. Показатели платежеспособности машиностроительных предприятий варьируются достаточно широко. Так, на предприятиях по производству машин и оборудования коэффициент текущей ликвидности выше нормативного уровня и в 2009 г. составил 2,35 (при нормативе 2). В то же время коэффициент текущей ликвидности на предприятиях по выпуску электрооборудования и транспортных средств ниже нормативного (в 2009 г. соответственно 1,70 и 1,29) [3]. Приведенные данные свидетельствуют о том, что с одной стороны предприятия располагают рабочим капиталом, с другой стороны — низкий уровень формирования финансовых ресурсов (свободных денежных средств) приводит к риску потери ликвидности при расширении масштабов деятельности за счет инвестиционных вложений.

Инвестиционные ресурсы крупных машиностроительных предприятий Краснодарского края в основном предоставлены заемными средствами. Это подтверждается значениями коэффициента автономии и коэффициента финансового риска. Так, доля собственных средств на предприятиях по производству машин и оборудования в 2008 г. составляла 37,2%, по производству транспортных средств 15,7%, в 2009 г. соответственно 31,8 и 18%. Заемные средства в 3-5 раз превышают собственные источники финансирования [3].

В этих условиях расширенное воспроизводство обеспечивается привлеченными средствами, что увеличивает риск потери прибыли за счет высоких процентов по кредитам и займам. В структуре собственных финансовых ресурсов низка доля амортизационных отчислений (за счет высокой степени износа основных средств), что снижает инвестиционные возможности предприятий.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что на современном этапе развития экономики важнейшей задачей является разработка эффективных инструментов регулирования и стимулирования инвестиционной активности предприятий различных отраслей, в том числе машиностроения.

Результатом такого регулирования должно стать увеличение собственных финансовых ресурсов на расширение, модернизацию и обновление производства. Эффективность форм стимулирования зависит как от условий финансовой поддержки государства, так и от готовности самих организаций направлять полученные ресурсы на инвестиционные цели.

Воздействие на финансовые ресурсы достигается при условии, что сумма чистой прибыли и амортизационных отчислений возрастает, так как именно оба указанных источника служат условием воспроизводства. Регулирование величины финансово-инвестиционного потенциала осуществляется через такие формы стимулирования, как снижение ставки налога на прибыль, целевые налоговые

инвестиционные льготы, формирование амортизационной политики.

Основная проблема активизации налогового механизма в создании благоприятного инвестиционного климата состоит в том, что снижение налоговой нагрузки позволяет налогоплательщику иметь дополнительные финансовые возможности для расширенного воспроизводства, но со стороны налогоплательщика нет каких-либо обязательств по целевому направлению их использования.

Мировой опыт показывает, что даже цивилизованные налогоплательщики в подобных случаях расходуют на цели экономического развития не более одной трети дополнительных финансовых ресурсов [4].

В таких условиях требуется усиление роли целевых инвестиционных льгот. Важно, чтобы при формировании мер налогового стимулирования были предусмотрены системы гарантий использования дополнительных средств на цели, установленные государством.

Законным способом уменьшения налоговой базы по налогу на прибыль в настоящее время является механизм ускоренной амортизации. Он предусматривает как возможность применения повышающих коэффициентов при особых условиях эксплуатации основных средств, так и применение нелинейного метода начисления амортизации.

Для повышения инвестиционной активности был также введен механизм амортизационной премии. С 2006 г. налогоплательщики получили право включать в состав расходов затраты на капитальные вложения в размере не более 10% первоначальной стоимости основных средств. В соответствии с нормами 25 главы Налогового кодекса [5], с 2009 года налогоплательщик имеет право одновременно учитывать расходы на капитальные вложения по основным средствам от третьей до седьмой амортизационных групп не более 30% их первоначальной стоимости, а также расходы при достройке, реконструкции, техническом перевооружении в аналогичном порядке. Одновременно с увеличением размера амортизационной

премии введена система ограничения оборота основных средств, по которым использован механизм амортизационной премии. Ст. 258 НК РФ установлено, что в случае реализации таких основных средств ранее, чем по истечении пяти лет с момента их введения в эксплуатацию, сумма амортизационной премии подлежит восстановлению и включению в налоговую базу по налогу на прибыль. Таким образом, законодатели называют механизм восстановления амортизационной премии своеобразной санкцией. Однако здесь возникает вопрос изменения структуры активов в условиях финансового кризиса.

Серьезной проблемой, на наш взгляд, является применение амортизационной премии без учета источника финансирования капитальных вложений.

До изменения системы налогообложения прибыли в 2002 г. нормы налогового законодательства четко увязывали фактически израсходованные средства на капитальные вложения с прибылью. Только при использовании прибыли как источника финансирования можно было снижать величину налога на прибыль [6].

В современном налоговом законодательстве такого разделения нет. Таким образом, если организация реально финансирует обновление за счет прибыли, амортизационная премия выступает значительно меньше, чем это было ранее, стимулом инвестиционной активности. Если же приобретение основных средств произошло за счет накопленной амортизации, это свидетельствует о повторном стимулировании, так как эти средства уже включались в расходы при начислении амортизации.

Таким образом, действующий механизм амортизации работает недостаточно эффективно, в том числе в машиностроении. Это обусловлено рядом причин:

— большинство предприятий машиностроительного комплекса имеют значительный износ основных средств, что снижает эффект применения механизма ускоренной амортизации;

— переоценка основных средств в последние десять лет на большинстве машиностроительных предприятий не проводилась, что привело к занижению балансовой, а следовательно и остаточной стоимости основных средств. В этом случае при использовании любого метода начисления амортизации величина амортизационных отчислений обесценивается;

— ускоренный механизм амортизации применяется к остаточной стоимости основных средств, из-за этого экономический эффект достигается только в первые годы их эксплуатации;

— отсутствует зависимость между размером экономии по налогу на прибыль за счет начислений амортизации и фактическим использованием амортизационных отчислений на инвестиционные цели.

Для повышения инвестиционной активности машиностроительных предприятий и сближения их экономических интересов по формированию инвестиционно-финансовых ресурсов и интересов государства по целевому использованию этих ресурсов назрела необходимость реформирования механизма применения амортизации, встроенного в современную систему налогообложения прибыли.

При действующем механизме начисления амортизации и налогообложении прибыли машиностроительные предприятия имеют значительные возможности формирования финансовых ресурсов только за счет применения нелинейной амортизации, амортизационной премии и экономии по налогу на прибыль за счет включения перечисленных элементов в расходы при налогообложении прибыли.

Вместе с тем при существующем механизме стимулирования инвестиций через амортизационную премию происходит двойное стимулирование, так как при ее формировании не учитывается источник финансирования инвестиционных затрат — прибыль, что приводит к прямым потерям доходов бюджета.

В связи с этим нами предлагается усилить взаимосвязь интересов орга-

низаций и государства через механизм амортизационной политики в условиях действующей системы налогообложения:

— прежде всего, необходимо четкое разделение собственных источников финансирования расширенного воспроизводства предприятий — амортизации и чистой прибыли. С этой целью в системе финансового учета предлагается выделить резерв амортизационных отчислений, увязав его движение как с начислением амортизации, так и с ее целевым использованием;

— амортизационные отчисления должны стать фактором расширенного воспроизводства, для этого механизм ускоренной амортизации нужно применять лишь в случае формирования резерва амортизационных отчислений и размещения его в наиболее ликвидные краткосрочные вложения;

— механизм амортизационной премии применять в том случае, когда источником инвестиционных затрат является прибыль, что позволит исключить повторное стимулирование.

С точки зрения государственных интересов, анализ движения резерва амортизационных отчислений позволит четко выделить источники финансирования инвестиций и более эффективно оказывать стимулирующее воздействие на активизацию инвестиционной деятельности.

Объективная информация об использовании амортизационных отчислений позволит установить взаимосвязь между осуществлением затрат на обновление основных средств и их реальным влиянием на финансовый результат. Кроме этого, пользователи финансовой отчетности смогут извлечь информацию об инвестициях в производство и их изменении, что позволит составить объективное мнение о состоянии и развитии бизнеса. При четкой привязке механизма формирования финансово-инвестиционных ресурсов за счет нелинейной амортизации, их резервирования и контроля над целевым использованием, а также увязке инвестиционной премии и фактического использования прибыли на ин-

вестиционные вложения формируются побудительные мотивы и система государственных гарантий инвестиционно-го развития предприятий.

В результате реформирования механизма амортизационной политики предприятия могут создавать реаль-

ные финансовые резервы, учредитель получит достоверную информацию об инвестициях в финансовой отчетности и источниках их формирования, а государство — мотивацию целевого использования амортизации и чистой прибыли.

Примечания:

1. Промышленность Кубани: стат. сб. Краснодар, 2010. 143 с.
2. Рентабельность производства организаций Краснодарского края по основным видам деятельности за 2009 год. 2010: стат. бюллетень. Краснодар. 2010. 43 с.
3. Финансовые показатели и состояние расчетов организаций Краснодарского края за 2009 год. 2010: стат. бюллетень. Краснодар, 2010. 35 с.
4. Пансков В.Г. О налоговом стимулировании инвестиционной деятельности // Финансы. 2009. №2.
5. Налоговый Кодекс Российской Федерации. Ч. 2: [принят Гос. Думой РФ 19 июля 2000 г.: по состоянию на 22.07.2005 г.] // СПС «КонсультантПлюс». М., 2011.
6. Дадашев А.З. Налоговый механизм регулирования инвестиционной активности // Финансы. 2008. №5.