

ПОДАТКОВІ СТИМУЛИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ: ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ

Податкові стимули для науково-дослідних робіт (НДР) є поширеним інструментом сприяння інноваційній діяльності бізнесу. Науково-дослідні проєкти фінансуються бізнесом задля одержання такого наукового здобутку, впровадження якого забезпечить підвищення продуктивності виробництва, надійності, якості та функціональності продукту або програмного забезпечення. Наукове знання, реалізоване в індустріальному секторі як виробничі інновації, у підсумку стає джерелом фінансового достатку та економічного зростання, чинником утвердження конкурентних позицій на ринку. Разом з тим, витратність робіт, а ще невизначеність і неможливість заздалегідь гарантувати одержання бажаного результату від наукового пошуку, стримують інвестиції бізнесу в НДР.

Цінуючи суспільну значущість науки, її здатність відкривати шляхи до прискорення зростання та розвитку економіки, уряди країн не тільки самі вкладають кошти у наукову діяльність, але й заохочують бізнес до цього ж. Державне сприяння, що надається у формі прямого фінансування та податкового стимулювання, покликане полегшити бізнесу тягар витрат на НДР і впровадження інновацій. Такими діями уряд намагається компенсувати нестачу ринкових стимулів для інвестицій приватного бізнесу в науку в соціально оптимальних обсягах.

Надання податкових пільг означає свідому втрату доходів бюджету, на яку погоджується держава заради певної мети. Доцільність застосування податкових пільг пов'язана залежністю із досягненням очікуваних результатів та ефективністю використання коштів, вивільнених від оподаткування. З огляду на відсутність належного державного контролю за розподілом податкових пільг, цільовим використанням вивільнених коштів [1], постає проблема оцінки їх результативності.

Певний набір податкових пільг такого роду передбачений в українському законодавстві. Зокрема, стимули і преференції для секторів і галузей регламентовані законами України («Про космічну діяльність», «Про розвиток літакобудівної промисловості», «Про газ (метан) вугільних родовищ», «Про державну підтримку сільського господарства України», «Про наукову і науково-технічну діяльність», «Про стимулювання розвитку цифрової економіки в Україні») та закріплені у податковому кодексі (далі – ПКУ). Згадувані у назвах законів види діяльності дають уявлення про економічні пріоритети. Як бачимо, вони зосереджені передусім у первинному секторі, окремих галузях високих і середніх технологій тощо.

Стимули до інноваційно-технологічного розвитку пріоритетних галузей зашиті в механізмі надання пільг. Наприклад, суб'єкти літакобудівної промисловості звільняються від оподаткування податком на додану вартість по операціях з: ввезення на митну територію України в митному режимі імпорту товарів (крім підакцизних), що використовуються для потреб літакобудівної промисловості; постачання на митній території України результатів науково-дослідних і дослідницько-конструкторських робіт, які виконуються для потреб літакобудівної промисловості (пункт 4⁻¹ *підрозділу 2 розділу XX ПКУ*); звільняється від оподаткування прибуток підприємств – суб'єктів літакобудування (пункт 41 *підрозділу 4 розділу XX ПКУ*) тощо.

Загальною умовою надання преференцій з податку на прибуток поставлено дотримання такої вимоги – вивільнені кошти (суми податку, що не сплачуються до бюджету та залишаються в розпорядженні платника податку) використовуються на науково-дослідні та дослідницько-конструкторські роботи з літакобудування, створення чи переоснащення матеріально-технічної бази, збільшення обсягу виробництва, запровадження новітніх технологій. Використання вивільнених коштів має бути пов'язане з діяльністю платника податку, прибуток від якої звільняється від оподаткування. Суми вивільнених коштів визнаються як отримане цільове фінансування.

Відсутність доступної статистичної інформації щодо обсягів податкових пільг за їх видами обмежує можливості аналізу щедрості держави та ефективності їх надання. Щоб оцінити дієвість обговорюваних податкових стимулів у сенсі досягнення цілей, задля яких їх було запроваджено, скористаємося доступною інформацією на прикладі діяльності суб'єктів літакобудування. Це одна з небагатьох галузей, щодо суб'єктів якої Рахункова палата здійснювала заходи державного фінансового контролю (аудиту) [2].

Матеріали того аудиту засвідчили, що упродовж 2017–2018 рр. суб'єкти літакобудування отримали 2,3 млрд грн державної підтримки як податкові пільги. Ця сума еквівалентна майже 10 % ВДВ, створеної підприємствами галузі у 2017–2018 рр. За рахунок вивільнених від оподаткування коштів частина суб'єктів літакобудування спромоглася стабілізувати свою фінансово-господарську діяльність, придбати більш сучасне обладнання, модернізувати виробничі приміщення. З'явилися ознаки відновлення обсягів розробки, виробництва, ремонту та технічного обслуговування авіаційної техніки.

Утім, такі ознаки були тимчасовими. Літакобудівна промисловість перманентно перебувала у кризовому стані (рис. 1). Ця галузь, що належить до групи високотехнологічних виробництв, переживала найскладнішу динаміку зміни ВДВ: якщо для інших видів діяльності групи (КВЕД 21 та 26) панівною тенденцією від початку періоду спостережень було зростання, то для літакобудування – падіння. Виробництво останнім доданої вартості зменшилося на 36 % упродовж 2012–2021 рр. (у поточних цінах) і на 49 % у 2017–2021 рр. Той плачевний стан, у якому опинилася ця стратегічно важлива галузь економіки, сигналізує про необхідність державного втручання задля оздоровлення ситуації. Основну вигоду від такої схеми податкового стимулювання одержали великі підприємства, економічний ефект для галузі загалом виявився сумнівним.

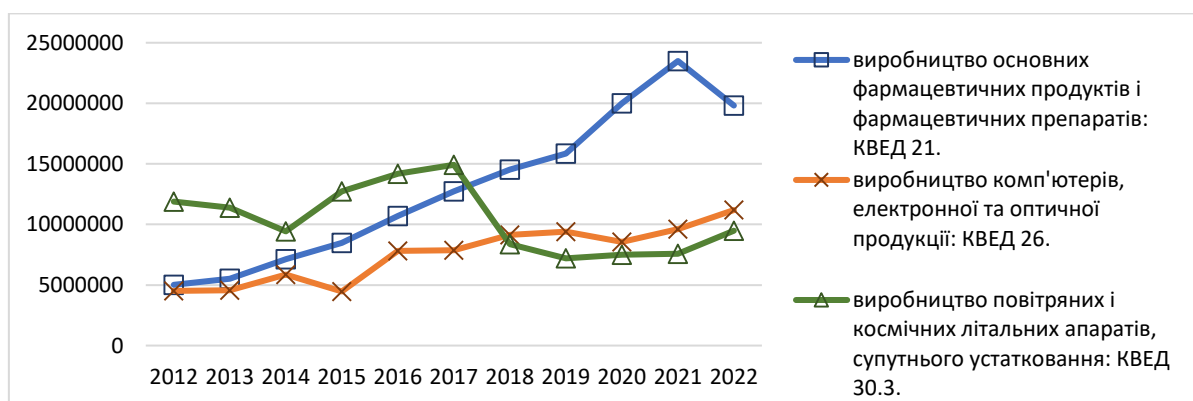


Рис. 1. Додана вартість високотехнологічних виробництв за видами економічної діяльності у 2012–2022 рр., тис. грн

Основні засоби підприємств літакобудування спрацьовані майже повністю (ступінь зносу основних засобів і нематеріальних активів досяг 90 % у 2020–2022 рр.), морально застарілі. Потужності літакобудівних підприємств у Києві, Харкові, інших містах піддавалися руйнуванню через обстріли агресора. Отже, існує нагальна потреба повної заміни основних засобів і відбудови підприємств галузі для відновлення та налагодження стабільного функціонування, що передбачає масштабне залучення інвестицій на придбання сучасного обладнання, нових технологій.

Динаміка інвестицій у літакобудуванні була більш нерівномірною супроти інших видів високотехнологічної діяльності, з різким і раннім переходом від зростання до падіння. Зростання капітальних вкладень у літакобудуванні тривало до 2018 р. (рис. 2), коли було досягнуто абсолютного піку, а з тим їх обсяги переважно зменшувалися.

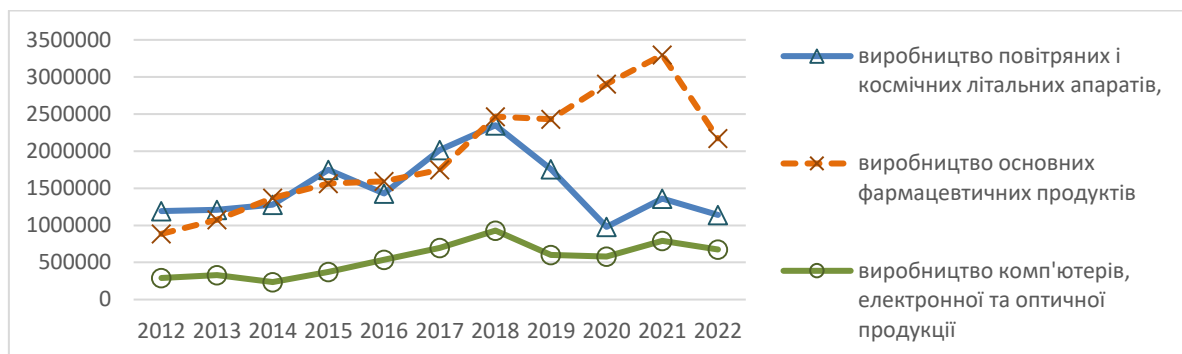


Рис. 2. Капітальні інвестиції підприємств за видами економічної діяльності з використанням високих технологій у 2012–2022 рр., тис. грн

Розвиток літакобудування як високотехнологічного виробництва передбачає значний рівень витрат на НДР. Аналіз фактичних витрат на НДР у проміжному споживанні обстежуваних видів промислової діяльності здійснено за даними таблиці «витрати-випуск». Розрахунки свідчать про те, що наукомісткість ВДВ групи виробництв інших транспортних засобів (КВЕД С30) не виходила за межі від 0,12 % до 1,24 % ВДВ у 2015–2021 рр., і була близька до середніх показників переробної промисловості (0,19–0,51 %). За фактичним ступенем наукомісткості ВДВ виробництва групи С30 навряд чи відповідають критеріям високотехнологічних. Отже, податкові стимули навряд посприяли інтенсифікації НДР (як бази для інноваційних змін у виробництві) підприємств літакобудування.

Вбачаємо хиби в механізмі розподілу податкових стимулів, а саме, у межах визначеної державою пріоритетної галузі далеко не всі підприємства удостоєні користатися пільгами, а лише ті, що зазначені в офіційному переліку підприємств. Цей перелік містить приблизно 50 підприємств, тобто десь половину від загальної кількості діючих суб'єктів галузі станом на 2021 р., коли його переглядали востаннє (періодично перелік змінюють, доповнюють або виключають окремі позиції). Здебільшого у переліку теперішні або колишні державні підприємства, великі старі заводи, відомі ще з радянських часів, а от нових невеликих підприємств у списку обмаль. Між тим, уже в часи повномасштабної війни у галузі відбулися карколомні зміни: кількість підприємств літакобудування потроїлась (збільшившись від 92 до 276 у 2022–2023 рр., з них 11 % – представляють середній бізнес і 88 % – малий).

Немає у переліку також тих приватних підприємств, що працюють у ніші літаків малої авіації. Наприклад, заснована у Києві компанія Аеропракт посідає третє місце в світі у цій ринковій ніші. Компанія виробляє під сотню легких та надлегких літаків на рік. Відколи підприємство працює, виготовили понад 1500 машин (станом на 2023 р.), які експортували покупцям у 40 країн.

Отже, надання державою податкових преференцій не досягло цілей у частині збільшення обсягів виробництва підприємствами літакобудування, модернізації техніки і технологій виробництва, підвищення наукомісткості. Обговорюваний спосіб державної підтримки є недостатнім для справжнього відновлення літакобудівної промисловості. Саме лише надання податкових пільг за відсутності державного замовлення, зовнішньоекономічних преференцій, доступного кредитування та інших видів державної підтримки – не здатне вивести літакобудування із затяжного піке на траєкторію зростання і розвитку. Використання інструментів активізації попиту, як-от державні закупівлі, відкрили б нові ринкові можливості для підприємств галузі, а також стимулювали б інновації та інвестиції, як це відбувається в оборонній промисловості під час війни [3].

Список використаних джерел:

1. Соколовська А. М. Упровадження концепції податкових витрат в Україні: проблеми та шляхи їх вирішення. *Фінанси України*. 2022. № 7. С. 32-56.
2. Звіт про результати аналізу ефективності застосування суб'єктами господарювання податкових пільг та їх вплив на розвиток літакобудування : затв. ріш. Рахункової палати від 28.05.2019 № 12-3. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/12-3_2019/Zvit_12-3_2019.pdf
3. Шовкун І. А. Трансформація інноваційної активності підприємств у час війни. Гальчинські читання : збірн. матер. міжнар. наук. конф. / упор. А. Л. Дешко; за ред. Я. А. Жаліла. м. Київ : НІСД, 2023. С. 140-142. URL: <https://doi.org/10.53679/NISS-confproceed.2023.41>