УДК 658.012

Дубинська О. С.

ДОСЛІДЖЕННЯ СПЕЦИФІКИ КРИЗОВИХ ЯВИЩ НА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Важливість машинобудівної галузі для розвитку національної економіки не піддається сумніву, на що вказується в численних працях вітчизняних та зарубіжних авторів [1–3]. Для України машинобудування є особливо важливим, так як в умовах переважання сировинноорієнтованого експорту, більшість фахівців сходиться на тому, що саме машинобудівний комплекс дозволить Україні зайняти гідне місце в світовій економічній системі зразка XXI-го століття [1].

Дослідженням питань машинобудівної галузі займались багато українських та закордонних економістів Лащік І. І., Кондрат І. Ю., Колодійчук А. В., Пісний В. М., Горячкіна Ю. В. [4], Козьменко Л. С. та інші. Розуміння ключової ролі даної галузі знаходить вираження і на державному рівні, свідченням чого є численні нормативно-правові акти, які стосуються регулювання даної галузі [5].

Метою роботи є розгляд сучасного стану підприємств машинобудівної галузі та дослідження специфіки кризових явищ по їх проявам у фінансовій сфері підприємств.

Якщо виходити з наявних статистичних даних, то протягом тривалого періоду розвиток машинобудівного комплексу України характеризувався позитивною динамікою (рис. 1).

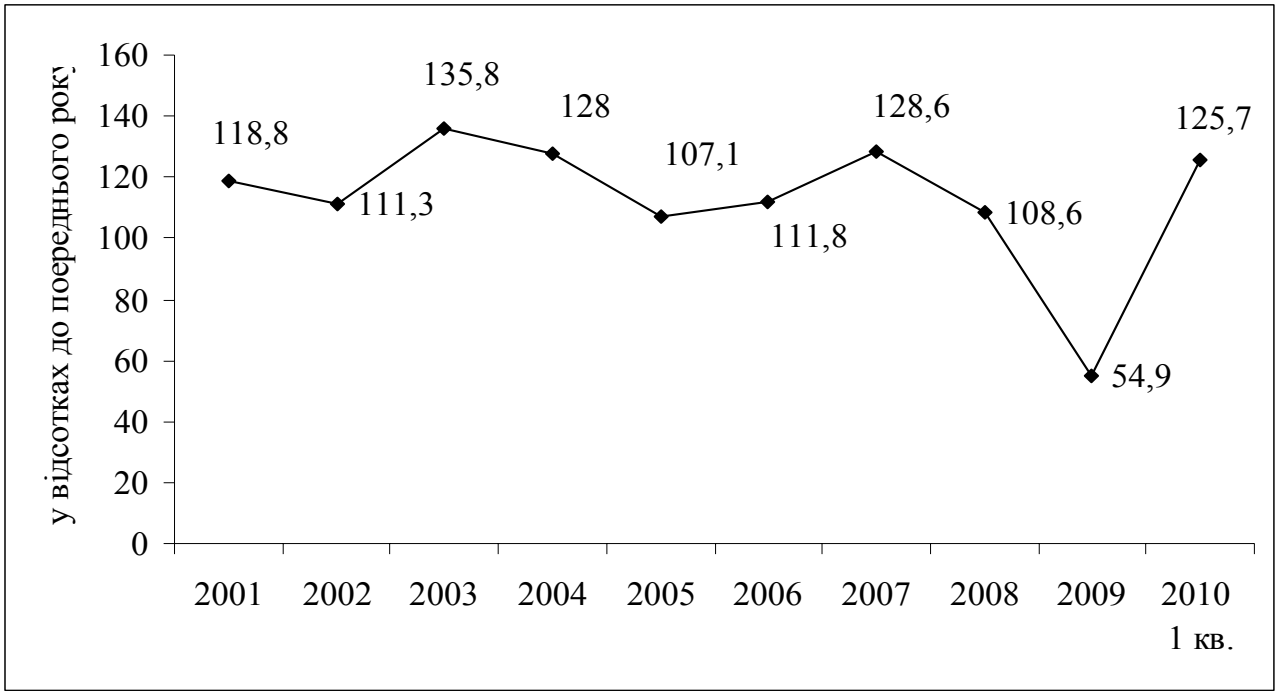

Рис. 1. Динаміка виробництва продукції підприємств машинобудування в Україні за 2001–2009 рр.

Дані представлені на рис. 1 вказують на наявність достатньо тривалої тенденції до збільшення виробництва продукції вітчизняними підприємствами машинобудування. Обсяги виробництва продукції машинобудівного комплексу зростали до 2008 року включно. Лише у 2009 році зафіксовано суттєвий спад виробництва продукції машинобудівних підприємств. Внаслідок зменшення попиту на продукцію на зовнішніх ринках та через відсутність замовлень

на внутрішньому ринку, більшість підприємств машинобудування з листопада місяця 2009 року перейшли на не повний робочий тиждень. Проте уже в 2010 році в 1 кварталі машинобудівна галузь продемонструвала суттєве зростання виробництва (індекс 125 % в порівнянні з 1 кв. 2009 року) [6].

Однак незважаючи на позитивну динаміку виробництва та реалізації машинобудівних підприємств, як правильно відзначає більшість фахівців, підприємствам машинобудування притаманні ряд тенденцій, які або вже призвели до кризових явищ, або таких що в недалекому майбутньому з високою ймовірністю викличуть кризові ситуації на багатьох машинобудівних підприємствах.

До основних слід віднести відносну стабільність значної частки збиткових підприємств машинобудівної галузі, яка тривалий час не демонструє тенденції до зменшення (рис. 2).

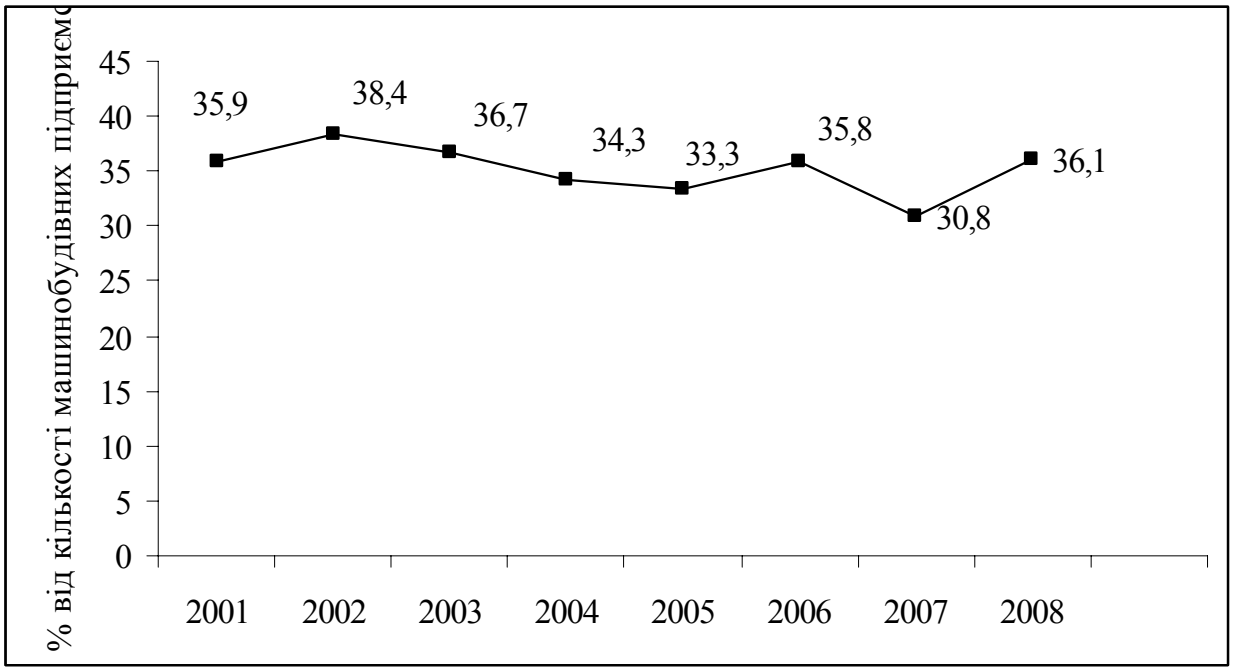

Рис. 2. Частка збиткових підприємств машинобудівного комплексу

Як бачимо, зростання обсягів виробництва продукції машинобудування не сприяло послідовному зменшенню частки збиткових підприємств, яка протягом 2001–2008 рр. знаходилася в межах 30,8–38,4%. При збільшенні збуту, частка машинобудування скоротилася у прибутках тільки за 2002–2006 рр. з 11,8 % до 10,6 %, натомість частка у збитках збиткових підприємств за даний період зросла, відповідно, з 16,2 % до 16,8 % [2].

Другою негативною тенденцією є «старіння» основних засобів. Зокрема станом на кінець 2007 ступінь зносу основних засобів промисловості в цілому становив 58,6 %, а в машинобудуванні 63,7 %. При цьому структура основних засобів промисловості деформована, половину її вартості складає пасивна частина – будинки та споруди. Велика кількість виробництв потребує масштабної реконструкції та технічного переоснащення. Невідповідність виробничих потужностей підприємств потребам ринку призводить до фінансової неефективності виробництва.

Третьою негативною тенденцією є поступова втрата ними не лише зовнішніх, але і внутрішніх ринків. На існування (причому тривалий час) означеної тенденції вказує наявність в машинобудівному комплексі значних обсягів незавантажених потужностей (рівень завантаженості машинобудівних підприємств протягом 2002–2008 років становив 30–75 %, а виходячи з різкого зменшення обсягів виробництва у 2009 році (див. рис. 1), то він ще більше збільшився) [3].

До вищеозначеної тенденції тісно примикає п'ята негативна тенденція, яка в значній мірі зумовлює першу: зниження інноваційної активності машинобудівного комплексу, який за логікою має бути тим осередком, де концентруються інноваційні процеси. Однак замість посилення позицій, машинобудівний комплекс втрачає позиції лідера інноваційного процесу в економіці України (рис. 3).

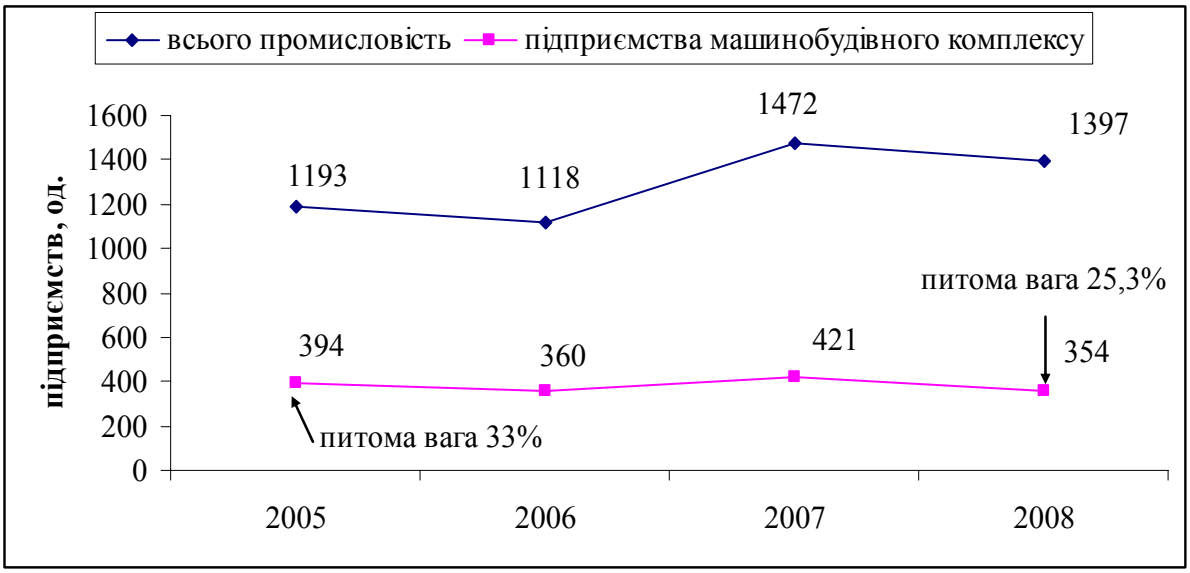

Рис. 3. Кількість інноваційно-активних промислових підприємств в Україні

За останні роки тільки у 2007 році спостерігалося збільшення числа інноваційно-активних підприємств у машинобудуванні, але воно не перетворилося в довгострокову тенденцію росту інноваційно-активних підприємств, в результаті чого питома вага інноваційно активних машинобудівних підприємств зменшилася з 33 % у 2005 році до 25,3 % у 2008 році.

Особливо негативною є структура інноваційної діяльності промислових підприємств в Україні за напрямами проведених інновацій (рис. 4).

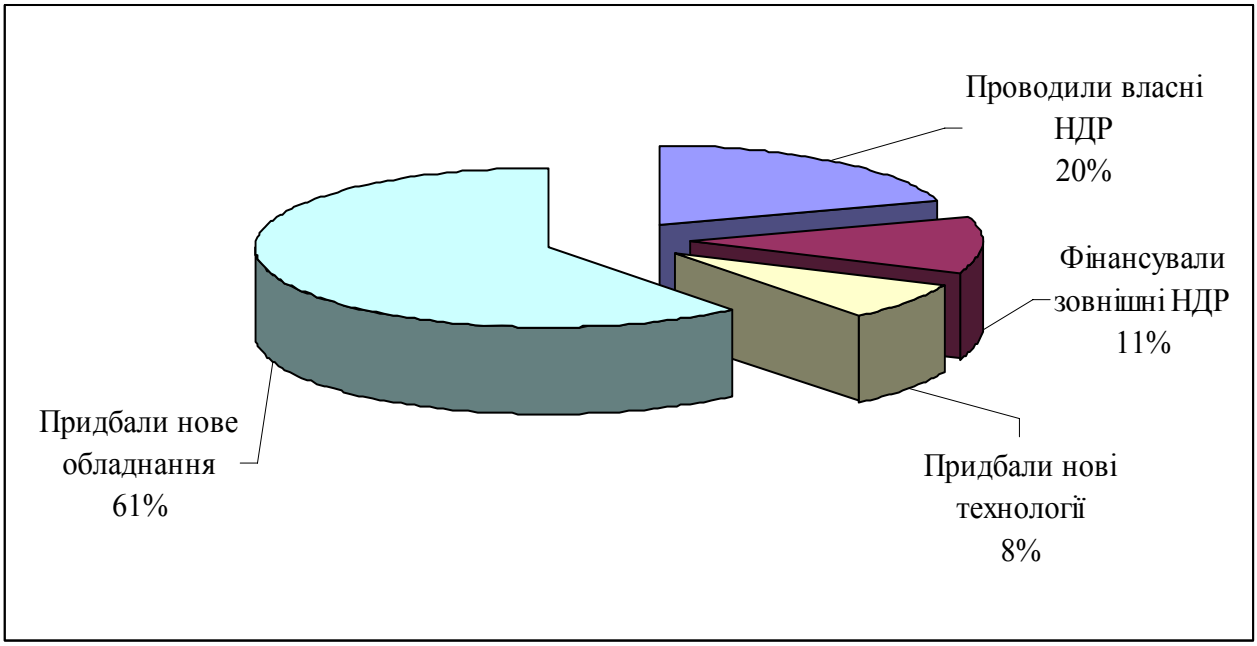

Рис. 4. Структура інноваційно-активних підприємств України за напрямами проведених інновацій

Дані, представлені на рис. 4, показують, що для переважної більшості підприємств інноваційна активність зводиться до придбання готових машин та устаткування (61 % інноваційно-активних підприємств) та нових технологій (8 %). У науково-дослідних роботах (власних та зовнішніх) приймали участь менше третини інноваційно-активних підприємств. Така ситуація є особливо негативною з огляду на незадовільний стан інноваційної активності у вітчизняному машинобудуванні, яке мало би бути центром інноваційної активності та «постачати» нові обладнання та технології іншим галузям економіки України, що дозволило б випускати конкурентну не лише на внутрішньому, а й на зовнішньому ринку інноваційну продукцію. Натомість питома вага машинобудівних підприємств у інноваційно-активних підприємствах зменшилася з 33 % до 25,3 %.

На жаль, доводиться констатувати, що, незважаючи на окремі значні успіхи в таких галузях, як авіакосмічна, виробництво енергетичного устаткування, важке і транспортне машинобудування та деяких інших, стан МБК у цілому не відповідає сучасним вимогам як вітчизняної економіки, так і світової.

Про наявність та тривалість негативних тенденцій у машинобудівному комплексі свідчить і динаміка трудових ресурсів. Так чисельність працівників машинобудівної галузі невпинно скорочується. За 2002–2006 рр. чисельність найманих працівників скоротилась на 127 тис. осіб (15 %) [2].

Вищеозначені тенденції на багатьох підприємствах ще не знайшли прояву у фінансовій сфері, зокрема в збитковості, але їх наявність ставить під загрозу ефективне їх функціонування у майбутньому.

Для більш детального дослідження кризових явищ та тенденцій розглянемо три машинобудівних заводи, розташованих у м. Краматорську Донецької області: ЗАТ «Новокраматорський машинобудівний завод», ЗАТ «Краматорський завод важкого верстатобудування», ВАТ «Старокраматорський машинобудівний завод».

Відзначимо коротко основні характеристики вищеозначених підприємств:

– всі три вищенаведені підприємства відносяться до підгалузі «виготовлення машин та устаткування» і є крупними по чисельності працівників, вартості основних фондів та обсягів реалізації продукції. При цьому серед досліджуваних підприємств ЗАТ «Новокраматорський машинобудівний завод» (ЗАТ «НКМЗ») можна віднести до дуже великого підприємства: сукупні активи підприємства 3806,1 млн грн, середньооблікова чисельність працівників більше 14 тис., реалізація продукції за 2008 рік 2849,7 млн грн ВАТ «Старокраматорський машинобудівний завод» (ВАТ «СКМЗ») та ВАТ «Краматорський завод важкого верстатобудування», значно поступаються у 8–10 разів по даним показникам ЗАТ «НКМЗ» але також є великими підприємствами;

– для всіх підприємств в наявності висока залежність від зовнішніх ринків (виробничі потужності перевищують потреби внутрішнього ринку). Така ситуація є типовою для крупних машинобудівних заводів України, в силу того, що їх діяльність в минулому була орієнтована на значно більш місткий ринок СРСР. Тому питома вага внутрішнього ринку у реалізації продукції ЗАТ «НКМЗ» 15 %, ВАТ «Краматорський завод важкого верстатобудування» 38,6 %, ВАТ «Старокраматорський машинобудівний завод» – 53,2 %.

Розглянемо стисло показники, які могли б свідчити про наявність кризи у випадку її прояву у фінансовій сфері. Принагідно відзначимо, що існує значна кількість показників (більше 100) за допомогою яких пропонують оцінювати фінансовий стан підприємства.

На жаль, вони не впорядковані у вітчизняній економічній науці, часто є взаємопов'язаними, дублюють один одного, маючи однакову суть та спосіб розрахунку але різну назву.

В табл. 1 наведено невелика кількість показників (зокрема, деякі показники ліквідності та платоспроможності), за допомогою яких можна говорити про «перенесення кризових явищ» з організаційно-виробничої сфери у фінансову.

Таблиця 1

Показники ліквідності та платоспроможності машинобудівних підприємств м. Краматорська

Показники	2006	2007	2008	2009
ВАТ «СКМЗ»				
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (0,2–0,25)	0,26	0,2458	0,0012	0,0027
Коефіцієнт швидкої ліквідності 0,4–0,6	0,60	0,61	0,40	0,40
Загальний коефіцієнт ліквідності > 2	1,48	1,24	1,22	1,07
Коефіцієнт забезпечення власними оборотними коштами > 0,1	0,34	0,20	0,19	0,07
Коефіцієнт фінансової незалежності	0,39	0,28	0,26	0,15
Коефіцієнт відновлення платоспроможності > 1	х	0,6	0,6	0,5
Коефіцієнт втрати платоспроможності (> 1)				
Коефіцієнт Бівера (> 0,2)	0,06	0,02	–0,08	–0,01
ЗАТ «НКМЗ»				
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (0,2–0,25)	0,10	0,14	0,37	н/д
Коефіцієнт швидкої ліквідності 0,4–0,6	1,58	1,42	1,67	н/д
Загальний коефіцієнт ліквідності > 2	2,43	2,10	2,39	н/д
Коефіцієнт забезпечення власними оборотними коштами > 0,1	0,59	0,52	0,58	н/д
Коефіцієнт фінансової незалежності	0,74	0,67	0,70	н/д
Коефіцієнт відновлення платоспромож-ності > 1				
Коефіцієнт втрати платоспроможності (> 1)	х	0,97	1,27	н/д
Коефіцієнт Бівера (> 0,2)	0,20	0,41	0,62	н/д
ВАТ «Краматорський завод важкого машинобудування»				
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (0,2–0,25)	0,25	0,56	0,30	0,06
Коефіцієнт швидкої ліквідності 0,4–0,6	0,41	0,82	0,53	0,26
Загальний коефіцієнт ліквідності > 2	1,25	1,27	1,10	0,99
Коефіцієнт забезпечення власними оборотними коштами > 0,1	0,201	0,212	0,091	-0,015
Коефіцієнт фінансової незалежності	0,216	0,159	0,434	0,662
Коефіцієнт відновлення платоспроможності > 1	х	0,64	0,51	0,46
Коефіцієнт втрати платоспроможності (> 1)				
Коефіцієнт Бівера (> 0,2)	0,011	–0,041	–0,123	–0,038

Результати розрахунків деяких показників ліквідності та платоспроможності, наведені в табл. 1 вказують на те, що принаймні, у двох з трьох досліджуваних підприємств кризові явища мають тривалий і глибокий характер, внаслідок чого вони знайшли відображення у показниках фінансового стану підприємств. На це, зокрема, вказує низьке значення всіх коефіцієнтів ліквідності у 2009 році та тенденції до їх зниження. Від'ємність коефіцієнта Бівера, неможливість відновлення платоспроможності для обох вищеозначених підприємств, зниження рівня власного оборотного капіталу. Звичайно, існують дискусії, щодо коректності порівняння даних показників з нормативними.

Не заглиблюючись у дану проблему, відзначимо, що незалежно від конкретних значень нормативних показників, тенденції до зниження ліквідності, рівня власного оборотного капіталу є однозначно негативними. Це підтверджується і результатами усної бесіди з працівниками планово-економічних відділів та бухгалтерій підприємства, які вказують на те, що всі досліджувані підприємства працюють в умовах фінансової напруги.

Щодо ЗАТ «НКМЗ», то по фінансовим показникам можна констатувати відсутність кризових явищ у фінансовій сфері, але, як уже вказувалося вище, така ситуація не виключає розвитку кризових тенденцій в організаційно-виробничій сфері на початкових стадіях розвитку, коли вони ще не знайшли прояву у фінансовій сфері.

ВИСНОВКИ

Таким чином, для двох з трьох досліджуваних машинобудівних підприємств м. Краматорська наявні глибокі кризові явища, які зумовлені тривалим розвитком кризових тенденцій в організаційно-операційній сфері, які вже перетнули своєрідний поріг «кризовості», коли означені тенденції знаходять відображення в фінансовій сфері підприємства.

Для ЗАТ «НКМЗ» такого висновку зробити не можна, однак це не виключає наявність негативних тенденцій в організаційно-виробничі системі на ранніх етапах їх розвитку, коли вони ще не наблизилися до рівня прояву у фінансовій сфері. Для їх виявлення необхідно дослідження організаційно-виробничої сфери, яке неможливо здійснити за даними публічної звітності підприємства.

ЛІТЕРАТУРА

1. Лащик І. І. Інноваційна діяльність як складова розвитку машинобудівних підприємств в умовах антикризового управління / І. І. Лащик, І. Ю. Кондрат // Економічний простір. – 2009. – № 23 (2). – С. 252–259.

2. Колодійчук А. В. Особливості функціонування машинобудівних підприємств на сучасному етапі розвитку економіки України / А. В. Колодійчук, В. М. Пісний // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. − Вип. 19.13. – С. 171–178.

3. Козьменко Л. С. Стратегія розвитку підприємств машинобудування в умовах світової фінансової кризи / Л. С. Козьменко // Економічний простір. – 2008. – № 20 (2). – С. 276–282.

4. Горячкіна Ю. В. Необхідність впровадження контролінгу на підприємствах машинобудівного комплексу України [Електронний ресурс] / Ю. В. Горячкіна. – Режим доступу: http://www.confcontact.com/2009new/3-goryach.htm.

5. Державна програма розвитку машинобудування на 2006–2011 роки: затв. постановою КМУ від 18 квітня 2006 р, № 516 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=516-2006-%EF.

6. Соціально-економічне становище України (2009 рік) [Електронний ресурс] // Державний комітет статистики України. – 2010. – 29 с. – Режим доступу: http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/makro_pokazniki/ukr/3125.html.