

УДК 658.012:621 (477)

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ АНТИКРИЗОВОГО ФІНАНСОВОГО УПРАВЛІННЯ МАШИНОБУДІВНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ УКРАЇНИ

І. Г. Пахомова,

кандидат економічних наук,
доцент кафедри «Фінанси, банківська
справа та страхування»;

О. І. Мамонова,

здобувач вищої освіти за освітнім
ступенем «магістр»,

*Запорізький національний технічний
університет, м. Запоріжжя, Україна*

Машинобудування є однією з найважливіших галузей промисловості, бо має вплив на ефективність та продуктивність багатьох сфер економічної діяльності країни. В економіці України перед машинобудівними підприємствами постали проблеми підвищення рівня конкурентоспроможності на міжнародному ринку та залучення додаткових фінансових і матеріальних ресурсів. З метою підвищення економічної безпеки машинобудівних підприємств та пошуку нових способів стабілізації їх роботи необхідно дослідити існуючі способи антикризового фінансового управління.

Базові теоретичні основи антикризового фінансового управління на підприємстві висвітлено в наукових працях вітчизняних та зарубіжних учених, а саме: С. Г. Бєляєва, І. О. Бланка, О. П. Градова, В. М. Гриньової, А. Г. Грязнової, Е. М. Короткова, В. І. Кошкіна, Л. О. Лігоненко, Е. С. Мінаєва, В. П. Панагушина,

Л. С. Ситник, О. О. Терещенко, Н. М. Тюріної, Д. А. Уткіна, А. Д. Чернявського та інших.

Завданням статті є розгляд причин виникнення кризи у машинобудуванні та дослідження сучасного стану антикризового управління підприємствами машинобудування.

Трансформаційний період переходу економіки України до ринкової характеризується нестійким фінансовим станом або банкрутством деяких промислових підприємств. Для його появи існує чимало передумов, а саме: інфляція; взаємні неплатежі; наближення ціни на деякі види продукції до ціни на аналогічну, але якіснішу імпорту продукцію; невміння керівників старої адміністративно-командної системи пристосовуватися до реальності ринку, який формується.

Однією з причин зменшення прибутковості підприємств машинобудівного комплексу України є зменшення обсягу виробництва продукції. Обсяг продукції машинобудівних підприємств на ринку наведено в таблиці 1.

Свого максимального значення обсяг реалізованої продукції досяг у 2012 р. та склав 144 933,8 млн грн або 10,2% у загальній структурі промисловості. У 2014 р. значення цього показника зменшилось на 2,3%, що становило 94 088,4 або 7,8% відповідно. Майже вдвічі скоротилися обсяг вироблених машин та устаткування й транспортних засобів та устаткування, що становило в 2014 р. в порівнянні з 2012 р. 29 713,2 млн грн та 37 817,5 млн грн відповідно. Це є негативною тенденцією й свідчить про зменшення долі машинобудівної галузі у структурі промисловості держави та відставання в технічному плані вітчизняної промисловості від розвинутих країни світу [2].

Обсяги реалізованої продукції галузі машинобудування займають майже десятку частину від загального обсягу промислового виробництва України за останні роки. Як видно з табл. 2 питома вага машинобудування зменшилася з 10% у 2011 р. до 6,8 у 2015 р. З боку держави відсутня грамотно профінансована стратегія розвитку, тому переважна більшість машинобудівних підприємств змушена існувати в режимі виживання. Результатом цього стала втрата наявних ринкових позицій, банкрутство багатьох підприємств, критичне моральне і фізичне старіння технологій та устаткування.

Таблиця 1

**Динаміка обсягів реалізованої промислової продукції
в Україні за 2010–2015 рр. (млн грн) [1]**

Роки	Показники	
	Обсяг реалізованої продукції України, млн грн	Обсяг реалізованої продукції машинобудівних підприємств України, млн грн
2010 р.	1 065 850,5	99 270,5
Питома вага, %	100	9,3
2011 р.	1 331 887,6	133 469
Питома вага, %	100	10
2012 р.	1 400 680,2	143 533,1
Питома вага, %	100	10,2
2013 р.	1 354 130,1	117 301,9
Питома вага, %	100	8,7
2014 р.	1 389 140,5	99 378,1
Питома вага, %	100	7,2
2015 р.	1 351 374,7	91 601,2
Питома вага, %	100	6,8

Дослідження сучасного стану промисловості України свідчить, що в галузі машинобудування існують проблеми, які вирішуються досить повільно. Рентабельність машинобудівної галузі поступово зменшується, а в 2014 р. її значення є від'ємним і складає -2,4%, але за період січень-вересень 2015 р. різко збільшується до 5,2%. На сектор машинобудування України припадає приблизно 3,5% від ВВП та 5% від загального рівня зайнятості країни.

Показник рентабельності дозволяє оцінити рівень прибутковості підприємств. Починаючи з 2013 р. цей показник почав падати, і в 2014 р. досяг свого критичного значення. Така ситуація пов'язана, перш за все, з економіко-політичним станом у державі, тому що серед областей саме схід України мав велике значення у галузі машинобудування, який не зазнає збитків. Але за січень-вересень 2015 р. рентабельність зросла, що свідчить про покращення роботи на налагодження експорту.

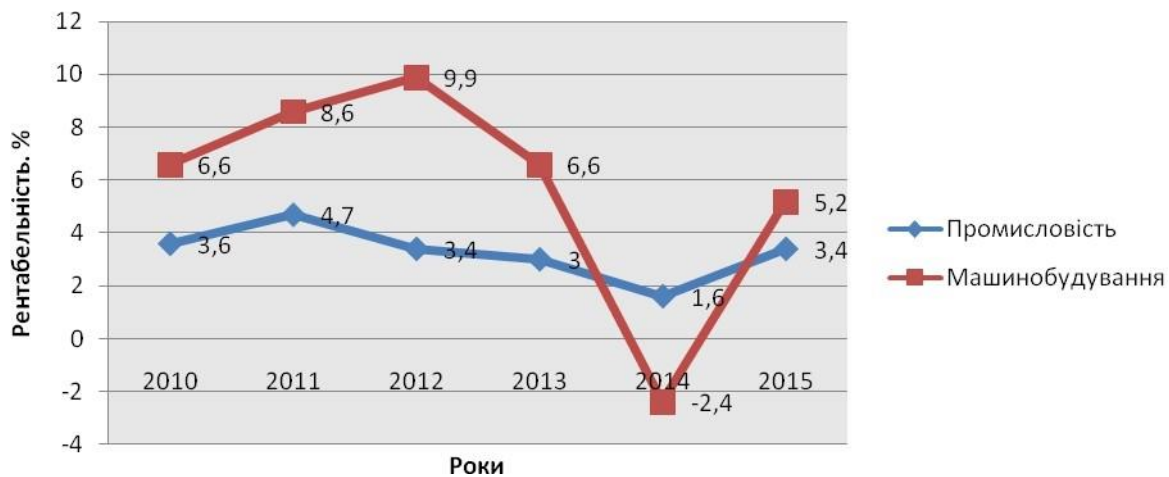


Рис. 1. Динаміка зміни показника рентабельності підприємств машинобудування України за 2010–2015 рр., %

Через скорочення світового попиту на ринку машинобудівної продукції підприємства втратили зарубіжні ринки збуту. З 2012 р. становище машинобудівної галузі погіршується. Розвиток такої ситуації спричинили насамперед політичні події. Військовими діями на сході України було зруйновано значну кількість не лише машинобудівних підприємств, а й промислових взагалі. Рештки підприємств зазнали мародерства. Це дуже вагома втрата, адже саме у цих регіонах було зосереджено більшість промислових підприємств. Поряд із цим відбувся відтік кваліфікованих кадрів, здебільшого – за кордон, а решта переселилася на підконтрольну Україні територію.

Об'єктивна причина спаду – зниження економічної та інвестиційної активності на внутрішньому ринку і водночас скорочення продажів на ключовому для українського машинобудування російському ринку [2].

Як відомо, керівництво Російської Федерації вже кілька років приводить активну політику імпортозаміщення, і продукція іноземних, зокрема українських, виробників системно витискається з російського ринку. Цей процес особливо сильно набрав обертів у 2013 р., коли Україна тільки збиралася підписати асоціацію з Євросоюзом. Якщо в першому півріччі 2014 р. в географічній структурі експорту українського продовольства доля РФ становила майже 8%, то 2015 р. її частка скоротилась до 2%. В абсолютному виразі експорт до цієї країни знизився на 80% і становив 125 млн доларів. При цьому загальний експорт за 2015 р. становить 6,5 млрд доларів. Крім

того, протягом 2010–2014 років обсяг торгівлі продовольством з РФ скоротився на 40% [3].

У 2010–2015 рр. відчутний вплив на обсяги вітчизняного промислового виробництва мав зовнішній ринок: питома вага іноземних замовлень на виробництво металургійної та машинобудівної продукції становила в 2013 р. – 57,22%, в 2014 р. – 52,83% та 61,5% у 2015 р. їх загального обсягу. В 2015 р., порівняно з 2013 та 2014 рр., обсяг нових замовлень на виробництво машинобудівної продукції України зменшився майже вдвічі, також зменшився обсяг іноземних замовлень цієї продукції.

До основних проблем та машинобудівних підприємств України відносяться такі:

- війна на Сході України призводить до пошкоджень потужностей, порушень енергетичної та транспортної інфраструктури виробництва;
- перебої в роботі погіршують експортні позиції металургійних заводів і комбінатів;
- безперервно зростають ціни на електроенергію для промислових споживачів;
- складна ситуація з вантажними залізничними перевезеннями. За рік тарифи вже двічі підвищувалися і передбачається чергове зростання ціни на транспортування;
- підприємства змушені купувати валюту, щоб придбати комплектуючі та сировину через те, що валютну виручку забирає держава. На цих валютних операціях продукція втрачає 3% собівартості;
- відсутність у більшості підприємств сертифікату згідно з міжнародними стандартами;
- модернізують українське машинобудування в основному зарубіжні компанії;
- при наявних пропозиціях вітчизняних підприємств велика кількість комплектуючих і обладнання завозиться з-за кордону, тому що так диктує закордонний інвестор;
- на підприємствах немає масового інформування про доступ на європейський ринок;
- труднощі з термінами виконання наявних контрактів з причин застарілих технологій (на більшості підприємств стоїть багато-серійне виробництво за принципом змінно-потоківих ліній

«верстат-операція», яке передбачає роботу тисячі фахівців, що на сьогодні не потрібно через невеликі замовлення) [4].

Управління підприємством машинобудування в умовах кризи має бути спрямоване на збільшення надходження фінансових ресурсів та зменшення поточних витрат. Увагу слід приділити розвитку наукоємних і високотехнологічних виробництв. Це призведе до зниження матеріалоемності продукції, до покращення якості та виходу виробництва на новий рівень, що дозволить посісти нові ніші на світовому ринку. Для успішного розвитку машинобудування в Україні необхідно підтримувати конкурентоспроможність продукції на світовому ринку. Для цього необхідно забезпечити високу якість продукції, її надійність та довговічність, що вимагає великих інвестиційних впливів у наукове забезпечення та оновлення технологічного парку виробництва [5].

Вагоме значення для подальшого розвитку України має машинобудування, а одним з найбільших регіонів – товаровиробників машинобудівної промисловості є Запорізька область.

У 2015 р. Запорізька область зберегла за собою третє місце серед регіонів України за обсягами реалізованої промислової продукції (8,7% від загального обсягу реалізації по Україні).

За даними облдержадміністрації, підприємствами Запорізької області в 2015 р. вироблено 26,7% всієї виробленої в Україні електроенергії, 25,8% вантажних автомобілів, 65,5% електричної апаратури.

Наразі ситуація залишається ще дуже складною. Обсяги виробництва промисловості по Запорізькій області за 2015 р. склали 94,3% 2014 р. (по Україні – 86,9%). Скорочення обсягів виробництва в 2015 р. у металургії склало 4,7%, машинобудуванні – 6,6%, виготовлено лише 60,8% легкових автомобілів від 2014 р. і 32,6% – вантажних.

Збільшено обсяги виробництва у таких провідних підприємств, як: ПАТ «Мотор-Січ» – в 1,4 рази, ТОВ «Запорізький титано-магнієвий комбінат» – на 29,5%, ПАТ «Запоріжсталь» (сталі – на 0,2%, чавуну – на 9,4%). ПАТ «Мотор Січ» змогло збільшити обсяги виробництва за рахунок упровадження програми вертольотобудування й освоєння нових ринків, але через військові дії на сході країни завод втратив значні виробничі потужності [6].

Одне з важливих значень для підприємств має показник рентабельності продажу, що характеризує ефективність господарської

діяльності підприємств. Рентабельність продажу по підприємствах ПАТ «Мотор Січ», ПАТ «ЗАЗ», ПАТ «Запоріжтрансформатор» станом на 2015 р. мала негативну тенденцію до скорочення рентабельності продажу і, як наслідок, зменшення виручки від реалізації продукції.

Значне перевищення чистого обігового капіталу над оптимальною потребою свідчить про нераціональне використання ресурсів підприємства, це стосується ПАТ «Мотор Січ». Недолік обігового капіталу свідчить про нездатність підприємств ПАТ «Запорізький автомобільний завод» і ПАТ «Запоріжтрансформатор» вчасно погасити короткострокові зобов'язання.

Ступінь залежності підприємств від зовнішніх джерел за допомогою показників фінансової стійкості показаний у табл. 3.

Коефіцієнт фінансової залежності на підприємствах характеризується позитивною динамікою. Коефіцієнт маневреності власного капіталу характеризується зростанням на ПАТ «Мотор Січ» на 0,145 відповідно, або на 16,6%. На ПАТ «Запоріжтрансформатор» коефіцієнт маневреності власного капіталу зменшився на 0,149, або на 52% відповідно. Така негативна ситуація свідчить про зменшення частки власного капіталу та власних джерел на підприємствах [7].

Таблиця 3

**Аналіз показників фінансової стійкості підприємств
машинобудування Запорізької області
за період 2010–2015 рр. [3]**

Назва показника коефіцієнта	Норм. знач.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.
1	2	3	4	5	6	7	8
ПАТ «Запорізький автомобільний завод»							
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	>0,5%	0,41	0,45	0,46	0,44	-0,66	-1,51
Коефіцієнт фінансування	<1%	1,44	1,2	1,15	1,28	-2,51	-1,66
Коефіцієнт забезпеченості власними основними засобами	>0,1%	0,26	0,92	0,21	0,75	-0,41	-0,59
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0,2%	0,31	0,57	0,19	0,53	0,56	0,46

Закінчення табл.

1	2	3	4	5	6	7	8
ПАТ «Мотор Січ»							
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	>0,5%	0,62	0,62	0,67	0,70	0,65	0,69
Коефіцієнт фінансування	<1%	0,62	0,6	0,49	0,43	0,54	0,46
Коефіцієнт забезпеченості власними основними засобами	>0,1%	1,04	1,29	1,81	2,26	1,79	1,79
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0,2%	0,57	0,62	0,6	0,62	0,66	0,66
ПАТ «Запоріжтрансформатор»							
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	>0,5%	0,14	0,28	0,25	0,10	-0,47	1,18
Коефіцієнт фінансування	<1%	6,17	2,54	2,97	8,66	-3,13	1,85
Коефіцієнт забезпеченості власними основними засобами	>0,1%	-0,29	-0,21	-0,25	-0,55	-0,77	-0,83
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0,2%	-1,49	-0,5	-0,71	-4,58	-2,33	-1,50

Методика діагностування банкрутства базується на аналізі стану підприємства за низкою показників, що порівнюються з нормами або розглядаються в динаміці. У ході дослідження використані класичні моделі аналізу банкрутства Альтмана, Лису, Спрінгейта, Сайфуліна-Кадикова, Бівера, а зведені результати розрахунків наведені у таблиці 4.

За отриманими результатами таблиці 4 виявлено, що деякі отримані значення показників зовсім не відповідають встановленій шкалі значень та виходять за її межі, тому постає питання трактування результатів отриманих розрахунків. Неоднозначність отриманих висновків свідчить про сумнівність оцінки адекватності моделей зарубіжних вчених у українських реаліях.

Зазначені моделі розроблялися на основі використання статистичної бази стану компаній та ринків західних країн, тобто з урахуванням факторів впливу, які на них діяли. Саме тому можна припустити, що вони не можуть повною мірою бути використані для оцінювання стану вітчизняних підприємств, оскільки структура факторів впливу та його ступінь буде визначатися типом ринку, динамікою розвитку національного господарства, державною полі-

тикою у сфері господарювання тощо. Ці вихідні фактори можуть впливати на стабільність чи нестабільність діяльності вітчизняних підприємств, їх інвестиційні та інші можливості, визначення особливостей звітності і обліку, динаміку вартості та рентабельності активів, структуру основних фондів, ступінь концентрації галузі тощо.

Таблиця 4

Результати аналізу вірогідності банкрутства підприємств машинобудування Запорізької області за період 2010–2015 рр.

Моделі		Альтмана	Лісу	Спрінгейта	Сайфуліна-Кадикова	Бівера
Під-во	Рік					
ПАТ «ЗАЗ»	2010	2,05	0,05	0,91	134,84	0,03
	2011	2,30	0,04	0,78	17,27	0,09
	2012	2,48	0,04	0,85	3546,92	0,00
	2013	1,73	0,04	0,50	302,70	0,02
	2014	-0,80	-0,05	-4,59	-11,91	0,01
	2015	-2,09	-0,08	0,66	-19,79	0,00
	Висновок	Висока вірогідність банкрутства	Висока вірогідність банкрутства	Вірогідність банкрутства велика	Висока вірогідність банкрутства	Група III – за рік до банкрутства
ПАТ «Мотор Січ»	2010	4,15	0,09	1,92	15797,00	0,60
	2011	3,92	0,09	1,92	4,96	0,50
	2012	3,76	0,07	1,69	6,01	0,52
	2013	3,86	0,07	1,47	7,74	0,57
	2014	2,74	0,08	1,32	7,01	0,36
	2015	3,60	0,12	2,25	39,77	0,63
	Висновок	Вірогідність банкрутства низька	Вірогідність банкрутства низька	Вірогідність банкрутства низька	Вірогідність банкрутства низька	Група I – стійкий фінансовий стан
ПАТ «ЗТР»	2010	2,19	0,06	1,46	2,75	0,11
	2011	3,51	0,08	2,35	2,64	0,34
	2012	3,50	0,08	2,35	2,49	0,34
	2013	2,30	0,05	1,63	3,20	0,10
	2014	0,10	0,00	-0,61	1,69	0,01
	2015	0,39	-0,05	0,50	-19,39	0,01

Особливості економічних реформ в Україні, пов'язаних з вимогами євроінтеграції

	Ви- сно- вок	Висока вірогід- ність бан- крутства	Висока вірогід- ність бан- крутства	Вірогід- ність бан- крутства велика	Висока ві- рогідність банкрутст- ва	Група III – за рік до банк- рутства
--	--------------------	--	--	--	--	--

Таким чином, можна зробити висновок про те, що західні методи не можуть бути використані як основні, оскільки кожна з них має свій визначальний фактор, значення якого суттєво впливає на кінцевий результат. Тобто, незважаючи на низку переваг методик дискримінантного аналізу, на основні численних експериментів підтверджено той факт, що пряме і беззастережне застосування в Україні розроблених раніше моделей є некоректним. Узагальнюючи дані аналізу, можна відмітити такі позиції щодо їх використання:

- часова невідповідність, яка передбачає застосування моделі в тому часі, в якому вона розроблена;
- відмінності конкурентного середовища;
- нестабільність діяльності вітчизняних підприємств;
- розбіжності в урахуванні окремих показників;
- відсутність врахування галузевої специфіки і диференціації граничних значень інтегральних показників;
- значення вагових коефіцієнтів у деяких моделях не збалансовані, відображають не всі аспекти фінансово-господарської діяльності підприємства і його ділової активності [8].

Негативні явища в економіці нашої країни мали вагомий вплив на роботу підприємств машинобудування регіону: питома вага обсягів виробництва машинобудування в загальнообласному обсязі виробництва має тенденцію до зменшення. Питанням розвитку галузі машинобудування та відповідним антикризовим діям зовсім не приділено уваги.

Наявність дебіторської заборгованості певною мірою є резервом фінансових ресурсів, що забезпечує ліквідність підприємства, а отже зменшує ризик втрати платоспроможності. Водночас збільшення дебіторської заборгованості спричиняє зменшення прибутковості підприємства, оскільки частина фінансових ресурсів залучена із господарського обігу. Отже, важливим є встановлення балансу між кредитною політикою та інкасацією дебіторської заборгованості. Підприємствам доцільно розробляти шкалу штрафів за протерміновані платежі. Інкасаційна політика повинна містити набір методів співпраці з дебіторами щодо повернення боргів або ж використовувати форми рефінансування дебіторської заборгованості (факторинг, облік векселів або їх продаж тощо) [9].

Механізми попередження кризи на підприємствах машинобудування майже не запроваджені, фактично діють лише механізми управління наслідків кризи.

Прийняття економічно обґрунтованих антикризових рішень зводиться до перевірки економічного стану підприємства шляхом збору достовірної фінансово-економічної інформації про використання фінансових коштів (її обробки, й аналізу, використовуючи економіко-математичне моделювання, де розкриваються додаткові резерви і можливості покращення фінансового стану підприємства машинобудування і вносяться відповідні зміни в його фінансове прогнозування) [10].

Висновки. Таким чином, відсутність в управлінського персоналу чітких антикризових програм і механізмів, недостатня увага питанням розвитку галузі машинобудування зумовлює поглиблення кризового стану підприємств галузі та збільшує появу підприємств-банкрутів. Ефективним способом попередження ліквідації підприємства є впровадження превентивних заходів щодо попередження кризи на підприємстві шляхом періодичного проведення аналізу вірогідності банкрутства підприємств машинобудування з метою виявлення системних ризиків діяльності підприємства.

Список використаних джерел

1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>, вільний. – Назва з екрана. – (Дата доступу: 15.06.2016).
2. *Кальна Т. А.* Конкурентоспроможність продукції машинобудівної промисловості [Текст] / Т. А. Кальна // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет ; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2015. – Том 21. – № 2. – С. 93–99.
3. Україна знизил експорт у Росію до історичного мінімуму [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://2.epravda.com.ua/news/2015/08/19/555795/>, вільний. – Назва з екрана. – (Дата доступу: 09.06.2016).

4. *Чорнобровкіна С. В.* Сучасний стан проблеми металургійної та машинобудівної промисловості України / С. В. Чорнобровкіна // Вісник НТУ «ХПІ». – 2015. – Вип. 26. – С. 62–68.
5. *Божко В. П.* Аналіз сучасного стану машинобудівної галузі України / В. П. Божко, І. О. Кащєєва // Бізнес Інформ. – 2013 – Вип. 4 – С. 190–194.
6. *Фещенко О. П.* Розрахунок показників фінансового стану господарський товариств з урахуванням нових форм фінансової звітності / О. П. Фещенко // Бізнес інформ. – 2015. – № 2. – С. 229–236.
7. *Новікова Х. К.* Внутрішній контроль в системі управління діяльністю підприємств машинобудування: дис. кандидата екон. наук / Христина Костянтинівна Новікова. – Запоріжжя, 2015. – С. 76–104.
8. *Довгунь О. С.* Моделювання впливу фінансового стану на доступ до кредитних ресурсів / О. С. Довгунь // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку : [збірник наукових праць] / Відп. ред. О. Є. Кузьмін. – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2012. – С. 225–239.
9. *Шпильовий В. А.* Управлінські рішення в системі антикризового фінансового менеджменту на підприємствах машинобудування в Черкаській області / А. В. Шпильовий, Д. Б. Щербатих // Збірник наукових праць Черкаського державного університету. Сер. : Економічні науки. – 2012. – Вип. 32 (1). – С. 127–130.

