

УДК 658.012

ДУБИНСЬКА Олена Сергіївна,

кандидат економічних наук, доцент

МОДЕЛЮВАННЯ ВИРОБНИЧО-ФІНАНСОВОГО ЦИКЛУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЛАСПРОМОЖНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Розглянуто основну проблему побудови антикризового управління крупних машинобудівних підприємств, а саме їх обмежена платоспроможність в об'єктивно виникаючі періоди дефіциту коштів. В роботі проведене моделювання виробничо-фінансового циклу крупного машинобудівного підприємства та розглянуті основні напрями відновлення платоспроможності і область фінансової небезпеки великих машинобудівних підприємств

Ключові слова і фрази: кризові явища, антикризове управління, виробничо-фінансовий цикл, платоспроможність, дефіцит коштів, машинобудівне підприємство.

The main problems of building crisis management of large engineering companies, and it is their limited ability to pay objectively occurring periods of shortage of funds. In the paper, the simulation of production and financial cycle of a major engineering company and the basic directions to restore the solvency of financial safety and the area of large engineering companies

Keywords: crisis, crisis management, production and financial cycle solvency deficit, engineering enterprise.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями. Складність і непередбачуваність змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі зумовлюють ненульову ймовірність розвитку кризових явищ. Як правило, найбільш загрозливим проявом розвитку кризи є проблеми з платоспроможністю, оскільки вони можуть призвести до позовів з боку кредиторів до підприємства-боржника і порушення справи про банкрутство. Останнє загрожує існуванню підприємства або втратою його (або частки) для власників. Тому менеджмент підприємства повинен не тільки проводити неперервну превентивну роботу для запобігання розвитку кризових явищ, насамперед в механізмі організаційно-виробничого менеджменту, але й бути готовим здійснювати заходи для відновлення платоспроможності, яка втратилася в умовах кризи.

Саме тому основною проблемою побудови антикризового управління крупних машинобудівних підприємств виступає їх обмежена платоспроможність в об'єктивно виникаючі періоди дефіциту коштів. Протягом такого періоду підприємство має значну кредиторську

Регіональна бізнес-економіка та управління, 2013, № 1 (37) 157

заборгованість і недостатньо коштів для її погашення, а тому зберігається ймовірність вимог кредиторів, щодо дострокового погашення кредиторської заборгованості.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблемою аналізу обмеженої платоспроможності крупних машинобудівних підприємств займалось багато провідних науковців серед них слід відзначити Давиденко Н.М., Андрушко О.Б., Золотарев А., Літвін Н.М., Лук'янихіна О.А. та інші, але вона до теперішнього часу залишається вирішеною не повністю. Зокрема малодослідженим залишається специфіка побудови операційного циклу машинобудівного підприємства та правильної організації виробництва в періоди дефіциту коштів, що об'єктивно виникають на таких підприємствах.

Виклад основного матеріалу дослідження із обґрунтуванням одержаних результатів. Фінансовий цикл машинобудівних підприємств побудовано специфічно. Він має найтісніший зв'язок з виробничим циклом, тому більш коректно говорити про виробничо-фінансовий цикл. Коротко останній характеризується такою схемою (рис.1).

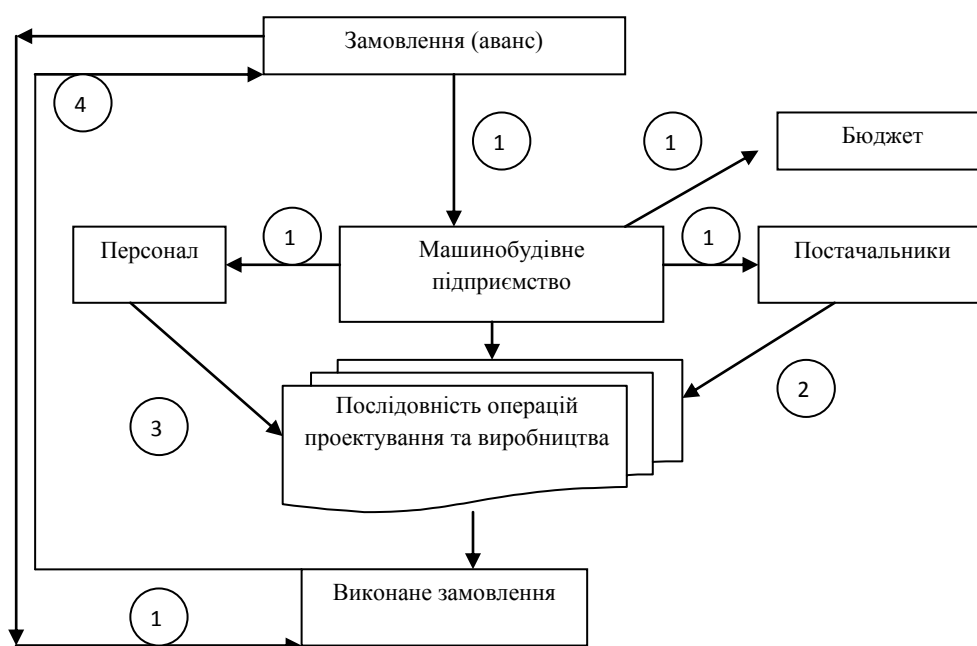


Рис.1. Виробничо-фінансовий цикл крупного машинобудівного підприємства (1- рух коштів; 2 – рух сировини та матеріалів; 3 – праця; 4 - готова продукція).

Специфіка виробничо-фінансового циклу полягає в тому, що замовлення, які надаються машинобудівному підприємству є крупними і потребують значного часу на їх виконання. Тому машинобудівне підприємство, отримавши аванс, тривалий час залучає у виробничий процес трудові та матеріальні ресурси (з їх відповідною оплатою). При цьому аванс, отриманий від замовника, є як правило менший вартості залучених ресурсів у виробничий процес. Крім того, як і будь-який суб'єкт, що легально працює в економіці, машинобудівне підприємство сплачує податки та збори в соціальні фонди, що також спричиняє певний відтік коштів.

Таким чином, сама природа виробничо-фінансового циклу машинобудівного підприємства характеризується наявністю періодів дефіцитного фінансування діяльності (момент від перевищення витрат над отриманим авансом до повної оплати за виконане замовлення та поставлену продукцію). Останнє й призводить до проблем своєчасності розрахунків з постачальниками.

Складність і непередбачуваність змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі все рівно зумовлюють ненульову ймовірність розвитку кризових явищ. Якщо криза проявилася в сфері фінансів то перед цим в організаційно-виробничій сфері підприємства відбулися певні негативні явища, як внаслідок розвитку прихованих негативних тенденцій так і сильних по значимості впливу дій зовнішнього середовища. Як правило найбільш загрозливим проявом розвитку кризи є проблеми з платоспроможністю, так як вони можуть призвести до позовів з боку кредиторів до підприємства-боржника і порушення справи про банкрутство. Останнє загрожує існуванню підприємства, або втратою його (або частки) для власників. Тому менеджмент підприємства в рамках парадигми антикризового управління повинен не тільки проводити неперервну превентивну роботу по недопущенню розвитку кризових явищ, насамперед в організаційно-виробничій сфері, але й бути готовим здійснювати заходи по відновленню платоспроможності, яка втрапилася в умовах кризи. Крім того, для машинобудівних підприємств, особливо тих, які працюють не на споживчий ринок, а виготовляють складне та дороге устаткування для інших підприємств, операційний цикл побудовано так, що в ньому є тривалий період підвищеної загрози втрати платоспроможності, період фінансової загрози.

Тому, в даному плані не можна погодитися з думкою, що пріоритетним напрямом дій менеджерам для забезпечення платоспроможного стану підприємства у кризових умовах є відновлення прибутковості основного виду діяльності [3]. По перше, діяльність підприємства може бути прибутковою, але в поточному періоді воно може бути неспроможним виконати зобов'язання перед кредиторами. По-друге, процес відновлення прибутковості може бути тривалим, а розраховуватися з кредиторами потрібно протягом визначеного короткого часу, щоб уникнути порушення справи про банкрутство. Тому до даної проблеми необхідно підходити ширше: враховуючи стратегічний, тактичний та оперативний аспект відновлення та підтримання платоспроможності в умовах кризи. Крім того які б не використовували кількісні показники для оцінювання ефективності управління підприємством, кількісної оцінки недостатньо, але оцінити якість управління дуже складно, оскільки це поняття є суб'єктивним. Ефективним можна назвати такий варіант управління, для якого не існує досяжної альтернативи, що є безумовно переважнішою з погляду цілей і переваг зацікавлених осіб [4]. Одна група осіб (наприклад, правління компанії) може оцінити дії генерального директора як ефективні, а інші (кредитний комітет банку, співробітники підприємства) можуть дотримуватися іншої точки зору.

В особливо кризових умовах, коли існує реальна загроза відкриття справи про банкрутство, забезпечення платоспроможності стає єдиною

пріоритетною задачею менеджменту. Тільки після її вирішення існує можливість вживати заходи по забезпеченню прибутковості.

Головним ускладненням в процесі забезпечення платоспроможності можна назвати пошук такого співвідношення прибутковості і ліквідності, при якому активи підприємства використовуватимуться найкращим чином. Дилема «прибуток – ризик втрати платоспроможності та ліквідності» пронизує всю систему стратегічного і оперативного управління підприємством, у блоці управління грошовими потоками виявляється у формі конфліктності критеріїв досягнення максимуму рентабельності і мінімізації ризику кризи ліквідності. У стратегічному аспекті головним механізмом забезпечення платоспроможності є планування та своєчасне виявлення проблем фінансового забезпечення виробничої програми підприємства. У цьому аспекті слід погодитися, що завдання забезпечення прибутковості та платоспроможності є рівнозначними і між ними має знаходитися компроміс. Проте безпосередньо в процесі розвитку кризових явищ проблема прибутковості (як і інвестиційного розвитку та інші) стає на певному відрізку часу менш значимою порівняно з забезпеченням платоспроможності, оскільки втрата останньої означає загибель (руйнацію підприємства). В особливо кризових умовах, коли існує реальна загроза відкриття справи про банкрутство, забезпечення платоспроможності стає єдиною пріоритетною задачею менеджменту. Тільки після її вирішення існує можливість вживати заходи для забезпечення прибутковості.

Концептуально, можна виділити наступні напрями оптимізації платоспроможності машинобудівних підприємств:

- зменшення операційного циклу, що зменшить часовий лаг між надходженням комплектуючих, сировини і реалізацією готової продукції;
- підвищення оборотності дебіторської заборгованості;
- збільшення проміжку часу між постачанням сировини та комплектуванням та оплатою їх вартості постачальникам.

Якщо виявлені періоди з негативними залишками грошових коштів (дефіцитами), то необхідне коректування наступними способами:

1. збільшення надходжень за рахунок зростання об'ємів продажів в натуральному і вартісному вимірюванні;
2. зменшення платежів за рахунок зниження собівартості товарів, постійних витрат, раціональнішого управління витратами;
3. перенесення надходжень на раніші терміни за рахунок переходу на іншу форму оплати продукції; скорочення оборотності оборотних коштів, прискорення термінів реалізації проектів розвитку, що збільшують надходження;
4. перенесення платежів на пізніший термін шляхом переходу на іншу форму оплати постачальникам, уповільнення або зміщення в часі термінів реалізації проектів розвитку та ін.;
5. збільшення власних грошових коштів на початок періоду за рахунок збільшення статутного капіталу, реалізації високоліквідних активів і ін.

Після проведення всіх вищезгаданих коректувань досліджуються умови залучення позикових засобів, визначаються об'єми, розмір процентних ставок, кредитні організації. Але позикові засоби для погашення заборгованості постачальникам та підрядникам мають залучатися як крайній випадок, коли інші способи не дають бажаного результату.

Графік функції різниці накопичених грошових надходжень та кредиторської заборгованості протягом операційного циклу крупного машинобудівного підприємства представлений на рисунку 2.

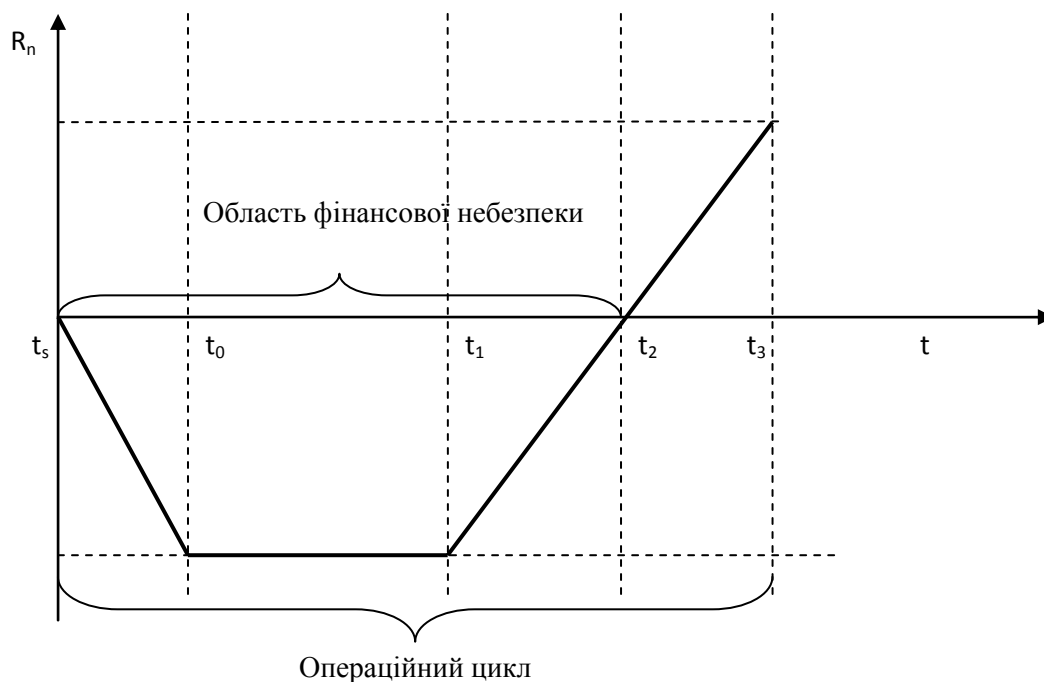


Рис.2. Операційний цикл портфелю замовлень та область фінансової небезпеки машинобудівного підприємства.

Як бачимо з рисунку, протягом значної частини фінансового циклу машинобудівне підприємство знаходиться в зоні підвищеної фінансової небезпеки, так як у разі вимог достроково погасити зобов'язання, керівництво або вимушене висунути такі ж вимоги до покупців, або терміново шукати кошти з зовнішніх джерел. Скоротити дану область можна за рахунок: прискорення виконання НДДКР за замовленням та скорочення часу на виробництво, прискорення пусконаладжувальних робіт. Вищезгадані два резерви зменшення області фінансової небезпеки є внутрішніми для підприємства. Менші можливості надає скорочення терміну відстрочки та інкасації дебіторської заборгованості, так як в даному випадку підприємство ризикує втратити покупців.

Висновки та перспективи подальших наукових досліджень. Таким чином, головною метою антикризового управління в організаційно-виробничій сфері є не ліквідація кризових явищ, а їх попередження. Тому, щоб зменшити загрозу фінансової кризи пов'язаної з операційним циклом, на машинобудівних підприємствах особливого значення набуває контроль за відхиленнями в межах операційного циклу.

В даному аспекті можна запропонувати регулярно проводити наступні контрольні заходи:

1. моніторинг термінів виготовлення замовлень, монтажу обладнання на підприємствах замовників, погашення дебіторської заборгованості в

розрізі окремих замовлень та періодах, своєчасна фіксація відхилень і внесення змін до виробничої програми та бюджету підприємства;

2. перевірка формованих замовлень, їх зіставлення за критичними точками операційного циклу, «рознесення» замовлень по часу, з метою уникнення спів падання періодів фінансової небезпеки одразу по великій кількості замовлень;

3. перевірка договорів, що укладаються, з покупцями і постачальниками на предмет відповідності їх умов прийнятим на підприємстві стандартам, бюджету і графікам надходжень і платежів з тією ж метою, що й у попередньому пункті.

Вищенаведені заходи дозволять знизити ризик втрати платоспроможності, що є одним з найнебажаніших кризових явищ для будь-якого підприємства. Відзначимо, що такого роду криза зумовлена специфікою операційного циклу машинобудівних підприємств, а тому ймовірність її появи на будь-якому підприємстві машинобудівної галузі має бути обов'язково врахована з розробкою відповідних заходів по її попередженню та програми дій у випадку прояву.

Список використаних джерел та літератури:

1. Літвін Н.М. Поняття антикризового управління підприємствами (міжнародний досвід) // Вісник Київського університету. Міжнародні відносини. - Вип. 27. - К.: Київський університет. - 2003.- С.232-234.
2. Лук'янихіна О.А. Організація, технології та механізм антикризового управління підприємством / О.А.Лук'янихіна, Ю.В.Панасовський, Є.А.Мудрик // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України. – 2009. – Вип. 26. – С. 123-129.
3. Карпунь І.Н. Управління фінансовою санацією підприємства / І.Н. Карпунь. — Л.: Магнолія-2006, 2007. — 418 с.
4. Мойсеєнко Т.А. Санація як основний інструмент оздоровлення економіки / Т.А. Мойсеєнко // Актуал. пробл. економіки. — 2004. — N 12. — С. 136-141.
5. Андрушко О.Б. Деякі особливості управління підприємством в умовах кризи / О.Б. Андрушко // Вісник Національного університету “Львівська політехніка”. Проблеми економіки та управління.– Львів: Національний університет “Львівська політехніка”.– 2003.– № 484.– С. 217-220.
6. Давиденко Н.М. Ліквідність та платоспроможність як показники ефективності фінансового менеджменту підприємства / Н.М. Давиденко // Актуал. пробл. економіки. — 2005. — N 2. — С. 36-41.
7. Золотарев А. Организационные аспекты развития машиностроения / А. Золотарев // Экономика Украины. – 2004. - № 12.- С. 37- 41.