

1. ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 334.716:621:338.124.4

СУЧАСНИЙ СТАН ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ ТА ПРОБЛЕМИ ІСНУВАННЯ В КРИЗОВИХ УМОВАХ НА ПРИКЛАДІ ПАТ «МОТОР СІЧ»

Андросова О.Ф., к.е.н., доцент, Пересипкіна В.О.

*Запорізький національний технічний університет
Україна, 69061, м. Запоріжжя, вул. Жуковського, 64*

AndrosovaEF@gmail.com, viktoriya95-vika@mail.ru

У статті розглянуто історію розвитку машинобудівного комплексу України, починаючи з моменту появи першого машинобудівного комбінату на її території. Проаналізовано основні етапи розвитку галузі, визначено фактори, що сприяли глибокому падінню та основні причини занепаду галузі. Окреслено сучасний стан машинобудування та розглянуто стан цього комплексу в кризові періоди. Проведено фінансовий аналіз ПАТ «Мотор Січ» як представника комплексу машинобудівних підприємств. На основі проведених розрахунків зроблено узагальнений висновок по підприємству, що дозволило більш чітко сформулювати пріоритетні напрями подальшого розвитку підприємства машинобудування. Запропоновано комплекс заходів, спрямованих на покращення та зміцнення машинобудівного комплексу України. Метою роботи є розробка основних етапів розвитку машинобудівного комплексу України, що дозволить надати оцінку сучасному стану підприємств машинобудівного комплексу та виявити причини занепаду галузі. Наукова новизна роботи полягає в тому, що запропоновано нові пріоритетні напрями роботи в машинобудуванні для зміцнення внутрішніх ринків в короткостроковій та довгостроковій перспективі, надано пропозиції з подолання кризових явищ та намічено перспективи розвитку в машинобудуванні, розроблено стратегію з державної промислової політики України в галузі машинобудування. Практична цінність результатів роботи полягає в тому, що розроблено заходи з подальшого розвитку машинобудування в Україні, що надасть можливість створення невеликих і середніх підприємств, що будуть випускати прилади, продукти загальномашинобудівного призначення, товари народного споживання.

Ключові слова: машинобудування, криза, фінансовий аналіз, прибутковість, оптимізація.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА И ПРОБЛЕМЫ СУЩЕСТВОВАНИЯ В КРИЗИСНЫХ УСЛОВИЯХ НА ПРИМЕРЕ ПАО «МОТОР СИЧ»

Андросова Е.Ф., к.э.н., доцент, Пересыпкина В.О.

*Запорожский национальный технический университет
Украина, 69061, г. Запорожье, ул. Жуковского, 64*

В статье рассмотрена история развития машиностроительного комплекса Украины, начиная с момента появления первого машиностроительного комбината на ее территории. Проанализированы основные этапы развития отрасли, определены факторы, способствовавшие глубокому падению и основные причины упадка отрасли. В работе обозначено современное состояние машиностроения и рассмотрено состояние этого комплекса в кризисные периоды. Проведен финансовый анализ ОАО «Мотор Сич» как представителя комплекса машиностроительных предприятий. На основе проведенных расчетов сделан обобщенный вывод по предприятию, что позволило более четко сформулировать приоритетные направления дальнейшего развития предприятия машиностроения. Предложен комплекс мероприятий, направленных на улучшение и укрепление машиностроительного комплекса Украины. Целью работы является разработка основных этапов развития машиностроительного комплекса Украины, что позволит дать оценку современному состоянию предприятий машиностроительного комплекса и выявить причины упадка отрасли. Научная новизна работы состоит в том, что предложены новые приоритетные направления работы в машиностроении для укрепления внутренних рынков в краткосрочной и долгосрочной перспективе, внесены предложения по преодолению кризисных явлений и намечены перспективы развития в машиностроении, разработана стратегия по государственной промышленной политике Украины в области машиностроения. Практическая ценность работы заключается в

разработанных мероприятиях по дальнейшему развитию машиностроения в Украине, что позволит создание небольших и средних предприятий, которые будут выпускать приборы, продукты общемашиностроительного назначения, товары народного потребления.

Ключевые слова: машиностроение, кризис, финансовый анализ, доходность, оптимизация.

MODERN STATE OF MACHINE-BUILDING COMPLEX ENTERPRISES AND PROBLEMS OF EXISTENCE AT CRISIS CONDITIONS IN THE EXAMPLE OF MOTOR SICH JSC

Androsova O.F., PhD in Economics, Docent, Peresyphkina V.O.

*Zaporizhzhia National Technical University
Ukraine, 69061, Zaporizhzhia, Zhukovsky str., 64*

The article deals with the history of the development of the machine-building complex of Ukraine, starting from the moment of the first machine-building plant on its territory. The main stages of the development of the industry are analyzed, factors that contributed to the deep decline and the main causes of the decline of the industry were identified. The current state of mechanical engineering is outlined and the state of this complex in crisis periods is considered. The financial analysis of PJSC "Motor Sich" as a representative of a complex of machine-building enterprises was conducted. On the basis of the performed calculations, a generalized conclusion on the company was made, which made it possible to formulate more precisely the priority directions of further development of the machine-building enterprise. The complex of measures directed on improvement and strengthening of machine-building complex of Ukraine is offered. The aim of the work is to develop the main stages of development of the machine-building complex of Ukraine, which will allow assessing the current state of the enterprises of the machine-building complex and identify the causes of the decline of the industry. The scientific novelty of the work is that new priority directions of work in mechanical engineering for the strengthening of domestic markets in the short and long term are proposed, proposals for overcoming the crisis phenomena are outlined and prospects for development in mechanical engineering are outlined, a strategy on state industrial policy of Ukraine in the field of mechanical engineering has been developed. The practical value of the results of the work is that measures for the further development of machine building in Ukraine have been developed, which will enable the creation of small and medium-sized enterprises that will produce devices, machine-building products, consumer goods.

Key words: machine building, crisis, financial analysis, profitability, optimization.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Машинобудування як одна з найважливіших галузей економіки забезпечує економічне зростання, соціальний розвиток, науково-технічний прогрес країни. У сучасних умовах набуває актуальності необхідність аналізу стану промисловості загалом та машинобудування зокрема. Саме від рівня розвитку машинобудування як важливої галузі промисловості залежить конкурентоспроможність та інноваційність країни.

Оскільки машинобудівний комплекс є основою економіки будь-якої держави, досить важливим виявлення основних його проблем і знаходження оптимальних способів їх подолання для держави та суспільства.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблемам сучасного стану машинобудування України присвячені публікації Н. В. Васюка, В. В. Лобач та А. В. Бакута [1]. Аналіз стану та перспективи машинобудівного комплексу України на внутрішніх та зовнішніх ринках висвітлено в публікаціях О. М. Панченко, М. І. Дзюби [2].

Тему управління підприємствами машинобудівної галузі досліджували Ю. Б. Кракос та Р. О. Разгон [3]. Основні напрями та пріоритети інноваційної діяльності в машинобудуванні України досліджували О. М. Шкільнюк [4], а оцінку якості прибутковості в інноваційно-інвестиційному розвитку підприємств машинобудування розглядав О. В. Хмелевський [5].

Структуру економіки і структурну політику її стабілізації, що стосується машинобудування досліджував В. М. Геєць [6]. Кризові явища в промисловості України та пріоритетні заходи антикризової політики, зокрема і в машинобудуванні висвітлив О. О. Молдован [7]. Шляхи виходу з кризи підприємств машинобудування розглянули М. К. Колісник, К. Е. Сміх [8].

ФОРМУЛЮВАННЯ МЕТИ

Метою роботи є дослідження основних етапів розвитку машинобудівного комплексу України, що дозволить надати оцінку сучасному стану підприємств машинобудівного комплексу та виявити причини занепаду галузі.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Машинобудування є надзвичайно складною галуззю, до якої входять кілька десятків спеціалізованих галузей. Залежно від продукції, що випускається, вони об'єднуються у групи: важке, транспортне, сільськогосподарське, точне машинобудування, верстатобудування.

Машинобудування виникло в Україні у першій половині XIX ст. Першим промисловим машинобудівним підприємством України можна вважати машинобудівний комбінат на хуторі Дмитрівському Конотопського повіту (Чернігівщина). Середина XIX ст. стає початком технічного перевороту, утвердження і розширення фабрично-заводського виробництва. Вже у 30–50-х роках у ряді галузей промисловості спостерігається використання удосконаленої техніки і технологій. Потреби в механізації знарядь сільськогосподарського виробництва прискорили розвиток машинобудування. В свою чергу розвиток машинобудування викликало зростання та розвиток ряду інших галузей промисловості.

На початку XX ст. акцент у розвитку машинобудування робився на сільськогосподарському й транспортному машинобудуванні. Перші десятиріччя XX ст. увійшли в історію як період розвитку науки і техніки. З 1925 р. в Україні розвивається літакобудування, яке орієнтується на науково-дослідну базу та висококваліфіковані кадри [9].

У зв'язку з бурхливим ростом у 20–30-х роках автомобільної та тракторної промисловості виникла потреба в постійному вдосконаленні двигуна внутрішнього згоряння, паралельно розроблялися проекти газових турбін і реактивних двигунів. Попри труднощі повоєнного періоду, до кінця четвертої п'ятирічки народне господарство України в основному було відбудоване. У 1946–1950 рр. почали функціонувати основні підприємства машинобудування. У післявоєнний час створено нові галузі – приладобудування, авіаційна електронна промисловість, виробництво обчислювальної техніки та ін.

Вкрай несприятливою для розвитку машинобудування в Україні була організаційна (управлінська) структура галузі. Планово-адміністративна система керівництва в СРСР призводила до нераціональних перевезень комплектуючих деталей і вузлів, а також готової продукції. Реальна вартість таких виробів, враховуючи транспортні витрати, зростала в багато разів. Із розпадом СРСР і впровадженням елементів ринкової економіки ця схема зв'язків була зруйнована. А за умови багаторазового підвищення цін на енергоносії, різкого зростання вартості транспортних та інших послуг машинобудування України опинилося в скрутному становищі. На початку 90-х років XX ст. машинобудування виробляло близько третини загального обсягу промислової продукції в Україні. Тепер, внаслідок зупинки багатьох потужних підприємств обсяги продукції значно зменшились, а окремі виробництва цілком зникли. Найбільший спад відбувся в галузях важкого (передусім енергетичного, гірничошахтного), сільськогосподарського машинобудування.

Основні проблеми машинобудівного комплексу України пов'язані з необхідністю розвитку економічних зв'язків у постачанні комплектуючих, втратою традиційних ринків збуту продукції, орієнтацією підприємств на випуск продукції військового призначення, а також технічною відсталістю і низькою, порівняно з міжнародними стандартами, якістю виробів.

Головними факторами, що сприяли надмірно глибокому падінню машинобудівної промисловості, є:

– зменшення удвічі інвестиційної активності в Україні та суттєве охолодження інвестиційної діяльності в країнах СНД, які формували значну частину попиту на продукцію машинобудування;

- зменшення платоспроможного попиту населення в поєднанні зі скороченням обсягів фінансування майже з усіх джерел, що негативно відбилося насамперед на ринку легкових автомобілів та побутової техніки;
- зменшення темпів модернізації житлово-комунального господарства та паливно-енергетичного комплексу, які були важливим чинником попиту на інвестиційну продукцію машинобудування.

Отже, в галузі машинобудування можна виділити такі проблеми:

- нерозвиненість інфраструктури внутрішнього ринку;
- недостатній рівень платоспроможності товаровиробників, що негативно впливає на фінансово-економічний стан підприємств галузі, базові заводи з виготовлення складної техніки перебувають у скрутному становищі;
- застарілість основних засобів базових підприємств галузі, які не оновлювалися протягом останніх 20-ти років, що негативно впливає на конкурентоспроможність, якість та собівартість продукції;
- недостатність обігових коштів, недосконалість механізму середньо- та довгострокового кредитування;
- обмежений внутрішній попит на вітчизняну продукцію;
- відсутність реальних джерел фінансування, що призводить до унеможливлення реконструкції та технічного переоснащення підприємств;
- відсутність фінансових механізмів та інструментів, що створюють зацікавленість в інноваціях, а також стимулюють науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи;
- низький рівень інноваційної активності вітчизняних підприємств;
- залежність вітчизняних підприємств від постачань вузлів, деталей та комплектуючих виробів з інших країн, насамперед з країн СНД;
- значний відтік найкваліфікованіших інженерних і робітничих кадрів.

Нездатність вітчизняних підприємств машинобудівної галузі вести реальну конкурентну боротьбу з іноземними фірмами також зумовлена багаторічним досвідом західних підприємств, у сфері створення обладнання та інноваційної діяльності, більшими можливостями західних підприємств у сфері доступу до дешевого кредитування, а також їхніми можливостями з наданням продукції в кредит з помірними відсотковими ставками, усталеними промисловими зв'язками країн ЄС і США та іншими причинами. Технології, які використовуються у вітчизняній машинобудівній галузі, порівняно з технологіями західних країн, є не тільки фізично, але й морально застарілими. Тому для вирішення цих проблем необхідні значні обсяги інвестицій. Темпи ж інвестицій у вітчизняну промисловість та в машинобудування зокрема зменшилися через світову фінансову кризу [10].

Окремі галузі машинобудування в Україні мають об'єктивну можливість перетворитися на високоефективні виробництва міждержавного і світового значення. Це, перш за все, стосується військово-промислового комплексу, ракето-, літако- та суднобудування. Значні перспективи і в галузях, які забезпечують машинами та обладнанням агропромисловий комплекс.

Для оцінки сучасного стану машинобудівного комплексу України проведемо аналіз ПАТ «Мотор Січ» як представника цієї галузі.

У фінансовому аналізі використовують різні показники рентабельності (співвідношення прибутку з понесеними витратами). Показники рентабельності є відносними характеристиками фінансових результатів і ефективності діяльності підприємства. Вони вимірюють прибутковість підприємства з різних позицій і групуються відповідно до інтересів учасників економічного процесу, ринкового обміну. Сукупність показників

рентабельності всебічно відбиває ефективність виробничої (операційної), інвестиційної та фінансової діяльності підприємства [11]. Основні показники рентабельності ПАТ «Мотор Січ» зведемо до таблиці 1.

Таблиця 1 – Основні показники рентабельності ПАТ «Мотор Січ» за 2014-2016 роки

№ п/п	Рентабельність	Значення			Абсолютне відхилення		Відносне відхилення	
		2014 рік	2015 рік	2016 рік	2015 року від 2014	2016 року від 2015	2015 року від 2014	2016 року від 2015
1	Рентабельність активів за прибутком від звичайної діяльності до оподаткування	0,15497	0,24603	0,11656	0,0911	-0,1295	59%	-53%
2	Рентабельність капіталу (активів) за чистим прибутком	0,10482	0,18209	0,08563	0,0773	-0,0965	74%	-53%
3	Рентабельність власного капіталу	0,15598	0,27196	0,12887	0,116	-0,1431	74%	-53%
4	Рентабельність виробничих фондів	0,1182	0,2005	0,09195	0,0823	-0,1086	70%	-54%
5	Рентабельність реалізованої продукції за прибутком від реалізації	0,36114	0,51494	0,42744	0,1538	-0,0875	43%	-17%
6	Рентабельність витрат	0,56529	1,0616	0,74654	0,4963	-0,3151	88%	-30%

Отже, бачимо, що показники рентабельності протягом 2014–2015 років збільшувалися, що є позитивним проявом діяльності підприємства. Протягом 2014–2015 років рентабельність активів, капіталу, реалізованої продукції та витрат збільшилися на 59%, 74%, 70%, 43%, та 88% відповідно. Проте в період 2015–2016 роки розраховані показники рентабельності зменшилися, що є негативною тенденцією, адже рентабельність – показник ефективності виробництва. Наприклад, показники рентабельності активів, власного капіталу зменшилися на 53% кожний.

Рентабельність капіталу (активів), або економічна рентабельність визначається як відношення прибутку від реалізованої продукції до активів (валюти балансу) (табл. 2).

Таблиця 2 – Аналіз рентабельності капіталу та рентабельності власного капіталу ПАТ «Мотор Січ» за 2014-2016 роки

Рентабельність	2014	2015	2016	Абсолютне відхилення		Відносне відхилення	
				2015 року від 2014	2016 року від 2015	2015 року від 2014	2016 року від 2015
Рентабельність капіталу (активів), R_a	35,00%	47,80%	27,60%	12,80%	-20,20%	36,57%	-42,26%
Рентабельність власного капіталу, $R_{вк}$	14,49%	23,89%	12,09%	9,40%	-11,80%	64,87%	-49,39%

Коефіцієнт рентабельності власного капіталу показує, наскільки ефективно підприємство використовує власний капітал, тобто характеризує ефективність вкладення коштів у дане підприємство. Бачимо, що в період 2014–2015 років коефіцієнт зростає, а саме рентабельність капіталу збільшилась на 37%. У період з 2015 по 2016 роки, навпаки, – знижується майже вдвічі.

Для визначення здатності підприємства здійснювати і розвивати свою діяльність в умовах конкуренції та ринкової нестабільності, зберігаючи задовільну структуру капіталу та динамічну фінансову рівновагу активів і пасивів, що забезпечує нормальну ліквідність, поточну і перспективну платоспроможність, визначимо тип фінансової стійкості ПАТ «Мотор Січ». Дані зведемо до таблиці 3.

Таблиця 3 – Аналіз фінансової стійкості ПАТ «Мотор Січ»

2014 рік

Номер рядка	Показник	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
а	1	2	3
1	Власний капітал	9 238 421,00	10 768 237,00
2	Необоротні активи	4 892 396,00	5 474 300,00
3	Власні обігові кошти(р.1 - р.2)	4 346 025,00	5 293 937,00
4	Довгострокові зобов'язання	1 400 102,00	1 829 588,00
5	Наявність власних і довгострокових джерел покриття запасів (р.3 + р.4)	5 746 127,00	7 123 525,00
6	Короткострокові кредити і позики	440 015,00	494 668,00
7	Загальний розмір основних джерел покриття запасів (р.5 + р.6)	6 186 142,00	7 618 193,00
8	Запаси	5 491 212,00	7 224 549,00
9	Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів (р.3 - р.8)	- 1 145 187,00	- 1 930 612,00
10	Надлишок (+) або нестача (-) власних коштів і довгострокових кредитів і позик (р.5 - р.8)	254 915,00	- 101 024,00
11	Надлишок (+) або нестача (-) основних джерел покриття запасів (р.7 - р.8)	694 930,00	393 644,00
12	Тип фінансової стійкості	Нормальна стійкість	Нестійкий фінансовий стан
13	Запас стійкості фінансового стану, днів (р.11/V)*360, де V – чиста виручка від реалізації продукції	29,14	13,21
14	Надлишок (+) або нестача (-) коштів на 1 грн. запасів (р.11:р.8), коп.	0,13	0,05

2015 рік

Номер рядка	Показник	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
а	1	2	3
1	Власний капітал	10 768 237,00	14 234 040,00
2	Необоротні активи	5 474 300,00	6 043 615,00
3	Власні обігові кошти(р.1 - р.2)	5 293 937,00	8 190 425,00
4	Довгострокові зобов'язання	1 829 588,00	1 246 200,00
5	Наявність власних і довгострокових джерел покриття запасів (р.3 + р.4)	7 123 525,00	9 436 625,00
6	Короткострокові кредити і позики	494 668,00	601 461,00
7	Загальний розмір основних джерел покриття запасів (р.5 + р.6)	7 618 193,00	10 038 086,00
8	Запаси	7 224 549,00	10 533 272,00
9	Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів (р.3 - р.8)	- 1 930 612,00	- 2 342 847,00
10	Надлишок (+) або нестача (-) власних коштів і довгострокових кредитів і позик (р.5 - р.8)	- 101 024,00	- 1 096 647,00
11	Надлишок (+) або нестача (-) основних джерел покриття запасів (р.7 - р.8)	393 644,00	- 495 186,00
12	Тип фінансової стійкості	Нестійкий фінансовий стан	Кризовий стан
13	Запас стійкості фінансового стану, днів (р.11/V)*360, де V - чиста виручка від реалізації продукції	13,21	-12,89
14	Надлишок (+) або нестача (-) коштів на 1 грн. запасів (р.11:р.8), коп.	0,05	-0,05

2016 рік

Номер рядка	Показник	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
а	1	2	3
1	Власний капітал	14 234 040,00	16 252 316,00
2	Необоротні активи	6 043 615,00	6 830 689,00
3	Власні обігові кошти(р.1 - р.2)	8 190 425,00	9 421 627,00
4	Довгострокові зобов'язання	1 246 200,00	3 176 212,00
5	Наявність власних і довгострокових джерел покриття запасів (р.3 + р.4)	9 436 625,00	12 597 839,00
6	Короткострокові кредити і позики	601 461,00	874 166,00
7	Загальний розмір основних джерел покриття запасів (р.5 + р.6)	10 038 086,00	13 472 005,00
8	Запаси	10 533 272,00	13 192 781,00
9	Надлишок (+) або нестача (-) власних обігових коштів (р.3 - р.8)	- 2 342 847,00	- 3 771 154,00
10	Надлишок (+) або нестача (-) власних коштів і довгострокових кредитів і позик (р.5 - р.8)	- 1 096 647,00	- 594 942,00
11	Надлишок (+) або нестача (-) основних джерел покриття запасів (р.7 - р.8)	- 495 186,00	279 224,00
12	Тип фінансової стійкості	Кризовий фінансовий стан	Нестійкий фінансовий стан
13	Запас стійкості фінансового стану, днів (р.11/V)*360, де V - чиста виручка від реалізації продукції	-12,89	9,53
14	Надлишок (+) або нестача (-) коштів на 1 грн. запасів (р.11:р.8), коп.	-0,05	0,02

За даними розрахунків бачимо, що фінансова стійкість підприємства змінюється від нормальної фінансової стійкості на початку 2014 року до кризового фінансового стану на кінець 2016 року. Та на кінець звітного періоду тип фінансової стійкості підприємства змінився, воно перейшло з кризового фінансового стану до нестійкого фінансового стану насамперед, завдяки збільшенню власного капіталу, необоротних активів і, як наслідок, збільшенню власних обігових коштів.

Забезпеченість запасів джерелами формування є сутністю фінансової стійкості, її зовнішнім проявом, а наслідком є платоспроможність (ліквідність). Показники стійкості та ліквідності підприємства зведемо до таблиці 4 [12].

Таблиця 4 – Оцінка ліквідності (платоспроможності) та стійкості ПАТ «Мотор Січ» за 2014-2016 роки

Назва	2014	2015	2016
ВОК, власні обігові кошти	7113395	9425086	12597729
Коеф. поточної ліквідності	2,7841	2,7863	3,2112
Коеф. швидкої ліквідності	0,9721	0,7900	0,8956
Коеф. абсолютної ліквідності	0,2384	0,2413	0,4130
Коеф. автономії (незалежності)	0,6493	0,6858	0,6468
Коеф. фін.залежності	0,3507	0,3142	0,3532
Коеф. мобільності	2,0296	2,4345	2,6783
Коеф. маневреності вл.кап.	0,6606	0,6622	0,7751
Коеф. забезпечення вл.обіг.коштами запасів	0,9846	0,8948	0,9549
Коеф. виробн.фондів	0,7231	0,7603	0,7427
Коеф. довгострокового залучення позикових коштів	0,1452	0,0805	0,1635
Коеф. структури довгострокових вкладень	0,3342	0,2062	0,4650
Коеф. короткострок.зобов'язань	0,0850	0,0922	0,0985
Коеф. автономії джерел формування запасів	0,9321	0,9383	0,9108
Коеф. кредитор.заборг.	0,6005	0,9125	0,5614
Співвідношення між дебітор. і кредитор. заборг.	0,5779	0,4210	0,3649

Як свідчать дані табл. 4, підприємство вчасно ліквідує свої борги та, у разі необхідності, може вчасно погасити свої короткострокові зобов'язання за допомогою високоліквідних активів. Проте, проаналізувавши показники, можна побачити, що залежність підприємства від позикових коштів збільшується. Про це свідчить збільшення коефіцієнта фінансової залежності та довгострокового залучення позикових коштів.

Якщо звернути більше уваги на показники ліквідності, можна побачити позитивну динаміку коефіцієнта поточної ліквідності та коефіцієнта абсолютної ліквідності, які з 2014 по 2016 рік поступово збільшувались і тим самим підтверджували платоспроможність компанії. Проте показник швидкої ліквідності є не таким стабільним, спочатку він зменшується, що свідчить про те, що підприємство не мало змоги вчасно погасити свої борги за рахунок високоліквідних активів, проте вже у 2016 р. він виріс, що є показником стабілізації фінансового стану ПАТ «Мотор Січ».

Попри позитивну динаміку коефіцієнтів ліквідності, не слід нехтувати заходами щодо їх стимулювання. Фактори, які призведуть до підвищення показників ліквідності: зменшення величини поточних зобов'язань; збільшення вартості оборотних активів; зменшення вартості запасів (для поточної ліквідності); збільшення величини грошових коштів (для абсолютної ліквідності). Отже, змінюючи прогнозні значення визначених складових показника ліквідності, можна керувати фінансовим станом підприємства.

Якщо ж проаналізувати причини загострення кризи машинобудівного комплексу України, можна зробити висновок, що уряду необхідно зосередити увагу на пріоритетних напрямках роботи.

По-перше, це розширення внутрішніх ринків. Укріплення та розбудова внутрішніх ринків в умовах фінансово-економічної кризи є одним із най більш дієвих і ефективних способів стимулювання економічного розвитку. Для зміцнення внутрішніх ринків у короткостроковій та середньостроковій перспективі можуть бути запроваджені такі заходи:

- стимулювання великих інфраструктурних проектів, які в свою чергу збільшать внутрішній попит на вітчизняну промислову продукцію;
- удосконалення антимонопольного законодавства та підвищення ефективності діяльності Антимонопольного комітету України;
- упорядкування сфери державних закупівель.

По-друге, захист вітчизняного виробника. Зміцнення та розбудова внутрішніх ринків мають неодмінно супроводжуватися комплексом заходів щодо підтримки вітчизняного виробника, оскільки в протилежному випадку дефіцит пропозиції, який є результатом розширення внутрішнього попиту, покриватиметься імпортованою продукцією. До таких заходів можна віднести:

- зважене зменшення частки імпорту на внутрішньому ринку;
- перегляд та оптимізація системи пільг та стимулів для національних виробників;
- розширення програм державного страхування експортно-імпортних операцій.

По-третє, заходи фінансової політики:

- активізація кредитування вітчизняних виробників державними та комерційними банками;
- стабілізація національної валюти (фінансово-економічна криза вимагає впровадження непопулярних, проте ефективних і дієвих методів підтримки внутрішніх виробників);
- підвищення ліквідності в банківській системі;
- легалізація тіньового капіталу;

- стимулювання інвестицій (у цій ситуації актуальним є використання практики багатьох країн світу щодо диференціації ставки податку на прибуток);
- заморожування цін та тарифів на послуги природних монополій, передусім тарифів на електричну та теплову енергію, залізничні перевезення, портових зборів та ін. Це дозволить збільшити фінансовий ресурс компаній в умовах кризи.

У перспективі машинобудування повинно зайняти більш вагоме місце і в структурі промисловості, і у формуванні експорту України. Звісно, подальший розвиток машинобудування в Україні потребує технічного переозброєння, реконструкції, переспеціалізації підприємств, що виробляють непотрібну суспільству продукцію. Новими напрямками в галузі мають стати створення невеликих і середніх заводів, що випускатимуть прилади, продукцію загальномашинобудівного призначення, товари народного споживання. Не зайвим також буде використання досвіду і коштів великих машинобудівних компаній світу для створення спільних підприємств. Це дасть змогу ефективніше використовувати можливості окремих регіонів. Спеціалізацію й кооперування виробництва в машинобудуванні необхідно орієнтувати на вітчизняні підприємства, створювати замкнуті цикли виробництва у середині країни.

ВИСНОВКИ

Машинобудування – важлива галузь промисловості, має велике значення в народному господарському комплексі, а рівень його розвитку є одним з основних показників економічного і промислового розвитку України.

У статті розглянуто ПАТ «Мотор Січ» як представника машинобудівного комплексу України. Компанія займає значну частку на ринку, має великий асортимент продукції та послуг. Проведено розрахунки платоспроможності, ліквідності та рентабельності ПАТ «Мотор Січ». Виходячи з проведеного аналізу, можна зробити висновок, що компанія має достатньо стійкий фінансовий стан, показники ліквідності та платоспроможності мають позитивну динаміку, але існує залежність від позикових коштів, що є негативним фактором, проте кредиторська заборгованість знижується, що є позитивною динамікою. Показники рентабельності змінюються, протягом 2014–2015 років збільшувалися, а ось протягом 2015–2016 років, навпаки, – зменшувалися, що свідчить про зниження рівня прибутковості підприємства. Загалом ПАТ «Мотор Січ» є досить стабільним та перспективним підприємством машинобудівного комплексу.

Отже, слід зазначити, що наслідки фінансової кризи переважно відбилися на машинобудуванні України: по-перше, знизилися обсяги виробництва машинобудівного комплексу, закордонні поставки сировини, матеріалів, енергоресурсів, напівфабрикатів та комплектуючих; по-друге, відбулося входження на ринок більш дешевої та якісної імпоротної продукції; по-третє, спостерігалася поступова втрата платоспроможних ринків збуту машинобудівної продукції. Починаючи з 2012 року, відбулося різке падіння інвестицій до цієї галузі.

Отже, можна зробити висновок, що машинобудівний комплекс України перебуває в складному фінансовому становищі: кількість збиткових підприємств зростає з кожним роком; обсяги виробництва машинобудівної продукції скорочуються, погіршуються експортно-імпортні відносини. Проте машинобудівний комплекс України не безнадійний, має позитивні перспективи розвитку і значний інноваційний потенціал. Але необхідно розуміти, що йому потрібна підтримка з боку держави, а саме зосередження уваги на чинниках, що спричинили занепад галузі, намагаючися мінімізувати їх вплив, а також впровадження комплексу заходів щодо розширення внутрішніх ринків, захист вітчизняного виробника та заходи фінансової політики направлені на стабілізацію національної валюти, активізацію кредитування вітчизняних виробників державними та комерційними банками та стимулювання інвестицій в машинобудівну галузь.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бакута А. В. Сучасний стан машинобудівного комплексу України: проблеми та перспективи. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2012. № 2. URL : http://pa.stateandregions.zp.ua/archive/4_2015/10.pdf.
2. Дзюба М. І. Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках. URL : www.mev-hnu.at.ua.
3. Кракос Ю. Б., Разгон Р. О. Управління фінансовою безпекою підприємств. *Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики*. 2008. №1(1). URL : www.khai.edu/csp/nauchportal/Arhiv/EUPMG/2008/EUPMG108/Krakos.pdf.
4. Шкільнюк О. М. Основні напрями та пріоритети інноваційної діяльності в машинобудуванні України. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2007. № 5. С.100–105.
5. Хмелевський О. В. Оцінка якості прибутковості в інноваційно-інвестиційному розвитку підприємств машинобудування. *Економіст*. 2008. № 3. С. 50–58.
6. Геєць В. М. Структура економіки і структурна політика її стабілізації. *Економіка України*. 2006. № 4. С. 17–18.
7. Молдован О. О. Кризові явища в промисловості України та пріоритетні заходи антикризової політики. URL : <http://old.niss.gov.ua/monitor/Juli2009/05.htm>.
8. Колісник М. К., Сміх К. Е. Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції. *Регіональна економіка : наук.-практ. журн.* Львів. 2007. С. 163–173.
9. Базилінська О. Я. Фінансовий аналіз: навч. метод. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2009. 328 с.
10. Ткаченко В. Г., Богачов В. І. Економічна безпека України в умовах ринкових трансформаційних процесів: монографія. Рівеньки, 2007. 330 с.
11. Лишиленко В. І. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: навч. посіб. Київ: Центр навчальної літератури, 2006. 325 с.
12. Гілецький Й. Р. Географія : навч. посіб. Т1: Підручники і посібники, 2009. 147 с.
13. Безрутенка С. М., Селіверстова С. М., Скрипник О. В. Фінансовий аналіз: навч.-метод. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2012. 274 с.

REFERENCES

1. Bakuta, A. V., (2012), «The current state of the machine-building complex in Ukraine: problems and perspectives», *Economic Bulletin of the Zaporizhzhya State Engineering Academy*, vol. 2, available at: http://pa.stateandregions.zp.ua/archive/4_2015/10.pdf (access December 05, 2017).
2. Dzuiuba, M. I., (2011), «Analysis of the state of the machine-building enterprises of Ukraine on the external and internal markets», *Collected works of Khmelnytsky National University*, vol. 5, available at: http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/470/1/5_1_24.pdf (access December 08, 2017).
3. Krakos, Yu. B., Razghon, R. O., (2008), «Management of financial security of enterprises», *Economy and management of enterprises of the machine-building industry: problems of theory and practice*, vol. 1, available at: www.khai.edu/csp/nauchportal/Arhiv/EUPMG/2008/EUPMG108/Krakos.pdf (access December 06, 2017).
4. Shkyl'nyuk, O. M., (2007), «Main directions and priorities of innovation activity in machine building of Ukraine», *Formation of market relations in Ukraine*, vol. 5, pp. 100–105.
5. Khmelevskiy, O. V., (2008), «The assessment of the quality of profitability in the innovation and investment development of mechanical engineering enterprises», *Economist*, vol. 3, pp. 50–8.
6. Hyeyets, V. M., (2006), «The structure of the economy and the structural policy of its stabilization», *Economy of Ukraine*, vol. 4, pp. 17–18.
7. Moldovan, O. O., (2009), «Crisis phenomena in the industry of Ukraine and priority measures of the crisis policy», annotation, Department of Economic and Social Strateg, available at: <http://old.niss.gov.ua/monitor/Juli2009/05.htm> (access December 07, 2017).
8. Kolesnik, M. K., Smih, K. E., (2007), «The state of machine-building enterprises in Ukraine and possible ways out of the crisis with the help of integration strategy», *Regional economy: sci.-Practice. journ*, Lviv, Ukraine. pp. 163–173.
9. Basilinskaya O. Ya., (2009), *Finansovyi analiz [Financial analysis]*, Center for Educational Literature, Kyiv, Ukraine.
10. Tkachenko, V. G., Bogachev V. I., (2007), «Economic security of Ukraine in the conditions of market transformation processes», monograph, Rovenki, Ukraine.

11. Lyshylenko, V. I., (2006), «Rozmishchennia produktyvnykh syl i rehionalna ekonomika» [Placement of Productive Forces and Regional Economics], Center for Educational Literature, Kyiv, Ukraine.
12. Hiletskyi, Y. R., (2009), Neohrafiia [Geography], Handbooks and handlers, Ternopil, Ukraine.
13. Bezrutchenka, S. M., Seliverstova, L. S. and Skrypnyk, O. V., (2012), Finansovyi analiz [Financial Analysis], Center of Educational Literature, Kyiv, Ukraine.

УДК 332.2

РОЗВИТОК КОНЦЕПЦІЇ КОНТРОЛІНГУ СОЦІАЛЬНО ВІДПОВІДАЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ПРОЦЕСІ ГЕНЕРУВАННЯ СТРАТЕГІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ

Андрушків Б.М., д.е.н., професор, Павликівська О.І., к.е.н., доцент

*Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя
Україна, 46001, м. Тернопіль, вул. Руська, 56*

andrushkiv-bohdan@rambler.ru

Вивчено інструментарій управління сучасними бізнес-структурами та зазначено сукупність способів впливу на управлінську систему в сучасних умовах і надано їм характеристику. Досліджено сутність поняття «соціальний контролінг» та викладено авторське розуміння цього поняття. Визначено місце соціального контролінгу в системі управління підприємством. Охарактеризовано основні інструменти системи соціального контролінгу. Виокремлено та проаналізовано етапи процесу реалізації соціального контролінгу. Виділено шляхи реалізації соціальної функції та умови функціонування системи контролінгу, соціально відповідальної діяльності шляхом забезпечення ефективних комунікаційних та інформаційних зв'язків, досягнення стратегічних цілей підприємства через розвиток та розширення соціально відповідальної поведінки. Внесено пропозиції щодо визначення результатів соціально відповідальної діяльності через показники ефективності та відображення їх у фінансовій звітності. Запропоновано до функціонуючої систему контролінгу включити етапи спостереження, прийняття, відображення та оцінку доцільності, здійснення соціально відповідальних витрат промислових підприємств. Для забезпечення ефективної системи контролінгу внесено пропозицію щодо сприяння прозорості системи фінансів, процесів і стратегій соціально-відповідальної діяльності. Запропоновано кроки і завдання, спрямовані на досягнення цілей стратегії соціально відповідальної діяльності всередині підприємств. Визначено концептуальні засади соціального контролінгу. Зазначено ключову роль якості отриманої інформації в системі управління соціально відповідальною діяльністю підприємств. Виокремлено складові інформаційного забезпечення системи соціального контролінгу. Удосконалено й розширено етапи й принципи побудови системи соціального соціального контролінгу на підприємствах. Внесено пропозиції щодо процедур функціонування системи соціального контролінгу підприємств. Визначено умови ефективного соціального контролінгу.

Ключові слова: інструментарій управління, соціально відповідальна діяльність, соціальний контролінг, бюджетування соціальних процесів, соціальні рішення.

РАЗВИТИЕ КОНЦЕПЦИИ КОНТРОЛЛИНГА СОЦИАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ГЕНЕРИРОВАНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

Андрушків Б.М., д.э.н., профессор, Павликовская А.И., к.э.н., доцент

*Тернопольский национальный технический университет им. Ивана Пулюя
Украина, 46001, г. Тернополь, ул. Русская, 56*

Изучен инструментальный управления современными бизнес-структурами и указана совокупность способов воздействия на управленческую систему в современных условиях, даётся их характеристику. Исследована сущность понятия «социальный контроллинг» и изложено авторское понимание данного понятия. Определено место социального контроллинга в системе управления предприятием. Охарактеризованы основные инструменты системы социального контроллинга. Выделены и проанализированы этапы процесса реализации социального контроллинга. Выделены пути реализации социальной функции и условия функционирования системы контроллинга, социально ответственной деятельности путем обеспечения эффективных