

Наталія ПРИХОДЬКОкандидат економічних наук,
в.о. доцента кафедри фінансів,
Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв**Наталія КАТКОВА**кандидат економічних наук,
в.о. доцента кафедри обліку і економічного аналізу,
Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

ОЦІНКА ПЛАТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ СУДНОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

У статті здійснено оцінку платоспроможності суднобудівних підприємств України та визначено фактори впливу на її рівень.

Ключові слова: суднобудування, оцінка, платоспроможність, ліквідність, фінансова стійкість.

Сучасне суднобудування є однією з пріоритетних галузей світової економіки, яка динамічно розвивається. Щодо України, то її потенціал посідає п'ятнадцяте місце у рейтингу суднобудівних держав світу. Унікальні технології та виробничі потужності дозволяють нашій країні зайняти свій вагомий сегмент на ринку суднобудування. Проте, на жаль, реальний стан справ не відповідає світовим показникам розвитку галузі та демонструє значні негативні тенденції.

Суднобудівна промисловість України після утворення незалежної держави дістала у спадок потужний промисловий потенціал: вісім високооснащених, високоприбуткових суднобудівних заводів, що склали близько 30% суднобудування колишнього СРСР [1;13]. Починаючи з 1992 р., суднобудівна галузь з року в рік деградувала. Незважаючи на те, що Законом України «Про державну підтримку суднобудівної промисловості України» від 23.12.1997 р. №774/97-ВР [4] суднобудування визнано пріоритетною сферою економіки України і для його розвитку ухвалено близько 50 нормативних актів уряду, успіхи цієї сфери доволі скромні. Це пов'язане з тим, що суднобудівні заводи не забезпечені замовленнями з боку вітчизняних судновласників, у першу чергу — державних, та вимушені виготовляти дешеві «напівфабрикати» для іноземних замовників. Крім того, з боку держави перед суднобудуванням не поставлено конкретних завдань, не окреслено перспективи діяльності підприємств і не конкретизовано участь суднобудування в реалізації інших напрямків зовнішньоекономічної діяльності України. Будівництво суден на експорт теж не вирішує проблеми, оскільки в інвестуванні в українську економіку наявний ризик, що є результатом непослідовної податкової політики; численних бюрократичних перепон на шляху реалізації інвестиційних проектів; невідповідності більшості підприємств до інвестування; хронічної збитковості більшості вітчизняних суднобудівних заводів.

Все це призвело до зниження рівня завантаження виробничих потужностей та значного зростання

витрат при будівництві суден, які стали перевищувати їхню контрактну вартість, як наслідок – проти деяких підприємств порушено справи про банкрутство, інші – неплатоспроможні.

Покращення стану галузі передбачає реалізацію цілого комплексу заходів різних рівнів, одним з яких є здійснення систематичного комплексного цільового аналізу економічно-господарської діяльності підприємств та прогнозів виробничо-технічного та фінансово-економічного розвитку суднобудівного виробництва. Метою нашої статті є розрахунок і аналіз показників платоспроможності суднобудівних підприємств та визначення чинників впливу на їх рівень.

Платоспроможність – це готовність підприємства погасити борги у випадку одночасного висування вимоги про платежі з боку всіх кредиторів підприємства, тобто це наявність у підприємства коштів, достатніх для сплати боргів за всіма короткостроковими зобов'язаннями і одночасно безперервного здійснення процесу виробництва й реалізації продукції. Зазвичай платоспроможність підприємства визначається низкою показників ліквідності і фінансової стійкості [2; 3; 8].

На підставі обраних показників здійснимо оцінку платоспроможності восьми суднобудівних підприємств України за 2008-2010 рр. Сім обраних входять до переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2005 р. № 1256 [9].

У таблиці 1 наведено значення показників ліквідності і платоспроможності досліджуваних суднобудівних підприємств. Значення коефіцієнтів покриття на 01.01.2011 р. для шести досліджуваних підприємств менше 1, що свідчить про неплатоспроможність цих підприємств. Тільки два підприємства – ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» і ПАТ «Завод «Ленінська кузня» – мають значення коефіцієнта загальної ліквідності більше за одиницю, тобто є платоспроможними, але мають

ознаки фінансового ризику в оплаті боргів. Це є свідченням загрози для фінансової стабільності підприємств, бо вони мають можливість розрахуватися лише з боргами, але власного капіталу в обороті для продовження господарської діяльності не мають. Значення коефіцієнтів абсолютної ліквідності свідчать, що тільки ПАТ «Херсонський суднобудівний завод» має коефіцієнт абсолютної ліквідності, який значно перевищує рекомендоване значення, а ще два підприємства – ПАТ «Суднобудівний завод «Залив» та ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море» – мають мінімальне рекомендоване значення найбільш жорсткого показника ліквідності (0,2). Всі інші досліджувані підприємства не є ліквідними, вони можуть негайно за рахунок наявних грошових коштів погасити відповідно від 0,2% до 7,7% найбільш термінових зобов'язань, що в 100 разів нижче ніж мінімальне рекомендоване значення коефіцієнта абсолютної ліквідності. Тільки у двох підприємств – ПАТ «Суднобудівний завод «Залив» та ПАТ «Херсонський суднобудівний завод», коефіцієнти швидкої ліквідності відповідають нормативним значенням (0,7 -0,8). Інші шість досліджуваних підприємств мають коефіцієнти швидкої ліквідності, які значно нижчі рекомендованого значення.

Так за рахунок наявних грошових коштів та очікуваних надходжень від дебіторів ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море» може розрахуватися з боргами короткострокового характеру тільки на 47,8%, ПАТ «Завод «Ленінська кузня» – на 38,6%, ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод» – на 34,6%, ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» – на 23,7%, ПАТ «Севастопольський морський завод» – на 22,6%. Причому, слід зазначити, спостерігається тенденція до погіршення значень показників ліквідності майже у всіх підприємств галузі.

Що стосується показника поточної платоспроможності, то при нормативному значенні більше одиниці у всіх досліджуваних суднобудівних підприємств цей показник значно нижчий нормативного значення. Це свідчить про наявність поточної неплатоспроможності всіх підприємств як на початок 2009, так і 2010, і 2011 років.

Далі проаналізуємо фінансову стійкість досліджуваних суднобудівних підприємств як складову платоспроможності. У таблиці 2 надані розрахункові значення показників фінансової стійкості. Як видно з таблиці, рекомендованого значення коефіцієнта автономії дотримуються тільки три із восьми досліджуваних підприємств: ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан», ПАТ «Ленінська кузня» і ПАТ «Суднобудівний завод «Лиман». Критична ситуація склалася на ПАТ «Херсонський суднобудівний завод», де коефіцієнт автономії на початок 2011 р. склав 0,121. ПАТ Суднобудівний завод «Залив», ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ПАТ «Севастопольський морський завод» та «Феодосійська суднобудівна компанія «Море» є також фінансово нестійкими і залежними від позикових коштів.

Коефіцієнт фінансового ризику показує співвідношення залучених коштів і власного капіталу. Зростання показника в динаміці свідчить про посилення залежності підприємства від залучених

коштів, тобто про зниження фінансової стійкості, і навпаки. Оптимальне значення – менше 0,5. Критичне значення дорівнює одиниці. Значення коефіцієнта фінансового ризику за період з 2008 по 2010 роки вказують на значну диспропорцію у співвідношенні залучених коштів і власного капіталу підприємств. Причому тільки ПАТ «Завод «Ленінська кузня» має оптимальне значення коефіцієнта фінансового ризику (0,502), а на ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» і ПАТ «Суднобудівний завод «Лиман» цей коефіцієнт не перевищує критичного значення. Практично на всіх підприємствах спостерігається динаміка зростання коефіцієнта фінансового ризику.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує, яка частина власного капіталу перебуває в обігу, тобто в тій формі, яка дає змогу вільно маневрувати цими коштами, а яка капіталізована. Цей показник характеризує ту частину власного капіталу підприємства, яка є джерелом покриття його поточних активів. Для забезпечення гнучкості у використанні власних коштів підприємства необхідно, щоб коефіцієнт маневреності мав позитивне та високе значення. Дані розрахункової таблиці 2 яскраво свідчать про високий дефіцит власного оборотного капіталу на ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ПАТ «Севастопольський морський завод» і ПАТ «Херсонський суднобудівний завод», унаслідок чого коефіцієнт маневреності власного капіталу має від'ємне значення.

Коефіцієнт забезпеченості оборотних активів показує, яка частина оборотних активів фінансується за рахунок власного капіталу. Його нормативне значення – більше 0,5. За винятком ПАТ «Завод «Ленінська кузня», всі досліджувані підприємства не забезпечують фінансування оборотних активів власним капіталом.

Для всіх досліджуваних підприємств значення показників фінансової стійкості суттєво різняться. На величину коефіцієнтів впливають різноманітні зовнішні та внутрішні фактори: структура джерел капіталу та активів, ділова активність, рентабельність фінансово-господарської діяльності та ін. Тому застосування коефіцієнтного підходу не дає можливості зробити однозначний висновок щодо ступеня фінансової стійкості кожного суднобудівного підприємства. Широкого висвітлення в економічній літературі дістав методичний підхід, за яким виокремлюють чотири типи поточної фінансової стійкості підприємства [2; 3; 8]. У таблиці 3 здійснено розрахунок показників забезпечення запасів джерелами формування коштів на досліджуваних суднобудівних підприємствах, який свідчить про переважно кризовий та за двома підприємствами нестійкий фінансовий стан.

Згідно з «Методичними рекомендаціями щодо виявлення ознак неплатоспроможності підприємства та ознак дій з приховування банкрутства, фіктивного банкрутства чи доведення до банкрутства» [7] для визначення критичної та/або надкритичної неплатоспроможності розраховують коефіцієнт покриття і коефіцієнт забезпеченості власним капіталом. Якщо на кінець аналізованого періоду ці коефіцієнти менші нормативного значення (відповідно не менше 1,5, не менше 0,1), то при наявності на початок і кінець аналізованого періоду ознак поточної неплатоспроможності фінансовий стан

Таблиця 1. Показники ліквідності і платоспроможності суднобудівних підприємств України

Назва підприємства	Коефіцієнт загальної ліквідності (покриття)			Коефіцієнт абсолютної ліквідності			Коефіцієнт швидкої ліквідності			Показник поточної платоспроможності		
	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11
ПАТ «Суднобудівний завод «Залів»	0,945	0,954	0,950	0,117	0,145	0,210	0,700	0,715	0,864	0,132	0,159	0,235
ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан»	1,122	1,017	1,090	0,036	0,028	0,077	0,153	0,458	0,237	0,036	0,027	0,077
ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод»	0,351	0,512	0,464	0,002	0,003	0,002	0,252	0,367	0,346	0,240	0,335	0,317
ПАТ «Севастопольський морський завод»	1,212	1,032	0,724	0,002	0,001	0,003	0,423	0,334	0,226	0,599	0,285	0,533
ПАТ «Завод «Ленінська кузня»	1,148	1,357	1,429	0,090	0,016	0,002	0,333	0,325	0,386	0,102	0,042	0,014
ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»	3,404	2,057	0,935	1,210	0,629	0,625	1,631	1,012	0,735	1,758	1,087	0,787
ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море»	0,392	0,386	0,724	0,021	0,019	0,209	0,037	0,031	0,478	0,028	0,025	0,211
ПАТ «Суднобудівний завод «Лиман»	0,850	0,805	0,903	0,005	0,008	0,023	0,041	0,086	0,154	0,005	0,008	0,023

Таблиця 2. Показники фінансової стійкості суднобудівних підприємств

Назва підприємства	Коефіцієнт автономії			Коефіцієнт фінансового ризику			Коефіцієнт маневреності власного капіталу			Коефіцієнт забезпеченості оборотних активів		
	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11	на 1.01.09	на 1.01.10	на 1.01.11
ПАТ «Суднобудівний завод «Залив»	0,307	0,272	0,306	2,253	2,679	2,267	0,339	0,237	0,205	-0,059	-0,049	-0,053
ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан»	0,354	0,455	0,536	1,825	1,199	0,866	0,268	0,424	0,404	0,017	0,083	-0,029
ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод»	0,268	0,318	0,308	2,732	2,145	2,250	-1,787	-1,048	-1,206	-1,851	-0,954	-1,154
ПАТ «Севастопольський морський завод»	0,592	0,587	0,461	0,688	0,703	1,167	0,259	0,487	-0,153	0,175	0,031	-0,382
ПАТ «Завод «Ленінська кузня»	0,427	0,665	0,666	1,342	0,505	0,502	0,631	0,639	0,608	0,129	0,263	0,300
ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»	0,119	0,176	0,121	7,430	5,860	7,269	-1,740	-1,754	-1,754	0,706	0,514	-0,069
ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море»	0,520	0,523	0,315	0,924	0,914	2,171	0,692	0,705	0,709	-1,553	1,593	-0,382
ПАТ «Суднобудівний завод «Ліман»	0,314	0,510	0,505	2,186	0,962	0,979	0,418	0,371	0,413	-0,177	-0,243	-0,107

Таблиця 3. Визначення типу фінансової стійкості суднобудівних підприємств на 01.01.2011 року

Показники	ПАТ «Суднобудівний завод «Залив»	ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан»	ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод»	ПАТ «Севастопольський морський завод»	ПАТ «Завод «Ленінська Кузня»	ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»	ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море»	ПАТ «Суднобудівний завод «Лиман»
1. Власний оборотний капітал підприємства (ВОК)	-68767,0	-515049,0	-425791,0	-51827,0	43457,0	-231449,0	-210637,0	-5503,0
2. Довгострокові кредити і позичкові засоби	25353,0	506684,0	218,0	25077,0	12796,0	181141,0	4720,0	2580,0
3. Загальна сума короткострокових боргів підприємства	440868	10907	28217	39173	91306	365462	46462	2820
4. Основні джерела формування запасів і витрат (ОД)	397454,0	2542,0	-397356,0	12423,0	147559,0	315154,0	-159455,0	-103,0
5. Матеріальні запаси (МЗ)	73679	218162	93876	47721	136686	156157	181639	22619
6. Надлишок/Нестача власних оборотних коштів (ΔВОК) (ряд.1-ряд.5)	-142446,0	-733211,0	-519667,0	-99548,0	-93229,0	-387606,0	-392276,0	-28122,0
7. Надлишок/Нестача власних і довгострокових джерел (ΔВД) (ряд.1+ряд.2-ряд.5)	-117093,0	-226527,0	-519449,0	-74471,0	-80433,0	-206465,0	-387556,0	-25542,0
8. Надлишок/Нестача основних джерел формування запасів і витрат (ряд.4-ряд.5)	323775,0	-215620,0	-491232,0	-35298,0	10873,0	158997,0	-341094,0	-22722,0
9. Тип фінансової стійкості підприємства	нестійкий стан	кризовий стан	кризовий стан	кризовий стан	нестійкий стан	нестійкий стан	кризовий стан	кризовий стан

підприємства визначається як критична неплатоспроможність. Якщо за результатами року підприємство отримало збиток і коефіцієнт покриття менший одиниці, то рівень неплатоспроможності такого підприємства буде розглядатися як надкритичний.

Всі досліджувані підприємства на початок 2011 р. мають ознаки поточної неплатоспроможності та коефіцієнти покриття і коефіцієнти забезпеченості власними оборотними коштами нижчі ніж нормативні значення (за виключенням ПАТ «Ленінська кузня»). Крім цього, п'ять підприємств мають збитки за результатами 2010 р., серед яких у трьох коефіцієнт покриття менший одиниці.

Серед досліджуваних підприємств до таких, що мають критичну неплатоспроможність на початок 2011 р., можна віднести ПАТ «Суднобудівний завод «Залів», ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан», ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ПАТ «Херсонський суднобудівний завод». До підприємств, які мають надкритичну неплатоспроможність на початок 2011 року, відносяться ПАТ «Севастопольський морський завод», ПАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море» і ПАТ «Суднобудівний завод «Лиман».

Проведений аналіз платоспроможності підприємств суднобудівної промисловості України дає змогу зробити наступні висновки:

1. Процеси, що сьогодні відбуваються в економіці, негативно вплинули на фінансовий стан суднобудівних підприємств. Відсутність замовлень на будівництво суден, порушення господарських зв'язків з постачальниками і споживачами продукції призвели до різкого погіршення фінансового стану суднобудівних підприємств.

2. Всі досліджувані підприємства суднобудівної промисловості є неплатоспроможними, п'ять з них мали збитки у 2010 р. З точки зору фінансової стійкості шість підприємств мають нестійкий фінансовий стан, а два – кризовий.

3. Суднобудівний комплекс України знаходиться у глибокій кризі. Через 5-10 років у найкращому випадку в нас може залишитися лише 2-3 підприємства із кількома тисячами працівників. Є ризик остаточно втратити одну із найважливіших конкурентних переваг України.

4. Розвитку та покращенню фінансового стану суднобудівних підприємств перешкоджає низка факторів, зокрема: значна зношеність виробничих фондів підприємства; низький рівень технології та організації суднобудівних робіт, недосконала система оподаткування. Це призводить до спаду виробництва, випуску неконкурентоспроможної продукції, збитковості та низької рентабельності, дефіциту оборотних коштів, неплатоспроможності.

І все ж потенційні можливості українського суднобудування дозволяють йому посісти принаймні сьоме місце в рейтингу суднобудівних держав світу. Зараз усе залежить від керівництва країни, яке має провести реформування та реструктуризацію суднобудівних підприємств, а також ухвалити законодавчі акти, спрямовані на підтримку вітчизняного суднобудування.

Сьогодні в Україні можуть бути створені сприятливі умови для залучення інвестицій у суднобудівну галузь за рахунок списання з підприємств боргів, повернення їм можливостей

створення оборотних коштів, надання податкових та митних пільг тощо, шляхом запровадження спеціального економічного режиму функціонування суднобудівної промисловості. Потреби у збільшенні обсягів вантажоперевезень у світі постійно зростають і створюють реальні можливості подальшого розвитку водного транспорту. Тож Україна може вчасно звернути увагу на ці тенденції та розпочати активну реструктуризацію в галузі суднобудування.

Список літератури

1. Антонюк, К. Судостроение Украины: как остаться на плаву [Електронний ресурс] / К. Антонюк. – Режим доступу: http://censor.net.ua/resonance/237/sudostroenie_ukrainy_kak_ostatsya_na_plavu_katerina_antonjuk_blog_tsenzornet.
2. Базилінська, О. Я. Фінансовий аналіз: теорія та практика [Текст]: навч. посібник / О. Я. Базилінська. – К.: ЦУЛ, 2009. – 328 с.
3. Економічний аналіз і діагностика стану сучасного підприємства: навч. посібник / Д. Костенко та ін. – 2-е вид., переробл. та допов. – К.: ЦУЛ, 2007. – 400 с.
4. Про державну підтримку суднобудівної промисловості України [Електронний ресурс]: закон України від 23.12.97 №774/97-ВР. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/774/97-%D0%B2%D1%80>.
5. Про державну підтримку суднобудування [Електронний ресурс]: концепція Закону України. – Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=161>.
6. Лист Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром» «Трагедія суднобудування України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.experts.in.ua/baza/analytic/index.php?ELEMENT_ID=53142.
7. Методичні рекомендації щодо виявлення ознак неплатоспроможності підприємства та ознак дій з приховування банкрутства, фіктивного банкрутства чи доведення до банкрутства, затверджені наказом Міністерства економіки України від 19.01.2006 № 14 (у редакції наказу Міністерства економіки України від 26.10.2010 № 1361) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=161074&cat_id=32854.
8. Подольська В. О. Фінансовий аналіз [Текст]: навч. посібник / В. О. Подольська, О. В. Ярош. – К.: Центр навчальної літератури, 2008. – 488 с.
9. Про затвердження переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості [Електронний ресурс]: постановою Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2005 року № 1256. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1256-2005-%D0%BF>.
10. Порядок конкурсного відбору інвестиційних проектів та бізнес-проектів підприємств суднобудівної промисловості, затверджений Наказом Міністерства промислової політики України від 15.03.2007 р. №104 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0241-07>.
11. Семенов, А. Г. Аналіз фінансово-господарської діяльності акціонерного товариства в умовах нестабільності [Текст] / А. Г. Семенов, С. А. Король // Вісник економічної науки України. – 2011. – № 2. – С. 163-170.
12. Терьошкіна, Н. Суднобудівна промисловість України: стан та шляхи покращення інноваційної діяльності [Текст] / Н. Терьошкіна, О. Кіріченко // Економіст, 2010. – № 7. – С. 43-45.
13. Чорний, С. Суднобудування в Україні — курс на виживання / С. Чорний [Електронний ресурс]. – Флот України. – Режим доступу: http://fleet.sebastopol.ua/index.php?article_to_view=2269.

РЕЗЮМЕ

Приходько Наталья, Каткова Наталья

Оценка платежеспособности предприятий судостроительной промышленности Украины

Произведена оценка платежеспособности судостроительных предприятий Украины, в частности определены показатели финансовой устойчивости и ликвидности, тип финансовой устойчивости по трехмерному показателю и тип неплатежеспособности. Определены факторы влияния на уровень платежеспособности исследуемых судостроительных предприятий.

RESUME

Prykhodko Nataliya, Katkova Natalya

The estimation of solvency of enterprises of shipbuilding industry of Ukraine

The of solvency of shipbuilding enterprises of Ukraine is produced, in particular, the indexes of financial stability and liquidity, the type of financial stability on a three-dimensional index and type of insolvency, are determined. The factors of influence on the level of solvency of the shipbuilding enterprises are identified.

Стаття надійшла до редакції 31.03.2012 р.