

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ У КРИЗОВИХ УМОВАХ

У статті досліджується питання функціонування підприємств машинобудівного комплексу під час економічної кризи та можливі шляхи оптимізації діяльності кризового стану цієї галузі промисловості. На сьогодні до нас гостро постає питання про ефективність наданих пропозицій, а також про шляхи вирішення зазначених проблем.

Ключові слова: машинобудування, інноваційна діяльність, фінансово-економічна криза, кредиторська заборгованість, дефіцит обігових коштів, реальний сектор економіки, аналіз, реструктуризація галузі.

Перехід України до нової форми економічних відносин, що ґрунтується на ринкових методах, зумовлює потребу вирішення нових завдань, пов'язаних з економічним розвитком підприємств. Машинобудування разом з іншими галузями важкої промисловості стає основою реального сектору економіки України, які формують значну частину валового національного продукту. З початком фінансово-економічної кризи в цій галузі посилюються процеси, що призвели до дестабілізації та руйнації деяких технологічних та соціально-економічних ресурсів, що є основою виробничого процесу.

Отже, з'ясуванню сутності процесів, які суттєво впливають на розвиток машинобудування в умовах фінансової кризи, присвячена ця наукова робота.

Загальною метою машинобудування є створення активної частини основного капіталу економіки. Машина і устаткування різного призначення, транспортні засоби, вузли, прилади та агрегати у процесі інвестиційної діяльності перетворюються в основний капітал і створюють таким чином виробничу міць цілої держави. Тим самим здійснюється відтворювальний процес у національній економіці.

Рівень розвитку машинобудування є одним із основних показників економічного розвитку країни та основним індикатором, що дозволяє оцінити її інноваційну систему. Визначальна роль галузі у народному господарстві оцінюється її суттєвим впливом на інші види економічної діяльності: якість та продуктивність технологічного обладнання, яке виступає у ролі виробничого ресурсу, зумовлює зростання продуктивності праці, обсягів виробництва та посилює конкурентоспроможність продукції. [9, с.7]

Вітчизняне машинобудування наразі не уможливорює належним чином відтворення конкурентоспроможної економіки в Україні. На сьогодні машинобудівний комплекс України забезпечує близько 5,2 % ВВП. До його складу входять понад 2800 підприємств та 230 установ, які здійснюють наукові та науково-дослідні роботи галузевого рівня.

Ретроспективний аналіз сучасного стану машинобудування в Україні за останні роки показав, що пік ефективності роботи підприємств галузі припадає на 2008 рік, коли показники рентабельності машинобудівних підприємств становили 2,9%. Проте,

протягом 2010-2011 рр. виробництво машинобудівної продукції суттєво знизилось.

Продукція металургії складає близько 20 % у структурі витрат підприємств машинобудування та 15 % у її структурі випуску. Через це машинобудівна галузь є чутливою до навіть незначних коливань цін на металопродукцію. При подорожчанні продукції металургії у середньому на 6,8 %, підприємства машинобудування вимушені підвищувати ціни на 1 % з метою збереження рівня рентабельності [10].

Також існує альтернативне припущення, за яким підприємства машинобудування не коригуватимуть відпускні ціни з урахуванням зростання цін на металопродукцію та стримуватимуть їх на запланованому рівні за рахунок мобілізації внутрішніх ресурсів. Проте такий сценарій є менш ймовірним, оскільки впродовж кризи резерви галузі були майже вичерпані – понад 39 % підприємств у 2009 році одержали збиток (36 % у 2010 році), частка валового прибутку та змішаного доходу у випуску галузі у період кризи складала в середньому 4 %. За альтернативним сценарієм додана вартість, яка створюється на підприємствах машинобудування, може зменшитися на 5-6 млрд грн, її частка у структурі випуску – до 23 % (середня частка за 2007-2009 роки складає 27 %), а частка валового прибутку, змішаного доходу – до 1,5 %. Продукція машинобудування складає близько 40 % відповідно у структурі валового нагромадження основного капіталу. При збільшенні цін на продукцію машинобудування на 3,9% темпи зростання цін інвестицій в основний капітал прискоряться на 3,7 % зокрема у машинобудуванні та будівництві, спостерігатиметься зростання собівартості, що негативно вплине на темпи зростання ВВП.

Масштабного імпортозаміщення на внутрішньому ринку продукції машинобудування також поки що не очікується, оскільки машинобудівні підприємства лише починають пристосуватися до нових умов господарювання після кризи. За відсутності вільних власних коштів та кредитних ресурсів на інвестиційні цілі у період кризи машинобудівні підприємства майже не здійснювали інвестицій в освоєння нової продукції.

Завантаження капіталу у машинобудівну галузь промисловості знаходиться на граничному рівні. Враховуючі фізичну та моральну зношеність капіталу та

застарілі технології у промисловості, існуючий капітал у промисловості без його оновлення може стати гальмом подальшого економічного розвитку. Досить високий нереалізований потенціал зростання наявний в інших видах економічної діяльності, що обумовлює перспективи подальшого розвитку. За прогнозними розрахунками, зростання завантаження капіталу відбуватиметься практично за всіма видами економічної діяльності.

Спадання обсягів машинобудівних підприємств у червні 2012 року проти червня 2011 зумовлений в основному зниженням зовнішнього і внутрішнього попиту на тлі уповільнення глобальної економіки. У липні (липень 2012 р. до липня 2011 р.) різке зниження виробництва в машинобудуванні становило близько 1%. [10,13]

За прогнозами експертів, машинобудування – один з основних експортоорієнтованих секторів України – знизить обсяги виробництва в 2012 році порівняно з 2011 роком до 0,2% з 2,9%.

Як повідомляв УНІАН, в Україні спад машинобудівного виробництва в Україні в червні 2012 року порівняно з червнем 2011 року склав 1,4%.

У січні-червні 2012 року порівняно з аналогічним періодом 2011 року зростання машинобудівного виробництва склало 0,4%, у червні 2012 року проти травня – спад 2,5%.

Відповідно до прийнятої в кінці минулого року Держпрограми економічного і соціального розвитку на 2012 рік, за песимістичними оцінками, зростання машинобудівного виробництва в поточному році складе близько 4,5%, а за оптимістичним прогнозом – 8,3%.

Такі різкі коливання у діяльності підприємств зумовлені кризовими явищами, наслідки яких виявляються у зростанні простроченої кредиторської заборгованості, нестачі грошових ресурсів, порушенні економічної стійкості, спадів обсягів виробництва та продажів готової продукції.

Низька вартість активної частини фондів негативно позначається на розмірі та технічному рівні виробництва, оскільки саме вони беруть безпосередню участь у перетворенні предметів праці у готову продукцію. Проте, слід зауважити, що позитивною тенденцією є приріст вартості машин та обладнання протягом звітнього періоду на підприємствах машинобудівної промисловості, тоді як вартість пасивної частини залишалася незмінною з точки зору введення нових виробничих об'єктів. Така тенденція свідчить про розширення та диверсифікацію діяльності машинобудівних підприємств на базі наявних виробничих потужностей і потенційних можливостей розвитку.

Більша частина створених нових технологій машинобудування в останній час припадає на станкобудування та приладобудування. Варто нагадати про нерозвиненість автомобільного машинобудування в країні та значну незатребуваність продукції цієї підгалузі, оскільки якість та ціни не відповідають світовим стандартам.

Головна мета розвитку машинобудування України – задоволення внутрішнього попиту на машинобудівну продукцію, розширення присутності на зовнішніх ринках. Мету має бути досягнуто на основі перетворення машинобудування у конкурентоспроможний, ефективний, високотехнологічний і сприйнятливий до інновацій комплекс, що динамічно розвивається, інтегрований у

систему міжнародного розподілу праці.

Для досягнення цієї мети необхідно вирішити такі завдання:

- підвищити конкурентоспроможність машинобудівної продукції;
- поліпшити інвестиційну привабливість підприємств галузі;
- розширити ринки збуту машинобудівної продукції;
- реструктуризувати машинобудівний комплекс;
- поліпшити забезпечення висококваліфікованими науковими і робочими кадрами.
- Для розв'язання цих завдань необхідно виконати заходи у таких напрямках:
 - модернізація діючих підприємств на інноваційній основі;
 - створення нових високопродуктивних виробництв, у тому числі з іноземною участю;
 - упровадження нових технологій;
 - поліпшення сервісного обслуговування продукції в період усього життєвого циклу до її утилізації;
 - розвиток випуску машин і технологічного устаткування, що забезпечує зростання продуктивності праці, енерго- і ресурсозбереження;
 - розроблення технічних регламентів та інших нормативних документів у сфері технічного регулювання, гармонізованих з прогресивними міжнародними стандартами;
 - розвиток внутрішнього ринку машинобудівної продукції;
 - технічне переозброєння на основі використання устаткування вітчизняного виробництва [4, с. 39].

Характерною особливістю галузі є розширення випуску виробів, що раніше постачалися з-за кордону, підвищення якості деяких видів продукції. Проте машинобудування не оминуло кризові явища, які призвели до значного скорочення випуску продукції, розриву виробничих зв'язків, втрати економічного простору та розбалансування виробництва. Причиною такого становища значною мірою є зниження ефективності виробництв та відсутність коштів на їх розвиток. Проблема підвищення ефективності виробництва стоїть перед кожною підприємницькою структурою, оскільки переважна їх більшість утворена в процесі приватизації на базі колишніх державних підприємств [1, с. 17].

Одним з можливих шляхів вирішення певного кола проблем, що склалися, є диверсифікація діяльності машинобудівних підприємств. Але такий шлях доступний лише за таких умов:

- готовність управлінців (технічного спрямування) до перепрофілювання діяльності та навчання;
- достатній обсяг фінансових ресурсів для придбання технологій виробництва;
- затребуваність нової продукції на ринку, з урахуванням рівня її унікальності щодо конкурентів.

В умовах кризи для сучасної української промисловості притаманний досить низький рівень попиту на нові технології. Створена в даний час база технологій машинобудування в кількісному відношенні складає десяту частину від кількості технологічних розробок 1970-1980 років. Тим більше темпи створення нових технологій машинобудування випереджують темпи їх впровадження, тобто початкові етапи повного інноваційного циклу (пошукові дослідження – НДР – ДКР) більш ефективні, ніж наступні (освоєння

результатів НДДКР – вихід на ринок). Тим самим можна підтвердити судження про те, що в сучасних умовах низхідної кризи відсутній зв'язок «наука-виробництво-передові технології», тобто створення цілісного комплексу для виробництва нового високотехнологічного продукту є неповним без цієї важливої ланки. Певно, галузевий ринок машинобудівної продукції в Україні за останні два роки перетворився у фінансовий ринок, і закупівлі імпортного устаткування за рахунок закордонних кредитів виявилися цікавіші, ніж освоєння і закупівля вітчизняного устаткування, за яке слід розраховуватися власним прибутком. [6]

Потрібно також згадати тенденції, що окреслилися наразі у інвестиційній діяльності машинобудування:

- випередження зростання інвестицій в основний капітал порівняно зі зростанням виробництва, тобто вкладені кошти у розвиток матеріальної бази не дають максимального ефекту у вигляді економічних вигід, що має отримати інвестор;
- використання основної частини вкладень в основний капітал для поповнення виробничого апарату – питома вага витрат на машини і устаткування в середньому перевищує – 70 %.

Враховуючи вищевикладене, слід зазначити, що в 1980-х роках, коли щорічні темпи введення нового виробничого устаткування були на рівні 8-9 %, на придбання машин і обладнання витрачалось близько 45-50 % капітальних інвестицій. На сьогодні 75 % інвестицій в основний капітал забезпечують лише 1-2 % своєчасного оновлення устаткування. Вочевидь обсяг фінансування інноваційно-технічного переоснащення не є достатнім для забезпечення високих темпів оновлення активної частини основних промислово-виробничих фондів у галузі машинобудування.

Відсутність можливості отримання довгострокових кредитів на прийнятних умовах не дозволяє промисловим підприємствам забезпечувати інвестиції в НДДКР та оновлення виробничого устаткування на рівні, який необхідний для інтенсивного розвитку інноваційної діяльності.

Результати інноваційної діяльності в галузях машинобудування, що втілюються в ефективності господарської діяльності, недостатньо пов'язані з параметрами інвестиційної та інноваційної активності, що обумовлено в нашому випадку низьким значенням цих параметрів. Інноваційна продукція може мати меншу ресурсоемність, але питома вага цієї продукції в загальному обсязі виробництва недостатня для того, щоб чинити суттєвий вплив на зниження ресурсоемності в масштабах галузі.

Визначившись з проблемами інноваційного розвитку підприємств машинобудівної галузі, хочемо вказати ще на деякі негативні фактори, що спричиняють гальмування операційної діяльності (виробництва), оскільки вплив інновацій на основну діяльність є прямим, а саме:

- недостатність обігового капіталу, яка зумовлена кризою неплатежів з боку контрагентів та банківської системи, яка є джерелом поповнення оборотних коштів будь-якого підприємства;
- недосконалість системи реагування на значні коливання на ринках продукції та економіки загалом, що вказує на те, що управління операційними процесами машинобудівних підприємств не організоване належним чином;

- значна залежність підприємств від позикових ресурсів, що при їх дефіциті створює економічні та, як наслідок, соціальні передумови для розвитку кризи.

Наслідки світової кризи для вітчизняних підприємств машинобудування виявляються у зростанні боргів та нездатності здійснювати фінансове забезпечення виробничо-господарської діяльності, нестачі грошових ресурсів та зростанні простроченої кредиторської заборгованості, спаді обсягів продажів тощо. Криза призводить до збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств у цій галузі, що пояснюється, по-перше, нестабільною ситуацією, що виникла в країні, а по-друге, низькою суб'єктивних чинників, серед яких можна назвати нездатність керівництва здійснювати ефективне антикризове управління підприємством, своєчасно виявляти проблеми та вживати необхідних заходів, нестачу фінансових ресурсів для антикризової програми підприємства. За даними держкомстату України, сума збитків підприємств машинобудування значно збільшилася і за січень-листопад 2011 р. становила 4356,3 млн грн, що на 775,7 млн грн, або майже на 22 % більше за січень-листопад 2010 р. (збиток по галузі – 3580,6 млн грн). Зокрема доходи таких підгалузей, як виробництво машин і устаткування, збільшилися на 71 % (від 983,6 млн грн у січні-листопаді 2010 року до 1682,9 млн грн у січні-листопаді 2010 року), але при такій позитивній тенденції зростання операційних доходів, слід зауважити значне зниження прибутковості виробництва транспортних засобів і устаткування, яке стало вище 198 % (від 1251,4 млн грн прибутку в січні-листопаді 2010 року до 1279,3 млн грн збитку в січні-листопаді 2011 року) [9].

Відповідно кількість прибуткових підприємств знизилася на 10,3 %. Велике значення для України має експортний потенціал галузі. Лише 20-40% продукції вітчизняного машинобудування використовується в країні, решта експортується в Росію та інші країни колишнього радянського блоку, а також у сировинні країни Близького Сходу. Більш розвинені країни наші машини не купують.

Таким чином, можна констатувати, що криза, яка охопила усі галузі на рідного господарства, не оминула і машинобудівний комплекс. Як показує аналіз, ситуація посилюється через те, що за останні десятиріччя для української промисловості обсяги інвестованих коштів не є достатніми для модернізації розбудови нової сучасної матеріально-технічної бази [4].

Варто зазначити, що для розробки і дослідного використання деяких нових технологій використовується застаріле устаткування.

Неодмінною умовою сталого розвитку машинобудування є подальше удосконалення його організаційної структури у двох взаємопов'язаних напрямках: формування великих промислово-фінансових груп, концернів та холдингових компаній, які забезпечують фінансово-економічну стабілізацію та необхідні конкурентні переваги відповідним машинобудівним виробництвам на внутрішньому і зовнішньому ринках; розширення мережі малих вузькоспеціалізованих підприємств, орієнтованих, головним чином, на потреби регіонального машинобудування, місцевий споживчий ринок.

Список літератури

1. Авраамова Е. Адаптація промислових підприємств к рыночным условиям / Е. Авраамова, И. Гурков // Вопросы экономики. – 1997. – №11. – С. 145-149.
2. Адаптація промислових підприємств к научно-техническим новшествам / Под ред. Гончарова В. Н. – К. : Техника, 1993. – 132 с.
3. Великий Ю. В. Сучасне машинобудування: криза і її причини [Електронний ресурс] / Ю. В. Великий. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua>
4. Економіка України у 2011 році: прогноз динаміки, виклики та ризики. – К.: НІСД, 2011. – 30 с.
5. Козик В. В. Проблеми формування національної промислової політики України / В. В. Козик // Вісн. НУ «Львівська політехніка» Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку. – Львів – 2005. – № 527. – С. 17-20.
6. Лігоненко Л. О. Антикризове управління підприємством: теоретико-методологічні засади та практичний інструментарій: монографія / Л. О. Лігоненко. – К.: КНТЕУ, 2001.-580 с.
7. Луппова Н. І. Вплив макроекономічної ситуації в Україні на безпеку машинобудівної галузі [Електронний ресурс]/ Н. І. Луппова. – Режим доступу: <http://www.confcontact.com/>
8. Ситніченко В. Стратегія розвитку машинобудування на основі системи збалансованих показників / В. Ситніченко // Стандартизація. Сертифікація. Якість. – 2009. – №1. – С. 39-44.
9. Скорик О. О. Оптимізація амортизаційної політики підприємств машинобудівної галузі / О. О. Скорик. – Рукопис. Тернопіль –2012
10. Статистичний щорічник України за 2011рік.
11. Редьква О. Управління персоналом машинобудівних підприємств України в умовах кризи [Електронний ресурс] / О. Редьква, О. Галуцак // Соціально-економічні проблеми і держава. — 2011. — Вип. 2 (5). — Режим доступу до журн. : <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2011/11rozvuk.pdf>.
12. Шагуров О. О. Стан і тенденції розвитку машинобудування в Україні [Текст] / О. О. Шагуров // Актуальні проблеми економіки. – 2009.– № 3.– С. 57-63.
13. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до журн. : <http://economics.unian.net/ukr/news>.

РЕЗЮМЕ

Ванина Наталья

Анализ деятельности машиностроительных предприятий в кризисных условиях

В статье исследуется вопрос функционирования предприятий машиностроительного комплекса во время экономического кризиса и возможные пути оптимизации деятельности кризисного состояния данной отрасли промышленности. На сегодняшний день очень остро встает вопрос об эффективности предоставленных предложений, а также о путях решения указанных проблем.

RESUME

Vanina Natalia

Analysis of the machine-building enterprises in the condition of crisis

The article examines the functioning of engineering complex during the economic crisis and possible optimization of the crisis state of the industry. Nowadays the question as for the effectiveness of submitted proposals, as well as ways of decision of these problems rises.

Стаття надійшла до редакції 01.03.2013 р.