

ВПЛИВ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ НА МАШИНОБУДІВНУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ ЇЇ НЕГАТИВНИХ НАСЛІДКІВ

Проаналізовано вплив світової фінансової кризи на тенденції розвитку галузі. Встановлено основні внутрішні проблеми гальмування розвитку підприємств. Запропоновано низку заходів щодо покращення становища підприємств машинобудування.

Ключові слова: фінансова криза, машинобудування, кризовий стан підприємства.

Постановка проблеми. В Україні економічне становище характеризується високою нестабільністю, яка ще підсилюється затяжною світовою фінансовою кризою. Вітчизняна машинобудівна галузь опинилася в складних умовах, і як результат, спостерігається зростання боргів підприємств, зменшення обсягів реалізованої продукції, недостатність коштів, проявляється нездатність здійснювати фінансове забезпечення виробничо-господарської діяльності тощо. Таким чином, внаслідок кризових явищ в економіці, дедалі більше підприємств досліджуваної галузі опиняються на грані банкрутства, що пояснюється, по-перше, об'єктивною макроекономічною нестабільністю, а по-друге, низкою суб'єктивних причин, серед яких особливо можна виділити неспроможність керівництва здійснювати ефективне антикризове управління, своєчасно виявляти проблеми та вживати потрібних заходів. Отже, підприємства машинобудування перебувають під негативним впливом як зовнішніх, так і внутрішніх факторів виникнення фінансової кризи.

Машинобудування, без перебільшення, основний сектор економіки, оскільки здійснюється забезпечення будь-якого виробництва машинами та устаткуваннями, а населення – предметами споживання. Тому надзвичайно важливим є дослідження сучасного стану підприємств цієї галузі, виявлення негативних наслідків фінансової кризи, розроблення комплексу дієвих програм стабілізації стану підприємств, оскільки сучасний економічний розвиток країни неможливий без першочергового відродження машинобудування, що є джерелом забезпечення засобами праці. Рівень якості машинобудівної продукції, її відповідність сучасним вимогам, стандартам закладають основи розвитку інших галузей економіки. Отже, від рівня розвитку машинобудування залежить економічний розвиток держави, її промисловий потенціал, конкурентоспроможність на зовнішніх ринках.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Внаслідок складної світової фінансової кризи проблематика антикризового управління набула особливої значущості, яку досліджують економісти різних країн. Проблематику антикризового управління розробляють економісти багатьох країн. Відомі зарубіжні дослідження теоретичних, методичних і практичних аспектів антикризового управління Е. Альтмена, У. Бівера, П. Друкера, Дж. М. Кейнса, П. Самуельсона, Р. Солоу, М. Фрідмана, Й. Шумпетера. Серед досліджень вітчизняних учених проблеми антикризового управління висвітлено в роботах В.О. Василенка, М.К. Колісник, П.Г. Ільчука, І.О. Бланк, А.Д. Чернявського, П.І. Віблого, І.Н. Карпунь, О.О. Терещенка та ін. [1-7]. Питанням роз-

витку машинобудівного комплексу присвячені роботи І. Фарінович, О. Кузьміна, Б. Данилишина, Є. Амосенок, І. Гринчук та ін., проте проблемам розвитку машинобудування в умовах світової фінансової кризи надається недостатньо уваги [8-11].

Виклад основного матеріалу дослідження. Фінансові труднощі машинобудівної галузі зумовлено поєднанням негативних наслідків фінансової кризи, ринкових та політичних проблем з цілою низкою внутрішніх проблем, які характерні для вітчизняних підприємств. До головних внутрішніх чинників належать: фактори, пов'язані з виробничою діяльністю, з інвестиційною діяльністю та з фінансовою діяльністю. Проте основними чинниками кризового стану залишаються негативні зовнішні фактори. Отже, надзвичайно важливим є ідентифікація джерел, причин та факторів виникнення фінансової кризи, що допоможе створити оптимальний комплект антикризових заходів, реалізація яких забезпечить виведення підприємства з кризового стану.

Управління підприємством в умовах світової фінансової кризи – це сукупність методів, прийомів, заходів, скерованих на зменшення витрат, зростання надходжень фінансових ресурсів, потрібних для виконання своїх зобов'язань, а також на зростання обсягів продажів і, як результат, одержання прибутку. Особливу увагу заслуговує введення в управління інноваційних продуктів (нових прийомів управління), які можуть кардинально вдосконалити існуючу систему після реорганізації, а саме: створення конкурентоспроможної якісної продукції, використання у виробництві ноу-хау, позиціонування торговельної марки, цінова політика тощо. Проте, за даними органів статистики, ця галузь характеризується низькою інноваційною активністю (інноваційно-активними було визнано лише 20 % підприємств машинобудування) [13]. Стримуючим фактором для розвитку машинобудівної галузі є також невеликі обсяги інвестицій. Оскільки подолання фінансової кризи не може фінансуватися тільки за рахунок внутрішніх джерел, то виникає потреба залучення позикових коштів, що сьогодні є особливо складною проблемою, тому що, основними джерелами інвестицій у цій галузі є саме власні кошти підприємств – близько 70 %, кредити банків – 10 %, а кошти, виділені з державного бюджету – лише 5 % [8]. Таким чином, слабкий рівень розвитку цієї галузі очевидний: питома вага машинобудівної галузі в загальній структурі промислового виробництва становить 13,7 %, тоді як за міжнародними стандартами ця величина повинна бути в межах 35-50 % (в 1991 р. ця величина в Україні становила 30 %). Наприклад, у Німеччині цей показник дорівнює 53,6 %, Великобританії – 39,6 %, Китаї – 35,4 %. Саме такий ступінь розвитку забезпечує технічне переоснащення промисловості кожні 7-10 років [8]. Згідно з останніми даними Держстатистики за січень-листопад 2010 р. на підприємствах машинобудування відбулося зростання випуску промислової продукції на 33,5 %, зокрема на підприємствах із виробництва залізничного рухомого складу – на 144,4 %, машин та устаткування для сільського та лісового господарства – на 71,4 %, для добувної промисловості й будівництва – на 41,4 %, апаратури для радіо, телебачення та зв'язку – на 20,6 %, устаткування для металургії – на 15,8 %, автомобільного транспорту – на 15,6 % [13].

Обсяг реалізованої продукції машинобудівним комплексом становив в 2009 р. 127,08 млрд грн (приблизно 15,35 % від обороту всього обробного

сектору, або 10,6 % від обороту всіх українських промислових підприємств). До початку фінансової кризи ця галузь розвивалась швидкими темпами, випереджаючи інші галузі промисловості. Реалізація машинобудівної продукції у 2007 р. зросла на 43,01 % (у середньому приріст із промисловості у 2007 р. – 22,01 %), проте вже у 2008 р. – на 19,25 % (у середньому по промисловості – 24,93 %), у 2009 р. зменшився на 41,88 % (із промисловості середнє зменшення обсягу реалізації – 12,5 %) (рис. 1). Машинобудування зазнало тяжких втрат унаслідок кризи, оскільки відбулося найбільш значне зменшення обсягів виробництва серед інших сфер промисловості.

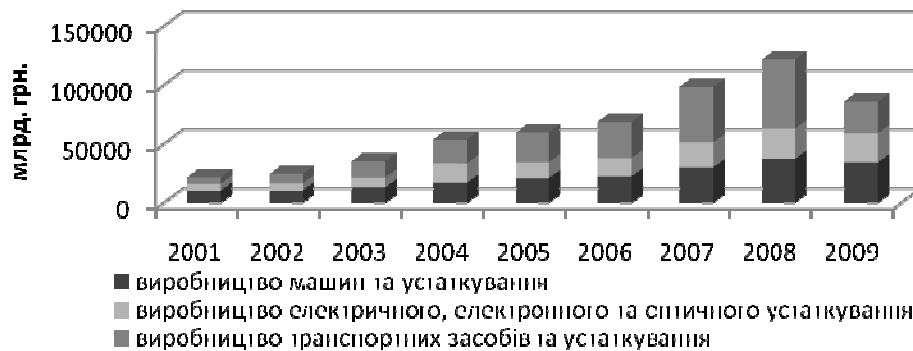


Рис. 1. Обсяг виробництва підприємств машинобудівної галузі за 2001-2009 рр.

Станом на 2009 р., провідну роль у машинобудуванні відіграє виробництво машин та устаткування (47,82 % від загального обсягу виробництва), тоді як виробництво транспортних засобів та устаткування знизилось до найменшої частки в аналізованому періоді – 30,61 % (цієї продукції було випущено майже наполовину менше, ніж у 2008 р.). Ситуація пояснюється тим, що обмежений платоспроможний попит населення та корпоративного сектору в поєднанні зі скороченням обсягів кредитування як домогосподарств, так і нефінансових корпорацій відповідно на 5 % та 1,9 % з початку року спричинили пролонговане згортання попиту на машинобудівну продукцію як населення, так й інвесторів [8]. Згідно з даними статистики, погіршилося фінансове становище галузі, оскільки збільшується частка підприємств, що здійснювали збиткову діяльність, а саме у 2008 р. ця величина становила 36,1 %, в 2009 р. зросла до 47,4 %, а за січень-листопад 2010 р. частка збиткових підприємств сягнула 41,3 %, незважаючи на приріст випуску продукції в цьому році на 33,5 % (табл. 1). Це надзвичайно негативне явище, що свідчить про кризове становище галузі та необхідність впровадження дієвих ефективних програм підтримки. Протягом аналізованого періоду майже половина українських підприємств машинобудівної галузі отримують збитки. Навіть у докризовий період багато підприємств були збитковими, що є результатом неправильного управління та відсутності чіткої стратегії розвитку і стабілізаційної політики.

Негативною тенденцією у досліджуваній галузі є також те, що темпи імпорту машинобудівної продукції значно випереджають темпи експорту, а це негативно впливає на торговельний баланс та збільшує його від'ємне сальдо. Так, частка машинобудівної продукції у загальному імпорті товарів від 21 % у 2001 р. збільшилася до 32,6 % у 2007 р., а частка експорту за цей період зросла з 14,3 % до 17,2 % (рис. 2).

Табл. 1. Фінансові результати діяльності машинобудівних підприємств України за 2003 р. – січень-листопад 2010 р.

№	Показники	Роки							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I-XI 2010
1	Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування, млн грн	432	1613	2239	1917	5128	705	5939	7297
1.1	Підприємства, які одержали прибуток у % до загальної кількості підприємств	63,3	65,7	66,7	66,7	69,2	61,1	52,6	58,7
2	Обсяг збитків, млн грн	1857	1728	1343	1978	2010	6707	4174	3196
2.1	Підприємства, які одержали збиток у % до загальної кількості підприємств	36,7	34,3	33,3	33,3	30,8	36,1	47,4	41,3

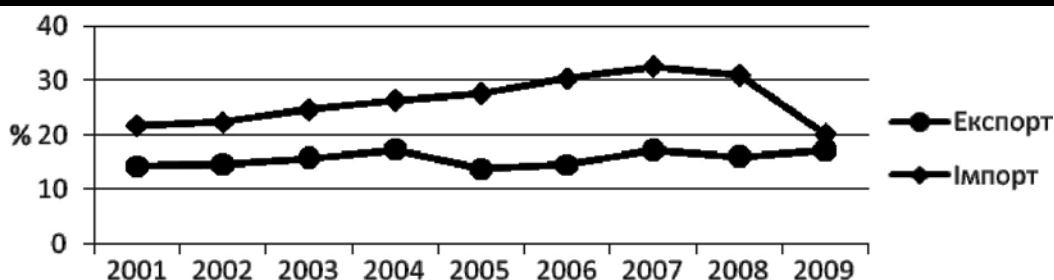


Рис. 2. Частка експорту та імпорту машинобудівної галузі в загальній величині експорту-імпорту промисловості за 2000-2009 рр.

Частка імпорту машинобудівної продукції перевищує обсяг експорту протягом всього аналізованого періоду, проте в 2009 р. спостерігається незначне зростання експорту на 7 %, а обсяг імпорту значно скоротився, що пов'язано з кризовими явищами для економіки всіх країн.

Узагальнюючи зазначене вище, можна зауважити, що загалом ситуація в 2009 р. дещо стабілізувалась, проте ще рано говорити про вихід машинобудівного комплексу із фінансової кризи, оскільки підприємства перебувають у тяжкому стані через певні проблеми, що постають на перешкоді розвитку вітчизняного машинобудування: застарілість наявних виробничих потужностей; доволі обмежений внутрішній попит; насиченість ринку закордонними товарами; дефіцит кваліфікованих кадрів. З метою подолання наслідків світової фінансової кризи на підприємствах машинобудування варто більшу увагу приділити таким методам:

- впровадження енерго- та ресурсозберігаючих технологій у виробництво;
- прискорення інноваційного розвитку машинобудування внаслідок переоснащення підприємства, застосування новітніх технологій;
- зменшення поточних витрат;
- проведення реорганізації або реструктуризації підприємства;
- вдосконалення організаційної структури та корпоративного управління;
- коригування збутової політики і менеджменту персоналу.

Одним із методів подолання фінансової кризи було визначено зменшення витрат. На сьогодні машинобудівні підприємства зможуть зменшити свої витрати завдяки впровадженню найбільш ефективних інновацій. Оскільки машинобудування належить до найбільш матеріаломістких галузей, то впровадження інновацій на підприємствах сприятиме зменшенню витрат на

сировину, матеріали, паливо, а також витрат на утримання та експлуатацію устаткування. Статистичні дані свідчать про зменшення кількості інноваційно активних машинобудівних підприємств. Якщо порівняти дані за 2007 р. з 2006 р., то кількість інноваційно активних підприємств зменшилась на 3,1 %. У наступні роки, а саме 2008-2009 рр., спостерігається зниження активності машинобудівних підприємств на 0,4 % (табл. 2).

Табл. 2. Кількість інноваційно активних машинобудівних підприємств у 2006-2009 рр.

Показник	2006		2007		2008		2009	
	к-ть, шт.	УЗКП, %	к-ть, шт.	УЗКП, %	к-ть, шт.	УЗКП, %	к-ть, шт.	УЗКП, %
Машинобудування	360	20,2	421	23,3	400	21,2	392	20,8
Виробництво машин та устаткування	157	16,7	189	20,0	174	17,8	171	17,5
Виробництво електричного та оптичного устаткування	132	24	162	27,6	156	25,3	152	24,9
Виробництво транспортних засобів та устаткування	68	22,7	70	25,0	70	23,8	69	23,0

Примітка: к-ть – кількість; УЗКП – усього % до загальної кількості підприємств

Для покращення фінансових результатів діяльності та конкурентоспроможності продукції варто підвищувати інноваційну активність машинобудівної галузі. У комплексі спостерігається зниження інноваційної активності, значний обсяг виробництва в тіньовому секторі, недостатність власних коштів для фінансування своєї діяльності. Всі перелічені вади призводять до погіршення матеріально-технічної забезпеченості, спрацьованості основних засобів. Розвиток машинобудування потребує конкретних заходів з боку держави, а не тільки написання державних програм підтримки галузі без чіткого визначення джерел їхнього фінансування. Державі варто стимулювати інноваційну діяльність підприємств машинобудування, створювати необхідні умови для підвищення інноваційної активності, забезпечувати реалізацію законодавчих ініціатив збереження, підтримки та подальшого розвитку машинобудівного комплексу. Державну підтримку підприємств доцільно ґрунтувати на таких засадах:

- збільшення прямих інвестицій в розвиток машинобудівної галузі;
- утворення спільних підприємств, які виготовлятимуть високоефективну продукцію на основі сучасних енерго- та ресурсозберігаючих технологій;
- проведення ярмарків та виставок нових технологій і технічних засобів;
- розвиток експортного потенціалу машинобудівних підприємств унаслідок активізації зовнішньої економічної діяльності;
- удосконалення нормативно-правової бази з регулювання фінансового, матеріально-технічного забезпечення галузі.

Висновок. Світова фінансова криза порушила хронічні проблеми машинобудівної галузі України, призвела до зростання кількості фінансово неспроможних підприємств у галузі. В Україні наслідки світової фінансової кризи мали гірші прояви через її накладання на системну структурну кризу економіки, високу залежність від експортних ринків, надмірну матеріало- та енергомісткість виробництва. Для успішного економічного розвитку маши-

нобудування варто підтримувати і реалізовувати досягнення технічного прогресу, що дасть змогу знизити витрати на виробництво продукції та підвищити її конкурентоспроможність. В умовах розвиненої ринкової економіки і наявності сильної конкуренції у машинобудівній галузі недоцільно випускати застарілу продукцію, навіть ефективну у виробництві та технічно досконалу, яка не відповідає потребам і запитам споживачів. Варто постійно шукати шляхи зменшення витрат виробництва і просування на ринку продукції машинобудівної галузі. Основними напрямками інноваційної діяльності щодо оптимізації виробничих витрат машинобудівних підприємств є: модернізація обладнання; технічне переоснащення з використанням сучасних інноваційних технологій; впровадження нових видів продукції у виробництво з урахуванням мінімізації відходів. На основі наведених вище рекомендацій машинобудівним підприємствам варто швидко й ефективно реагувати на зміни зовнішнього середовища та впроваджувати досягнення науково-технічного прогресу у виробництво.

Література

1. **Василенко В.О.** Антикризове управління підприємством : навч. посібн. / В.О. Василенко. – Вид. 2-ге, [перероб. та доп.] – К. : Центр навч. літ-ри, 2005. – 501 с.
2. **Колісник М.К.** Фінансова санація і антикризове управління підприємством : навч. посібн. / М.К. Колісник, П.Г. Ільчук, П.І. Віблій. – К. : Вид-во "Кондор", 2007. – 504 с.
3. **Чернявский А.Д.** Антикризисное управление : учебн. пособ. / А.Д. Чернявский. – К. : Вид-во МАУП, 2000. – 208 с.
4. **Карпунь І.Н.** Управління фінансовою санацією підприємства : навч. посібн. / І.Н. Карпунь. – Л. : Изд-во "Магнолія", 2007. – 418 с.
5. **Бланк И.А.** Антикризисное финансовое управление предприятием / И.А. Бланк. – К. : Вид-во "Ника-Центр", 2006. – 672 с.
6. **Дмитренко А.І.** Стратегії антикризової діяльності промислових підприємств / А.І. Дмитренко // Вісник Криворізького економічного ін-ту КНЕУ. – 2009. – № 4 (20). – С. 49-53.
7. **Скібіцький О.М.** Антикризовий менеджмент : навч. посібн. / О.М. Скібіцький. – К. : Центр навч. літ-ри, 2009. – 568 с.
8. **Фаринович І.В.** Тенденції розвитку машинобудівної галузі в економічному розвитку України / І.В. Фаринович // Науковий вісник НЛТУ України : зб. наук.-техн. праць. – Львів : РВВ НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.11. – С. 83-88.
9. **Амосенок Э.П.** Машиностроение как доминанта в стратегиях развития отраслей экономики / Э.П. Амосенок // Экстракорпоральное оплодотворение. – 2005. – № 1. – С. 75-90.
10. **Кузьмін О.Є.** Оцінювання інноваційної діяльності в умовах трансформації машинобудівних підприємств : монографія / за наук. ред. О.Є. Кузьміна, С.В. Князя та ін. – Львів : Вид-во "Вежа і Ко", 2009. – 172 с.
11. **Гринчук І.П.** Сучасні економічні проблеми фінансування машинобудівних підприємств України / М.В. Ніколайчук, І.П. Гринчук // Вісник Хмельницького національного університету. – Сер.: Економічні науки. – Хмельницький. – 2010. – № 6, т. 3. – С. 75-79.
12. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.ukrstat.gov.ua>

***Рудницкая А.Н., Пахолок Н.И.* Влияние мирового финансового кризиса на машиностроительную отрасль Украины и пути преодоления ее отрицательных последствий**

Проанализировано влияние мирового финансового кризиса на тенденции развития отрасли. Установлены основные внутренние проблемы торможения развития предприятий. Предложен ряд мер по улучшению положения предприятий машиностроения.

Ключевые слова: финансовый кризис, машиностроение, кризисное состояние предприятия.

Rudnitskaya O.M., Paholok N.I. Impact of world financial crisis in Ukraine engineering industry and its ways of overcoming

Adverse effects the influence of the global financial crisis on industry trends. The main internal problems braking enterprise development. A number of measures for improvement of mechanical engineering.

Keywords: financial crisis, engineering, critical state enterprises.

УДК 332.025.12:336.1(477)

Доц. І.С. Скоропад, канд. екон. наук;
магістрант Н.І. Пахолок – НУ "Львівська політехніка"

ДЕРЖАВНИЙ ФІНАНСОВИЙ КОНТРОЛЬ В УКРАЇНІ

Розглянуто основні проблеми та необхідність вдосконалення системи державного фінансового контролю в Україні та досліджено діяльність Державної контрольно-ревізійної служби в сфері фінансового контролю.

Ключові слова: фінансовий контроль, фінансово-бюджетна дисципліна, Державна контрольно-ревізійна служба, Концепція розвитку державного внутрішнього фінансового контролю.

Постановка проблеми. Контроль є невід'ємною складовою частиною управління національним господарством і його окремими ланками. Його роль в умовах переходу до ринку визначається не тільки наявністю недоліків у фінансовій практиці, неефективністю витрачання коштів або розкраданням майна, а й закономірністю ускладнення господарських та економічних зв'язків. Застосування застарілих форм фінансового контролю не дає змоги державі оперативно й ефективно впливати на процеси, які відбуваються в економіці, що призводить до зниження контрольних функцій держави в умовах трансформації економічних відносин, не забезпечує концентрації контрольних дій на найбільш пріоритетних напрямках фінансової діяльності. Подальший розвиток контролю як повномасштабної діяльності разом з іншими функціями управління, що охоплюють інтереси держави та громадян у сфері фінансів, потребує розроблення нової концепції розвитку ринкових механізмів та інструментів його здійснення, удосконалення складових частин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми фінансового державного контролю висвітлено в роботах І.В. Басанцова, І.Б. Стефанюка, І.М. Іванової [2, 4, 6]. Актуальність наукового обґрунтування питання розвитку систем контролю підприємства, як елементу системи цілісного державного фінансового контролю, підтверджують роботи І.К. Дрозда, Л.А. Савченко, Л.В. Тікань [3, 7, 5].

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасні тенденції в українському суспільстві зумовлюють необхідність вирішення важливого питання – вдосконалення організації фінансового контролю, оскільки офіційні дані Державної контрольно-ревізійної служби (далі ДКРС) свідчать про масові правопорушення. Основні державні ресурси зосереджено в бюджетних установах, отже, вони мають бути найважливішими об'єктами контролю органів ДКРС та внутрішнього контролю. Треба наголосити, що фінансово-бюджетна дисципліна погіршується переважно у діяльності бюджетних установ, про що свідчать результати комплексного аналізу відповідних показників. Абсолютні показни-