

УДК 338.363(477.51)

В.П. Ільчук, д-р екон. наук, професор**Т.О. Романенко**, аспірант

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ФІНАНСОВИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ЧЕРНІГІВСЬКОГО РЕГІОНУ

У статті проаналізовано фінансовий стан машинобудування Чернігівського регіону, виявлено основні економічні проблеми його розвитку та запропоновано заходи їх вирішення.

Ключові слова: фінансовий стан, машинобудування, економічні проблеми, фінансові результати, операційні витрати, кадрове забезпечення, зовнішньоекономічна діяльність.

В статье проанализировано финансовое состояние машиностроения Черниговского региона, выявлены основные экономические проблемы его развития и предложены меры их решения.

Ключевые слова: финансовое состояние, машиностроение, экономические проблемы, финансовые результаты, операционные расходы, кадровое обеспечение, внешнеэкономическая деятельность.

The financial condition of engineering of Chernihiv region has been analyzed in the article, the basic economic problems of its development have been detected and proposed measures to address them.

Key words: financial condition, engineering, economic problems, financial results, operating expenses, personnel provision, foreign economic activity.

Постановка проблеми. Стабільний розвиток машинобудівної галузі є важливою передумовою ефективного функціонування національної економіки. Однак на сучасному етапі стан справ у досліджуваній галузі залишається вкрай складним, що безперечно пов'язано з наслідками фінансово-економічної кризи.

Процес реформування промисловості в останні роки характеризується низкою негативних тенденцій як на загальнодержавному, так і на регіональному рівні. У сформованих умовах знову стали більш відчутними проблеми, що стримують зростання виробництва, від вирішення яких багато в чому залежить збереження і розвиток промислового комплексу. Серед головних проблем, що стримують розвиток промисловості Чернігівської області, є такі [4]:

- високий ступінь фізичного (70,6 %) й морального зносу основних фондів;
- нестача обігових коштів і недоступність кредитних ресурсів для їх поповнення;
- значне зростання тарифів і цін на постачання енергоресурсів, сировини і матеріалів, комплектуючих виробів;
- тиск імпорту, в т.ч. контрафактного, занижені ставки митних зборів, відсутність державних замовлень;
- низький рівень заробітної плати та значна її диференціація в розрізі галузей;
- темпи розвитку й структура науково-технічної та інноваційної сфери не відповідають попиту на передові технології в реальному секторі економіки;
- відсутній механізм дієвих економічних стимулів, які заохочували б суб'єктів господарської діяльності здійснювати технологічну модернізацію підприємств шляхом активного запровадження нових науково-технічних розробок тощо.

Тому головним завданням, що постає перед органами державної влади, місцевого самоврядування та керівництвом промислових підприємств, є розробка ефективного механізму виходу з кризового стану. Особливої уваги при цьому набуває оцінка фінансового стану базових галузей економіки, зокрема машинобудівної, що дозволяє показати реальний стан функціонування її підприємств із висвітленням тих економічних проблем, що стримують розвиток промислового комплексу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам економічного розвитку машинобудівної галузі присвячені праці багатьох вітчизняних науковців, серед яких О.Г. Мельник, О.Є. Кузьмін, С.В. Князь, Д.В. Малащук, М.К. Колісник, Н.П. Карачина

та ін. Також більш докладно ці питання відображено в державних та регіональних програмах розвитку промислового комплексу.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на велику кількість наукових праць, присвячених розгляду економічних проблем розвитку машинобудування, реальний стан галузі все ще перебуває в занепаді та потребує реформаційних процесів. Тому актуальним на сьогодні залишається питання розробки заходів щодо подолання кризового стану у сфері промислового виробництва, зокрема в галузі машинобудування.

Мета статті – проаналізувати фінансовий стан галузі машинобудування Чернігівського регіону, виявити основні економічні проблеми, що стримують розвиток промислового сектору та запропонувати заходи щодо їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Галузь машинобудування Чернігівського регіону є однією з найбільш постраждалих від наслідків фінансово-економічної кризи. Її фінансовий стан характеризується збитковістю, збільшенням операційних витрат, загостренням кадрової проблеми, присутністю на внутрішньому ринку закордонних виробників тощо.

Фактори фінансово-економічної кризи вплинули як на фінансовий стан самих виробників машинобудівної продукції, так і на платоспроможність їхніх споживачів, що і призвело до збитковості підприємств галузі (табл. 1) [2].

Таблиця 1

Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування машинобудівної галузі Чернігівського регіону, тис. грн

Вид промислової діяльності	Роки				
	2007	2008	2009	2010	2011
Машинобудування, в т. ч.:	8604,5	-90822,2	-24533,0	-30355,1	-15403,2
виробництво машин та устаткування	4460,9	40,0	600,6	1594,7	479,2
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	-6589,1	-91821,8	-1732,5	-16938,0	-4177,8
виробництво транспортних засобів та устаткування	10732,7	959,6	-23401,1	-15011,8	-11704,6

Аналіз динаміки фінансових результатів машинобудівних підприємств свідчить про наявність негативної тенденції стосовно їх фінансового стану. Досить складна ситуація спостерігалася у 2008 році, коли збиток від звичайної діяльності до оподаткування досяг розміру 90,8 млн. грн. Однією із причин такої ситуації послужило значне погіршення фінансових результатів такої підгалузі машинобудування, як виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування (збиток становив 91,8 млн. грн). Незважаючи на збиткову діяльність машинобудівної галузі в цілому, в процесі звичайної діяльності до оподаткування протягом всього аналізованого періоду діяльність підприємств по виробництву машин та устаткування була прибутковою.

Загалом же, підприємства галузі машинобудування мають незадовільний фінансовий стан та потребують впровадження антикризових заходів.

Цікавим для аналізу є відсоток прибуткових підприємств у цій галузі (рис. 1) [2].



Рис. 1. Питома вага підприємств машинобудівної галузі Чернігівського регіону, що одержали прибуток (збиток)

Як бачимо, протягом всього аналізованого періоду частка машинобудівних підприємств, які одержали прибуток, є переважною. Однак у 2009 році майже половина машинобудівних підприємств Чернігівського регіону були збитковими, крім того, сума їх збитків значно перевищувала суму прибутків, одержаних рештою підприємств галузі. Така ситуація, перш за все, характеризується загостренням кризового стану в галузі, що є наслідком як світової економічної кризи, так і зниження конкурентоспроможності вітчизняних підприємств машинобудування, що обумовлено застарілою технікою та технологією виробництва продукції.

Протягом досліджуваного періоду спостерігається збільшення загального обсягу операційних витрат. В їх структурі найбільшу питому вагу займають матеріальні витрати та витрати на оплату праці (рис. 2) [5-9], а це є підтвердженням того, що галузь машинобудування є матеріалоємною та трудомісткою. Відповідно зростання операційних витрат спричиняє підвищення цін на продукцію машинобудівних підприємств.

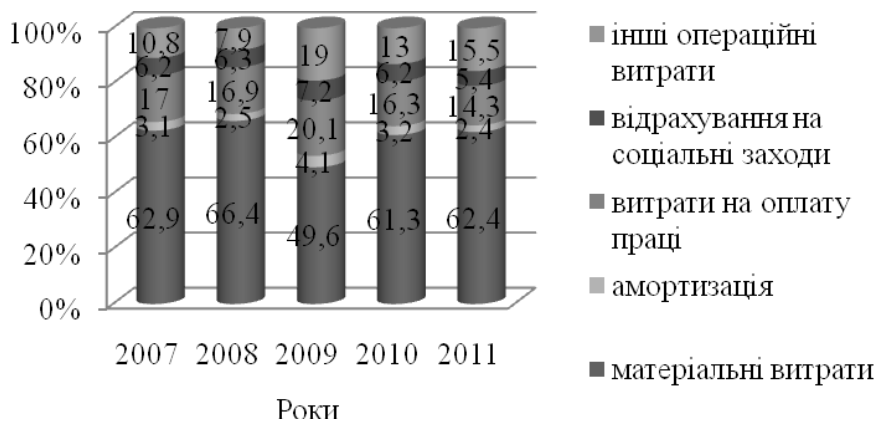


Рис. 2. Структура операційних витрат машинобудівних підприємств Чернігівського регіону

Таким чином, найвпливовішими факторами, що формують рівень цін виробників промислової продукції досліджуваної галузі, є, зокрема, ціни на сировину та матеріали, енергоносії, паливно-мастильні матеріали тощо.

Важливою складовою частиною розвитку будь-якого підприємства є його забезпеченість трудовими ресурсами. Аналізований період характеризується скороченням кількості працівників у машинобудівній галузі Чернігівського регіону (рис. 3) [8; 9].

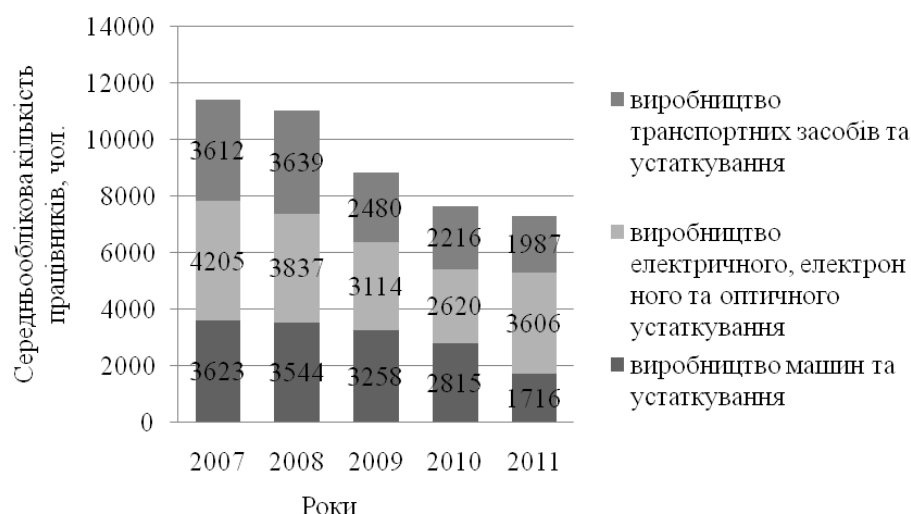


Рис. 3. Динаміка середньооблікової кількості працівників машинобудівної галузі Чернігівського регіону

Так, наприклад, у 2011 році чисельність найманих працівників становила 7309 осіб проти 7651 особу в 2010 році, 8852 особи у 2009 році, 11020 осіб у 2008 році, 11440 осіб у 2007 році. Загалом за 2007-2011 рр. їх кількість скоротилася більш ніж на третину (36,1 %).

Ситуація скорочення персоналу спричинена зниженням виробничого потенціалу підприємств машинобудівної галузі Чернігівського регіону, а також збільшенням кількості працівників, які перебували в умовах вимушеної неповної зайнятості. Однак, незважаючи на такі негативні тенденції, галузь машинобудування продовжує залишатися однією з найчисельніших за кількістю найманих працівників у регіоні.

Крім того, у 2011 році спостерігається зростання кількості найманих працівників на підприємствах з виробництва електричного, електронного та оптичного устаткування, що може свідчити про відновлення їх виробничої діяльності.

Середньомісячна заробітна плата одного штатного працівника у 2011 році була на 25,8 % меншою загальнопромислового рівня і становила в середньому 1704 грн. У порівнянні з попереднім роком середньогалузева заробітна плата підвищилася на 20,5 %. Найгірша ситуація спостерігалася на підприємствах з виробництва транспортних засобів та устаткування: середньомісячна заробітна плата становила 1504 грн, що нижче за середньогалузевий показник на 11,7 %, крім того, у порівнянні з 2010 роком вона знизилася на 13,7 %.

Таким чином, ситуація, пов'язана з оплатою праці в машинобудівній галузі, є вкрай несприятливою, оскільки розмір заробітної плати в середньому по промисловості значно перевищує галузевий показник.

Як відомо, погіршення умов оплати праці є фактором, що призводить до погіршення матеріального становища працівників галузі, а це у свою чергу негативно відбивається і на результатах виробничої діяльності.

Про незадовільний стан підприємств машинобудівної галузі регіону свідчать і показники зовнішньоекономічної діяльності (табл. 2) [2].

Таблиця 2

Динаміка зовнішньої торгівлі підприємств машинобудування
Чернігівського регіону, тис. дол США

Показники	Роки				
	2007	2008	2009	2010	2011
Експорт	47180	53412	30267	24757	36199
Імпорт	44326	79200	51528	32033	103555
Сальдо	+2854	-25788	-21261	-7276	-67356

Так, обсяг імпорту машинобудівної продукції значно перевищує обсяг її експорту. Така ситуація свідчить про зниження рівня попиту на продукцію вітчизняних машинобудівних підприємств на зовнішньому ринку. Під час кризи відбулося падіння обсягів зовнішньої торгівлі товарами, насамперед, на тих підприємствах машинобудівної галузі, які спеціалізуються на виробництві транспортних засобів та виробництві машин і устаткування відповідно на 73,2 % та 29,4 % у 2009 році по відношенню до 2008 р. (рис. 4).

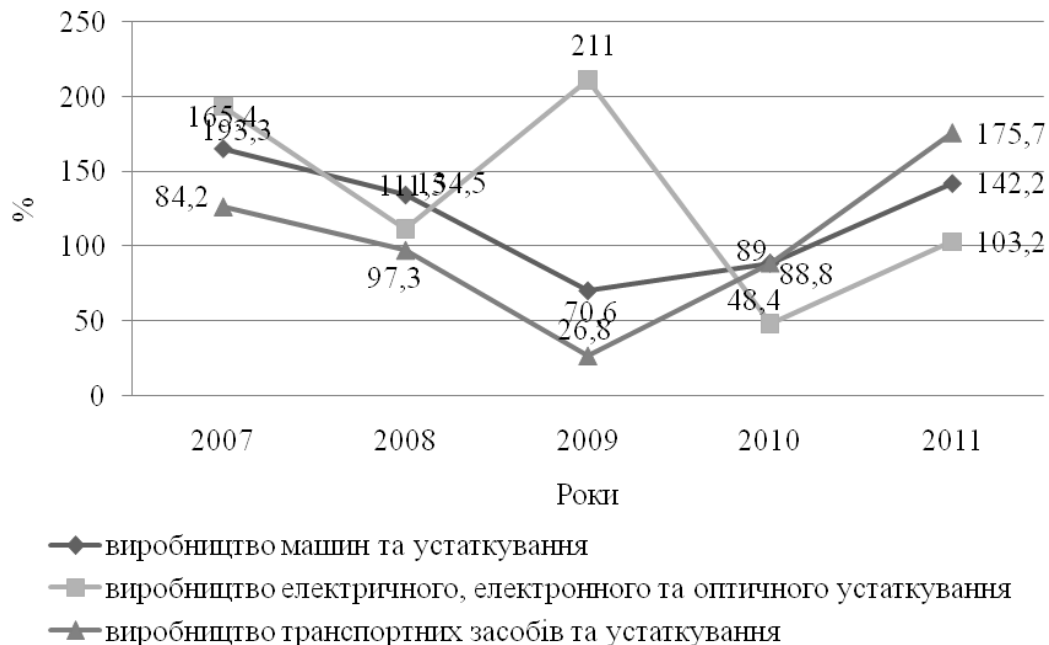


Рис. 4. Темпи росту експорту товарів машинобудівних підприємств Чернігівського регіону

У 2010 р. негативна тенденція щодо експорту продукції вітчизняного машинобудування загострилася. Значно скоротилися обсяги зовнішньої торгівлі електричним, електронним та оптичним устаткуванням (на 51,6 % у порівнянні з 2009 р.). Однак вже у 2011 році ситуація покращилася й обсяги експорту продукції машинобудування збільшилися.

Протягом всього досліджуваного періоду експорт продукції машинобудування здійснювався переважно за такими групами товарів, як котли, машини та устаткування, електричні машини, а також засоби наземного транспорту (крім залізничного).

Під впливом кризових явищ, які супроводжувалися девальвацією гривні щодо основних світових валют і скороченням обсягів кредитування промисловості, у 2009 році по відношенню до 2008 року відбулося скорочення обсягів імпорту машин та устаткування, а також електричного, електронного та оптичного устаткування відповідно на 61,6 % та 48,9 % (рис. 5).



Рис. 5. Темпи росту імпорту товарів машинобудівних підприємств Чернігівського регіону

Однак, незважаючи на важку ситуацію в економіці Чернігівського регіону, у 2009 році було імпортовано майже в 3,5 рази більше транспортних засобів та устаткування, ніж у передкризовий період. Значний обсяг імпорту транспортних засобів спостерігається у 2011 році (у 10,5 разів більше у порівнянні з попереднім роком).

Загалом, Чернігівський регіон є залежним від імпорту продукції машинобудування. Так, у передкризовому 2008 р. перевищення імпорту над експортом становило майже 50 %. Отже, вітчизняні машинобудівні підприємства підпадають під ризик, що супроводжується не лише скороченням їх частки на світових ринках, а й витісненням із внутрішнього ринку.

На сьогодні всі дії влади як на загальнодержавному, регіональному, так і на місцевому рівнях мають бути спрямовані на стимулювання виробництва імпортозаміщуючої продукції машинобудівними підприємствами та збільшення обсягів її реалізації на внутрішньому та зовнішньому ринках.

З метою захисту вітчизняних товаровиробників машинобудівної промисловості пріоритети державного впливу мають передбачати [3]:

- компенсацію банкам за рахунок державного бюджету частини відсоткової ставки при кредитуванні операцій з придбання вітчизняної машинобудівної продукції і відповідного розширення внутрішнього попиту на цю продукцію;
- надання підприємствам, що розгортають виробництво імпортозаміщуючих товарів, в оренду на пільгових умовах вільних виробничих площ, що знаходяться в державній власності;
- розвиток системи фінансово-кредитного забезпечення імпортозаміщуючих виробництв у машинобудівній промисловості шляхом використання небанківських джерел інвестування, насамперед інститутів спільного інвестування;
- запровадження механізмів страхування ризиків впровадження новітніх технологій на підприємствах машинобудівної промисловості, зокрема щодо впровадження технологічних рішень, які застосовуються у виробництві імпортозаміщуючої продукції;
- проведення виставкової, інформаційної та маркетингової діяльності, спрямованої на просування товарів машинобудівної промисловості на перспективні ринки;

- надання короткострокових державних гарантій для отримання кредитів підприємствами машинобудівної галузі, які демонструють позитивний результат від операційної діяльності, мають позитивну кредитну історію, не припускались прострочень по кредитах та здійснювали соціальні зобов'язання у повному обсязі;

- надання державними банками кредитних ресурсів за пільговою відсотковою ставкою підприємствам машинобудівної галузі, що не мають заборгованості по заробітній платні, під виконання державних замовлень, у разі спрямування певної частки від отриманого прибутку на інвестування в основні засоби;

- прискорення гармонізації стандартів, прийнятих у машинобудівній промисловості, із стандартами країн-імпортерів вітчизняної машинобудівної продукції;

- проведення консультацій з основними партнерами у зовнішній торгівлі машинобудівною продукцією про взаємне скасування митних тарифів на запасні частини, комплектуючі та агрегати в рамках міжнародної кооперації.

Висновки і пропозиції. Проведене дослідження дозволяє констатувати факт наявності незадовільного фінансового стану та широкого спектра економічних проблем у діяльності підприємств машинобудівної галузі Чернігівського регіону. Безперечно, важливою передумовою виходу машинобудівної промисловості з кризового стану є активна участь держави в цьому процесі, насамперед, налагодження системи державних замовлень на виробництво машинобудівної продукції, зокрема пожежної техніки, створення ефективного механізму дієвих економічних стимулів, які б заохочували підприємства галузі здійснювати відновлення матеріально-технічної бази виробництва та його технологічного рівня тощо. Однак не менш важливою є участь і самих підприємств у подоланні негативних тенденцій, спричинених нездатністю суб'єктів господарювання до швидкого та неупередженого реагування на зміни умов мінливого зовнішнього середовища, що, відповідно, стримує їх розвиток та перешкоджає нормальному функціонуванню. Тому за результатами виявлених економічних проблем запропоновано низку заходів щодо виходу галузі машинобудування з кризового стану, реалізація яких має здійснюватися, перш за все, на рівні підприємств:

- підписання довгострокових контрактів на постачання продукції, а також диверсифікація каналів збуту на основі маркетингової діяльності, участі у спеціалізованих виставках, тендерах тощо, що дозволить збільшити обсяги виробництва продукції та знизити собівартість виробництва;

- зменшення питомої ваги матеріальних, невиробничих, адміністративно-господарських та інших витрат у структурі собівартості продукції, скорочення енергоспоживання за рахунок впровадження у виробничий процес високотехнологічного та енергозберігаючого обладнання. Реалізація запропонованого заходу сприятиме покращенню фінансового стану підприємства та збільшенню прибутковості;

- підвищення продуктивності праці, а отже зростання рівня заробітної плати та зниження рівня плінності кадрів;

- впровадження інновацій та налагодження випуску інноваційної продукції, впровадження систем управління якістю та сертифікація продукції, що підвищить її конкурентоспроможність та дозволить вийти на нові ринки збуту. Зокрема, пріоритетними напрямками інноваційного розвитку машинобудування Чернігівського регіону є розробка та виробництво продукції для потреб авіакосмічної галузі й оборони країни, впровадження засобів діагностики, агрегатів, приладів та комплектуючих техніки нового покоління, насамперед для сільськогосподарської галузі, організація випуску нових видів протипоже-

жної техніки та засобів пожежогасіння, а також обладнання, комплектуючі та нові технології для складання та виробництва автомобілів, автобусів, тролейбусів [1];

- здійснення капітальних вкладень у виробництво за рахунок амортизаційних витрат, прибутків, банківських кредитів, коштів інвесторів, що дозволить здійснити заміну морально та фізично застарілих виробничих потужностей.

Таким чином, подальший розвиток галузі машинобудування залежатиме від ефективності реалізації запропонованих заходів.

Список використаних джерел

1. Інтелектуальний капітал та інноваційний розвиток регіону (Середньострокова програма «Чернігівщина – 2015. Спільний шлях до добробуту») [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cg.gov.ua/single_page.php.
2. Офіційний сайт Головного управління статистики у Чернігівській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.chernigivstat.gov.ua>.
3. Пріоритети розвитку машинобудівної промисловості у рамках антикризової політики України. (Аналітична записка) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/451/>.
4. Промисловий комплекс (Середньострокова програма «Чернігівщина – 2015. Спільний шлях до добробуту») [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cg.gov.ua/single_page.php.
5. Статистичний щорічник «Чернігівщина-2007». – Чернігів: Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Чернігівській області, 2008. – 504 с.
6. Статистичний щорічник «Чернігівщина-2008». – Чернігів: Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Чернігівській області, 2009. – 501 с.
7. Статистичний щорічник «Чернігівщина-2009». – Чернігів: Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Чернігівській області, 2010. – 503 с.
8. Статистичний щорічник «Чернігівщина-2010». – Чернігів: Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Чернігівській області, 2011. – 487 с.
9. Статистичний щорічник «Чернігівщина-2011». – Чернігів: Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Чернігівській області, 2012. – 479 с.