

Діагностика причин кризи машинобудівних підприємств України

Сак Т.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки, безпеки
та інноваційної діяльності підприємства
Східноєвропейського національного університету
імені Лесі Українки

У статті проведено діагностику стану машинобудівного комплексу України. На основі статистичних даних побудовано тренди обсягів виробництва та реалізації машинобудівної продукції, фінансових результатів та рентабельності підприємств. Доведено наявність кризи у сфері машинобудування, виявлено причини кризового стану машинобудівних підприємств. Запропоновано стратегічні напрями усунення причин кризи машинобудівних підприємств України.

Ключові слова: машинобудування, криза, діагностика, конкурентоспроможність, причини кризи, антикризові заходи.

САК Т.В. ДИАГНОСТИКА ПРИЧИН КРИЗИСА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ.

В статье проведена диагностика состояния машиностроительного комплекса Украины. На основе статистических данных построены тренды объемов производства и реализации машиностроительной продукции, финансовых результатов и рентабельности предприятий. Доказано наличие кризиса в сфере машиностроения, выявлены причины кризисного состояния машиностроительных предприятий. Предложены стратегические направления устранения причин кризиса машиностроительных предприятий Украины.

Ключевые слова: машиностроение, кризис, диагностика, конкурентоспособность, причины кризиса, антикризисные мероприятия.

Sak T.V. DIAGNOSTICS OF THE CAUSES OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES CRISIS IN UKRAINE

The paper provides diagnostics of the machine industry in Ukraine. Statistical data are used to define the dynamics of production volume, machinery sale, financial results and enterprise profitability. The study proves that there is an ongoing crisis in the machine industry and determines what caused such a state of things. Strategic solutions to overcome machine-building enterprises recession are suggested.

Keywords: machine-building, crisis, diagnostics, competitiveness, causes of crisis, anti-crisis measures.

Постановка проблеми. Рівень розвитку машинобудування є одним з основних показників економічного розвитку країни. У розвинутих країнах машинобудівний комплекс продукує до 50% ВВП (Німеччина, Японія) і визначає інноваційний потенціал промисловості. Продукція машинобудування застосовується для споживання у промисловості, сільському господарстві, транспорті, торгівлі, обороні країни, побуті. Водночас машинобудівні підприємства забезпечують засобами виробництва і знаряддями праці інші галузі, формуючи основу їхнього розвитку.

Складна економічна ситуація в Україні, спричинена глобальною кризою в усіх сферах діяльності, безпосередньо вплинула і на підприємства машинобудівного комплексу. Якщо в 1991 році кількість працівників, зайнятих у машинобудівному комплексі, становила

близько 28% від загальної кількості працюючих у країні, а частка продукції машинобудування становила 32% ВВП, то в 2017 році на цю галузь припадає 15% працюючих і 6,5% ВВП [1]. Для подальшого інтенсивного відновлення та розвитку всього промислового комплексу необхідно забезпечити досить високий рівень діяльності машинобудівних підприємств. Насамперед важливо проаналізувати стан підприємств машинобудування та визначити можливі шляхи виходу з кризової ситуації.

Аналіз останніх досліджень. Підприємства машинобудівного комплексу є об'єктами досліджень багатьох вітчизняних науковців. Так, кризові явища та інноваційну пасивність у машинобудівній галузі України оцінила О.Б. Мних [2, с. 77–86]. Автор довела доцільність використання маркетингового підходу в дослідженні факторів, що впливають на фор-

мування ринкової вартості машинобудівних підприємств.

О.В. Бойко, М.І. Башинська, О.З. Редькова досліджують машинобудівний комплекс України, аналізуючи зовнішні та внутрішні фактори впливу на економічну безпеку машинобудівних підприємств. Науковці виокремили чинники, що негативно впливають на стан машинобудування і зумовлюють зростання втрат і зниження рівня стійкості функціонування підприємств [3, с. 34].

Особливої уваги заслуговує дослідження І.В. Кривов'язюка, Р.М. Стрільчука [4, с. 454–465], у якому на основі дискримінантної функції здійснено моделювання та діагностику кризового стану машинобудівних підприємств. Отримані результати вказали на наявність різних видів кризового стану на більшості інноваційно активних машинобудівних підприємств.

Проте в більшості наукових публікацій доводиться наявність кризового стану, вказуються наслідки кризи. Частково невирішеними залишаються питання виявлення причин кризи машинобудівних підприємств.

Формулювання цілей статті. Метою статті є проведення діагностики машинобудівних підприємств України, виявлення причин кризи машинобудівного комплексу країни.

Виклад основного матеріалу. Згідно зі статистичними даними у сфері машинобу-

дування України в 2017 році функціонувало 6682 суб'єктів підприємництва, що на 2513 одиниць менше порівняно з 2010 роком. Серед суб'єктів господарювання лише 17 належать до великих підприємств і 738 – до середніх, інші – малі та мікропідприємства [1]. Машинобудівний комплекс має багатогалузеву структуру і характеризується створенням спеціалізованих підприємств. Динаміка зміни структури машинобудування України наведена на рис. 1.

Найбільшу частку в структурі машинобудівного комплексу займає виробництво машин і устаткування, не віднесене до інших угруповань (36,6%), виробництво електричного устаткування (19,2%) та виробництво інших транспортних засобів (судна і човни, поїзди і локомотиви, літаки, космічні судна) – 24,4%. Під впливом загальної кризи спостерігаються зміни в структурі машинобудівного комплексу країни: питома вага виробництва машин та устаткування збільшилася порівняно з 2013 роком на 5,6%, проте суттєво зменшилася частка інших транспортних засобів – на 11,2% упродовж останніх 5 років.

Варто також зазначити, що сучасна структура підприємств машинобудівного комплексу України має низку специфічних особливостей. Розміщення в Україні металомістких галузей машинобудування привело до їх концентрації в містах тих областей, що є основними

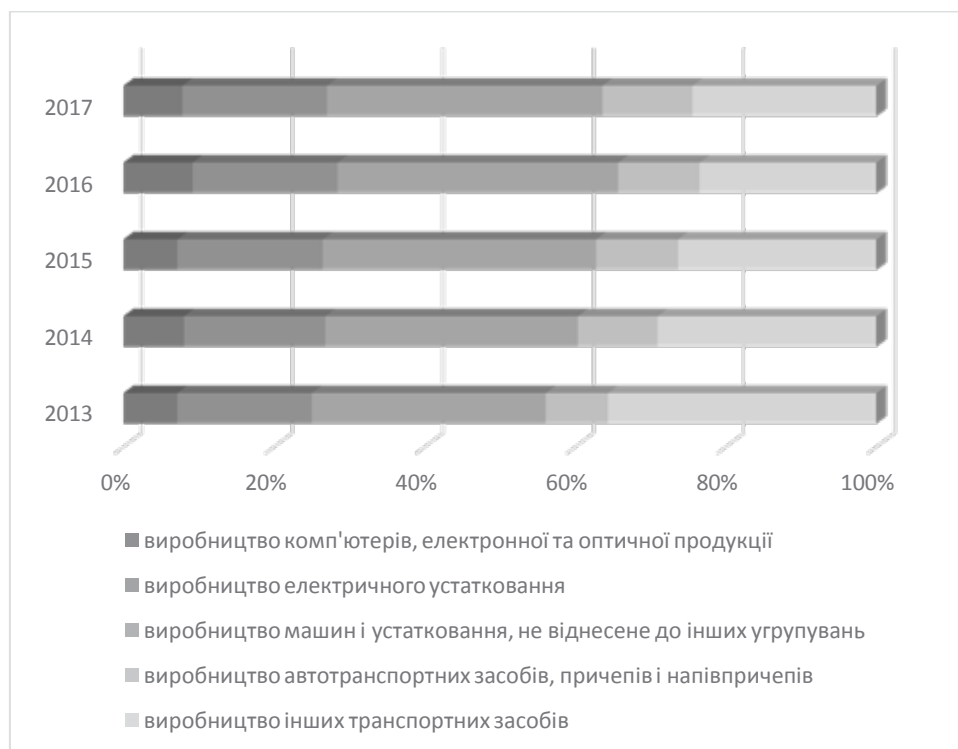


Рис. 1. Динаміка структури машинобудівного комплексу України, %.

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [1]

виробниками чорних металів. Так, найбільша кількість підприємств машинобудування концентрується у Донецькій, Дніпропетровській, Луганській і Запорізькій областях. Багато підприємств розміщено в Київській, Харківській, Львівській, Одеській областях, а також у м. Києві, де ще зберіглася добре розвинута науково-дослідна база.

Обсяг випуску продукції машинобудування в Україні упродовж 2013–2017 рр. наведений на рис. 2.

Обсяг ринку машинобудівної продукції в 2017 р. становив 196,4 млрд. грн., що становить 3,6% від обороту всіх національних підприємств та 8% промислової продукції. Основними причинами зменшення обсягів виробництва були різкий спад споживчого попиту, банкрутство багатьох підприємств через фінансову неспроможність, великі боргові зобов'язання, залежність від імпорту тощо. Наслідком цього є мала питома вага реалізованої продукції машинобудівного комплексу в промисловості України, яка становить 6,5% (рис. 3), а в економічно розвинутих країнах вона сягає, як правило, 35–50% [1].

Аналізуючи наведені дані, варто зазначити, що під час світової кризи 2014 року машинобудівний комплекс зазнав найбільших збитків і потрясінь. Така ситуація була зумовлена зменшенням попиту на продукцію комплексу як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, втратою позицій України на зовнішніх ринках збуту, а також високою еластичністю попиту на дану продукцію всередині країни.

Доцільно виділити і проаналізувати чинники, що вплинули на зниження виробництва й обсяги реалізованої продукції підприємств машинобудування.

О.Б. Мних до економічних чинників, що формують кризову ситуацію в машинобудуванні, відносить: зростаючу конкуренцію за різними видами економічної діяльності на внутрішньому і закордонних ринках; нерозподілені збитки минулих років ділових партнерів у суміжних галузях економіки; невідповідність інноваційного потенціалу виробника і його клієнтів-споживачів та стабільно низьку частку інноваційно активних підприємств; значне боргове навантаження акціонерних компаній [2, с. 80].

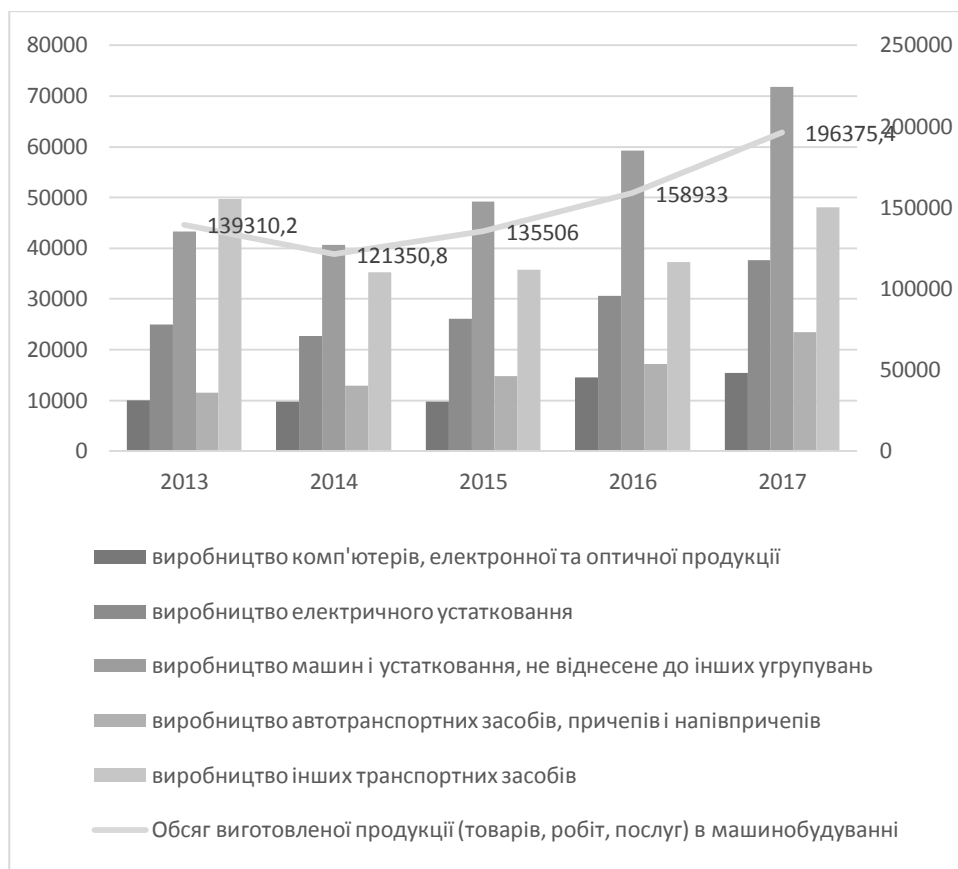


Рис. 2. Динаміка обсягу випуску продукції машинобудування в Україні, млн. грн.

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [1]

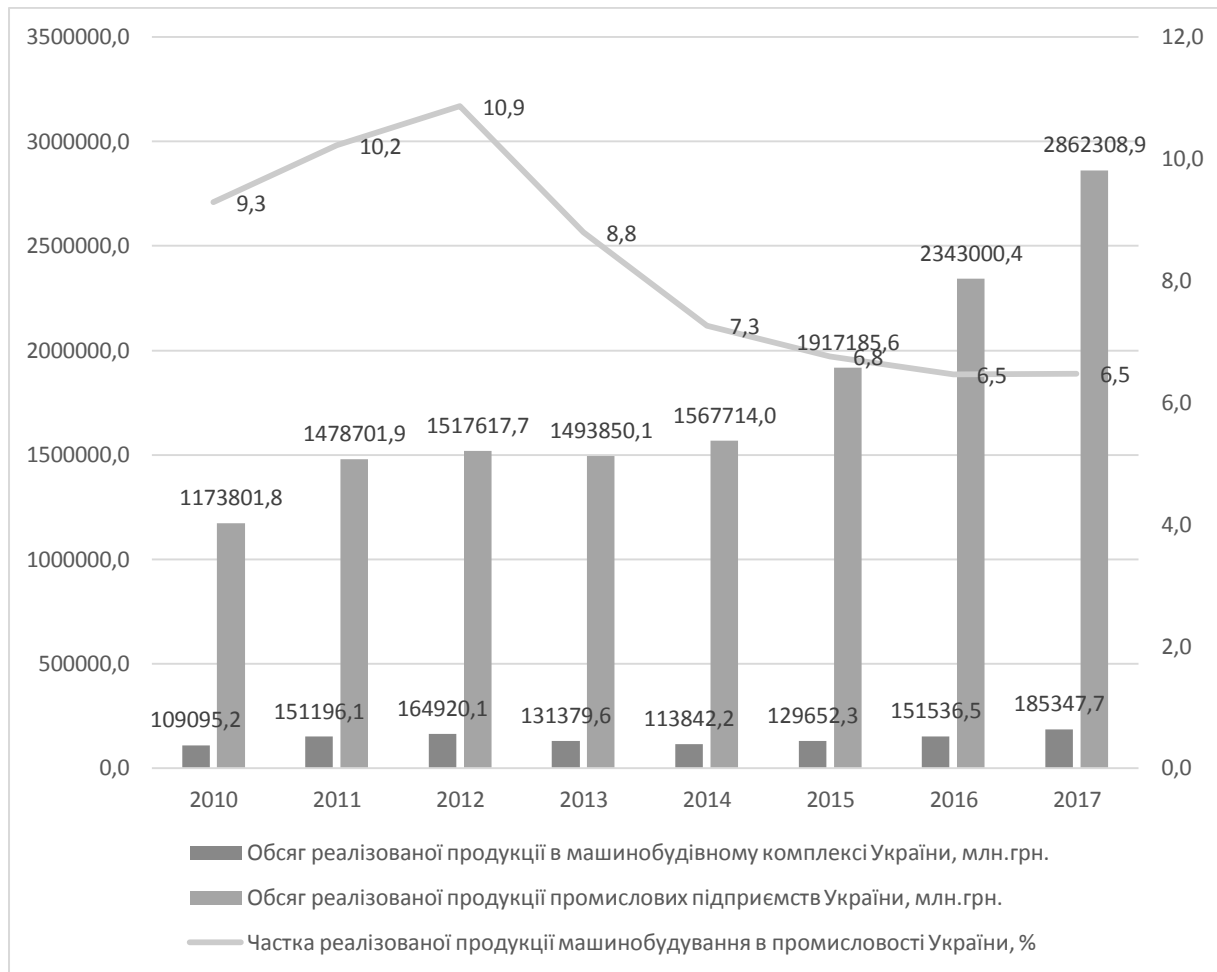


Рис. 3. Обсяг реалізованої продукції машинобудівних підприємств України та їх частка в промисловості упродовж 2010–2017 рр.

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [1]

Суттєвою перешкодою розширенню обсягів машинобудування й поліпшення структури промисловості стає наявність ризиків, пов'язаних із можливістю часткової втрати контролю над окремими машинобудівними підприємствами, які працювали переважно на російський ринок. Особливо вразливими виявилися високотехнологічні галузі (літакобудування, суднобудування, виробництво космічних літальних апаратів).

Також гальмівним чинником для вітчизняного машинобудування є труднощі кредитування і залучення додаткового іноземного капіталу. Основним джерелом фінансування діяльності та інноваційного розвитку є власні кошти підприємств (70–82% від загального обсягу інвестицій), причиною чого є зниження розміру прямих іноземних інвестицій у машинобудівну промисловість, висока вартість кредитних ресурсів. За середньої рентабельності машинобудівних підприємств 3% користуватися кредитними ресурсами можуть лише

окремі підприємства. Саме це й зумовлює обмеженість фінансування інновацій, нестачу оборотних коштів, породжуючи низьку конкурентоспроможність та високу кредиторську заборгованість.

Причинами виробничої кризи в машинобудуванні є також невідповідність національної продукції вимогам світового ринку (якість, екологічні характеристики); високий рівень матеріало- та енергоємності продукції [5, с. 85]. Корінь цієї проблеми лежить у недостатній інноваційній активності підприємств щодо продукування нової продукції, розроблення енергоефективних, маловідходних, ресурсозберігаючих технологій. Наявні в машинобудівному комплексі виробничі потужності морально та фізично застаріли (70% обладнання експлуатують понад 15 років) та неспроможні забезпечити виробництво конкурентоспроможної продукції. Більшість машинобудівних підприємств потребує масштабної реконструкції і суттєвого технічного переоснащення з метою

створення максимально сприятливих умов для виробництва продукції з високими конкурентоспроможними техніко-економічними показниками та якісними характеристиками.

Невідповідність машинобудівної промисловості України сучасним вимогам як вітчизняної економіки, так і світової зазначає в проведеному дослідженні С.М. Савченко. Автор констатує, що, незважаючи на окремі значні успіхи в таких галузях, як авіакосмічна, виробництво енергетичного устаткування, важке і транспортне машинобудування, стан машинобудівного комплексу ззагалом є незадовільним; продукція українських машинобудівних підприємств є конкурентоспроможною лише на ринках СНД, зокрема Росії [6, с. 241].

Така істотна невідповідність інноваційного потенціалу машинобудівних підприємств потребам ринку приводить до їх фінансової неефективності (табл. 1, рис. 4–6).

Аналізуючи фінансові результати діяльності машинобудівних підприємств, можна дійти висновку, що у 2013 р. спостерігається різке погіршення, що було пов'язане із загальною світовою економічною кризою, а також анексією АР Крим, початком військового конфлікту на сході України, складними політичними та соціально-економічними умовами в країні. Упродовж 2014–2015 р. збитковими були практично усі машинобудівні підприємства. З 2016 року позитивні тенденції спостерігалися у підприємств, які займалися виробництвом

комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, а також виробництвом машин та устаткування.

2017 року рентабельність машинобудівних підприємств в Україні становила 3%, досягнувши рівня докризового 2012 року. При цьому 22,6% підприємств комплексу залишаються збитковими (рис. 6). Більшість машинобудівних підприємств перебуває в скрутному економічному становищі, спричиненому загальною кризою. Характерним є зниження попиту, відсутність обігових коштів, можливостей і стимулів до інвестування, кредитування діяльності й розширення виробництва, підвищення якості продукції та зниження витрат, упровадження інновацій.

Ситуація для розвитку машинобудування в Україні залишається несприятливою. Особливе занепокоєння викликають тенденції деіндустріалізації та дезінтеграції підприємств зі складними технологічними циклами, а також втрата актуальності інноваційних упроваджень порівняно з іноземними виробниками, що перешкоджає зростанню конкурентоспроможності продукції машинобудівної промисловості не тільки на зовнішньому, а й на внутрішньому ринку.

За результатами здійсненої діагностики варто узагальнити причини кризи машинобудівних підприємств (рис. 7):

Незважаючи на те, що за фінансовими результатами 2017 року стагнація машинобудівних підприємств припинилася, в кри-

Таблиця 1

Фінансові результати машинобудівних підприємств до оподаткування у 2010–2017 рр., млн. грн.

Роки	Машинобудівний комплекс загалом	У тому числі за видами економічної діяльності:				
		виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	виробництво електричного устаткування	виробництво машин і устаткування, не віднесені до інших угруповань	виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	виробництво інших транспортних засобів
2010	6859,0	78,4	697,1	1929,6	-42,2	4196,1
2011	14637,6	1522,3	265,0	2399,0	376,4	10074,9
2012	13322,8	439,4	1640,4	2132,4	-420,0	9530,6
2013	5526,9	308,7	806,4	1368,7	-66,7	3109,8
2014	-20501,5	-1615,1	-4413,2	-3890,9	-4867,6	-5714,7
2015	-12651,6	783,4	-4133,4	-2802,6	-2638,8	-3860,2
2016	1696,2	1701,5	-136,5	1519,1	-411,0	-976,9
2017	9770,0	1817,3	1072,8	1711,9	282,4	4885,6

Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [1]

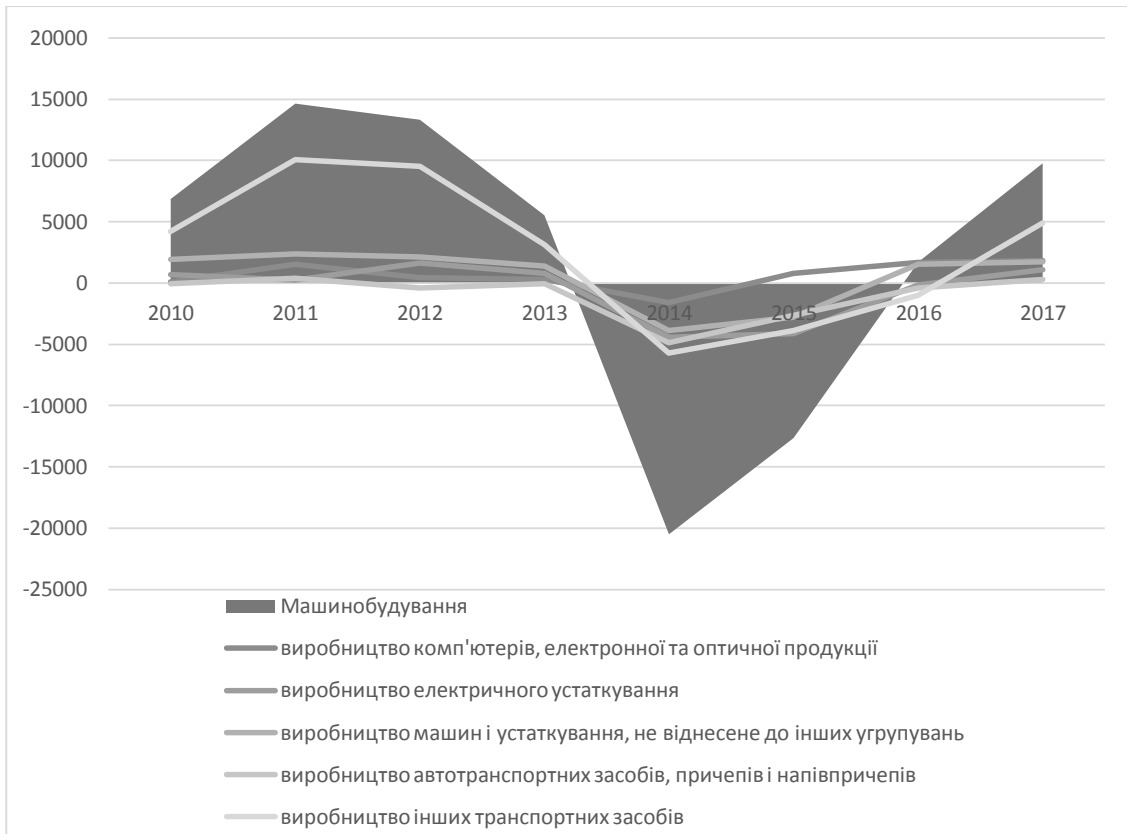


Рис. 4. Динаміка фінансових результатів машинобудівних підприємств до оподаткування у 2010–2017 рр.
 Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [1]

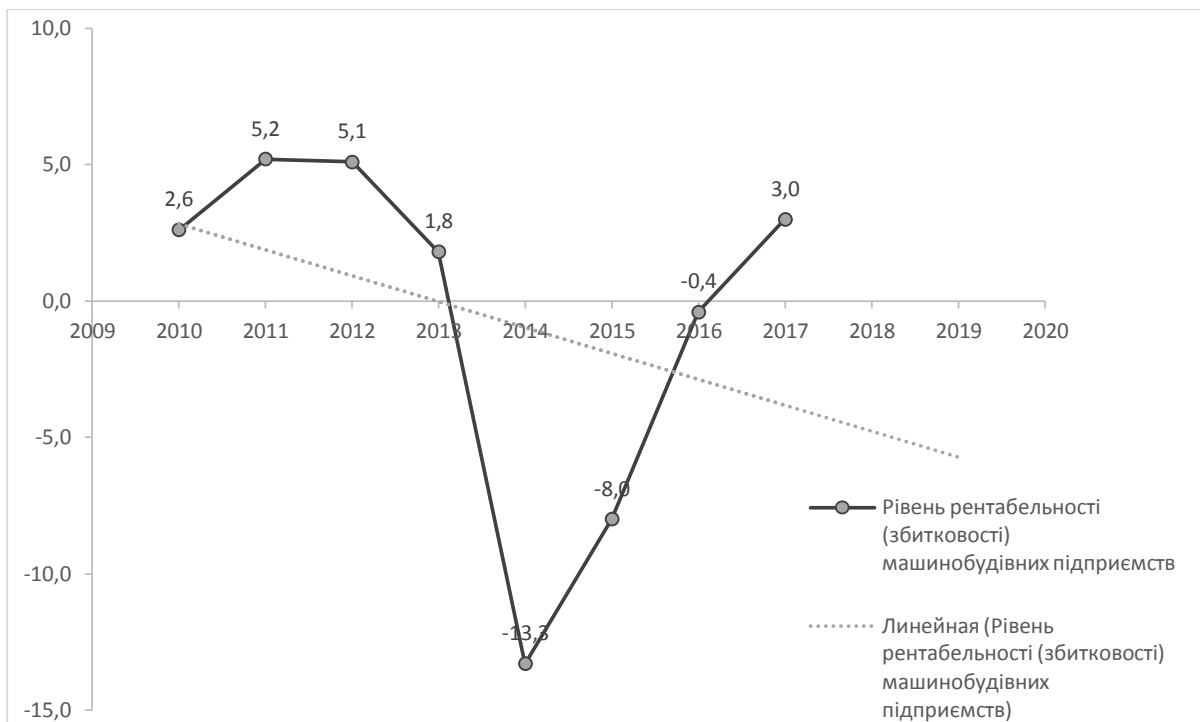


Рис. 5. Рівень рентабельності (збитковості) машинобудівних підприємств України упродовж 2010–2017 рр. та прогноз тренду
 Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [1]

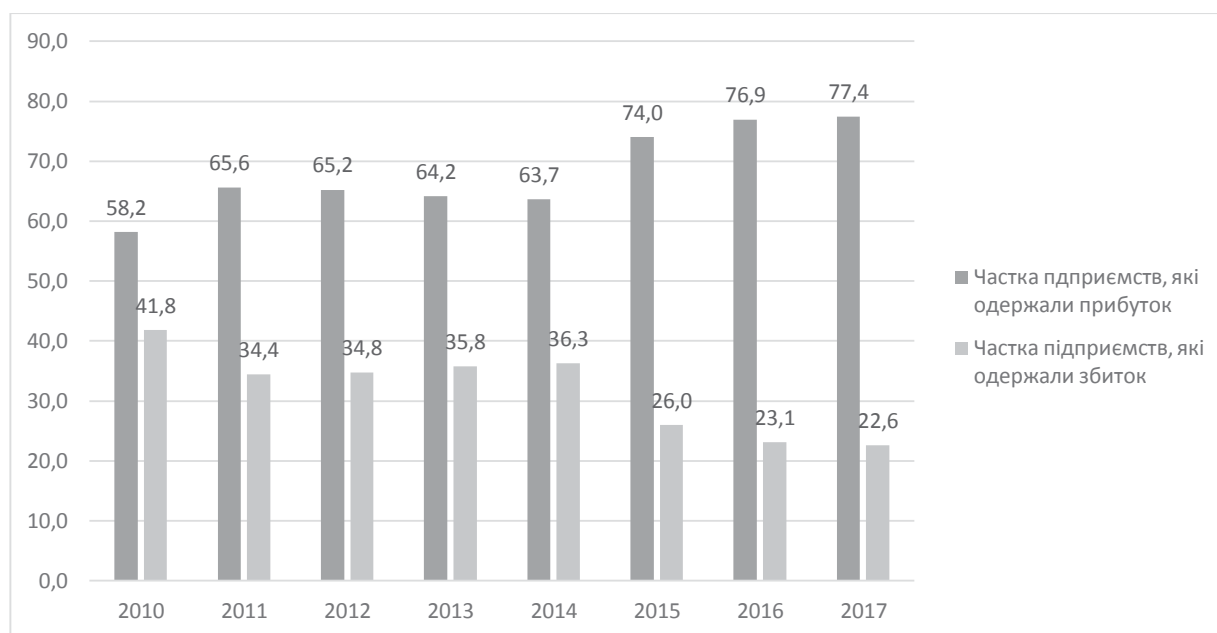


Рис. 6. Частка прибуткових та збиткових підприємств машинобудівного комплексу
Джерело: сформовано за даними Державної служби статистики України [1]



Рис. 7. Зовнішні та внутрішні причини кризи машинобудівних підприємств
Джерело: сформовано автором

зовому стані перебуває більшість суб'єктів, що вимагає комплексних заходів стратегічного управління на рівні бізнесу та ефективної державної політики щодо реформування машинобудівного комплексу. Поділяємо стратегічне бачення перспектив розвитку машинобудівного комплексу, викладене в [7, с. 32], та вважаємо, що насамперед позитивні темпи розвитку та відповідне зростання інвестицій може стосуватися тих видів економічної діяльності, які за попередні роки мали найвищі темпи зростання в Україні і є перспективними на зовнішньому ринку. Це – сільське господарство, IT-галузь, будівництво. Тому найбільші перспективи для розвитку мають агропромислове машинобудування (виробництво машин і устаткування для сільського та лісового господарства); виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції; виробництво машин і устаткування для добувної промисловості та будівництва.

Стратегічними напрямками виходу з кризового стану та підвищення конкурентоспроможності машинобудівної продукції мають

стати: активізація інноваційної активності підприємств; формування інтеграційних партнерських відносин; підвищення інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринку.

Висновки. З огляду на важливу роль машинобудування для економіки України, до кола основних завдань його розвитку слід віднести усунення виявлених причин кризового стану. З цією метою необхідне комплексне антикризове управління, що передбачатиме заходи як на рівні бізнес-структур, так і на державному рівні. На бізнес-рівні ці заходи повинні включати насамперед обґрунтування чіткої антикризової стратегії, спрямованої на розвиток стратегічного потенціалу машинобудівних підприємств, забезпечення їхньої конкурентоспроможності. Не менш важливою є дієва державна політика підтримки машинобудування, основними напрямками якої мають стати: пільгове фінансування та кредитування, стимулювання інноваційної діяльності та підтримка розвитку інноваційно активних машинобудівних підприємств.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 28.11.2018).
2. Мних О.Б. Криза транспортного машинобудування в Україні і маркетинговий підхід до формування ринкової вартості машинобудівних підприємств. Актуальні проблеми економіки. 2016. № 9. С. 77–86.
3. Бойко О.В., Башинська М. І., Редька О. З. Факторний аналіз індикаторів економічної безпеки машинобудівного комплексу країни. Економіка: реалії часу. Науковий журнал. 2016. № 3 (25). С. 30–37.
4. Кривов'язюк І.В., Стрільчук Р.М. Діагностика кризового стану інноваційно активних машинобудівних підприємств на базі дискримінантної моделі. Актуальні проблеми економіки. 2016. № 7. С. 454–465.
5. Латишева О.В. Основні тенденції розвитку, перспективи та можливості забезпечення сталого розвитку машинобудівних підприємств в Україні. Економічний вісник Донбасу. 2017. № 1 (47). С. 82–88.
6. Савченко С.М. Конкурентоспроможність українського машинобудівного комплексу на зовнішніх та внутрішніх ринках. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. 2011. Вип. 29. С. 231–242.
7. Гусева О.Ю., Яковчук А.М. Стан та структура машинобудівної галузі України в умовах глобальних економічних. Економіка. Менеджмент. Бізнес. 2017. № 4. С. 26–33.

REFERENCES:

1. State Statistics Service of Ukraine (2017). Retrieved from <http://ukrstat.gov.ua>
2. Mnykh O.B. (2016), «Crisis in Ukraine's transport engineering and marketing approach to market value formation of engineering companies», Aktual'ni problemy ekonomiky, vol. 9, pp. 77–86.
3. Boiko O.V., Bashynska M. I., Redkva O.Z. (2016), "Factor analysis of the economic security indicators of the machine building complex of the country", Ekonomika: realii chasu. Naukovyi zhurnal, vol. 3 (25), pp. 30–37.
4. Kryvovozyuk I.V. (2016), "Diagnostics of a crisis state of innovation-active machine-building enterprises based on discriminant model", Aktual'ni problemy ekonomiky, vol. 7, pp. 454–465.
5. Latysheva O.V. (2017), "Basic tendencies of development, prospects and possibilities of providing of steady development of machine-building enterprises, are in Ukraine", Ekonomichnyi visnyk Donbasu. vol. 1 (47), pp. 82–88.
6. Savchenko S.M. (2011), "Competitiveness of the Ukrainian machine-building complex on the external and internal markets", Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury, vol. 29, pp. 231–242.
7. Guseva O.U., Yakovchuk A.M. (2017), "The state and structure of the machine-building industry of Ukraine in the conditions of global economic transformations", Ekonomika. Menedzhment. Biznes, vol. 4, pp. 26–33.