

менш тривалим у часі та більш точним, а значить і більш ефективним. На ринку України вже існують розроблені та під лаштовані системи створені на основі використання продукції світових лідерів у цій галузі. Основним недоліком таких систем є досить дорога їх вартість, що в умовах фінансової кризи є більш вагомим фактором ніж за умов нормального функціонування економіки.

1. Горилей О. Бюджетная просчетность // *Компаньйон*. – 2002. - №42 (298). 2. Кузьмишин П. Підприємницьке середовище та економічний розвиток: Монографія. – Ужгород: Ужгородський державний університет, 2000. – 444 с. 3. Янік В. Ефективність формування і розвитку підприємництва в умовах трансформації економіки постсоціалістичних країн: Монографія. – Львів: Видавничий дім „Панорама”, 2001. – 304 с. 4. Білик М.Д. Бюджетування у системі фінансового планування // *Фінанси України*. – 2003. - №3. – с. 97-109. 5. Радул Л.І «Сутність та проблематика бюджетування в Україні» *Соціум. Наука. Культура*. <http://intkonf.org>. 6. Система бюджетування світового класу стає доступною середньому бізнесу/21.04.09/*Прес-Релізу/Finance.ua* <http://news.finance.ua>. 7. <http://www.cognos.com>. 8. <http://www.aplusaconsalt.com>.

О.Ю. Яров

Національний університет «Львівська політехніка»

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ

© О.Ю. Яров

Провідна роль у галузевій структурі народногосподарського комплексу України належить промисловості, яка є важливою ланкою господарства країни. В структурі промисловості України найбільшу питому вагу мають га лузі важкої індустрії, особливо машинобудування, чорна металургія та вугіль на промисловість. Важка промисловість формує більш 80% загальної вартості реалізованої продукції промисловості, в тому числі на машинобудування припадає 12–14% [4, с.57].

Розвиток машинобудування – основа науково-технічного прогресу у всіх галузях народного господарства, значна підтримка конкурентоспроможності країни. Завдання машинобудівного комплексу – випуск машин та обладнання високотехнологічного рівня, які повинні забезпечити підвищення продуктивності праці, зниження матеріалоемності та енергоємності, сприяти покращенню якості продукції.

Машинобудування є комплексною галуззю, яка базується на використанні надбань і досягнень практично усіх галузей (хімічної, енергетичної, легкої, металообробної тощо), воно є основою промисловості та відіграє вирішальну роль у реалізації досягнень науково-технічного прогресу в усіх сферах господарства.

На частку машинобудівного сектора припадає близько 30% від загального обсягу промислової продукції. В Україні на сучасному етапі ця галузь розвинена недостатньо. Наприклад, у Японії, Німеччині, США питома вага машинобудування в промисловій структурі сягає 40–50%.

Поряд із цим, за даними офіційної статистики, приблизно третя частина усієї продукції машинобудування України експортується, при цьому близько 30% припадає на ринок Російської Федерації. Така ж частка припадає на торгівлю з країнами Європейського Союзу [3, с.113-114].

На існуючі проблеми у сфері машинобудування звертається увага у Державній програмі розвитку машинобудування на 2006–2011 роки, затвердженій Постановою Кабінету Міністрів України №516 від 18.04.2006. Зокрема, наголошується на низькій технічній та технологічній інноваційності продукції, недостатньому рівні якості та ресурсоекономності, вузькому асортименті та номенклатурі продукції машинобудування тощо [1]. Тобто основна увага акцентується на низькому рівні переважної частини вітчизняної продукції машинобудування. У таких умовах виникає необхідність дослідження чинників, які визначають конкурентоспроможність машинобудівних підприємств як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Світова економіка зараз вступила в дуже складний економічний період. У центрі цієї глобальної кризи американська фінансова система. Причиною послужили інновації у області

іпотечного кредитування. Низькі процентні ставки зробили кредити привабливими для широких верств населення. По ланцюговій реакції криза підштовхнула до зростання і інфляцію. Зараз в США, Європі і Китаї вона досягла рекордного максимуму. Це не могло не позначитися на економіці України і багатьох інших країн.

Падіння цін, що відбувається, на продукцію українських експортерів на світових ринках спричинить за собою зниження об'ємів промислового виробництва в експортно-орієнтованих галузях, в першу чергу металургії і машинобудуванні. Враховуючи те, що чорна металургія – найбільший сектор української промисловості з профіцитом торгового балансу, це скорочення випуску металопродукції спричинить подальше збільшення дефіциту торгового балансу і може привести до істотної девальвації гривни в 2009 році. Дуже ймовірні масові скорочення в цих галузях, підвищення структурного безробіття і зростання соціальної напруженості в суспільстві. Внесок металургії складає близько 12% ВВП, а машинобудування, складає близько 12,8% ВВП, до складу машинобудування входять понад 2800 підприємств, 230 організацій, що виконують наукові і науково-технічні роботи галузевого рівня. І хоча останнім часом інноваційна діяльність підприємств машинобудування відбувається в основному за умов загальноекономічного піднесення, слід відмітити, що виробничі потужності підприємств завантажені лише на 30–75%.

На тлі загального охолодження економіки, уповільнення зростання в цих двох стратегічно важливих секторах неминуче приведе до зниження зростання ВВП і промислового виробництва.

Отже, за сьогоднішніх умов, надзвичайної актуальності набуває питання створення та застосування таких організаційних методів і технологій, що забезпечили б не лише вихід із кризи і стану банкрутства значної частини українських машинобудівних підприємств, але і їх фінансове оздоровлення [2, с.276-278].

Дослідження чинників, що впливають на формування конкурентоспроможності машинобудівних підприємств, їхній перелік та змістове наповнення аналізують у своїх працях такі автори, як Н.А. Бахвалова, Н. Вівчарин, О.О. Гетьман, Н.І. Горбаль, І.З. Должанський, Т.О. Загорна, В.І. Крамаренко, О.Є. Кузьмін, П.М. Маслов, М.М. Радева, А.Л. Сабадирьова, Д.М. Черваньов, В.М. Шаповал. У поглядах авторів щодо виокремлення класифікаційних ознак, переліку та складу чинників немає єдності. Автором О.П. Романко було здійснено спробу систематизувати такі чинники. За середовищем функціонування, автор виділяє наступні чинники:

- чинники зовнішнього середовища прямої дії (діяльність державних органів влади усіх рівнів, що спрямована на підтримку та розвиток сфери машинобудування; сприятлива національна та іноземна законодавча база у сфері розвитку підприємництва та машинобудування зокрема; характеристики та переваги конкурентів; смаки, уподобання та потреби споживачів; пропозиції та умови постачальників; розвиненість ринкової інфраструктури тощо);
- чинники зовнішнього середовища непрямої дії (науково-технічний прогрес; міжнародні події та міжнародне оточення; політичні обставини; соціально-культурні обставини; військові дії; особливості міжнародних економічних відносин тощо);
- чинники внутрішнього середовища (наявність висококваліфікованого персоналу на всіх рівнях і ланках; сучасні технічні засоби та технології; система менеджменту підприємства і використання сучасних управлінських технологій; система маркетингу підприємства; наявність належного фінансового забезпечення діяльності; ресурсоекономічність та економічна ефективність виробництва).

У той же час за рівнем впливу чинники конкурентоспроможності поділяються на макроекономічні (вплив державним органів влади, законодавства, системи економічним відносин у державі, міжнародних подій, особливостей міжнародним економічним відносин, науково-технічного прогресу тощо) та мікроекономічні (вплив конкурентів, постачальників, споживачів, профспілок, інфраструктури тощо).

На сьогоднішній день у машинобудівному комплексі України спостерігається зниження інноваційної активності, відсутність державної підтримки, повільний розвиток підгалузей машинобудування, значні обсяги виробництва в тіньовому секторі.

Переважна частина вітчизняних машинобудівних підприємств (ЗАТ «Автовантажувач», ВАТ «Дрогобицький автокрановий завод», ВАТ «Краснолуцький машинобудівний завод», ВАТ «Горлівський машинобудівний завод» та багато інших) характеризується низьким або недостатнім

рівнем конкурентоспроможності. Галузь машинобудування має низький рівень рентабельності та недостатність власних коштів для фінансування власної діяльності [3, с.114, 123-125].

Всі перелічені недоліки призводять до погіршення матеріально-технічної забезпеченості, з кожним роком в галузі скорочується кількість працівників, підвищується зношеність основних засобів. У галузі машинобудування незначними темпами зростає заробітна плата, спостерігається скорочення та руйнування соціальної інфраструктури підприємств в країні, що призводить до скорочення матеріальної вмотивованості.

Для виходу із нестабільності в галузі машинобудування необхідно застосовувати ефективні механізми господарювання (макроекономічні та мікроекономічні). На рівні держави реалізуються макроекономічні механізми, на рівні підприємства – мікроекономічні [4, с.62-63]. Одним із підходів до цього є антикризове управління.

Антикризове управління являє собою сукупність форм і методів реалізації антикризових процедур відносно конкретного підприємства. Воно здатне пом'якшувати кризи, а також утримувати функціонування підприємства в режимі виживання в даний період і виводити його з кризового стану з мінімальними втратами. Даний вид управління припускає застосування до підприємства економічно і соціально виправданих оздоровчих процедур, спрямованих на підвищення його конкурентоздатності. Дослідженням системи антикризового управління знайшли відображення в роботах багатьох вчених-економістів, серед яких як вітчизняні О.О.Терещенко, В.О.Василенко, А.П. Градов, Г.П. Иванов, В.І. Кошкін, так і зарубіжні Дж. К. Ван Хорн, М. Маскон та інші. Однак, не дивлячись на те, що основні проблемні питання щодо формування стратегії розвитку підприємства в умовах кризи активно досліджуються у вітчизняній та світовій економічній літературі, розробка цілісної системи формування та реалізації стратегії антикризового управління машинобудівних підприємств ще далека до завершення.

Механізм антикризового управління підприємством складається з наступних основних елементів:

- діагностика фінансового стану;
- оцінка бізнесу підприємства;
- антикризовий маркетинг;
- антикризовий організаційно-виробничий менеджмент;
- антикризове управління персоналом;
- антикризовий фінансовий менеджмент;
- інноваційний менеджмент, інвестиційна підтримка;
- антикризова інвестиційна політика;
- антикризове бізнес-планування.

Особливість антикризового управління підприємством полягає в підвищеній складності управлінських процесів. Фінансова криза з'являється через нестачу грошових ресурсів, зростання простроченої кредиторської заборгованості, спаду продаж, в незадоволенні персоналу та інших несприятливих факторів. Реалізація стратегії антикризового управління підприємствами дозволить знизити імовірність виникнення кризових ситуацій, зменшити розмір можливого збитку, що виникає в кризовій ситуації, підвищити стратегічний потенціал і активізувати потенціал протидії кризовим явищам, підсилити адаптаційні можливості підприємств і зміцнити їх конкурентні позиції.

На думку автора Козьменко Л.С., антикризову програму доцільно застосовувати на кожному етапі життєвого циклу підприємства, не допускати спаду виробництва. Слід постійно відстежувати зміну положення підприємства і вчасно аналізувати фінансову звітність. У такому разі керівник буде мати можливість не тільки визначити передумови кризи, але й ефективно управляти фінансами, підтримуючи фінансову стабільність, що є основою успішної діяльності підприємства. Без перерахованих знань успіх діяльності підприємства малоймовірний.

Таким чином успішне антикризове управління – це, передусім, управління, яке базується на вмінні правильно застосовувати досягнення сучасного менеджменту. Ефективність антикризового управління зумовлюється здатністю підприємства конструктивно реагувати на зміни, що загрожують його нормальному функціонуванню.

Управління організацією в умовах фінансової кризи включає в себе сукупність методів, націлених з одного боку, на зменшення всіх статей витрат, збільшення надходжень грошових

ресурсів в організацію, необхідних для погашення боргів, а з іншого – на зріст об'єму продаж і отримання прибутку [2, с.278-282].

Значення антикризового управління полягає в тому, що воно: проясняє виниклі проблеми в діяльності підприємства; дозволяє перебороти важкий період; знижує ризик банкрутства і ліквідації; координує діяльність підприємства в цілому; виділяє пріоритетність проблем; сприяє мобілізації, раціональному розподілу і використанню ресурсів; допомагає перебороти невизначеність ринкового середовища і вийти на новий виток свого розвитку. Невід'ємною частиною антикризового і посткризового управління є вдосконалення його структури і рішуче оновлення технологій виробництва, збуту і самого управління.

1.Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.04.2006 № 516 // zakon1.rada.gov.ua.

2.Козьменко Л.С. Стратегія розвитку підприємств машинобудування в умовах світової фінансової кризи // Економічний простір – 2008 – №20/2.

3.Романко О.П. Чинники формування конкурентоспроможності машинобудівного підприємства // Актуальні проблеми економіки – 2009 - №3, с.113-125

4.Шапуров О.О. Стан і тенденції розвитку машинобудування // Актуальні проблеми економіки – 2009 - №3, с.57-63