

УДК 336.113.1

Лісничук О.А.

старший викладач кафедри фінансів
Національного університету державної податкової служби України

ДЕРЖАВНА ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Проаналізовано сучасний стан інноваційного розвитку машинобудування України, розглянуто проблеми розвитку галузі на сучасному етапі, зокрема державного фінансування та впровадження інновацій, визначено тенденції інноваційного розвитку машинобудування у сучасних умовах державного фінансування.

Ключові слова: машинобудування, державне фінансування, обсяги виробництва, інновації, збиткові підприємства, перспективи.

Лісничук О.А. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ФИНАНСОВАЯ ПОДДЕРЖКА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

В статье проанализировано современное состояние машиностроения Украины, рассмотрены проблемы развития отрасли на современном этапе, а именно государственное финансирование и внедрение инноваций, определены тенденции инновационного развития машиностроения в современных условиях государственного финансирования.

Ключевые слова: машиностроение, государственное финансирование, объемы производства, инновации, убыточные предприятия, перспективы.

Lisnichuk O.A. STATE FINANCIAL SUPPORT OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES IN UKRAINE

The current condition of the innovation development of Ukraine's machine-building has been analyzed in the article. Also there have been considered the main issues of the branch development at the current stage, in particular state financing and innovation implementation. The latest trends of machine-building innovation development under the present conditions have been defined.

Keywords: machine-building, state financing, production volumes, innovation, loss-making enterprises, prospects.

Актуальність теми. Фінансові ресурси підприємств є одними із найважливіших для забезпечення їхньої діяльності видом ресурсів. Здатність фінансових ресурсів трансформуватися у матеріальні, інтелектуальні, технічні, інноваційні та інші види ресурсів обумовлює їх вагомість у фінансово-господарській роботі кожного промислового підприємства. Реалії як економіки України, так і, зокрема, її машинобудівної галузі свідчать, що нестача фінансових ресурсів негативно впливає на виробничо-господарську діяльність підприємств, спричиняє виникнення та зростання заборгованостей і також зменшує можливості фінансування подальшого розвитку підприємств. Особливої уваги заслуговують проблеми державного фінансування машинобудівних підприємств, у яких, на відміну від орієнтованих на споживчі ринки, виробничий цикл триваліший за термінами і вимагає більших обсягів інвестицій та фінансування. За цих обставин важливого значення набуває державна фінансова підтримка підприємств машинобудівної галузі.

Мета статті. Проаналізувати основні засади та визначити характерні риси державної фінансової підтримки розвитку машинобудівних підприємств України у період 2008–2013 рр., також дослідити роль та особливості державної фінансової підтримки розвитку машинобудівних підприємств України у забезпеченні підвищення ефективності їхньої діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розвиток теорії та практики стосовно здійснення державної фінансової підтримки машинобудівних підприємств України зробили такі вчені, як: А.М. Александров, М.Д. Білик, І.О. Бланк, Л.Д. Бурак, О.Д. Василик, А.П. Воробйов, І.В. Грицай, А.І. Даниленко, А.Г. Загородній, С.Я. Огородник, В.М. Опарін, К.В. Павлюк, А.М. Поддєрьогін, О.Р. Романенко, В.М. Федосов та інші.

Аналізом основних тенденцій розвитку машинобудування України, інноваційно-інвестиційного розвитку займалися такі науковці, як: Б.М. Данилишин, В.М. Смельянов, Л.П. Клименко, Н.В. Тарасова, О.М. Чупир та інші.

Однак, незважаючи на системні наукові розробки, проблема фінансування, зокрема машинобудівного виробництва, й надалі залишається актуальною.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний економічний розвиток України неможливий без першочергового відродження машинобудівної галузі, яка є джерелом забезпечення засобами праці. Саме рівень якості машинобудівної продукції, її відповідність сучасним вимогам, закладають основи розвитку інших галузей економіки. Галузь машинобудування виконує функції, які не притаманні жодній іншій галузі, а саме:

- інноваційно-технологічне оновлення виробництва;
- створення матеріально-технологічної бази для забезпечення обороноздатності країни;
- забезпечення відновлювального процесу в економіці;
- задоволення кінцевого попиту населення на товари та послуги;
- участь машинобудування у міжнародному розподілі праці [5, с. 143].

Машинобудівна галузь складається з підгалузей з виробництва машин і устаткування (механічного устаткування, машин і устаткування загального призначення, для сільського та лісового господарства, верстатів, інших машин та устаткування спеціального призначення, побутових приладів); електричного, електронного та оптичного устаткування; транспортного устаткування (автомобілів, причепів, напівпричепів, мотоциклів, літаючих апаратів, включаючи космічні, будівництва та ремонт суден) [7, с. 197].

У сучасних умовах ключовою складовою розвитку підприємств машинобудування має стати розробка стратегічних планів, які повинні комплексно враховувати внутрішні та зовнішні чинники, тенденції та особливості економічних процесів, які відбуваються в Україні та світі.

Машинобудівний комплекс України представлений сотнями підприємств різного масштабу та профілю діяльності, більшість з яких не працюють або завантажені не на повну потужність. Рівень продукції, яка випускається діючими підприємствами, зде-

більшого не відповідає міжнародним стандартам та не може конкурувати поряд із західними аналогами. Так, частка машинобудівної продукції у структурі експорту України складає 13,6%, що нижче світового рівня на 40,5%.

Проблемою залишається і відсутність достатнього обсягу державних інвестиційних ресурсів, необхідних для виведення машинобудівної промисловості на шлях інноваційно-конкурентного розвитку.

У вітчизняній науковій літературі виділяють різні методи фінансового забезпечення з метою розвитку підприємств. Так, у своїй роботі С.В. Онишко [6] визначає, що державні фінансові ресурси, спрямовані на розвиток суб'єктів господарської діяльності, варто розглядати як фундаментальний елемент у системі руху виробничих процесів підприємства. При цьому важливим є те, що державні фінансові ресурси виступають не тільки фактором забезпечення, а й стимулом до ведення виробничої діяльності. Цей метод може використовуватися при фінансуванні, наприклад, інноваційних проектів машинобудівного підприємства, з метою підвищення його виробничої ефективності та збільшення отриманого прибутку підприємства, а, разом із тим, й фінансового положення та інноваційного рівня держави.

Державне фінансування інновацій здійснюється у таких формах, як:

1. Фінансова підтримка високоефективних інноваційно-інвестиційних проектів.
2. Фінансування в рамках цільових програм.
3. Фінансування проектів у рамках державних зовнішніх запозичень.

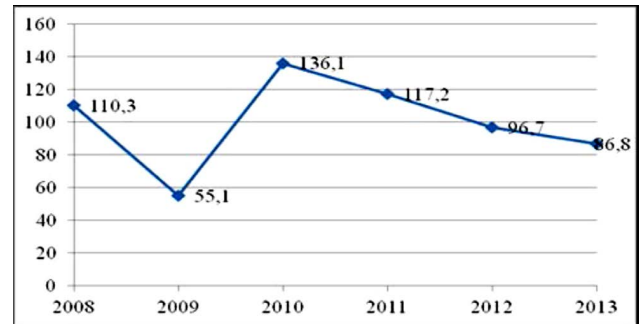
Але останнім часом через фінансову скруту вітчизняні машинобудівні підприємства прагнуть забезпечити свою потребу перш за все в основних засобах існування.

Подальший розвиток машинобудівної галузі залежатиме як від вдосконалення державної фінансової підтримки діяльності підприємств, так і від активності самих машинобудівних підприємств. Адже якщо підприємство ігнорує нововведення, то через деякий час ризикує стати неконкурентоспроможним, послабити свої позиції на ринку, втратити споживачів продукції, що у кінцевому результаті призведе до погіршення фінансового стану, виникнення кризових ситуацій і, як наслідок, можливого банкрутства. Саме тому особливу увагу слід звернути все ж таки на стратегічне планування інновацій, яке сьогодні є найбільш слабким місцем для більшості українських машинобудівних підприємств.

Державні програми інноваційного розвитку часто не забезпечують очікуваних результатів, міністерства і відомства, обтяжені соціальною необхідністю підтримки традиційних виробництв, не мають достатньо коштів для інноваційних перетворень, а недержавні комерційні установи все ще не можуть здійснювати довгострокові проекти, які б забезпечу-

вали базові технологічні зміни. Повільний розвиток машинобудівних підприємств у сфері інновацій тісно пов'язаний і з недосконалістю діючої системи оподаткування. Так, надмірний податковий тиск, спричинений необґрунтовано високими ставками податків на виробництво та імпорт інноваційної продукції, не лише значно сповільнює інноваційну активність товаровиробників, а й змушує багато із них йти у тінь з метою виживання [4, с. 36].

Відзначимо, що на даному етапі машинобудівна галузь України переживає не найкращі часи, про що свідчать дані щодо виробництва продукції за останні роки (мал. 1).



Мал. 1. Динаміка зміни обсягів виробництва продукції машинобудування, 2008–2013 рр., %

Згідно з даними рисунка 1, найбільш вдалими для машинобудування є 2008 та 2010-2011 рр., а найгіршим – 2009 р., коли обсяги виробництва продукції зменшилися відповідно до попереднього року майже удвічі. Тенденціями, що призвели до зменшення обсягів виробництва, можна вважати: зниження попиту на внутрішньому ринку, відсутність обігових коштів для розвитку виробництва, зниження світової інвестиційної діяльності, скорочення зовнішнього попиту на вітчизняну машинобудівну продукцію, а також втрати окремих зовнішніх ринків збуту. Підставами для зростання виробництва у 2008 та 2010 рр., на думку фахівців [7, с. 195], були:

- дешева, порівняно з низкою країн, високваліфкована робоча сила;
- достатке співвідношення ціни та якості товарів;
- науково-технічні розробки, здійснені у попередні роки;
- вигреш експортерів від ревальвації євро у 2006–2008 рр.;
- недостатня жорсткість законодавства щодо природоохоронних заходів, що зменшило витрати на них, тощо.

Однак світова фінансова криза та її наслідки негативним чином позначилися на промисловому виробництві, зокрема машинобудівної галузі, і, починаючи з 2011 р., галузь демонструє стійке падіння обсягів виробництва. Ця негативна тенденція зберігається і

Таблиця 1

Частка збиткових підприємств машинобудування за роками, %

Галузь (підгалузь) / Роки	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Машинобудування	36,1	39,3	37,6	33,4	33	32,6
у тому числі:						
виробництво машин та устаткування	37,1	41,5	38,2	36,2	28,6	27,4
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	33,9	36,1	35,2	30	30	31
виробництво транспортних засобів та устаткування	40,9	43,1	45,6	33,7	34,3	34,3

Джерело: [3]

у 2013 році. Зниження обсягів господарських операцій підприємств проявляється у зростанні боргів, нестачі грошових засобів, зростанні простроченої кредиторської заборгованості, зростанні кількості збиткових підприємств (табл. 1). Як видно із наведених даних (табл. 1), питома вага збиткових підприємств машинобудування є досить вагомою і складає більше третини від загальної кількості підприємств галузі. Найбільш збитковими є підприємства з виробництва транспортних засобів та устаткування, найменш збитковими – з виробництва електричного, електронного та оптичного устаткування.

Зазначимо, що, згідно з даними таблиці 1, найбільш успішно діяльність підприємств машинобудівного комплексу була у 2008 та 2011 рр., коли кількість збиткових підприємств становила 36,1% і 33,4% відповідно, тоді як у попередні роки частка збиткових підприємств складала 37-39%. Відповідно до статистичних даних [3], така негативна тенденція збереглася і у 2013 р., а питома вага збиткових підприємств за деякими напрямками діяльності машинобудівної галузі перевищила 47%. Також варто зазначити, що ситуація у промисловості є гіршою, а частка неприбуткових підприємств перевищує 40-45%. Як уже було зазначено вище, значну роль у збільшенні збиткових підприємств у машинобудуванні України відіграли дебіторська та кредиторська заборгованість. Так, у 2009 році порівняно з 2008 роком відбулося збільшення дебіторської заборгованості на 14593 млн грн та кредиторської на 22658,2 млн грн [8].

Зменшенню прибутковості підприємств машинобудівної галузі України сприяло і зменшення обсягу виробництва продукції. 2010 рік вважається періодом подолання кризових явищ, відновлення виробничих потужностей та нарощування обсягів виробництва (мал. 1). Про інноваційний розвиток галузі свідчить і зростання кількості інноваційно-активних підприємств (табл. 2) протягом 2008 та 2010 рр., коли їх кількість поступово збільшувалася.

У 2009 р. ситуація дещо погіршилася, але у 2010 р. почали відбуватися позитивні зрушення в даній ситуації, хоча з боку держави належна інноваційна підтримка була відсутня. Про відсутність державної допомоги у підтримці інноваційного розвитку підприємств свідчить кількість коштів, що виділяє держава – 1-2% від загального обсягу коштів. Основна частина коштів, що йде на впровадження інновацій – власні кошти підприємств (53-73%) [3]. Основною статтею інновацій сучасних машинобудівних підприємств є придбання нових машин, обладнання та програмного забезпечення – приблизно 70% від загальної кількості коштів, спрямованих на інноваційний розвиток підприємств. Важливу роль в цьому аспекті відіграла і активна стимулююча участь держави, що уособлювалася у розробці та прийнятті численних державних програм розвитку машинобу-

дівних підприємств, які мали і стимулюючий характер у контексті подолання кризових явищ. Серед таких програм на особливу увагу заслуговують такі:

- Державна програма розвитку міського електротранспорту на 2007–2015 роки, яка з-поміж іншого передбачає налагодження серійного виробництва сучасних трамвайних вагонів і тролейбусів, іншого обладнання для потреб галузі та збереження й розвитку електротранспортної інфраструктури та маршрутної мережі [1];

- Державна програма розвитку державних підприємств «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод імені О.М. Макарова» і «Конструкторське бюро «Південне» імені М.К. Янгеля» [2];

Така недосконалість інноваційної політики в машинобудуванні гальмує процес створення конкурентоспроможної продукції і, як наслідок, – неспроможність забезпечити інші галузі економіки високоефективною власною продукцією, зайняти певну нішу світового машинобудування. Щоб змінити ситуацію на краще, потрібні чималі кошти.

Зауважимо, що сучасному машинобудівному комплексу України доводиться функціонувати в нестабільних політичних та економічних умовах і для виходу із цього кризового становища необхідно застосовувати ефективні механізми господарювання.

На жаль, проведені нами дослідження показують, що кількість машинобудівних підприємств, які займаються інноваційною діяльністю постійно скорочується; частка реалізованої інноваційної продукції у загальному обсязі – лише 3,5-4% (у 2000 р. кількість таких підприємств становила 6,8%); обсяг імпорту високотехнологічної продукції перевищує в рази розміри власного виробництва; наукоємність промислового виробництва знаходиться на рівні 0,3%.

Для виходу з цього становища необхідно:

- державне стимулювання процесу технічного та технологічного оновлення виробничих фондів;
- державне фінансування та матеріальне забезпечення фундаментальних досліджень;
- прогнозування тенденцій науково-технічного та інноваційного розвитку;
- розвиток пріоритетних галузей машинобудування.

Держава повинна концентрувати ресурси для реалізації пріоритетних напрямів науки і техніки, впроваджувати наукові досягнення в усі сфери суспільного життя, а також створити ринок наукової та науково-технічної продукції.

Висновки з проведеного дослідження. Машинобудівна галузь – галузь національної економіки, яка найбільше постраждала внаслідок світової фінансової кризи, проте має достатній природний та інтелектуальний потенціал. Сучасне машинобудування володіє достатнім потенціалом для забезпечення високотехнологічної модернізації національної економіки та її належний науково-технічний розвиток.

Таблиця 2

Кількість підприємств машинобудування, що займаються інноваційною діяльністю, %

Галузь (підгалузі)/ роки	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Машинобудування	21,2	21,1	22,2	24,5	24,7	24,9
у тому числі:						
виробництво машин та устаткування	17,8	18,4	19	21,5	21,5	20,9
виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	25,3	23,8	24,1	26,2	26	26,8
виробництво транспортних засобів та устаткування	23,8	24,3	28,7	30,7	31,5	32,1

Джерело: [3]

Основною проблемою на шляху до інноваційного розвитку є брак коштів, недостатньо ефективно їх використання, відсутність ефективних механізмів господарювання у сучасних невизначених умовах тощо. Також необхідно брати до уваги той момент, що саме держава повинна надати максимально можливу фінансову підтримку задля стабільного функціонування насамперед тих підприємств галузі, що нині перебувають у скрутному становищі на межі ліквідації, оскільки саме ця галузь є потужним виробником промисловості України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1855-2006-p>.
2. Про затвердження Державної програми розвитку державних підприємств «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод імені О.М. Макарова» і «Конструкторське бюро «Південне» імені М.К. Янгеля» : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.04.2009 № 491 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/491-2009-p>.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Касич А.О. Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку машинобудування України // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – № 7. – С. 32-40.
5. Кузык Б.Н., Яковец Ю.В. Интегральный макропрогноз инновационной технологической и структурной динамики экономики России на период до 2030 года / Б.Н. Кузык, Ю.В. Яковец. – М. : Институт экономических стратегий, 2006. – 432 с.
6. М. : Институт экономических стратегий, 2006. – 432 с.
7. Онишко С.В. Фінансове забезпечення інноваційної діяльності : [навч. посібник] / С.В. Онишко. – К. : КНТ, 2008 – 256 с.
8. Тарасова Н.В. Промисловість України: тенденції, проблеми, перспективи : монографія / Н.В. Тарасова, Л.П. Клименко, В.М. Ємельянов та ін. – Миколаїв : Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2011. – 320 с.
9. Чупир О.М. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України: сучасний стан і перспективи / О.М. Чупир // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 99-103.

УДК 339.138:330.131.7

Логвінова О.П.

*кандидат економічних наук, доцент,
завідувач кафедри економіки підприємства та прикладної статистики
Інституту хімічних технологій
Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*

РИЗИКИ ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДИКИ MYSTERY SHOPPING

Обґрунтовано доцільність застосування методики Mystery Shopping як засобу підвищення ефективності господарювання та обмеження ризику у діяльності підприємства. Визначено наявність ризику під час застосування методики Mystery Shopping. Запропоновано визначення терміну та встановлено основні чинники ризику застосування цієї методики, підходи до оцінки та обмеження притаманного їй ризику, що дозволить підприємствам успішніше застосовувати зазначену методику та поліпшувати свої ринкові позиції.

Ключові слова: продажі, оцінка якості сервісу, Mystery Shopping, таємний покупець, ризик, оцінка ризику, обмеження ризику.

Логвінова О.П. РИСКИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДИКИ MYSTERY SHOPPING

Обоснована целесообразность применения методики Mystery Shopping как средства повышения эффективности хозяйствования и ограничения риска в деятельности предприятия. Определено наличие риска при применении методики Mystery Shopping. Предложено определение термина и установлены основные факторы риска применения этой методики, подходы к оценке и ограничению присущего ей риска, который позволит предприятиям более успешно применять указанную методику и улучшать свои рыночные позиции.

Ключевые слова: продажи, оценка качества сервиса, Mystery Shopping, тайный покупатель, риск, оценка риска, ограничение риска.

Logvinova O.P. THE RISKS OF APPLICATION OF THE METHOD OF MYSTERY SHOPPING

Explicence of application of method of Mystery Shopping as facilities of increase of efficiency of management and limitation of risk in activity of enterprise is grounded. The presence of risk at application of method of Mystery Shopping is certain. Determination of term is offered and the basic factors of risk of application of this method, going, are set near an estimation and limitation of inherent by it risk which will allow enterprises more successfully to apply the indicated method and improve the market positions.

Keywords: sales, estimation of quality of service, Mystery Shopping, secret buyer, risk, risk estimation, limitation of risk.

Постановка проблеми. Розвиток національної економіки останніми роками відбувається за умов посилення кризових явищ, зокрема девальвації національної валюти, скорочення ВВП, зростання дефіциту держбюджету та зовнішнього боргу, прискорення темпів інфляції, ускладнення умов залучення кредитних ресурсів та ведення бізнесу в цілому, скорочення платоспроможності споживачів, зростання безробіття та соціальної напруженості тощо [16]. Не втрачають своєї дії й такі чинники,

як конкуренція, динамічність та індивідуалізація ринкового попиту, зростання вимог споживачів і все більші складності з підтримання їх лояльності до підприємства [5; 7].

Торговельні мережі стають все більш розгалуженими, а їх асортимент постійно оновлюється та розширюється як за рахунок введення нових базових товарів і послуг, так і за рахунок надання нових послуг сервісу під час продажу та після нього. Істотно посилюється вплив економічного ризику на діяль-