

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ОБІГОВИХ КОШТІВ І АКТИВІВ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Визначено сучасні проблеми використання обігових коштів та активів машинобудівних підприємств. Узагальнено причини їх формування та особливості прояву під дією чинників світової фінансової кризи та чинників формування інституційної системи

кредитно-інвестиційного ринку та фінансового сектору

Ключові слова: обігові кошти, активи, машинобудівні підприємства, ефективність

Постановка проблеми. На етапі трансформації економічних відносин, поглиблення ролі та розвитку ринкових інструментів, вдосконалення регуляторного апарату, стан вітчизняних машинобудівних підприємств характеризується втратою понад двох третин обігових коштів. Останнє спрощено ототожнюється з наслідками гіперінфляційних процесів для суб'єктів господарювання, що домінували в 90-х роках минулого століття. Процес вказаних втрат отримав назву вимивання обігових коштів та супроводжувався "бартеризацією" економіки, низькою ефективністю управління активами, фінансовими збитками економічно вигідних виробництв.

Як показує практика господарської діяльності, механізм впливу макроекономічних процесів на обсяги, структуру та ефективність використання фінансових ресурсів та активів підприємства об'єктивно складніший, ніж сприймається в межах існуючої парадигми. Негативні чинники втрат фінансових ресурсів від макроекономічної нестабільності доповнюються проблемами структурної неадекватності галузей за командно-адміністративної економіки, централізації фінансових потоків та відсутності досвіду фінансового менеджменту керівників вищого та середнього рівнів управління.

Стан вивчення проблеми. Поряд з явними успіхами дослідження ефективного використання обігових коштів та активів, розвиток світової економіки, глобалізаційні джерела кризи та набуття кризовими тенденціями видозмінених форм та часто непередбачуваних наслідків вимагає виділення комплексу проблем та адекватних їх вирішенню регуляторно-управлінських інструментів.

Мета дослідження. Визначити проблеми сучасного етапу підвищення ефективності використання обігових коштів та активів, встановити їх вплив на конкурентоспроможність машинобудівних підприємств.

Аналіз результатів останніх досліджень і публікацій. Проблеми ефективного використання обігових коштів та активів набули актуальності та додаткової уваги до дослідження на етапі домінування світової фінансової кризи, де на додаток до лише зародкового стану фінансової та інституційної системи додаються негаразди недостатності кредитно-інвестиційних ресурсів, що в кінцевому результаті ототожнюється з не конкурентоспроможністю та нездатністю управління адекватного ринкової кон'юнктури. Проблемам ефективного управління обіговими коштами та активами вітчизняних машинобудівних підприємств присвячені роботи О. Василика, О. Гальчинського, О. Орлова, Є. Рясних та ін., де дослідникам вдалось виділити ключові напрями вдосконалення фінансових механізмів підприємств в умовах трансформації економіки.

Викладення основного матеріалу. Не вдаючись до історичного екскурсу та періодизації розвитку машинобудівних підприємств слід констатувати, що в переліку основних проблем та негативних наслідків діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств – наявність значного обсягу господарських активів, що не сприяють, а в окремих випадках погіршують конкурентні позиції. Проблеми гігантоманії, відсутність досвіду роботи на цільових ринках, галузева структурна неадекватність економіки логічно призвели до зниження господарської активності. Як наслідок, у розпорядженні підприємств залишається великий обсяг господарських активів, що морально застаріли, фізично зношені, не використовуються та одночасно лягають не підйомними витратами в структурі фінансового забезпечення.

Вплив економічних процесів на обігові кошти та активи машинобудівного підприємства виявився досить типовим, з негативним результатом. У господарській діяльності

присутня велика кількість чинників, що визначають кінцевий результат. Наявна кількість підприємств в Україні, що зайняті в галузі машинобудування перевищує кілька тисяч, не дає в повній мірі можливості описати всі деталі управління активами та фінансовими ресурсами підприємств. Разом з тим, попередні узагальнення свідчать на користь існування спільних рис, на основі яких сукупність машинобудівних підприємств ділиться на групи, де в межах кожної можна виділити типове, що репрезентативно представляє сукупність.

В межах проведених до цього часу досліджень, на додаток до існуючих нормативно-регуляторних актів, систематизація машинобудівних підприємств проводиться за критеріями розмірів та масштабів діяльності, спеціалізації, диверсифікації діяльності та активів тощо. Механізм організації та використання обігових коштів і активів підприємства визначається розмірами суб'єкта господарювання, присутністю на ринках. Останнє виступає ознакою диверсифікації активів та обігових коштів, ефективності їх використання.

З цієї точки зору чітко виділяється три групи машинобудівних підприємств. Перша – транснаціональні компанії, холдинги та синдикати. Для цієї групи характерна диверсифікація фінансових ресурсів та активів, висока ефективність використання активів та уникнення ризиків за рахунок фінансової допомоги в межах компанії. До цієї групи можна віднести всі, без виключення, транснаціональні компанії. З числа українських компаній Група СКМ, Корпорація ІСД тощо. Компанії цієї групи є багатопрофільними, і машинобудування лише частково присутнє серед напрямів їх діяльності.

Друга група – моноорієнтовані великі машинобудівні підприємства, представлені такими гігантами, як ДП "Київський авіаційний завод "АВІАНТ", ДП "ПІВДЕНМАШ" тощо. За обсягами активів підприємства даної групи можна порівняти з середніми зарубіжними.

Третя група – середні машинобудівні підприємства за обсягами оборотних коштів та активів, до яких варто віднести ВАТ "АК "АДВІС", ВАТ ТЕМП, ТОВ "Завод Красилівмаш". Як правило, ця група складається з державних у минулому підприємств, що пройшли етап реформування, спромоглись зберегти спеціалізацію, уникнути банкрутства та ліквідації.

Четверта група – малі підприємства представлені такими суб'єктами господарювання, як ПП "Полімермаш", ПП "Пакт", ЗАТ "Тесмо-М", ПМП "Юркон". Об'єднуючою характеристикою четвертої групи є масштаби діяльності через які підприємства покривають лише частину технологічного циклу та співпрацюють з іншими представниками галузі, за рахунок яких покривають нестачу необхідних обігових коштів та активів.

Незважаючи на очевидну різницю між машинобудівними підприємствами різних груп спостерігається схожа тенденція в період домінування негативних чинників світової фінансової кризи 2008-2011 рр. Невід'ємною складовою загального тренду є зниження обсягів обігових коштів. Попередньо причиною для СКМ та ІСД є зниження грошового потоку від експорту. Для другої групи підприємств причиною зниження є зменшення фінансування державних програм розвитку науково-технічних галузей, що традиційно мають бюджетне фінансування. У третій групі підприємств в силу зниження інвестиційної активності та очікування сприятливої кон'юнктури логічним є падіння грошового потоку на фоні зниження виробництва в 2009 р. (рис. 1).

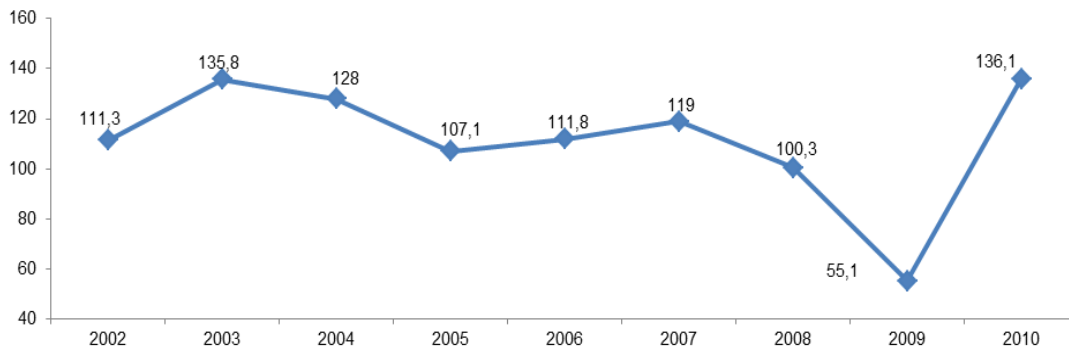


Рис. 1. Індекс продукції машинобудування, % [4]

Останнє через зменшення замовлень суміжникам та одночасного зменшення споживчого споживання визначило падіння грошового потоку у четвертій групі машинобудівних підприємств.

Поряд з очевидною причиною впливу фінансової кризи окремі підрозділи підприємств першої групи та підприємства другої і третьої груп традиційно характеризуються кризовим станом та низькою ефективністю управління активами.

Пік зростання вартості активів Групи СКМ аналогічно як і Корпорації ІСД відмічений у 2008 р. Причина зростання вартості активів першої групи у кризовий період полягає у проходженні лістингу на міжнародних фондових біржах з оцінкою у доларах США. Падіння курсу гривні призвело до зростання вартості активів в національній валюті та грошових засобів, значна частина яких знаходиться у міжнародній валюті при здійсненні експортних операцій. За схожості причин зростання активів у 2008 р., механізм їх нарощення між Групою СКМ та Корпорацією ІСД суттєво відрізняються. СКМ традиційно проводила політику горизонтальної та вертикальної диверсифікації скуповуючи активи як в галузях основного виду діяльності так і не пов'язаних з основною спеціалізацією. Такого роду стратегія і стала причиною купівлі та включення до холдингу таких підприємств машинобудування, як Донецький енергозавод, Дружківський машинобудівний завод, Горлівський машинобудівник, Свердловський машинобудівний завод, відображених у відкритому звіті за 2008 р. в групі інші активи [1, с. 30-31], Маріупольський металургійний комбінат ім. Ілліча [3].

Корпорація ІСД на відміну від Групи СКМ інвестує у технологічне оновлення виробництва та присутність на міжнародних ринках. Згідно здійснюваної стратегії холдинг інвестував у металургійні комбінати Дунаффер (Угорщина), Гута Сталі Ченстохова та Гданський суднобудівний завод (Польща). Обрана інвестиційна політика вимагала постійного вилучення частини обігових коштів та погашення платежів за інвестиційними кредитами, що призвело до проблем з ліквідністю у 2008-2009 рр. та зміни власників у 2009 р. Очевидною є проблема використання "механізму фінансової піраміди" в інноваційній політиці корпорації.

Результати аналізу управління обіговими засобами та активами цінні з огляду на можливість покриття нестачі обігових коштів та активів в межах холдингів та транснаціональних корпорацій.

Проблеми другої групи підприємств полягають у традиційно недостатньому забезпеченні обіговими коштами за наявності значного запасу не використовуваних активів. Для другої групи критичною є залежність від надання державних замовлень та резервування в державному бюджеті коштів на програми науково-технічного розвитку, підтримання ліквідності. З цієї причини, поряд з найнижчою часткою обігових коштів у активах, динаміка забезпечення обіговими коштами та активами детермінує з бюджетними можливостями держави.

В економічній практиці прийнято вважати, що держава не допустить банкрутства стратегічно важливих підприємств. Разом з тим, управління обіговими засобами та активами тут залишається неефективним.

У третій групі процес корпоратизації, приватизації та реформування став причиною різнонаправлених трендів та тенденцій.

Малі підприємства за часткою обігових засобів в активах мають широкий спектральний розподіл. Причини різної структури активів, на наш погляд, пов'язані з характером технологічних процесів.

Принципові особливості малих підприємств позначилися на управлінні активами. Включення у домінуючі процеси за обмежених джерел фінансування малих підприємств вимагає від них інтенсифікувати управління фінансовими потоками, тобто збільшувати оборотність обігових коштів, або використовувати комерційне кредитування та інструменти застосування коштів контрагентів.

За перерахованих умов неважко передбачити зміни у структурі активів машинобудівних підприємств.

Зокрема для групи транснаціональних корпорацій та холдингів, традиційно орієнтованих на експорт, погіршення кон'юнктури зарубіжних ринків супроводжується зниженням частки грошових коштів та їх еквівалентів. Ймовірно за відсутності суттєвих змін в економічній кон'юктурі зростання вартості активів можливо головним чином за рахунок купівлі інших компаній, підприємств та виробничих потужностей.

Зважаючи на належність холдингів до однієї групи відмітимо вплив обраного напрямку стратегічного розвитку на фінансові кошти та активи. Група СКМ традиційно використовує наявні на підприємствах холдингу технології, які за сучасними галузевими мірками є застарілими. На протипагу експлуатації застарілих технологій за відносно низьких витрат, Корпорація ІСД застосовує стратегію модернізацію виробничих потужностей. Обрана стратегія забезпечила відносно нижчу частку вартості основних засобів у структурі активів порівняно з активами, і одночасно вищу частку нематеріальних активів.

Погіршення кон'юнктури цільових ринків має наслідком зниження грошового потоку, що в показниках обсягів та структури оборотних активів обернулось зниженням грошових коштів та їх еквівалентів.

Щодо пасиву балансу, традиційно в аналізі – це джерела засобів і зобов'язання підприємства, що також поділяються на власні та запозичені. Співвідношення між ними визначають міру ризику управління обіговими коштами та активами підприємства. При гарантованому грошовому потоці зростання частки залучених коштів, що знаходять відображення у довгострокових зобов'язаннях та забезпеченні наступних витрат і платежів, не викликає занепокоєння. Компанії без ризику йдуть на модернізацію виробничих потужностей і технологій. Проте падіння грошового потоку в переважній більшості випадків призводить до втрати платоспроможності та ліквідності з потенційним наслідком банкрутства.

Опосередкованим наслідком, що має аналогічну до попередньої причину слід вважати зміну частки поточних зобов'язань. Зокрема питання стосується вилучення з обігу частини ресурсів для залучення додаткових активів у формі купівлі підприємств, компаній чи інвестицій у їх статутні фонди. В той же час, частка довгострокових зобов'язань, забезпечення наступних витрат і платежів та доходів наступних періодів залишається мізерною.

Приріст обсягів необхідного забезпечення наступних витрат і платежів за неможливості використання "фінансової піраміди" в умовах світової фінансової кризи поставив корпорацію ІСД на межу банкрутства. З метою його уникнення у 2009 р. корпорація була продана [7].

Структура активів стратегічних державних підприємств суттєво відрізняється від показників суб'єктів господарювання попередньої групи. Головні причини вказаних відмінностей лежать у площині неефективності управління екстрапольованої з централізованої командно-адміністративної економіки, хронічної нестачі фінансових ресурсів та неможливості залучити достатні обсяги інвестицій за безперспективності передачі прав власності та невизначеності приватизаційних перспектив. З іншої сторони, критична ситуація супроводжується державним фінансуванням, що відвертає банкрутство, проте неспроможне відвернути від його межі.

Період кризи для цієї групи підприємств продовжується останні двадцять років, і світова фінансова криза не призвела до появи нових чинників, що спроможні спровокувати погіршення фінансового стану.

Глибина причина незадовільної структури балансу аналізованої групи підприємств лежить за межами управління фінансовими потоками та фінансовим забезпеченням, і проявляється з причин недостатнього використання виробничо-господарського потенціалу. Використання останнього складає близько 14-18 % від проектного обсягу [6, с. 22]. З точки зору організації та ефективного використання обігових коштів та активів, незадовільний фінансовий стан формувался в кілька етапів. Ключовими з них виступило вимивання обігових засобів в період домінування гіперінфляційних процесів та втрата цільових збутових ринків, і як наслідок фінансового потоку. Підприємства цієї групи виявились неконкурентоспроможними та без приватизації як способу підвищення ефективності не мають перспектив розвитку та ефективного фінансового менеджменту.

Періодично з боку державного виникають спроби переломити негативні тенденції. Прикладом для ДП "Київський авіаційний завод "АВІАНТ" є програма виробництва літаків АН-70 та АН-148, яка за відсутності сформованої групи споживачів, недостатніх обсягів фінансування та неефективного менеджменту, незважаючи на позитивні відгуки державних чиновників, не мала успіху [2, с. 106]. Схожі негаразди спостерігаються і для ДП "ПІВДЕН-МАШ", що виступило основним виконавцем та учасником від України у міжнародному консорціумі "See-Launch". У 2008 році консорціум збанкрутував, і ДП "ПІВДЕН-МАШ" втратило замовлення та потенційні фінансові потоки. Програма виробничо-технологічної диверсифікації також немала явного успіху. Наприклад, виробництво тролейбусів не забезпечило достатньої конкурентоспроможності для підприємства.

Таким чином, саме неефективність державних підприємств стала причиною нехарактерної для галузі структури обігових коштів та активів, що одночасно є головною причиною неконкурентоспроможності.

Невизначені перспективи негативно впливають на спроможність підприємства до залучення фінансових та інвестиційних ресурсів. Їх доводиться компенсувати за рахунок державних гарантій кредиторам та інвесторам [2, с. 107].

Суттєві відмінності від підприємств попередньої групи спостерігаються для середніх за обсягами обігових засобів та активів підприємств. В першу чергу наявні відмінності сформувались за рахунок зміни пріоритетів розвитку, реформування господарського механізму та адаптації до ринкового середовища. Поряд з на порядок меншими масштабами діяльності структура активів підприємств даної групи виглядає більш диверсифікованою, з одночасно вищою часткою обігових активів та витрат майбутніх періодів.

З огляду на проектну потужність, для підприємств відчувається нестача як оборотних коштів так і активів. Обмеження за обсягом активів негативно впливає на ефективність роботи підприємства через неспроможність

залучити нові технології, ресурси кваліфікований персонал, здійснити стратегічні зміни у господарській діяльності.

Небезпека залучення великої частки оборотних коштів та активів полягає у ризиках зниження ліквідності та платоспроможності у період домінування кризових тенденцій, коли настання термінів платежу супроводжується зростанням неплатежів контрагентів і підприємство втрачає частину ліквідних активів, а з ними – можливості закупляти сировину, матеріали, енергію тощо.

Розмір представників цієї групи визначає систему застосовуваного на них фінансового менеджменту. Ключове поняття – конкурентоспроможність набуває для малих підприємств видозміненого значення та непритаманних для галузі форм. Перевагою малих форм організації бізнесу прийнято вважати гнучкість господарського механізму, в той час, як фінансове управління зводиться до обмеженого переліку операцій з розрахунків, здійснення платежів, оплати праці, податків тощо.

По суті, малі підприємства галузеворієнтовані на машинобудування не вступають у пряму конкуренцію. Їх стратегія орієнтована на отримання замовлення, де підприємства цієї групи виступають субпідрядниками з виробництва запчастин та комплектуючих з метою економії витрат. Втрата замовлення компенсується отриманням нового з можливою швидкою переналадкою виробництва, зміни господарської орієнтації, технології тощо. Як наслідок, частка необоротних активів цієї групи підприємств коливається зі значною амплітудою в залежності від фінансово-економічної кон'юнктури.

В межах систематизації підходів до фінансування поточних активів політику цієї групи підприємств слід віднести до активного підходу, згідно якого підприємства утримують резерви оборотних активів на мінімальному рівні, а отримання обігових активів для забезпечення необхідних господарських функцій здійснюється за рахунок підвищення ефективності управління дебіторсько-кредиторською заборгованістю та виробничими запасами.

Слід усвідомлювати, що обігові кошти та активи малих підприємств обмежені як з точки зору обсягів, так і з точки зору джерел залучення. Тому, ця група підприємств намагається уникати конкуренції, бути постійно готовими до фінансово-економічних ризиків та убезпечити себе від них. Останній напрям управління господарською діяльністю набуває форм франчайзингу та субпідрядництва, за яких малі підприємства інтегруються у середні та великі з отриманням сенергічного ефекту від спільної діяльності, і одночасно за системою управління стають схожими за характеристиками на середні машинобудівні підприємства.

Основними джерелами ресурсів господарської діяльності групи малих підприємств виступає власний капітал, а його нестачу доводиться компенсувати за рахунок нарощення поточних зобов'язань, що об'єктивно не сприяє зниженню ризику в період домінування фінансово-економічної кризи.

З іншої сторони варто підкреслити, що закономірності сучасного етапу розвитку господарського механізму машинобудівних підприємств та функціонування в ньому підсистеми управління обіговими коштами відображають комплексний вплив соціально-економічного розвитку національної економіки та галузей профільної спеціалізації. В комплексі наявних серед підприємств машинобудування проблем, слід чітко відстежити системні недоліки управління та господарського функціонування, без вирішення яких, вдосконалення організації та ефективного використання обігових коштів та активів принесє лише незначні тимчасові ефекти.

Традиційно до такого роду проблем машинобудівних підприємств України відносять: неефективність системи управління; технологічну відсталість; високу матеріало- та енергоємність; відсутність досвіду роботи з цільовими ринками; відсутність ефективної системи фінансового менеджменту; відсутність досвідченого, мотивованого персоналу здатного провести фінансову реструктуризацію, тощо.

Приведені проблеми на сучасному етапі слід ототожнювати з причинами неефективного формування та використання обігових коштів, а також з проблемами відтворення конкурентоспроможності вітчизняних машинобудівних підприємств.

Існуюча практика показує, що сучасні машинобудівні підприємства України практично не конкурують між собою та нездатні конкурувати з зарубіжними машинобудівними підприємствами. В комплексі проблем, що призвели до сучасного стану організації обігових коштів, в першу чергу слід назвати гіперінфляційні процеси 1992-1996 років, коли відбулось вимивання обігових засобів, і підприємства втратили інвестиційно-фінансовий потенціал. Наслідки негативних тенденцій того періоду, на кожному наступному етапі господарського розвитку продукували погіршення техніко-економічних показників, що в кінцевому результаті підприємства не мають ресурсів на закупівлю новітніх технологій, передового устаткування, оновлення виробничої бази, зниження матеріало- та енергоємності, впровадження виробничих нових виробів, введення прогресивних систем менеджменту та управління обіговими коштами і активами.

Застосування існуючої практики залишається нерациональним, оскільки попит на застарілі товари щороку знижується, і підприємствам доводиться балансувати на межі фінансової стабільності – нестабільності. З іншої точки зору, другорядне значення конкурентної боротьби свідчить про тривалу можливість такої конкуренції, оскільки внутрішній ринок залишається нерозвиненим, і цільові товарні ринки вітчизняних машинобудівних підприємств потенційно непривабливі для конкурентів з розвинених країн.

Як і перелік попередніх причин, причина низької конкуренції закладена нерациональністю застосування директивних методів при плануванні розміщення продуктивних сил концентрації виробництва на кількох гігантських підприємствах визначеної спеціалізації. В наслідок останніх причин більшість машинобудівних підприємств України, фактично не мають прямих конкурентів, але одночасно не спроможні суттєво змінити власну спеціалізацію та вступити в конкурентне протистояння з іншими підприємствами галузі.

Економічне піднесення 2000-2008 років свідчить, що навіть за наявного патового стану та незадовільного управління обіговими коштами і активами, підприємства спроможні покращити фінансове забезпечення та одночасно акумулювати ресурси для подолання приведених вище галузевих проблем. Разом з тим, економічне піднесення та розширення спровоковане ним цільових ринків виступають причиною приходу на них конкурентів.

Конкуренція, з точки зору організації господарського механізму підприємства, не має прямого відношення до управління обіговими коштами та активами машинобудівних підприємств. Разом з тим, ефективність використання останніх та можливість нарощувати конкурентний потенціал виступає наслідком саме спроможності протистояти конкурентам. В межах існуючих наукових концепцій організація та ефективне використання обігових коштів та активів виступають ресурсом конкурентної політики.

В умовах проблем складного фінансового стану проаналізованих груп підприємств, передбачене фінансове забезпечення та негарантовані ефекти за негативних наслідків, не мотивують керівництво до конкурентної боротьби. В той же час, неспроможні конкурувати, підприємства ведуть боротьбу не з аналогічними виробниками машинобудівної продукції а намагаються не збанкрутувати за фактичної відсутності сформованих цільових ринків, нестабільних макроекономічних показників, дорогих фінансових, інвестиційних та кредитних ресурсів.

Отримані попередньо результати схиляють до висновків, що конкурентоспроможність сучасних машинобудівних підприємств України в першу чергу визначається не діями конкурентів а динамікою розвитку фінансового сектору, що в свою чергу виступає наслідком макроекономічних процесів спровокованих неререформованістю соціально-економічного механізму держави, відсутністю інституційної бази економічного зростання та належного регулювання.

Спроможність підтримувати розвиток визначається стабільною макроекономічною ситуацією, в умовах якої, підприємства, хоча і не зможуть наростити конкурентоспроможність, проте підтримають наявний фінансовий стан до сприятливої кон'юнктури ринку. З іншої сторони, погіршення кон'юнктури, що розпочалось в період світової фінансової кризи, провокують остаточну втрату фінансово стійкості машинобудівних підприємств.

Існуючі тренди демонструють тенденцію до розбалансування фінансової системи як суб'єктів господарювання галузі, так і держави загалом. Так, інфляційні очікування на найближчу перспективу слід розглядати в руслі оптимістичного та песимістичного сценарію. Згідно оптимістичного сценарію в короткостроковій перспективі намітилась тенденція до зниження інфляції з перспективою перетворення у дефляційні процеси (рис. 2). Песимістичний сценарій передбачає зростання інфляції до рівня вищого за аналогічний показник кризового періоду.

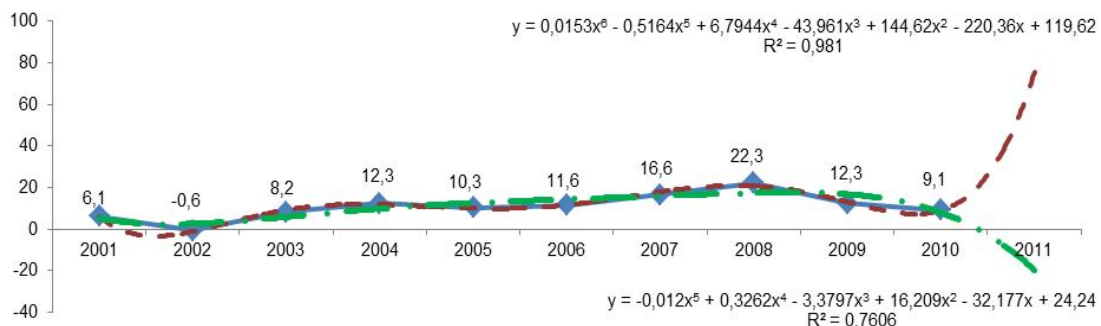


Рис. 2. Тренд інфляційних очікувань, % [на основі 5]

З урахуванням застосування в базі перспективного проектування показників минулих періодів, за якими в період аналізу вже намітились зміни, що деталізують інфляційні очікування, слід відмітити, що оптимістичний сценарій не знаходить фактичної реалізації. З іншої сторони, апріорі оптимістичний тренд, за домінування дефляційних тенденцій для машинобудівних підприємств має наслідками очікування споживачами зниження цін, а за їх відсутності – зниження обсягів споживання та відповідно грошового потоку. З урахуванням залежності

фінансового стану машинобудівних підприємств від розвитку макроекономічних трендів, логічно передбачити, що для організації їх обігових коштів та активів оптимальним є "стимулююча інфляція", що становить 4 % зростання грошової маси на рік.

Песимістичний сценарій, з огляду на зростання вартості сировини, енергії, матеріалів та комплектуючих аналогічно до попереднього, через невідповідність очікуванням споживачів, в наслідок зростання цін реалізації обертається зниженням реалізації та грошового потоку.

З запропонованих альтернатив, реалістичний сценарій слід передбачити наближенням до песимістичного, що пояснюється очікуваним зростанням вартості енергоресурсів та без виключення всіх матеріалів, сировини та комплектуючих у виробництві яких вони використовуються.

Слід також зазначити, що протягом аналізованих десяти років в жодному періоді показник інфляції не досягав оптимального для організації обігових коштів рівня.

Інший чинник організації та ефективного використання обігових коштів – динаміка приросту галузі, незважаючи на вплив світової фінансової кризи в 2008-2009 рр. демонструє тенденцію до загального зростання галузі, і зокрема виробництва машин та устаткування (рис. 3).

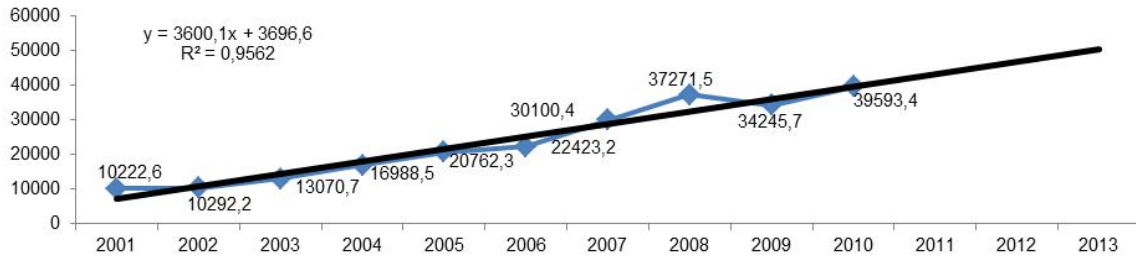


Рис. 3. Обсяг виробництва машин та устаткування, млн. грн. [на основі 8]

Збереження загального зростання галузі свідчить про сприятливий вплив галузевих чинників на ефективність організації обігових коштів та активів. Разом з тим, в короткотерміновому періоді необхідно прийняти до уваги вплив економічних та фінансових криз. Зокрема світова фінансова криза 2008 року призвела до падіння загального темпу зростання галузі, порівняно з темпом, що намітився в 2006-2008 рр., а також падіння обсягів в 2008-2009 рр.

За сприятливих трендів галузевого розвитку в підприємств очевидно існують високі шанси подолання проблем організації обігових коштів та активів, підвищення ефективності їх використання. Разом з тим, обмежений обсяг власних фінансових та інвестиційних ресурсів ставить задачу підвищення ефективності їх використання в залежність від залучення додаткового фінансування та зокрема, від вартості кредитних ресурсів (рис. 4).

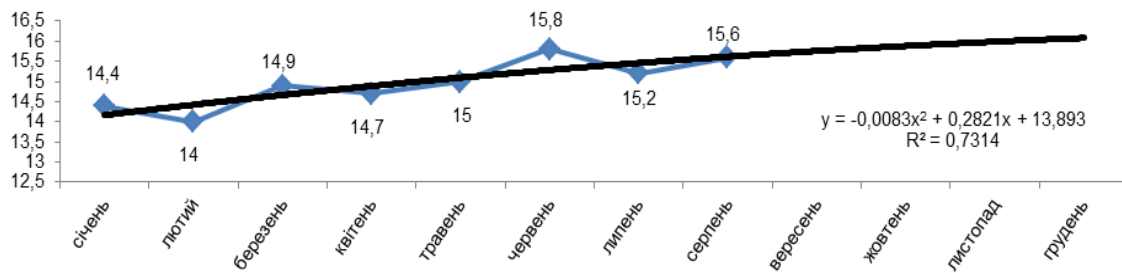


Рис. 4. Вартість кредитних ресурсів, % [на основі 9]

Вартість кредитних ресурсів має тенденцію до зростання, хоча в перспективі темп приросту відсоткових ставок по кредитах для суб'єктів господарювання сповільнюється. Навіть при зворотному тренді вартості кредитних ресурсів, їх розмір перетворює їх в недоступний фінансовий ресурс для сучасних машинобудівних підприємств.

Зокрема, з показників фінансового стану проаналізованих підприємств, економічно обґрунтованим є залучення кредитних ресурсів для ВАТ ТЕМП в 2010 році. Високий показник прибутковості в 2010 році не мав прикладів в попередніх періодах, через що можна припустити, що не існує гарантій його досягнення в наступному періоді.

Залучення кредитних ресурсів в інших випадках доцільно лише в критичній ситуації. Для ВАТ "АК "АДВІС" кредитування призведе до ще більшого зростання фінансових витрат та погіршення фінансового стану.

Підсумовуючи проблемний характер впливу кон'юнктури галузі, фінансових ринків та макроекономічних тенденцій, слід констатувати існування обмеженого переліку заходів можливого підвищення ефективності використання обігових коштів та активів. В сучасній практиці фінансового менеджменту згаданий перелік заходів набув поширення під назвою реструктуризації активів, та похідних від них – фінансових операцій.

В межах вітчизняних економічних концепцій реструктуризації активів розглядається в комплексі санаційних заходів [10]. Однак, саме реструктуризація серед можливих альтернатив, виступає єдиним доступним підходом оптимізації фінансової складової

підвищення конкурентоспроможності машинобудівних підприємств. Останнє продиктоване високою вартістю кредитних ресурсів, збитковістю, в результаті якої неможливо залучати корпоративні інвестиції, та несприятливою галузевою кон'юнктурою, що протидіє зростанню грошового потоку.

В межах здійснення реструктуризації перелік ймовірних заходів підпорядкований меті мобілізації внутрішніх резервів та доступних ринкових ресурсів.

Сучасна парадигма виділяє наступні напрями реструктуризації активів:

1. Мобілізація прихованих резервів. Мобілізація активів, що не знайшли відображення в балансі. Як правило, здійснюється шляхом:

- реалізації основних фондів та об'єктів підприємства, що не мають суттєвого значення для виробничого процесу, технологічного циклу, досягнення ефектів господарської діяльності, зокрема: об'єктів невиробничого призначення, боргових зобов'язань та корпоративних прав, нематеріальних активів, понаднормових запасів сировини та матеріалів;

- індексації балансової вартості об'єктів, реалізація яких приводить до порушення виробничих процесів, недоцільна з точки зору дотримання технологічного циклу проте забезпечує нарощення кредитного рейтингу.

2. Застосування зворотного лізингу, що супроводжується реалізацією основних засобів з їх отриманням попереднім власником в оперативний чи фінансовий лізинг, та як наслідок підвищенням платоспроможності, за одночасного зниження кредитоспроможності.

3. Лізингова схема оновлення основних засобів, модернізації обладнання за відсутності інвестиційних ресурсів.

4. Здача в оренду незастосовуваних основних засобів.

5. Раціоналізація розміщення оборотного капіталу за критерієм ліквідності, зокрема зниження запасів сировини, матеріалів, незавершеного виробництва.

6. Реалізація збиткових та низькорентабельних підрозділів, видів бізнесу та отримання за них інвестиційних ресурсів.

7. Застосування давальницьких операцій та з їх допомогою завантаження незадіяних виробничих потужностей підприємства, з подальшим зниженням порогу рентабельності, формування фондів реновацій та амортизації основних засобів.

8. Рефінансування дебіторської заборгованості, з метою її переведення в ліквідні оборотні активи, зокрема: грошові засоби, короткотермінові фінансові інвестиції, та ін., у формі:

– факторингу – продажі дебіторської заборгованості факторинговим компаніям та фінустановам;

– дисконту векселів – продажу дебіторської заборгованості з іменним індосаментом, переведення комерційного кредиту в банківський з подоланням касових розривів та зростанням платоспроможності.

– форфейтингу – кредитування експортно-імпорتنних операцій шляхом викупу векселів та боргових вимог акцептованих імпортером, і таким чином рефінансування дебіторської заборгованості із зниженням кредитних ризиків та нарощення платоспроможності.

9. Примусове стягнення заборгованості, арбітраж.

Реалізація заходів за вказаними напрямками забезпечує зміни в структурі балансу в сторону зростання ліквідності активів та платоспроможності підприємства.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Узагальнюючи підсумки проведеного аналізу структури та обсягів оборотних коштів та активів машинобудівних підприємств слід констатувати:

– для холдингів та транснаціональних корпорацій, існують значні переваги у можливості поповнення оборотних коштів та активів за рахунок материнської компанії та афілійованих структур;

– стратегічні державні підприємства виконують функції нехарактерні комерційним підприємствам, мають неефективний менеджмент та неконкурентоспроможні на рівні забезпечення фінансовими ресурсами та активами;

– малі машинобудівні підприємства здійснюють управління фінансовими активами з пріоритетом гнучкості та другорядним значенням конкурентоспроможності.

Поглиблення фінансово-економічної кризи у 2008-2011 рр. призвело до зниження ефективності використання активів машинобудівних підприємств. Динаміка окремих показників свідчить, що для підтримання необхідних операцій підприємствам доводиться підвищувати ефективність використання обігових коштів та активів, що тотожне управлінню платоспроможністю та ліквідністю підприємств в системі наявної фінансово-ресурсної основи забезпечення конкурентоспроможності.

Список використаних літературних джерел:

1. Відкритий звіт Групи СКМ: Стабільність. Партнерство. Зростання 2008. – 56 с. 2. Долгоруков Ю.А. Управління ефективністю використання обігових коштів у промисловості / Ю.А. Долгоруков, Н.І. Редіна // Фінанси України. – 2005. – № 11. – С. 103–109. 3. Звіт про сталий розвиток "Систем Кепітал Менеджмент" за 2009-2010 роки: Закладаючи основу майбутнього http://www.scm.com.ua/m/documents/SCM_AR2011_ukr.pdf. 4. Індекс промислової продукції // http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/pr/prm_ric/prm_ric_u/ipv2006_u.html. 5. Індеси споживчих цін на товари та послуги у 2001-2011 http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/ct/cn_rik/icsR/iscR_u/isc_tp_gr_u.htm. 6. Кононова О.О. Економічна сутність оборотних коштів // Інвестиції: практика та досвід. – 2007. – № 24. – С. 21-24. 7. Невєров О. Чому Індустріальний Союз Донбасу соромиться зізнатись, хто його купив? // <http://www.unian.net/ukr/news/news-356801.html>. 8. Обсяги реалізованої промислової продукції (робіт, послуг) за 2001-2011 роки http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/pr/orp_rik/orp_06_u.htm. 9. Фінансові ринки: Процентні ставки депозитних корпорацій (крім Національного банку України) <http://www.bank.gov.ua/Statist/elbul.htm>. 10. Чубка О.М. Оцінка методів управління оборотним капіталом промислових підприємств / О.М. Чубка, О.М. Рудницька // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2009. – № 5(640). – С. 440-445.

КОРБУТ Андрій Анатолійович – аспірант Хмельницького національного університету.

Наукові інтереси:

– механізм організації та ефективного використання обігових коштів і активів конкурентоздатного підприємства.

Стаття надійшла до редакції: 18.08.2012 р.