ЧИКАЛОВА Ю.А., ст. гр. МО-04а

Науч. керівник.: Усова А.В., ас.

Автомобільно-дорожній інститут Державного вищого навчального закладу

«Донецький національний технічний університет»,

м. Горлівка

**ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ ДОНЕЦЬКОГО РЕГІОНУ**

*Рассмотрено состояние машиностроительной отрасли в современных условиях, проанализировано финансовое состояние предприятий данной отрасли в Донецкой области, представлены результаты иследования.*

**Актуальність.** В сучасних умовах винятково важливу роль в економічному розвитку промисловості України відіграє галузь машинобудування, оскільки більше 50% українського експорту припадає саме на продукцію машинобудування. Але у зв‛язку з економічною кризою, на даний момент більшість машинобудівних підприємств, які мали унікальні технології, значну матеріально-технічну базу, стали не лише неконкурентоспроможними, а й втратили свій стабільний фінансовий стан. Тому в час всесвітньої економічної кризи набуває актуальності аналіз фінансового стану підприємств машинобудівної галузі. Для нестійкого в економічному плані машинобудівного підприємства актуальною є задача поновлення чи первинного встановлення фінансової стабільності.

Дослідженням різних аспектів фінансового стану промислових підприємств займалося багато вітчизняних вчених-економістів, зокрема М. С. Вороніна, В. І. В‛юн, В. І. Довгалюк, І. В. Зятковський, В. О. Паламарчук, А. М. Поддерьогін, Г. І. Філіна та інші. Однак, ще багато аспектів цієї проблеми залишаються не вирішеними [1].

**Мета дослідження:** теоретичне обґрунтуваннятааналіз фінансового стану підприємств машинобудівної галузі, перспективи розвитку вітчизняного машинобудівного комплексу в сучасних умовах.

**Основна частина**. Фінансовий стан підприємства – це сукупність показників, що відображають його здатність погасити свої боргові зобов'язання. Фінансова діяльність охоплює процеси формування, руху і забезпечення збереження майна підприємства, контролю за його використовуванням. Фінансовий стан є результатом взаємодії всіх елементів системи фінансових відносин підприємства і тому визначається сукупністю виробничо-господарських чинників.

Показники фінансового стану підприємства: аналіз ліквідності та платоспроможності (коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт швидкої ліквідності, коефіцієнт поточної ліквідності, коефіцієнт покриття, коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу), аналіз оборотності активів (тривалість одного обороту в днях, коефіцієнт оборотності коштів та завантаження коштів в обороті), аналіз показників ділової активності (продуктивність праці, фондовіддача основних фондів, фондоємність, фондоозброєність), аналіз фінансової стійкості (коефіцієнт автономії, коефіцієнт фінансової залежності, коефіцієнт маневреності власних коштів, коефіцієнт реальної вартості основних коштів у майні підприємства), рентабельність капіталу та продажів.

Основними задачами аналізу фінансового стану промислового підприємства є:

* оцінка динаміки складу і структури активів, їх стан і рух;
* оцінка динаміки складу і структури джерел власного і позикового капіталу, їх стан і рух;
* аналіз абсолютних і відносних показників стійкості підприємства і оцінка зміни її рівня;
* аналіз платоспроможності підприємства і ліквідності активів його балансу[1].

Галузеві особливості господарської діяльності підприємства визначають структуру активів підприємства, їхню ліквідність. Підприємства з високим рівнем фондомісткості виробництва продукції через високу частку необоротних активів мають зазвичай низький кредитний рейтинг і вимушені орієнтуватися при формуванні капіталу на власні джерела його залучення. Крім того, характер галузевих особливостей визначає різну тривалість операційного циклу. Чим менший період операційного циклу, тим більше може бути використаний позиковий капітал, який залучається з різних джерел.

Багатогалузевий машинобудівний комплекс – потужний сектор промисловості України, який об’єднує 11267 підприємств (146 – великих, 1834 – середніх і 9287 – малих) з виробництва різноманітних машин і устаткування, приладів і апаратури, різних видів транспортних засобів тощо. Приріст виробництва в галузі машинобудування, який спостерігався в 2007-2008 рр. забезпечив збільшення питомої ваги галузі у загальних обсягах промисловості України на 0,3% порівняно з відповідним минулим періодом, але зараз в умовах кризи він є від’ємною величиною.

У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів і майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості та понад 22% кількості найманих працівників. Частка галузі в загальному обсязі продукції (робіт, послуг) промисловості становить 13,4%, у валовій доданій вартості промисловості – 15,6%.

За даними Державного комітету статистики України станом на 12 жовтня 2007 року у першому півріччі 2007 року у машинобудуванні відбулося нарощування обсягів продукції порівняно із січнем – вереснем 2006 року. Так, підприємства виробництва автомобільного транспорту збільшили обсяги на 56,2%, машини для добувної промисловості і будівництва – на 38,8%, у залізничному машинобудуванні - на 29,3%.

У зв’язку з кризовим становищем у 2008 році показники по машинобудівній галузі значно погіршились. Якщо у першому півріччі 2007 року відбувалось нарощування обсягів продукції, то у другому півріччі 2008 року відмічається тенденція до спаду. Так, у 2007 році за межі України було реалізовано 42% продукції машинобудування, то у 2008 році цей показник знизився до 34% в залежності від загального обсягу промислового експорту [3].

Аналіз умов економічної діяльності підприємств машинобудівного комплексу поданий двома підрозділами. До першого підрозділу входять: ВАТ «Горлівський машинобудівний завод» та ЗАТ «ГМЗ», ВАТ «Новогродівський машинобудівний завод», ВАТ «Новогорлівський машинобудівний завод».

Ця група підприємств характеризується серійним випуском основної номенклатури виробів: ЗАТ "Горлівський машинобудівний завод": очисні комбайни, стругові установки, комбайнові лебідки; ВАТ "Новогорлівський машинобудівний завод": устаткування механізації поверхні шахти, бурові установки; ВАТ "Новогродівський машинобудівний завод": насосні станції.

Другий підрозділ підприємств Центрального району Донбасу складають: ВАТ «ГМЗ», ВАТ Горлівський завод "Реммаш", Дзержинський ремонтно-механічний завод, ВО "Орджонікідзевугілля".

Аналіз основних умов виробничої і фінансової діяльності підприємствв машинобудівного та ремонтного комплексу показав, що на всіх заводах кредиторська заборгованість перевищує дебіторську, а саме:

ВАТ "Горлівський машинобудівний завод" - у 1,8 рази; ВАТ "Новогродівський машинобудівний завод" - у 1,9 рази; ВАТ "Новогорлівський машинобудівний завод" - у 1,75 рази; ВАТ Горлівський завод "Реммаш" - у 2,7 рази; Дзержинський ремонтно-механічний завод - у 1,4 рази.

Усі заводи мають заборгованість із заробітної плати, яка складає від 586,2 тис.грн. до 4086 тис.грн.

Завантаження верстатного парку заводів знаходиться у межах 28-48 % [2].

Узагальнена оцінка фактичних даних з кредиторської та дебіторської заборгованостей, а головне з завантаження верстатного парку, свідчить про те, що всі заводи машинобудівного комплексу ЦРД мають дуже високий організаційно-технічний потенціал, який потребує завантаженості.

Підприємства машинобудування, здійснюючи фінансову діяльність, повинні враховувати не тільки власні стратегічні та поточні цілі, але й техніко – економічні чинники та тенденції, характерні для даної галузі. Нормальне функціонування машинобудування залежить від загального стану економіки, її розвитку як цілісної системи державними мірами макроекономічного характеру, що стимулюють інвестиційну діяльність і ділову активність [1].

**Висновки**. Результати досліджень показують, що на машинобудівних підприємствах Донецького регіону маються значні резерви забезпечення конкурентоспроможності продукції, зв’язані з реалізацією організаційно-технічних факторів, але вони важко реалізуються в умовах фінансової кризи. Основними передумовами для фінансового розвитку машинобудівних підприємств є в тому числі наступні:

* прискорення переходу від створення окремих машин і устаткування до проектування, виробництва і комплексного постачанню систем машин в агрегатно-модульному виконанні;
* підвищення до оптимальних розмірів одиничної потужності ряду виробів;
* доведення рівня можливості і ремонтопридатності техніки до рівня світових стандартів;
* значне зниження матеріало-, енерго- і трудомісткості продукції, що випускається;
* підвищення експлуатаційних характеристик машин у розрахунку на одиницю робочої маси;
* підвищення рівня оснащення машин і устаткування убудованою мікро-процесорною технікою, що забезпечує оптимальний режим роботи машини;
* поліпшення ергономічних характеристик техніки, що забезпечують простоту роботи й обслуговування, комфортні умови для працюючих;
* максимальна пристосованість техніки до конкретних умов її експлуатації та вимог споживачів.

Всі ці заходи потребують додаткового фінансування та державної підтримки, що в умовах фінансової кризи є проблемою для підприємств. Пошук додаткових джерел фінансування для машинобудівних підприємств є основною задачею, реалізація якої дозволить стабілізувати фінансовий стан та підвищити конкурентоспроможність на рівні продукції та підприємства.

**Бібліографичний список:**

1. **Гривківська О.В., Прокопець О.В.** Особливості управління фінансовою діяльністю підприємств машинобудування // Актуальні проблеми економіки. – 2008. - №8. – С.91-96.
2. **Захаров П.О, Ханін О.Г.** Оптимальне управління економічним процесом на підставі перехідної динамічної характеристики // Актуальні проблеми економіки. – 2008. - №7. – С. 212-218.
3. www.smida.ua