

3. Рекуненко І.І., Котляревський О.В. Роль муніципальних облігацій на ринку місцевих запозичень [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/old\\_jrn/Soc\\_Gum/Znpchdtu/2009\\_22\\_2/articles/Finansi/8\\_Rekunenko.pdf](http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Znpchdtu/2009_22_2/articles/Finansi/8_Rekunenko.pdf)

**Наталія ПОКРОВСЬКА**

Національний технічний університет України «КПІ», Україна

## **АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ**

Оцінка фінансового стану підприємств машинобудівної галузі в сучасних умовах є важливою складовою системи їх економічної безпеки та ефективного управління.

Так, аналіз динаміки оборотних активів та поточних зобов'язань машинобудівних виробництв за останні роки висвітлює наступні тенденції. Оборотні активи галузі за 2010 – 2014 роки збільшились на 19,8 % (з 99,6 млрд. грн. у 2010 році до 119,4 млрд. грн. у 2014 році) [1]. Пік приросту оборотних активів припадає на 2011 рік (11,8 %). У 2012 році спостерігається різкий спад приросту оборотних активів (лише 1,28 %). Практично незмінною була ситуація і в 2013 році (1,75 %), а в 2014 році цей показник становить 4,06 %. Основним складовим елементом оборотних активів є нематеріальні оборотні активи – дебіторська заборгованість, питома вага якої у складі оборотного капіталу підприємств в період з 2010 року по 2014 рік практично є сталою і складає від 49,2% до 52,8 %. Досить значимі показники дебіторської заборгованості є результатом відвантаження товарів в кредит, надання переваги продажу продукції із розстрочкою платежу, що обумовлює зростання залежності платоспроможності підприємства – виробника продукції від фінансового стану контрагентів – покупців.

Водночас динаміка зміни поточних зобов'язань машинобудівних підприємств за 2010 – 2014 роки є такою: у 2010 р. – зростання на 12,7 %, у 2011 р. – на 7,4 %, у 2012 р. – на 102,7%, у 2013 р. – на 3,8%, у 2014 р. – на 2,9 % [1]. Серед найбільш вагомих елементів поточних зобов'язань можна виділити короткострокові кредити банків (діапазон питомої ваги яких становить від 16,2 % у 2010 році до 24,1% у 2014 році) та кредиторську заборгованість (діапазон питомої ваги якої складає від

82,2 % до 53,5%) (рис.1). Домінанта кредиторської заборгованості свідчить про придбання товарів, сировини та отримання послуг в борг.

Важливою складовою фінансового стану підприємства є ліквідність, аналіз якої найчастіше здійснюється за такими коефіцієнтами: коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт швидкої ліквідності, коефіцієнт поточної ліквідності [2]. Нормативні значення зазначених коефіцієнтів можуть коливатися в таких межах [3]:

- коефіцієнт поточної ліквідності: від 1 до 3;
- коефіцієнт швидкої ліквідності: від 0,6 до 1,5;
- коефіцієнт абсолютної ліквідності: від 0,2 до 0,35.

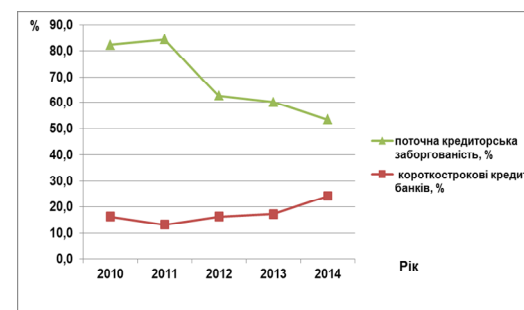


Рис.1. Динаміка складових поточних зобов'язань машинобудівних підприємств за 2010-2014 роки.

Джерело: систематизовано та розраховано на підставі даних [1].

Як свідчать дані табл. 1, середні показники поточної та швидкої ліквідності на підприємствах машинобудівної галузі відповідали нормативним значенням у 2010-2011 роках, тобто ці підприємства були здатні швидко погасити свої поточні зобов'язання. Зазначені показники перевищували аналогічні дані по промисловості в цілому. У 2012 – 2014 роках відбувається стрімкий спад функціонування машинобудівної галузі - середня ліквідність знизилась вдвічі порівняно з 2010-2011 роками. Наслідками низького рівня ліквідності є зниження конкурентноспроможності підприємств, нездатність їх сплатити поточні борги і зобов'язання, що веде до обов'язкового продажу довгострокових фінансових вкладень та активів і, в гіршому випадку – до зниження доходності і банкрутства.

В цілому при здійсненні аналізу фінансово-економічного стану підприємств доцільно використовувати інтегральний (комплексний) показник. Для прикладу застосуємо двофакторну модель Альтмана для оцінки ймовірності банкрутства підприємств машинобудівної галузі [4]:

$$Z = -0,3877 - 1,0736 \cdot K_1 + 0,0579 \cdot K_2$$

Показник Z може приймати такі значення:

Таблиця 1

**Середні значення коефіцієнтів ліквідності промисловості та машинобудівної галузі за 2010 -2014 роки**

Показник	Рік	Коефіцієнт поточної ліквідності	Коефіцієнт швидкої ліквідності	Коефіцієнт абсолютної ліквідності
Промисловість всього	2010	1,08	0,81	0,08
	2011	1,09	0,80	0,08
	2012	1,11	0,82	0,09
	2013	1,07	0,79	0,08
	2014	0,98	0,74	0,08
Машинобудування всього	2010	1,24	0,83	0,15
	2011	1,29	0,81	0,14
	2012	0,64	0,40	0,07
	2013	0,63	0,39	0,06
	2014	0,64	0,40	0,07

Джерело: систематизовано та розраховано на підставі даних [1].

$Z < 0$ , ймовірність банкрутства менше 50 %;

$Z = 0$ , ймовірність банкрутства становить 50 %;

$Z > 0$ , ймовірність банкрутства більше 50%,

У табл. 2 наведено середнє значення показника  $Z$  для машинобудівних підприємств за 2010 – 2014 роки з урахуванням середнього значення коефіцієнта поточної ліквідності ( $K1$ ) та коефіцієнта питомої ваги позикових активів ( $K2$ ), розрахованих з використанням даних статистика [1].

Таблиця 2

**Розрахунок ймовірності банкрутства підприємств машинобудівної галузі за двофакторною моделлю Альтмана**

Рік	K1	K2	Z
2010	0,661227	1,239349	-1,67998
2011	0,643638	1,290232	-1,73563
2012	0,640518	0,644537	-1,04259
2013	0,639676	0,631753	-1,02891
2014	0,775021	0,639014	-1,02887

Таким чином, для стабілізації та покращення фінансово-економічного становища машинобудівної галузі необхідно вжиття

заходів, основними з яких є системна державна політика в цій галузі, спрямована, насамперед, на координацію та підтримку інноваційної та інвестиційної діяльності, ефективне використання ресурсного потенціалу машинобудівних підприємств, розвиток та реалізація інтелектуального потенціалу працівників підприємств машинобудування.

*Література*

1. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

2. Білик М. Д. Фінансовий аналіз: Навч. посіб./ М.Д. Білик, О.В. Павловська, Н.М. Притуляк, Н.Ю. Невмержицька. - К.: КНЕУ, 2005. – 592 с.

3. Каткова Н.В., Марущак С.М. Обґрунтування нормативних значень фінансових коефіцієнтів при діагностиці безпечного розвитку машинобудівних підприємств [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/92460/09-Katkova.pdf?sequence=1>.

4. Ситник Л.С., Венжега Р.В. Моделі фінансової діагностики банкрутства металургійних підприємств у системі антикризового управління [Електронний ресурс] / Л.С. Ситник, Р.В. Венжега // Вісник Хмельницького національного університету. - 2013. - № 2. - Т.3. - Режим доступу: [http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis\\_64.exe](http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe).

**Тамара ПОПОВИЧ**

Тернопільський національний економічний університет, Україна

**СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ СПОЖИВЧИМ РИНКОМ РЕГІОНУ:**

**МЕХАНІЗМИ ВЗАЄМОДІЇ ТА КООРДИНУВАННЯ**

Децентралізаційні процеси актуалізують завдання формування та зміцнення економічного потенціалу територій, який дозволить забезпечити реальні фінансові надходження в місцеві бюджети, що в свою чергу підвищить економічну спроможність громади вирішувати як соціальні, так і економічні проблеми територіального розвитку. В цьому сенсі, регіональний споживчий ринок за своєю питомою вагою і значенням в забезпеченні життєдіяльності населення займає провідне місце в економіці регіону. Його стан є своєрідним індикатором соціальної стабільності в регіоні, умовою сталого розвитку, фактором економічної