

ОЦІНЮВАННЯ СТАНУ ТА ЗМІНЮВАНОСТІ ЗЕД ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ ТА ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ

© 2017 МОСКАЛЕНКО Н. О., ЗОСИМОВА А. В.

УДК 338.1:658.8.012.12

Москаленко Н. О., Зосімова А. В. Оцінювання стану та змінюваності ЗЕД підприємств машинобудування України та Харківського регіону

Розроблено технологію комплексного аналізу зовнішньоекономічної діяльності підприємств машинобудування, що заснована на принципах комплексності та поступовості. За результатами проведеного аналізу перший блок розробленої технології дозволив визначити позицію України на світовому ринку машинобудування. Розкрито передумови нинішнього стану машинобудування. За результатами другого блоку розкрито особливості регіонального розвитку галузі машинобудування. Визначено групи товарів машинобудування, що мають найбільшу частку у структурі експорту й імпорту України та Харківського регіону. Визначено перелік ризикових факторів, що здійснюють найбільший вплив на машинобудівні підприємства Харківського регіону у процесі здійснення ними зовнішньоекономічної діяльності. Отримані наукові висновки можуть бути підґрунтям для машинобудівних підприємств у визначенні орієнтирів подальшого розвитку зовнішньоекономічної діяльності.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, експорт, імпорт, технологія, аналіз.

Рис.: 7. Бібл.: 19.

Москаленко Наталія Олександрівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного бізнесу та економічного аналізу, Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця (просп. Науки, 9а, Харків, 61166, Україна)

E-mail: kysto78@gmail.com

Зосімова Анастасія Володимирівна – молодший науковий співробітник науково-дослідного сектора, Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця (просп. Науки, 9а, Харків, 61166, Україна)

E-mail: nastyazosimova.nz@gmail.com

УДК 338.1:658.8.012.12

Москаленко Н. А., Зосімова А. В. Оценка состояния и изменчивости ВЭД предприятий машиностроения Украины и Харьковского региона

Разработана технология комплексного анализа внешнеэкономической деятельности предприятий машиностроения, основанная на принципах комплексности и постепенности. По результатам проведенного анализа первый блок разработанной технологии позволил определить позицию Украины на мировом рынке машиностроения. Раскрыты предпосылки нынешнего состояния машиностроения. По результатам второго блока раскрыты особенности регионального развития отрасли машиностроения. Определены группы товаров машиностроения, имеющих наибольшую долю в структуре экспорта и импорта Украины и Харьковского региона. Определен перечень рисков факторов, оказывающих наибольшее влияние на машиностроительные предприятия Харьковского региона в процессе осуществления ими внешнеэкономической деятельности. Полученные научные выводы могут быть основанием для машиностроительных предприятий в определении ориентиров дальнейшего развития внешнеэкономической деятельности.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, экспорт, импорт, технология, анализ.

Рис.: 7. Библ.: 19.

Москаленко Наталья Александровна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры международного бизнеса и экономического анализа, Харьковский национальный экономический университет им. С. Кузнеця (просп. Науки, 9а, Харьков, 61166, Украина)

E-mail: kysto78@gmail.com

Зосімова Анастасія Володимирівна – молодший науковий співробітник науково-дослідного сектора, Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця (просп. Науки, 9а, Харків, 61166, Україна)

E-mail: nastyazosimova.nz@gmail.com

UDC 338.1:658.8.012.12

Moskalenko N. O., Zosimova A. V. Assessing the Status and Variability of Foreign Economic Activity of the Machine-Building Enterprises of Ukraine and Kharkov Region

The technology of complex analysis of foreign economic activity of machine-building enterprises, based on the principles of complexity and gradualness, has been developed. According to the results of analysis, the first block of the developed technology allowed to determine the position of Ukraine in the world machine-building market. The preconditions of the current status of machine-building industry have been disclosed. On the results of the second block, the features of regional development of machine-building industry have been disclosed. The groups of goods of machine-building, having the largest share in the structure of exports and imports of Ukraine and Kharkiv region, have been determined. The list of the risk factors having the greatest influence on engineering enterprises of Kharkiv region in the course of implementing their foreign economic activity has been determined. The obtained scientific conclusions can be the basis for the machine-building enterprises in determination of directions of further development of their foreign economic activity.

Keywords: foreign economic activity, exports, imports, technology, analysis.

Fig.: 7. Bibl.: 19.

Moskalenko Natalia O. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor, Department of International Business and Economic Analysis, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics (9a Nauky Ave., Kharkiv, 61166, Ukraine)

E-mail: kysto78@gmail.com

Zosimova Anastasiia V. – Junior Researcher of the Research Sector, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics (9a Nauky Ave., Kharkiv, 61166, Ukraine)

E-mail: nastyazosimova.nz@gmail.com

Експорт продукції є одним із важливих джерел поповнення бюджету країни. Машинобудівні підприємства України не завжди можуть скласти гідну конкуренцію на закордонних ринках через низькі інвестиції у галузь, високий рівень застарілості основних засобів та інше. При цьому машинобудівному сектору потрібні дієві інструменти для визначення орієнтирів подальшого розвитку. Тому обрана тематика дослідження є актуальною.

Дослідженням особливостей діяльності, управління машинобудівною галуззю та зовнішньоекономічною діяльністю (ЗЕД) її підприємств займалися такі науковці, як Ю. Макогон, О. Амоша, М. Домашенко, В. Ю. Школа, Д. Шаха, Р. Джуччі, Д. Науменко, А. Ковальчук, А. Фатенюк-Ткачук, А. Ліпич, Ю. Козак, О. Носирев та ін. Наприклад, О. Кузьмін, А. Ліпич, О. Мельник, О. Товстенюк висвітлювали особливості інвестиційної привабливості підприємств [2], О. Чупир [12] аналізувала проблеми та напрямки розвитку експортно-імпорتنної діяльності машинобудівних підприємств України, О. Носирев розглядав фактори зовнішньої середовища, що впливають на результативність машинобудівного підприємства [3], А. Ярош-Дмитренко розглядала у своїй статті, яким чином розвивається машинобудування за умов різких змін зовнішньоекономічної направленості України [13], загальні теоретико-методичні підходи до аналізу експортної діяльності машинобудівних підприємств у монографії висвітлювали колектив авторів за редакцією Ю. Козака [1].

Метою статті є надання оцінки стану ЗЕД підприємств машинобудування України та Харківського регіону на основі визначення позиції українського машинобудування на світових ринках, розрахунку показників змінюваності експортно-імпорتنної діяльності та розкриття основних ризиків, що супроводжують ЗЕД машинобудівних підприємств.

Блок 1. Аналіз стану вітчизняного машинобудування на макрорівні: 1.1. Визначення ринкової позиції машинобудування країни на міжнародному ринку. 1.2. Аналіз змінюваності експортно-імпорتنної діяльності машинобудівної галузі та промисловості загалом по

країнах. 1.3. Оцінка характеру змінюваності зовнішньоторгового обороту машинобудування у структурі промислової продукції країни.

Блок 2. Аналіз ЗЕД машинобудівних підприємств на мезорівні (регіональний зріз): 2.1. Аналіз експорту й імпорту машинобудівної продукції. 2.2. Аналіз структури експорту й імпорту машинобудівної продукції. 2.3. Оцінка ризиковості ЗЕД машинобудівних підприємств Харківського регіону.

Блок 3. Аналіз кінцевих результатів і можливостей ЗЕД окремих машинобудівних підприємств Харківського регіону: 3.1. Оцінка можливостей машинобудівних підприємств Харківського регіону щодо ведення ЗЕД. 3.2. Оцінка ресурсної бази машинобудівних підприємств Харківського регіону. 3.3. Порівняльний аналіз передумов ЗЕД окремих машинобудівних підприємств Харківського регіону.

Сформована технологія відповідає принципам комплексності та послідовності. У цій статті ми розкриємо перші два блоки дослідження. Так, у процесі реалізації першого блоку дослідження запропоновано використання комплексного інструментарію аналізу стану вітчизняного машинобудування на макрорівні (блок 1). Першим із таких інструментів є матриця розподілу часток виробленої машинобудівної продукції та темпів зростання ЗТО машинобудування країн. Інформаційним забезпеченням для аналізу стала статистична звітність країн із обсягів вироблення машинобудівної та промислової продукції, а також обсяги експорту й імпорту продукції машинобудування та промислової продукції [4; 11; 14–19]. Такий аналіз довів, що Україна порівняно з іншими країнами має наднизьку частку продукції машинобудування у загальній вартості промислової продукції (17,53 %). За цим показником стану машинобудування країна відноситься до тих, що розвиваються. Як згрупувалися країни за часткою машинобудування, показано на *рис. 1*.

Показник частки машинобудування свідчить про високий технологічний розвиток виробничих потужностей, високий рівень економіки та, як результат, еко-

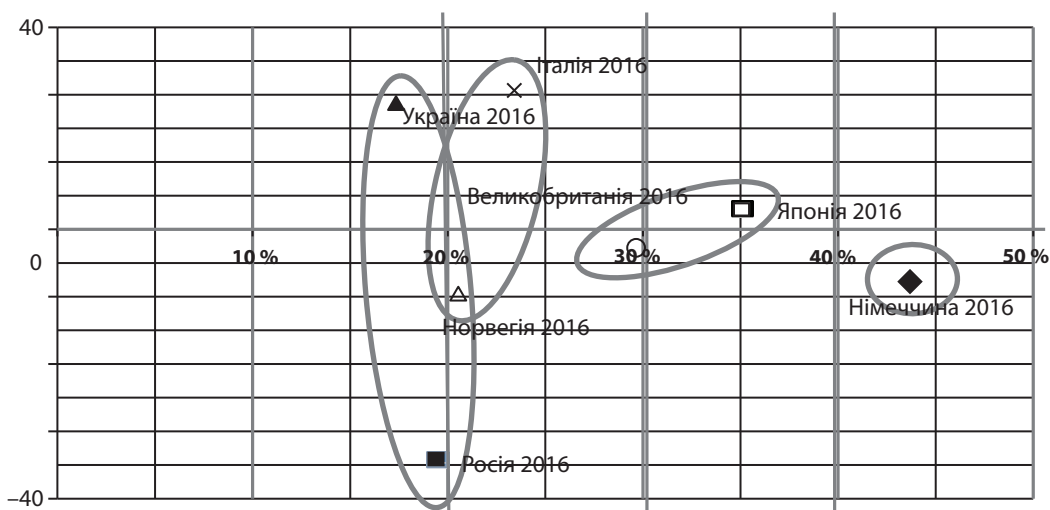


Рис. 1. Ринкова позиція машинобудування країни на міжнародному ринку

номічну стабільність. Тобто країна має можливість залучати інвестиції, рух закордонного капіталу не обмежується, що приваблює інвесторів.

Умовно країни можна розділити на чотири групи. *Перша група* характеризується темпами зростання ЗТО машинобудування у межах від 10% до -10%; частка виробленої машинобудівної продукції у промисловій дорівнює від 40% та вище. До першої групи увійшла Німеччина, що має стабільно високі лідируючі конкурентні позиції на світовому ринку машинобудування. Німеччина характеризується високою часткою машинобудування у виробництві промислової продукції (43%) та зниженням ЗТО машинобудування (-7,6%), але такі коливання характерні лише для 2016 р. У 2014 р. темп зростання ЗТО машинобудування у Німеччині дорівнював 8,4%.

Друга група характеризується темпами зростання ЗТО машинобудування у межах від 5% до -10%; часткою виробленої продукції машинобудування у межах від 29% до 39%. До другої групи увійшли Японія та Великобританія. Позиції цих країн на світовому ринку машинобудування змінювалися, але порівняно з Україною не кардинально. У той час як позиція України на міжнародному ринку характеризується низькою часткою машинобудівної продукції у промисловій продукції, країни, що увійшли до цієї групи, характеризуються стабільно високим рівнем машинобудівної продукції та зростанням економіки в цілому. При цьому темпи зростання зовнішньоторгового обороту характеризуються поступовістю, без різких коливань. Частка машинобудування Великобританії у промисловій продукції дорівнювала близько 29%. Той самий показник у Японії дорівнював приблизно 32%, а темп зростання ЗТО дорівнював 2,9%. Темпи зростання ЗТО продукції мали тенденцію до зниження та склали -2,6%. Це вказує на умовно стійку ринкову позицію, бо країни знаходяться в деякій залежності від зовнішніх факторів та конкуренції на ринку. Попит на продукцію з цих країн є, але інколи він змінюється через рівень конкуренції, через політичні та природничо-екологічні фактори. Великобританія могла зазнати зниження попиту на продукцію через її вихід зі складу ЄС і через макроекономічні диспропорції всередині країни. А зниження конкурентних позицій Японії частково залежить від природничо-екологічних умов, що безпосередньо впливають на виробництво, а також через відновлення економіки з часів кризи.

Третя група характеризується темпами зростання ЗТО у межах від 2% до -15%; частка виробленої машинобудівної продукції у промисловій від 20 до 28%. До групи увійшли Норвегія та Італія. Ця група характеризується нестійкою конкурентною позицією. Наприклад, Італія має тенденцію до нарощування частки машинобудування у промисловій продукції до 23% у 2016 р. Темпи зростання ЗТО машинобудування мають напрямки у бік збільшення (з 0,9% у 2014 р. до 4,7% у 2015 р., а у 2016 р. різко збільшився втричі – до 20,9%) за рахунок збільшення експорту машинобудування, а не його імпорту. Норвегія має стабільну середню позицію машинобудування на світовому ринку, що супроводжу-

ється коливаннями темпів ЗТО (-9,8%), але при цьому характеризується стабільністю частки машинобудівної продукції у промисловій (20-23%).

Четверта група характеризується різкими коливаннями ЗТО (у межах від -30% до -38%; частка виробленої продукції машинобудування у межах від 16% до 24%). До групи увійшли Україна та Росія. Незважаючи на те, що країни мають невелику порівняно з іншими країнами частку машинобудівної продукції, темпи зростання ЗТО в них нестабільні та схильні до різких коливань. Країни характеризуються нестійкою позицією на міжнародному ринку машинобудування. Дуже сильно на розвиток машинобудування цих країн впливають рішення інших країн щодо розвитку подальших зовнішньоекономічних зв'язків із ними. Машинобудування у країнах четвертої групи має структурований попит, тобто є продукція, що має попит високого рівня на закордонних ринках, решта продукції може реалізовуватися на обмежених за попитом ринках.

Такий аналіз довів, що Україна порівняно з іншими країнами має наднизьку частку продукції машинобудування у загальній вартості промислової продукції (17,53%). За цим показником стану машинобудування країна відноситься до тих, що розвиваються. Високий показник зростання ЗТО машинобудування обумовлений збільшенням імпорту машинобудівної продукції у країну.

Відмінною особливістю вітчизняного машинобудування є те, що воно є чутливим до змін в економіці, законодавчій сфері, політичному кліматі країни. Окрім того, економіка України знаходиться у кризовому стані, що не дає змогу залучати достатню кількість зовнішніх інвестицій до країни, окрім того, національні інвестори не хочуть ризикувати великими сумами, які потрібні для розвитку машинобудування. Рівень використання технологій в Україні суттєво нижчий за Європейський, та застаріле обладнання збільшує собівартість продукції. Окрім того, через моральну застарілість воно не здатне виробляти машинобудівну продукцію належної якості. Проте серед позитивних сторін, що можуть стати конкурентною перевагою українського машинобудування на міжнародному ринку є висока кваліфікація працівників, низька вартість праці, можливості для розвитку, такі як кооперація підприємств всередині країни для вироблення продукції без закупівель за кордоном необхідних частин.

Другий інструмент розкриває змінюваність експортно-імпоротної діяльності машинобудівної галузі та промисловості загалом по країнах, та дозволяє визначити, в якому напрямку розвивається вітчизняне машинобудування. Отже, отримані результати вказують на таке. Україна продовжує скорочувати експорт машинобудівної продукції на 30,6% у 2014 р. і на 35,09% у 2015 р., сумарно за два роки зниження темпу зростання експорту машинобудування на досягло 65%. У 2016 р. експорт машинобудування зменшився на 9%. При цьому темпи зростання імпорту збільшилися стрімко до 34,76% у 2016 р. порівняно з 2015 р. При тому що за попередні два роки темпи зниження імпорту машинобудування складали в сумі 67% (рис. 2, рис. 3).

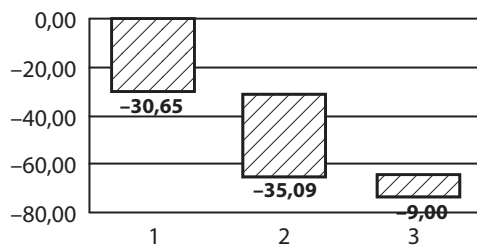


Рис. 2. Темпи змінюваності експорту машинобудування України (2014–2016 рр.), %

Ця тенденція вказує на заміщення імпортом продукції машинобудування. При цьому експорт машинобудівних підприємств обмежений тим, що технологічні можливості закордонних підприємств набагато більші. За рахунок вкладень у наукові розробки нової продукції, що здійснюються працівниками, які мотивовані на підвищення рівня технологічності продукції. На відміну від вітчизняних підприємств, де вкладення у науково-технічну розробку втрачені.

Результати аналізу вказують на декілька вагомих факторів для подальшого розвитку машинобудування, а саме: продовження скорочення потенціалу вітчизняного машинобудування на міжнародному ринку, низьку активність щодо виробництва експортоорієнтованої продукції з боку вітчизняних виробників, імпортозаміщення потреб економіки країни в продуктах машинобудування.

Для аналізу характеру змінюваності (третьої інструмент) запропоновано розраховувати індекс прискорення (уповільнення) зростання експортно-імпоротної діяльності машинобудування [4], як відношення темпу зростання ЗТО машинобудування до темпу зростання ЗТО промислової продукції. Результати наведено на рис. 4.

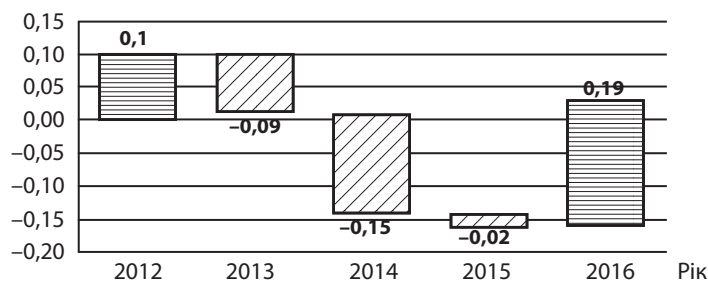


Рис. 4. Розподіл індексу прискорення (уповільнення) зростання експортно-імпоротної діяльності машинобудування (щодо ЗТО промислової продукції)

Аналіз ЗЕД машинобудівних підприємств на мезорівні (регіональний зріз, блок 2) показав таке. Експортоорієнтованими є підприємства Закарпатського, Запорізького регіонів, імпортоорієнтованими – Київського, Дніпропетровського, Львівського та Харківського регіонів (рис. 5) [5–10].

Як можна побачити з рис. 5, машинобудівна галузь у Харківському регіоні вже не займає лідируючі позиції серед регіонів України, ні за експортом, ні за імпортом. До того ж тепер у Харківському регіоні переважає імпорт

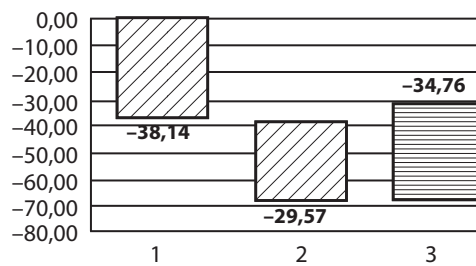


Рис. 3. Темпи змінюваності імпорту машинобудування України (2014–2016 рр.), %

У 2012 р. темп зростання експортно-імпоротної діяльності машинобудування був вищим за ЗТО промислової продукції на 0,1, що характеризувало позитивні тенденції у розвитку машинобудівної галузі, зростання обсягів виробництва та експорту машинобудівної продукції за кордон. Основне зростання експорту відбувалося за рахунок збільшення обсягів реалізації машинобудування до країн СНД. Але вже у 2013 р. темп зростання ЗТО машинобудування порівняно з темпом зростання ЗТО промисловості склав $-0,09$, а в 2014 р. знизився ще та дорівнював $-0,15$. Такі зміни відбулися за рахунок зниження виробництва продукції машинобудування в Україні в цілому.

Індекс у 2015 р. склав $-0,02$ і вказує на уповільнення зростання експортно-імпоротної діяльності машинобудування. Такі тенденції говорять і про зниження інвестицій в економіку, зниження попиту на машинобудівну продукцію всередині країни та за кордоном. Але у 2016 р. відбулося підвищення темпів зростання ЗТО машинобудування до 0,19 порівняно з темпами зростання ЗТО промисловості. Як можна побачити з рис. 3, такі зміни відбулися за рахунок збільшення імпорту продукції машинобудування, що, звісно, вказує на зниження виробничої активності вітчизняної продукції та експансію закордонними товарами національного ринку.

машинобудування, що вказує на суттєві зміни пріоритетів машинобудівної галузі регіону. Хоча раніше цей регіон входив до п'яти найбільших експортерів машинобудівної продукції.

Лідируючі позиції з експорту машинобудівної продукції займає Закарпатський регіон, Запорізький та Львівський регіони [6; 8]. Якщо Запорізький регіон завжди був відомий як машинобудівний, то Закарпатський регіон став лідером з експорту машинобудування в останні три роки.

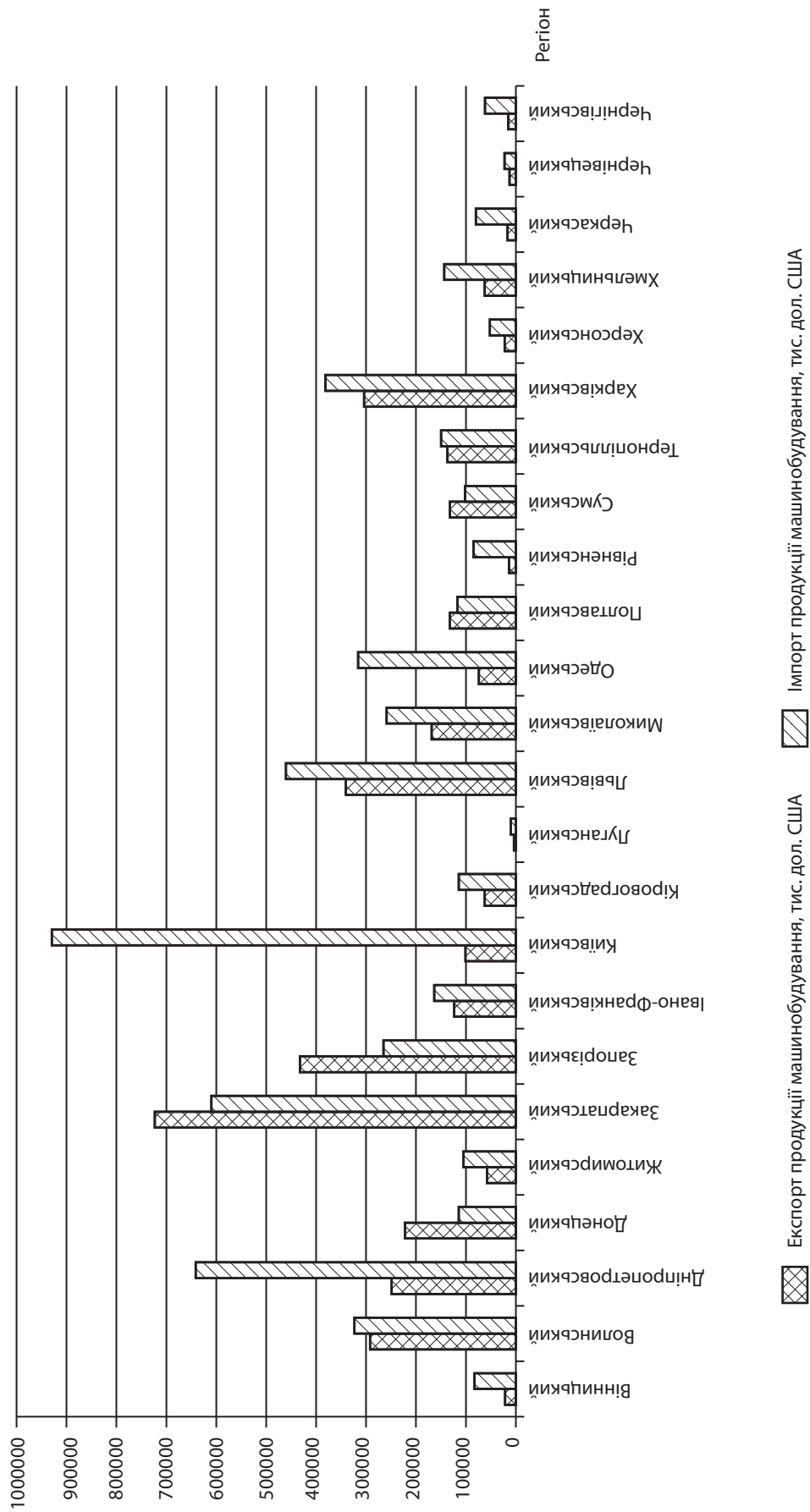


Рис. 5. Експорт та імпорт продукції машинобудування у 2016 р. за регіонами України

У структурі експорту України переважають реактори ядерні, котли, машини й електричні машини; у структурі імпорту: реактори ядерні, котли, машини, електричні ма-

шини та засоби наземного транспорту, крім залізничного. Структуру експорту й імпорту машинобудування в Україні наведено на рис. 6.

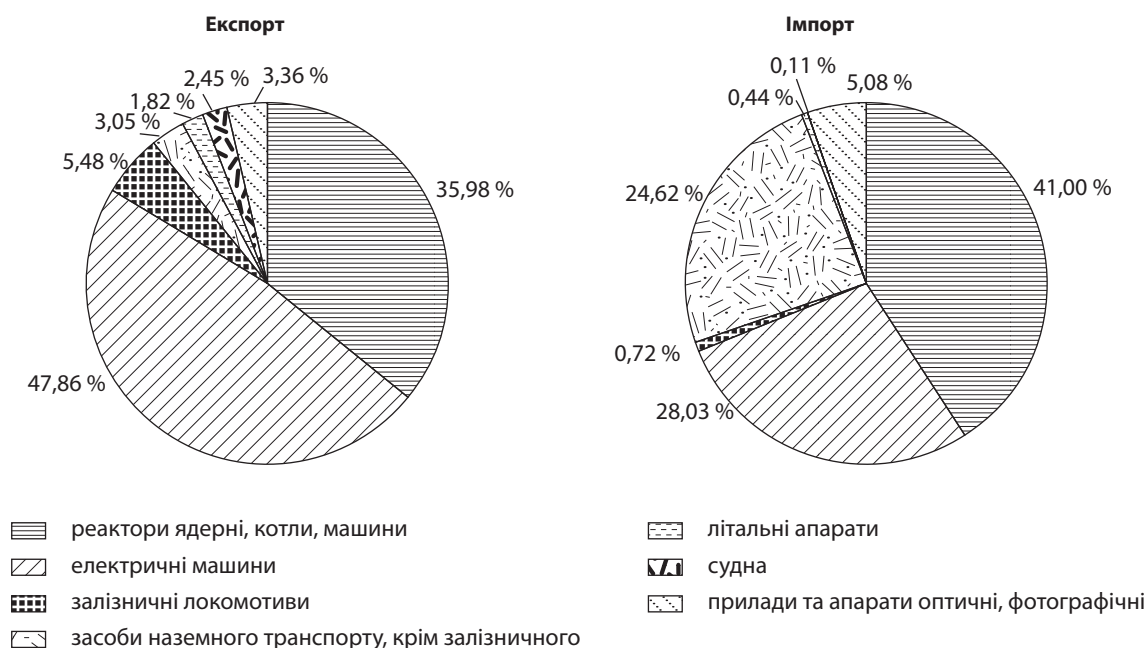


Рис. 6. Структура експорту й імпорту товарів машинобудування України, %

Виходячи з наведених даних імпорту складається (у порядку зменшення) з реакторів ядерних, котлів, машин та електричних машин, засобів наземного транспорту та незначного імпорту приладів та апаратів оптичних, фотографічних. Структура експорту машинобудування в Україні складається на 47,8% з електричних машин (2076689,8 тис. дол. США), реакторів ядерних, котлів, машин майже на 36% (1561256 тис. дол. США) та на 5,5% з експорту залізничних локомотивів (237776,3 тис. дол. США).

Як видно, найбільше експортується та імпортується серед продукції машинобудування – реактори, котли, машини, електричні машини та засоби наземного транспорту. При цьому імпорту засобів наземного транспорту є суттєвим, бо автомобільна підгалузь в Україні не розвинулася, що призвело до того, що засоби пересування імпортуються із-за кордону. Харківський регіон не є винятком, він має переважання експорту реакторів ядерних, котлів, машин та електричних машин, при цьому в сумі розмір їх експорту займає 81,2% від загального обсягу експорту продукції машинобудування. А в імпорті частка реакторів ядерних, котлів, машин та електричних машин складає 67,5% від експорту машинобудування Харківської області, при цьому 26,3% імпорту приходить на засоби наземного транспорту.

Збільшення імпорту машинобудівної продукції з одночасним зниженням експорту вітчизняними підприємствами створює ситуацію, в якій є серйозна загроза безпеці розвитку машинобудівним підприємствам на національному рівні, особливо у Харківській області. Для оцінки ризиковості ЗЕД машинобудівних підприємств Харківської області обрано дев'ять. Шляхом аналізу звітності підприємств та за допомогою методу

контрольних питань було визначено види ризиків, що впливають на ЗЕД підприємств.

Для збору інформації поставлені запитання: Чи впливає на ЗЕД підприємства збільшення цін на енергоносії? Чи впливає на ЗЕД підприємства збільшення цін на матеріали та комплектуючі? Чи існують обмеження ринку збуту при формуванні цін на виготовлену продукцію? Чи має вплив на ЗЕД підприємства зміна цін на продукцію, що випускається? Чи впливає підвищення процентних ставок за кредитами на ЗЕД підприємства? Чи впливають законодавчі обмеження на ЗЕД підприємства? Чи впливає недосконалість норм митного законодавства України на здійснення ЗЕД підприємства? Чи впливає недосконалість норм податкового законодавства України на здійснення ЗЕД підприємства? Чи впливає недосконалість норм пенсійного законодавства України на здійснення ЗЕД підприємства? Чи існує ризик появи нових конкурентів на ринку? Чи впливає необхідність авансування замовником не менш ніж 70% від вартості замовлення на ЗЕД підприємства? Чи впливає відсутність у потенційних замовників необхідних фінансових коштів для забезпечення авансування на ЗЕД підприємства? Чи впливає ускладнення ввезення в Україну комплектуючих імпортного виробництва на ЗЕД підприємства? Чи впливають обмеження використання податкових векселів для сплати ввізного ПДВ на ЗЕД підприємства? Чи впливає на ЗЕД підприємства експансія ринку дешевою продукцією іноземних виробників? Чи впливає підвищення митних зборів приймаючої товар країни на ЗЕД підприємства? Чи збільшується рівень залежності ЗЕД підприємства від економічних обмежень. Чи залежить ЗЕД підприєм-

ства від рівня підтримки вітчизняного виробника з боку держави? Чи впливає сплата штрафних санкцій на ЗЕД підприємства? Чи впливає кредитний ризик на ЗЕД підприємства? Чи впливає вірогідність дефолту банку, що обслуговує підприємство на ЗЕД підприємства? Чи впливає на ЗЕД підприємства ризик ліквідності самого підприємства? Чи впливає на ЗЕД підприємства валютний ризик? Чи заважає ЗЕД підприємства низька вірогідність залучення іноземних інвестицій? Чи впливає на ЗЕД підприємства складність пошуку контрагентів?

Усього підприємствами виділено 25 зовнішніх і внутрішніх ризиків. Серед зовнішніх – збільшення цін на енергоносії; вплив на ЗЕД підприємства збільшення цін на матеріали та комплектуючі; вплив підвищення процентних ставок за кредитами на ЗЕД підприємства; законодавчі обмеження; недосконалість норм митного законодавства України; недосконалість норм податкового законодавства України; недосконалість норм пенсійного законодавства України; ризик появи нових конкурентів на ринку; ускладнення ввезення в Україну комплектуючих імпортного виробництва;

вплив обмеження використання податкових векселів для сплати ввізного ПДВ на ЗЕД підприємства; експансія ринку дешевою продукцією іноземних виробників; вплив підвищення митних зборів приймаючої товар країни на ЗЕД підприємства; рівень залежності ЗЕД підприємства від економічних обмежень; рівень підтримки вітчизняного виробника з боку держави, сплата штрафних санкцій; вірогідність дефолту банку, що обслуговує підприємство; валютний ризик; низька вірогідність залучення іноземних інвестицій.

Внутрішніх – обмеження ринку збуту при формуванні цін на виготовлену продукцію; вплив на ЗЕД підприємства зміни цін на продукцію, що випускається; необхідність авансування замовником не менш ніж 70 % від вартості замовлення на ЗЕД підприємства; відсутність у потенційних замовників необхідних фінансових коштів для забезпечення авансування; кредитний ризик; вплив на ЗЕД підприємства ризик ліквідності самого підприємства, складність пошуку контрагентів.

Для кількісного виміру ризиків застосовано модель Раша (рис. 7), яка дозволяє виміряти ступінь прояву ризиків через умовну одиницю – логіт.

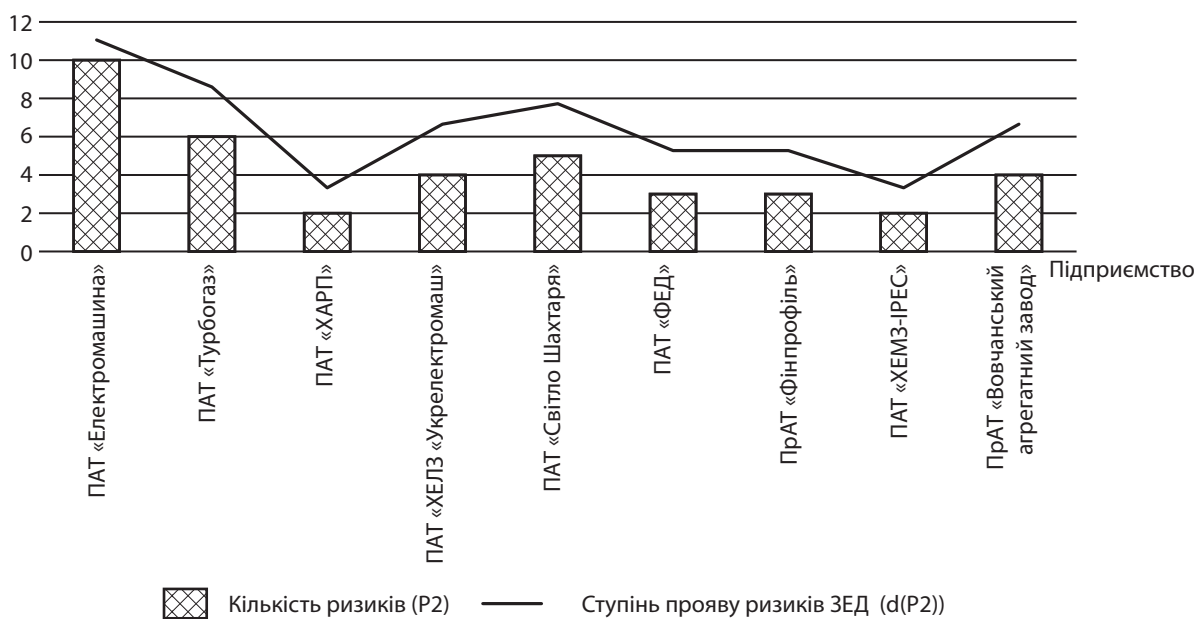


Рис. 7. Оцінка ризиковості ЗЕД 9 машинобудівних підприємств Харківської області

Як вказують результати аналізу, ризики ліквідності та кредитний рівною мірою впливають на зовнішньо-економічну діяльність. Підприємства виокремлюють ці ризики як такі, що завдають найбільшої шкоди фінансовому стану. Кредитний ризик пов'язаний з ненадійністю дебіторів підприємства та неспроможністю підприємства сплачувати вчасно за позики та відсотки інвестору. При цьому ризик ліквідності пов'язаний з кредиторським ризиком та повністю залежить від успішності операційно-господарської діяльності підприємства. Через те, що підприємства Харківського регіону часто є неприбутковими, навіть збитковими, для них цей ризик є найбільш впливовішим при здійсненні ЗЕД, бо вони не задовольняють вимог інвестора зі сплати відсотків.

Таким чином, втрачаються інвестиції, від яких залежить подальша робота підприємства.

Ризик сплати штрафних санкцій розглядається як результат помилкового тлумачення податкового, митного законодавства та норм бухгалтерської звітності. При цьому величина штрафів може бути суттєвою для фінансового стану підприємства та позначатися на стабільності розвитку машинобудівного підприємства. Із ЗЕД пов'язані валютні ризики, що створюють для машинобудівних підприємств вірогідність втрати певних сум внаслідок зміни вартості валюти, в якій ведуться розрахунки. Цей ризик має обов'язково регулюватися за допомогою спеціальних інструментів (хе-

джування). Частково ризики підвищення процентних ставок за кредитами пов'язані з валютним ризиком, але для підприємства він має інший механізм прояву, проте за умов нестабільності машинобудівного підприємства як дебітора (з боку банку) умови контракту можуть бути змінені. Тим самим підприємство матиме сплачувати більші відсотки за кредит, ніж спочатку, що може вплинути на наявність вільних коштів для здійснення розрахунків. За умов нестабільної політичної та економічної ситуації вірогідність законодавчих обмежень і зміни цін на продукцію, що випускається, підвищується.

Ризик сплати штрафних санкцій настає через некомпетентність особи, що звітує, та недосконалість норм законодавства. Основними причинами стягнення штрафів є неправильне відображення суми прибутку, що впливає на суму податку на прибуток, припущення помилок при розрахунку ввізного та вивізного ПДВ та митної вартості товару. Ризик сплати штрафів внаслідок порушення норм екологічних викидів, що з кожним роком стає дедалі нижчим, але все ще існує. Сплата штрафних санкцій впливає не лише на фінансовий стан підприємства, але і стає загрозою репутації підприємства. Штрафні санкції є одним з факторів, що розглядається закордонними партнерами як критерій надійності підприємства.

Валютні ризики, ризики підвищення відсоткових ставок за кредитами, законодавчих обмежень і зміни цін на продукцію, що випускається, є тими ризиками, які підприємства Харківського регіону враховують у своїй діяльності найменше. При цьому валютний ризик серед них є найбільш непередбачуваним і взаємозалежним із ризиком підвищення відсоткової ставки за кредитом. Тому Харківські машинобудівні підприємства уникають банківських кредитів, що кредитний тягар при цьому великий та істотно впливає на фінансову ліквідність та автономність підприємства.

Через те, що має місце вплив валютних коливань і рівень ставок за кредитами, а також підвищення вартості закупівель, ризик підвищення цін на продукцію машинобудування Харківських підприємств є реальною загрозою втрати вітчизняних покупців. При цьому вітчизняний ринок, що насичений імпортованою продукцією машинобудування, створює серйозну загрозу для подальшого розвитку підприємств. Як результат – зниження попиту на машинобудівну продукцію вітчизняних товаровиробників.

Загальним висновком з проведеного аналізу макро-, мезо- та мікрорівнів машинобудування є таке. Перший блок показав, що машинобудування України знаходиться на нижчому серед країн світу і відповідає рівню країн із економікою, що розвивається. До того ж сальдо зовнішньоторговельного балансу України є від'ємним. Основною продукцією, що експортується та імпортується в Україні машинобудівною галуззю, є реактори, котли, машини, електричні машини та засоби наземного транспорту. Харківська область входила до одних із найбільш експортоорієнтованих, обсяги її експорту були значно вищими, але у 2016 р. імпорт

продукції машинобудування суттєво перебільшив експорт. Аналізуючи основні ризики, що з'являються на підприємствах машинобудівної галузі Харківського регіону при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, бачимо, що найбільший вплив ризику в ліквідності та кредитного ризику. Наступними за рівнем впливу, у порядку зниження, є ризик сплати штрафних санкцій, валютні ризики та ризики підвищення процентних ставок за кредитами, законодавчих обмежень і зміни цін на продукцію, що випускається.

За результатами проведеного дослідження можна зробити такі висновки.

ВИСНОВКИ

Українське машинобудування у світі має слабку позицію порівняно з іншими країнами світу. Такі позиції зумовлені скороченням експорту продукції машинобудування. При цьому імпорт машинобудівної продукції зріс майже на третину порівняно з попереднім роком, що вплинуло на стан конкуренції на внутрішніх ринках машинобудівної продукції. Підприємства машинобудівної галузі Харківського регіону мають високий ступінь інтенсивності в таких підгалузях, як аерокосмічна галузь, виробництво електродвигунів та виробництво сільськогосподарських машин. При цьому основними ризиками у зовнішньоекономічній діяльності підприємства є кредитний ризик і ризик ліквідності, що мають найбільший вплив. Вони відносяться до ризиків, що загрожують фінансовій стійкості підприємства. Головними причинами виникнення кредитних ризиків є контрагенти, від надійності яких залежить якість ділового оточення підприємства. Наявність і вагомість кредитних ризиків є підґрунтям для проведення подальшого дослідження ділового оточення та ресурсного стану підприємства. Необхідно визначити, від яких дебіторів потенційно може виникнути ризик несплати. Окрім того, визначення стану ресурсної складової дасть можливість визначити джерела підвищення конкурентоспроможності підприємства на міжнародних ринках. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Козак Ю. Г., Пritула Н. В., Єрмакова О. А. Зовнішньоекономічна діяльність: підприємство-регіон: монографія. Київ: Центр учб. літ., 2016. 240 с.
2. Кузьмін О. Є., Ліпич Л. Г., Мельник О. Г., Товстенюк О. В. Діагностика інвестиційної привабливості підприємств: концепція та інструментарій: монографія. Луцьк: Вежа-Друк, 2014. 196 с.
3. Носирєв О. О. Вплив зовнішніх факторів на фінансові результати машинобудівних підприємств України. *Науковий вісник УжНУ. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2016. Вип. 10. (2). С. 47–51.
4. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Офіційний сайт Державної служби статистики в Харківській області. URL: <http://kh.ukrstat.gov.ua/>
6. Офіційний сайт Державної служби статистики в Закарпатській області. URL: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/>
7. Офіційний сайт Державної служби статистики в Дніпропетровській області. URL: <http://www.dnestrstat.gov.ua/>

8. Офіційний сайт Державної служби статистики в Запорізькій області. URL: <http://www.zp.ukrstat.gov.ua/>
9. Офіційний сайт Державної служби статистики в Львівській області. URL: <http://www.lv.ukrstat.gov.ua/>
10. Офіційний сайт Державної служби статистики в Київській області. URL: <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua/content/>
11. Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/>
12. Чупир О. М. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України: сучасний стан і перспективи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 43. С. 99–103.
13. Ярош-Дмитренко Л. О. Експортна діяльність машинобудівних підприємств в рамках трансформації зовнішньої торгівлі України. *Науковий вісник Полісся*. 2017. Т. 3. № 3 (11). С. 99–106. URL: http://journals.uran.ua/nvp_chntu/issue/view/6655
14. Eurostat. European Commission. URL: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>
15. Statistics Bureau of Japan. URL: <http://www.stat.go.jp/english/>
16. Statistisches Bundesamt. URL: <https://www.destatis.de/EN/Homepage.html>
17. Office for National Statistics of Great Britain. URL: <https://www.ons.gov.uk/>
18. STATISTICS NORWAY. URL: <https://www.ssb.no/en/>
19. National Institute of Statistics. URL: <http://www.istat.it/en/>

REFERENCES

- Chupyr, O. M. "Tendentsii rozvytku mashynobudivnoho kompleksu Ukrainy: suchasnyi stan i perspektyvy" [Trends in the development of the machine-building complex in Ukraine: current state and prospects]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 43 (2013): 99-103.
- Eurostat. European Commission. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>
- Federalnaia sluzhba gosudarstvennoy statistiki. <http://www.gks.ru/>

- Kozak, Yu. H., Prytula, N. V., and Yermakova, O. A. *Zovnishnyoekonomichna diialnist: pidpriumstvo-rehion* [Foreign-economic activity: enterprise-region]. Kyiv: Tsentru uchb. lit., 2016.
- Kuzmin, O. Ye. et al. *Diahnostyka investytsiinoi pryvablyvosti pidpriumstv: kontseptsii ta instrumentarii* [Diagnostics of investment attractiveness of enterprises: concept and tools]. Lutsk: Vezha-Druk, 2014.
- National Institute of Statistics. <http://www.istat.it/en/>
- Nosyriev, O. O. "Vplyv zovnishnykh faktoriv na finansovi rezultaty mashynobudivnykh pidpriumstv Ukrainy" [Influence of external factors on financial results of machine-building enterprises of Ukraine]. *Naukovyi visnyk UzhNU. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*, no. 10(2) (2016): 47-51.
- Office for National Statistics of Great Britain. <https://www.ons.gov.uk/>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky v Dnipropetrovskii oblasti. <http://www.dneprstat.gov.ua/>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky v Kharkivskii oblasti. <http://kh.ukrstat.gov.ua/>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky v Kyivskii oblasti. <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua/content/>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky v Lvivskii oblasti. <http://www.lv.ukrstat.gov.ua/>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky v Zakarpatskii oblasti. <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/>
- Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky v Zaporizkii oblasti. <http://www.zp.ukrstat.gov.ua/>
- Statistics Bureau of Japan. <http://www.stat.go.jp/english/>
- STATISTICS NORWAY. <https://www.ssb.no/en/>
- Statistisches Bundesamt. <https://www.destatis.de/EN/Homepage.html>
- Yarosh-Dmytrenko, L. O. "Eksportna diialnist mashynobudivnykh pidpriumstv v ramkakh transformatsii zovnishnyoi torhivli Ukrainy" [Export activity of machine-building enterprises within the framework of the transformation of Ukraine's foreign trade]. *Naukovyi visnyk Polissia*. 2017. http://journals.uran.ua/nvp_chntu/issue/view/6655