

Література

1. Бобко У.П. Адміністративно-правове забезпечення укладення колективних договорів та угод в Україні: автореф. дис.... к.ю.н./ Бобко Уляна Петрівна; Національний університет «Львівська політехніка». — Львів, 2015. — 24 с.
2. Васильченко В.С., Гриненко А.М., Грішнова О.А., Керб Л.П. Управління трудовим потенціалом: Навч. посіб. — К.: КНЕУ, 2005. — 403 с.
3. Додонов О. В. Проблеми та напрямки реформування оплати праці в системі державного регулювання колективно-договірних відносин / О. В. Додонов, Є. В. Гончаров // Економіка та держава. — 2010. — № 1. — С. 24 — 26.
4. Колективно-договірне регулювання оплати праці на підприємстві: вітчизняний та зарубіжний досвід / С. П. Наливайченко, М.Ю. Миронова // Культура народів Причорномор'я. — 2011. — № 197, Т. 1. — С. 93 — 95
5. Хазах К.О. Проблеми та перспективи розвитку соціального партнерства з регулювання заробітної плати в Україні / К.О. Хазах // Бізнес Інформ. — 2013. — № 9. — С. 215 — 221. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/binf_2013_9_36.pdf.
6. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

УДК 658.012

**Анна СЕРГІЄНКО,
Микола ХМЕЛЕВСЬКИЙ ***

ЕКОНОМІЧНА ДІАГНОСТИКА В СИСТЕМІ АДМІНІСТРУВАННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА В СИСТЕМЕ АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ

ECONOMICS DIAGNOSTICS IN THE SYSTEM OF ENTERPRISES ACTIVITIES ADMINISTRATION

Анотація. У статті висвітлено актуальні проблеми економічної діагностики в сучасному менеджменті автомобілебудівних підприємств. Розкрито сутність, висвітлено характерні ознаки, визначено функціональні особливості, окреслено роль і значення економічної діагностики в системі управління діяльністю підприємств автомобілебудівного господарства.

Аннотация. В статье освещаются актуальные проблемы экономической диагностики в современном менеджменте автомобилестроительных предприятий. Раскрыта сущность, освещены характерные признаки, определены функциональные особенности, определены роль и значение экономической диагностики в системе управления деятельностью предприятий автомобилестроительного хозяйства.

Abstract. In the article we research actual problems of economic diagnostics in modern management automobile production companies. Open the essence, highlights the characteristic features defined functional features, outlines the role and importance of economic diagnostics in the management activities of automobile production companies.

На даний час спостерігається відсутність сформованої концепції, що визначає сутність і роль економічної діагностики в системі антикризового управління діяльністю підприємств. Економічну діагностику найчастіше ототожнюють з економічним аналізом. Причиною цього є застосування подібних чи навіть однакових методів досліджень, прийомів і способів опрацювання й інтерпретації економічної інформації, визначення показників та критеріїв їх оцінювання. Однак економічну діагностику детермінують параметри окремих поставлених завдань у системі управління підприємством, які знаходять розв'язання через проведення фундаментальної, комплексної, експрес-діагностики, діагностики кризового стану, загроз настання банкрутства тощо.

Управлінські аспекти економічної діагностики висвітлювали у своїх наукових публікаціях О.В. Воронкова, І.В. Кривов'язюк, Н.Г. Міценко, Н.І. Дуляба. Ці дослідники визначили природу та форми діагностики, її місце в економічному аналізі, дослідили процедури та методи діагностики,

* СЕРГІЄНКО Анна Володимирівна / Анна СЕРГІЄНКО / Anna SERGIENKO — аспірант Національного транспортного університету, провідний фахівець з маркетингу Асоціації «Союз птахівників України», e-mail: annolad@gmail.com

ХМЕЛЕВСЬКИЙ Микола Олександрович / Николай ХМЕЛЕВСКИЙ / Mykola KHMELEVSKIY — к.е.н., Національний транспортний університет, e-mail: general@ntu.edu.ua

розробили прийоми практичного застосування діагностичного аналізу на підприємстві[1, с. 520 — 530].

Сам термін «діагностика» запозичений з медицини, де слово «діагноз» означає розпізнавання, визначення, тобто процес дослідження об'єкта діагнозу з метою одержання результату (діагнозу) — висновку про стан об'єкта.

Економісти дають різні визначення досліджуваного поняття. Так, В.Г. Герасимчук вважає, що діагностика передбачає визначення суті та особливостей проблеми на основі всеохоплюючого аналізу, застосовуючи певний набір принципів і методів його проведення. В.Ш. Раппопорт пропонує таке визначення: «Діагностика — управлінська робота з виявлення проблем і вузьких місць системи управління підприємством» [2, с. 864 — 870]. І.Д. Фаріон зазначає: «Діагностика — це метод аналізу стану внутрішнього середовища організації, встановлення проблем і вузьких місць, які спричиняють відхилення та деформації об'єкта від норми чи цілі, виявлення потенційно сильних та слабких сторін, що впливають на формування та реалізацію ефективної стратегії організації». Отже, можна сказати, що дослідники, у першу чергу, звертають увагу на аналіз внутрішнього середовища підприємства.

На думку А.І. Муравйова, «економічна діагностика являє собою спосіб визначення характеру порушень і області господарської діяльності, у якій відбуваються відхилення від нормальної відносної динаміки різних процесів, що виражаються через темпи зміни відповідних показників»[5, с. 144 — 150].

Під діагностикою М.М. Глазов розуміє «вчення про методи та принципи розпізнавання дисфункцій і постановку діагнозу об'єкта, що аналізується з метою підвищення ефективності його функціонування, підвищення його життєздатності в умовах вільної конкуренції, вільного, нерегульованого ринку». Тут автор, передусім, звертає увагу на існування підприємства в умовах досконалої конкуренції.

Також варто звернути увагу на точку зору іноземних дослідників. Так, зокрема, Б. Коллас відзначає, що «займатися діагностикою — це означає розглядати фінансовий стан підприємства так, щоб виявити в динаміці симптоми явищ, які можуть затримати досягнення поставленої мети та вирішення завдань, піддаючи небезпеці плановану діяльність» [3, с. 336 — 337].

Аналізуючи підходи до змісту поняття «економічна діагностика» встановлено, що, незважаючи на тривалу еволюцію економічної діагностики як науки, єдиного погляду на розуміння сутності даного поняття не існує. Необхідно окреслити найхарактерніші риси економічної діагностики, які знайшли відображення у викладених підходах:

- у ході економічної діагностики досліджувані об'єкти отримують якісний опис і характеристику;

- економічну діагностику проводять на етапі планування;

- економічна діагностика — це система дій;

- економічна діагностика може включати в себе різні інструменти і методи, зокрема економічний аналіз.

Усі перелічені ознаки свідчать про те, що економічна діагностика передбачає більш детальне та комплексне дослідження об'єкта з метою отримання максимально достовірної інформації про поточний стан і перспективи розвитку підприємства. Проведене порівняння показує існування багатьох відмінностей у розглянутих поняттях. Водночас результати досліджень виявляють нові завдання, що вирішуються в рамках економічної діагностики. Економічна діагностика повинна застосовуватися в процесі управління підприємством безперервно, оскільки вона дає змогу виявляти нові тенденції, які потребують внесення змін в оперативне управління фінансовою та господарською діяльністю[4, с. 260].

Проаналізувавши розглянуті підходи до визначення економічної діагностики, можна сформулювати загальне трактування цього поняття: сукупність науково обґрунтованих дій, методів, способів і прийомів виявлення відхилень від допустимого економічного стану підприємств автомобільного господарства, попередження кризових явищ і розробки заходів антикризового управління виявлення закономірностей і тенденцій розвитку економічних процесів, дій, результатів у системі управління та регулювання розвитку автомобільного господарства.

Автомобілебудування в промислово розвинених країнах суттєво впливає на економічний і соціальний розвиток суспільства, дає могутній імпульс розвитку інших галузей, забезпечує стійке зростання зайнятості населення, підвищує товарообіг тощо.

На сьогоднішній ця галузь української економіки показує рекордні обсяги падіння. Більшість виробників рухомого складу знаходяться на грані банкрутства.

У 2009 році після тривалого росту виробництво легкових автомобілів знизилося в 6 разів, до 65,6 тис. одиниць. У 2010 — 2011 році виробництво хоча і збільшилося на 13,5 тис. одиниць, однак залишилось на дуже низькому рівні — 75,3 тис. одиниць. У 2011 році обсяг виробництва зріс до 97,5 тис. одиниць, а у 2012 році відбулося чергове скорочення до 69,7 тис. одиниць, яке продовжилось у 2013 році — 45,8 тис. одиниць та 2014 році — 25 тис. одиниць (рис. 1).

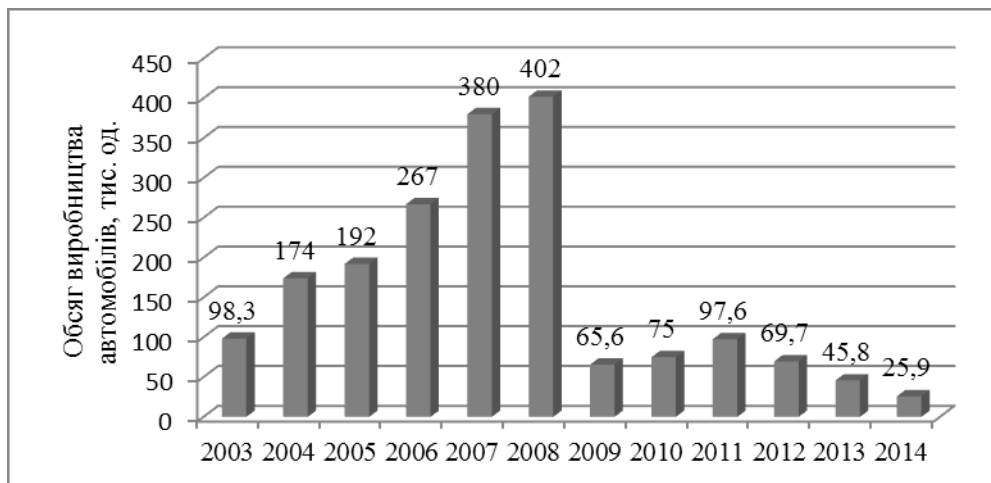


Рис. 1 Обсяг виробництва легкових автомобілів в Україні в 2003 — 2014 рр.

Виробництво легкових автомобілів за січень—вересень 2015 року знизилося на 87,2 % (у 7,8 разу), до 3,084 тис. од. порівняно з аналогічним періодом минулого року. За оперативними даними у вересні 2015 року автовиробництво виросло в порівнянні з провальним серпнем майже в 2,2 разу, до 416 од., за рахунок відновлення виробництва легкових автомобілів на заводі «Єврокар», яких випущено 170 од.

Виробництво транспортних засобів в Україні у січні-жовтні 2015 року, за попередніми даними асоціації «Укравтопром», скоротилося в 5,3 разу (на 81,2 %) у порівнянні з тим же періодом 2014 року — до 5,189 тис. од. За підсумками січня-вересня падіння до аналогічного періоду становило 82,3 % [6].

Згідно зі статистикою скорочення за підсумками десяти місяців демонструє основний сегмент — виробництво легкових автомобілів, яке знизилося на 86,4 % (у 7,3 разу), до 3,446 тис. од., що пов'язано, в першу чергу, з простоем основних автовиробників, а також з наявністю в базі порівняння за минулий рік показників зупиненого Кременчуцького автоскладального заводу (7,5 тис. автомобілів). У вересні 2015 року продовжив фактичний простій найбільший автовиробник — Запорізький автозавод, що випустив 14 комерційних авто і шість автобусів, але жодного легкового авто.

За оперативними даними асоціації «Укравтопром» водночас у жовтні автовиробництво виросло в порівнянні з вереснем на 33,4 %, до 555 од., що, однак, на 62,8 % менше показника жовтня минулого року.

Зростання автовиробництва в жовтні в порівнянні з вереснем, у першу чергу, забезпечений за рахунок приросту випуску легкових автомобілів в 2,1 разу, у першу чергу за рахунок збільшення цього показника на 80 % на заводі «Єврокар» — до 306 од.

Крім того, 56 легкових автомобілів минулого місяця випустив Запорізький автозавод, котрий у вересні їх не випускав.

Значне падіння обсягів виробництва в 2009 — 2015 рр. зумовлене низькою конкурентоздатністю сектору, зокрема відсутністю повного циклу виробництва легкових автомобілів, власної конструкторської школи та перспективних напрацювань, і основна частина виробництва припадає на крупновузлове збирання іноземних автомобілів, з низьким рівнем локалізації (в середньому 15 %) та утворюваної на території України доданої вартості.

Таким чином, кон'юнктура ринку автомобілебудівної продукції в 2008 — 2015 роках характеризувалась як несприятлива, з тенденцією до погіршення [7].

Станом на середину 2015 року, виробництво легкових автомобілів в Україні представлено такими підприємствами:

1. ЗАТ «Запорізький автомобільний завод» (або ЗАТ «ЗАЗ») (Корпорація «Укравто») — крупновузлове (SKD) і дрібновузлове (MKD) складання легкових автомобілів.
2. Корпорація «Богдан» (у складі ВАТ «Луцький автомобільний завод» (або ВАТ «ЛуАЗ») ті ВАТ «Черкаський автомобільний завод «Богдан» (ЧАЗ «Богдан»)) — крупновузлове і дрібновузлове складання легкових автомобілів ;
3. ЗАТ «Єврокар» — крупновузлове і дрібновузлове складання легкових автомобілів;
4. ТОВ «ВО «Кременчуцький автоскладальний завод» (або ТОВ «КрАСЗ») — крупновузлове складання легкових автомобілів;
5. ПрАТ «Бориспільський автозавод» займається випуском автобусів і легкових автомобілів.

6. ТОВ «Часовоярський ремонтний завод» — спеціалізується на випуску автобусів малого класу під торговельною маркою РУТА.

Як бачимо з приведених аналітичних матеріалів, вітчизняне автомобілебудування опинилося в серйозній небезпеці.

Для України надзвичайно важливо визначити пріоритетні галузі промисловості, на яких могла б базуватися вітчизняна економіка. Автомобілебудівну галузь України потрібно віднести до однієї з таких і надати їй достатню державну підтримку.

Сучасна історія дає приклад десятків країн, що досягли процвітання за рахунок ставки на розвиток цієї галузі: Німеччина, Японія, США та ін. Від виробництва автомобілів безпосередньо залежить економіка Франції, Італії, Великобританії, Південної Кореї, Китаю тощо.

На економічну безпеку підприємств автомобілебудівного господарства сьогодні впливає багато негативних факторів: економічна і політична кризи в країні, нестабільність і невизначеність впливу зовнішнього середовища, прискорення науково-технічного прогресу, розвиток і зміна технологій, ускладнення бізнес-процесів, конкуренція тощо. Підприємства автомобілебудівного господарства змушені адаптуватися до ринкових трансформацій, шукати нові ефективні системи антикризового управління, які відповідно до сучасних вимог базуються на діагностичних підходах.

Роль економічної діагностики активізується в умовах зростання фінансової нестабільності, загострення кризових явищ в реальному секторі економіки, до якого належить автомобілебудівне господарство. За результатами економічної діагностики приймають рішення щодо фінансової санації — системи оздоровлення, спрямованої на досягнення економічної безпеки, відновлення платоспроможності, ліквідності, прибутковості та конкурентоспроможності підприємства, що знаходиться у складному фінансово-економічному стані та йому загрожують процеси банкрутства, ліквідації, руйнування.

Втрата автомобілебудівними підприємствами фінансової стабільності тягне за собою економічні наслідки для всієї країни: зменшення податкових надходжень до бюджету та втрата значної кількості робочих місць. Це може призвести до неплатоспроможності й нездатності продовжувати нормальне функціонування.

Економічний стан підприємств автомобілебудівного господарства в значній мірі залежить від ефективності внутрішньогосподарського управління, що має забезпечувати розробку і реалізацію заходів, спрямованих на сталий розвиток галузі, оскільки основним джерелом грошових надходжень є реалізація готової продукції.

Важливість діагностики підприємств обґрунтовується соціально-економічними критеріями їх функціонування. На підприємствах автомобілебудівного господарства України на сьогодні працює понад 4 тис. чол.

Література

1. *Воронкова А.Е.* Діагностика стану підприємств: теорія і практика: Монографія / А.Е. Воронкова. — Х.: ІНЖЕК, 2008. — С. 520 — 530.
2. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 1. [Редкол.: С.В. Мочерний — відп. ред., та ін.]. — К.: Видавничий центр «Академія», 2000. — С. 864 — 870.
3. *Костирко Л.А.* Діагностика потенціалу фінансово-економічної стійкості підприємства: Монографія. — 2-ге вид., — перероб. і доп. / Л. А. Костирко. — Х.: Фактор, 2008. — С. 336 — 367.
4. *Кривов'язюк І.В.* Економічна діагностика підприємств: теорія, методологія та практика застосування: монографія / І.В. Кривов'язюк. — Луцьк: Надстир'я, 2007. — С. 260.
5. *Муравьев А.И.* Теория экономического анализа: проблемы и решения / А.И. Муравьев. — М.: Изд-во «Финансы и статистика», 1998. — С. 144 — 150.
6. Асоціація «Укравтопром» [Електронний ресурс] : - Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/> — Назва з екрану.
6. Оперативна статистика стану автомобілебудування в Україні [Електронний ресурс] : — Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/news/-/362530/v-ukrayini-znyzyvsya-temp-padinnya-avtovyrobnytstva> - Назва з екрану.