

УДК 330.341.1:671.1

С.І. ДРОБЯЗКО, аспірант, ДУЕП, Дніпропетровськ

АНАЛІЗ СТРУКТУРИ ВИТРАТ МАШИНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Розглянуто структуру витрат підприємств автотранспортного машинобудування України та західних машинобудівних компаній. Проаналізовано елементи системи управління витратами.

The structure of charges enterprises motor transport engineer of Ukraine and western machine-building companies is considered. The elements of control system by charges are analysed.

Ключові слова: управління витратами, калькуляція, елемент витрат.

Вступ. Формування в Україні цивілізованих ринкових відносин передбачає новий ступінь розвитку продуктивних сил і виробничих відносин. Однією з найважливіших компонент ефективного промислового виробництва, його конкурентоспроможності є прийнятна для споживача за різними параметрами, в тому числі за ціновим чинником, продукція, що вимагає зниження витрат на її виробництво. Тому в промисловому виробництві необхідно проводити роботи в напрямку визначення оптимальної структури витрат, пошуку резервів їх зниження, удосконалення системи управління витратами.

Витрати є комплексним та агрегованим показником, що відображає особливості функціонування галузі, окремого підприємства або його окремих відділів. Виробництво рентабельної готової продукції для кожного машинобудівного підприємства передбачає обґрунтування та обрахунок певної мікроекономічної моделі підприємства, яка описує:

- взаємозв'язок витрат ресурсів та готової продукції;
- поточний стан організаційно-технологічних рішень, які використовуються для максимізації та оптимізації ефекту від спожитих при виробництві ресурсів.

Витрати машинобудівних підприємств, зокрема автомобілебудівних, хоча і формуються на загальноприйнятих принципах та підходах, однак мають власну структуру, середньогалузеві значення, що обумовлюється:

- особливостями виготовленого продукту;
- технологічною складністю процесу виготовлення;
- постійним пошуком інноваційних рішень, які вимагають не лише створення дослідних зразків, але й перебудову всіх технологічних рішень.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз та розробка теоретичних і науково-практичних основ удосконалення організаційно-економічного механізму управління витратами машинобудівного виробництва.

Досягнення поставленої мети передбачає послідовне вирішення таких задач:

- проаналізувати систему управління витратами на виробництво машинобудівної продукції на сучасному етапі економічного розвитку;
- дослідити механізм використання основних чинників виробництва, що формують витрати на виробництво машинобудівної продукції;
- сформулювати основні напрями технологічної стратегії підприємства машинобудівного комплексу з метою ефективного управління витратами.

Методологія. В нових умовах господарювання визначальною рисою стає конкуренція витрат, що вимагає удосконалення системи управління витратами виробництва. Необхідність удосконалення системи управління промисловим виробництвом, в тому числі його витратами в цілому, а також окремими їх складовими, знайшла відображення в роботах вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів: Апчерча А., Атамаса П.Й., Бабіча Т.Н., Галенко В.П., Голова С.В., Джай К. Шим, Джойл Г. Сігел, Ентоні Р., Савчука В.П., Райана Б., Риса Дж., Хорнгрена Ч., Фостера Дж., Цал-Цалко Ю.С., Щіборщ К.В. Однак в практиці господарювання процеси управління витратами виробництва залишаються недосконалими, що потребує їх подальших досліджень з метою удосконалення.

Таким чином, в сучасних умовах для забезпечення стійкої позиції товаровиробника на ринку необхідно таке управління витратами, котре містить в собі як прийняття оптимальних рішень, так і моделювання використання ресурсного потенціалу суб'єктом господарювання. В сучасних умовах величина витрат має не тільки відбивати фактичний стан справ на виробництві, але і сприяти оцінці можливих наслідків прийняття тих або інших управлінських рішень, що і обумовило актуальність обраної теми.

Результати дослідження. Машинобудівна промисловість є складним і водночас залежним від багатьох зовнішніх факторів впливу механізмом, що яскраво продемонструвала рецесія в Україні початку та середини дев'яностих років ХХ ст. Так, падіння платоспроможного попиту населення практично призвело до зупинки більшості автомобільних підприємств України, що в свою чергу вплинуло на економічний занепад підприємств, які були прямо чи опосередковано пов'язані з ними. Тому управління витратами для машинобудівних підприємств, особливо в період кризи, стає основним шляхом забезпечення прибутковості в довгостроковій перспективі, а отже інформація стає одним з базових інструментів управління витратами [1].

Машинобудівні підприємства стоять на вершині промислової структури кожної країни, адже виробляють готовий продукт з сировини та напівфабрикатів багатьох суміжних галузей. Для більшості розвинених країн світу машинобудування – це стратегічно необхідна галузь, адже забезпечує економічне зростання, зайнятість, розвиток науки та техніки. Однак, за умови кризи, падіння виробництва може призвести до стагнації в усіх галузях, які поставляють свої продукти на машинобудівні підприємства.

Загалом машинобудування є базовою, бюджетоутворюючою галуззю в багатьох країнах, яка паралельно забезпечує виробництво продукції суміжних галузей та за останні 10 років мала тенденції до зростання (табл.1).

Таблиця 1 – Обсяги реалізованої продукції машинобудування за 2001-2008 роки, тис.грн. [6]

Рік	Виробництво машин та устаткування	Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	Виробництво транспортних засобів та устаткування
2001	10222,6	5647,9	5652,6
2002	10292,2	6189,7	8010,3
2003	13070,7	8352,2	13710,2
2004	16988,5	16437,2	20143,6
2005	20762,3	13530,5	25375,3
2006	22423,2	15510,3	30797,1
2007	30100,4	21216,5	47023
2008	37271,5	25580,5	58928,4

Слід відзначити, що попит на продукцію машинобудування прямо залежить від розвитку економіки загалом, а наприклад попит на автомобілі всіх типів тісно прив'язаний до рівня доходів населення та можливості підприємств всіх форм власності, за власні або кредитні кошти, здійснити операції з купівлі техніки [2].

Тобто, продаж таких готових продуктів як автомобілі, літаки, автобуси, трактори завжди пов'язаний з ризиком втрат, адже це товари довгострокового використання та мають досить значну ціну, що в свою чергу тісно прив'язує машинобудування до фінансового сектору, а саме банківського кредитування. Тобто відсутність такого елементу ринкової інфраструктури як банківські та кредитні установи, може досить суттєво вплинути на рівень продажу, а отже і на збільшення частки постійних витрат в одиниці готової продукції. Відповідно цей зовнішній фактор може серйозно вплинути на процес та наслідки управління витратами підприємства [3].

Подібна ситуація прослідковується у виробництві обладнання для хімічної, медичної, гірничої, металургійної, нафтопереробної, нафтобудівної, паперової, харчової, енергетичної та інших галузях народного господарства, а також в сільському господарстві. Розвиток та перспективи розвитку даних галузей суттєво впливають на попит на машинобудівну продукцію.

Показники табл. 2 відображають перш за все вразливість галузі машинобудування до зовнішніх та внутрішніх факторів впливу, які посилилися в період кризи, а саме [4]:

- падіння попиту на продукцію власне машинобудування та суміжних галузей;
- відсутність повноцінної можливості у підприємств здійснювати кредитування;
- застарілість технологічних рішень в порівнянні з конкурентами.

Фактично криза вплинула на основний фінансовий показник для будь – якого підприємства: якщо у 2006 році всі підприємства отримали прибутки за підсумками року, то вже у 2008 році лише три підприємства отримали позитивні фінансові результати [6].

Тобто, окрім проблеми витрат, перед машинобудівними підприємствами стоїть важка задача по відновленню обсягів реалізації готової продукції.

Як показують дані табл. 2, питома вага окремих п'яти елементів витрат є вкрай нерівномірною як по підприємствах та і в межах років. Однак, традиційно найбільшу питому вагу займають матеріальні витрати, відсоток яких у собівартості продукції підприємств коливається від 52 до майже 90 відсотків, що пояснюється [6]:

- перш за все відповідною ціною кон'юнктурою на ринках ресурсів, зокрема металу;
- нормами витрат ресурсів на всіх стадіях виробництва та реалізації готової продукції;
- ефективністю системи контролю за закупівлею ресурсів.

Одним з елементів традиційної оптимізації є скорочення витрат на оплату праці та соціальні відрахування. Загалом, наявність такого дешевого ресурсу як робоча сила, поряд з економією на нових технологіях, робить китайські автомобілі за структурою витрат та їх величиною, досить привабливими для покупця не дивлячись на відносну якість готового продукту [5].

Слід відзначити, що враховуючи досить низький рівень оплати праці, в порівнянні з країнами Європи, одним з потенційних факторів зростання витрат на українських машинобудівних підприємствах в перспективі може стати підвищення мінімальної та середньої заробітної плати, що відповідно вплине на суми соціальних відрахувань [8].

Як показують дані табл. 2, дослідженні підприємства як верстатобудівні так і автомобільні мають схожу структуру та частку витрат, однак різні фінансові результати в останні роки, внаслідок катастрофічного падіння ринку продажу автомобілів.

Таблиця 2 – Структура витрат окремих підприємств машинобудівної галузі за період 2006-2008 р.р., тис.грн. [6]

Підприємство	2006						2007						2008					
	Матеріали	З/пл	Соц. відрахування	Амортизація	Інші	Фін.результат	Матеріали	З/пл	Соц. відрахування	Амортизація	Інші	Фін.результат	Матеріали	З/пл	Соц. відрахування	Амортизація	Інші	Фін.результат
АТ "ЛУАЗ"	1 37897 9	32 998	19 337	6 245	23327 1	100650	3286329	60690	28928	19404, 0	7709 62	372823	59447 12	13489 8	53199	54772	197805 6	(317744)
АТ "Новокраматорський машинобудівний завод"	71604 8,1	31383 8,9	103 316,4	84 644,9	14513 1,8	200 494,9	1082873 ,4	37941 5,5	13402 1,9	63590, 6	1886 66	461285, 9	13610 99	49377 6	17555 4	68790	308025	773408
АТ "ЗАЗ"	5 56857 0	87 234	33 025	44 189	37 761	98 974,0	8831981	14070 9	53679	51849, 0	4571 86	564172, 0	10671 412	22630 5	85582	12724 4	125581	(390576)
ХК "АвтоКРАЗ"	56370 0,3	77 037,6	31 678,2	59 428,9	22 160,4	57 716,1	928873, 1	10552 7,1	43223 .6	56955. 7	4373 0,9	74112.7	86198 5	13487 8	59002	52933	64848	66117
АТ "Черкаський автобус"	37194 4	26032 ,0	10 171	3 131	6 950	5 998	387753, 0	33174	12405	3711	8107	18308	44583 0	43821	16801	3438	16074	(18986)
АТ "Бердичівський завод Прогрес"	29787	11757	4359	2661, 00	1081, 00	(4186,00)	44713,0	15355	5638, 00	2523	1685	4165	47709	19906	7280, 00	2999	2148,0 0	4912
АТ "Бориспільський автозавод"	17964 2,1	1 765,4	1 890,7	1 183,6	55 764,6	4 605,8	340522, 1	19090 ,1	8447. 1	5079.2	4281 2,4	(4835,0)	34832 4	21744	8901	5259	90242	(3365)

Тенденцію коливання, зростання та важливості насамперед матеріальних витрат можна прослідкувати і у західних компаніях.

Менеджмент підприємств при обґрунтуванні стратегічних планів обрав два основні шляхи зменшення витрат [7]:

- 1) зменшення витрат при проектуванні та розробці нової продукції;
- 2) оптимізація використання металу при виробництві автомобілів.

Особливе місце в структурі витрат займають адміністративні витрати, які мають тенденцію до суттєвого збільшення поряд з зростанням соціальних відрахувань і при паралельному зменшенні питомої ваги амортизаційних відрахувань [10].

Подібна ситуація у “Даймлер” та інших виробників, однак наприклад “Даймлер” та “Рено” все ж в період кризи намагаються вплинути перш за все на збільшення попиту шляхом додаткового фінансування збуту продукції (табл. 3).

Таблиця 3 – Порівняльна структура витрат західних автомобільних компаній за 2006-2008 р.р, млн. євро [9]

Витрати	2006	2007	2008
“Даймлер”			
Собівартість реалізованої продукції	78,782	75,404	74,314
Витрати на збут	8,936	8,956	9,204
Витрати на науково-дослідні роботи	3,018	3,158	3,055
Адміністративні витрати	4,088	4,023	4,124
“Рено”			
Витрати на продукцію	31,343	31,408	29,659
Витрати на збут	0,985	1,121	1,292
Витрати на науково-дослідні роботи	1,963	1850	1858
Адміністративні	4,978	4949	4770
Інші операційні витрати	0,186	0,116	0,329
PSA “Пежо-Сітроен”			
Витрати на продукцію та послуги	44,470	47,518	44,920
Витрати на збут та адміністративні витрати	7,579	7,334	6,841
Витрати на науково-дослідні роботи	2,017	2,072	2,045

Як бачимо серед досліджених закордонних виробників автомобілів, лідером по витратах на науково-дослідні роботи та витрати на збут залишається компанія “Даймлер”, яка пропонує найбільш досконалі технологічно та естетично оформлені автомобілі.

Відповідно кожен виробник намагається додати технологічних переваг, які стають фактично споживчими перевагами при виборі автомобіля, особливо в період кризи проявляється “технологічна війна” між виробниками для [11]:

- забезпечення технологічних переваг власної продукції;
- пошуку альтернативних джерел ресурсів.

Слід відмітити, що у структурі витрат наведених вище виробників простежується тенденція до постійного витрачання значних коштів на науково-дослідні роботи та розробку нових технологічних рішень для забезпечення конкурентоздатності продукції (табл. 4).

Таблиця 4 – Порівняльна структура витрат на НДР автомобільних компаній за 2006-2008 р.р. [6, 9]

Витрати	2006	2007	2008
“Даймлер”			
Собівартість реалізованої продукції, млн. євро	78,782	75,404	74,314
Витрати на науково-дослідні роботи, млн. євро	3,018	3,158	3,055
Співвідношення, %	3,85	4,19	4,11
“Рено”			
Собівартість реалізованої продукції, млн. євро	31,343	31,408	29,659
Витрати на науково-дослідні роботи, млн. євро	1,963	1850	1858
Співвідношення, %	6,26	5,89	6,26
PSA “Пежо-Сітроен”			
Собівартість реалізованої продукції, млн. євро	44,470	47,518	44,920
Витрати на науково-дослідні роботи, млн. євро	2,017	2,072	2,045
Співвідношення, %	4,53	4,36	4,55
“АвтоВаз”			
Собівартість реалізованої продукції, млн. руб	148 694	158071	174681
Витрати на науково-дослідні роботи, млн. руб.	202	469	1897
Співвідношення, %	0,14	0,29	1,08

Дані таблиці показують значимість витрат на науково-дослідні роботи для окремих підприємств, кожне з яких намагається наростити дані витрати.

Однак криза внесла корективи і як показують дані у 2008 році відбулося зменшення в абсолютному виразі сум витрат, окрім “АвтоВаз”, що обумовлюється незначними витратами на нові технології в попередні не лише роки, але й десятиліття. Серед досліджених підприємств абсолютним лідером є “Даймлер”, що обновляє як і більшість автовиробників власний модельний ряд через 2-3 роки, який відображає усі наявні технологічні розробки та інновації, які в результаті надають підприємству конкурентні переваги.

Виготовлення машинобудівної продукції у розрізі витрат має наступні особливості [7]:

- до 75% витрат пов’язано з конструкторським проектуванням;
- до 15% з технологічними розробками;
- до 10% з виготовленням продукції.

Слід відзначити, що з врахуванням застарілості технологічних ліній вітчизняних автомобільних та інших машинобудівних підприємств, поряд з зростанням частки оплати праці фактично можливе зростання і суми амортизаційних відрахувань, за умови відповідного кредитування та рівня інвестицій.

Амортизаційні відрахування є важливим, але не єдиним джерелом фінансування технологічного оновлення виробництва та випуску нової конкурентоздатної технологічно досконалої продукції. Закордонні компанії не лише мають амортизаційні відрахування та прибуток, але й доступ до дешевих фінансових ресурсів [12].

Висновки. Управління витратами є складним та багатоаспектним процесом, що передбачає використання різних методів як технологічного так

і економічного характеру, застосування яких можливе за наявності відповідної інформації, різної за часовим та змістовним навантаженням.

В структурі витрат досліджених українських машинобудівних підприємств переважають матеріальні витрати та витрати на оплату праці при паралельному погіршенні фінансового стану за останні два роки. Така ж тенденція прослідковується і у західних машинобудівних компаніях, зокрема автомобілебудівних.

Структура витрат, яка характерна для автомобілебудівних підприємств, притаманна і іншим галузям машинобудування, найбільшу питому вагу по калькуляційних статтях займають матеріальні витрати та витрати на оплату праці.

Дослідження структури витрат західних автомобільних компаній також показало переважання матеріальних витрат, однак особливостями є витрачання значних коштів на збут готової продукції та на науково-дослідні роботи, що підтверджує наше ствердження щодо необхідності розробки спеціального бюджету в межах управління витратами підприємства.

Список літератури: 1. Апчерч А. Управленческий учет: принципы и практика: пер. с англ./под. ред. Я. В. Соколова, И. А. Смирновой.-М.: Финансы и статистика, 2002. – 952 с.: ил. пер. изд. Alan Upchurch. Management Accounting: Principles & Practice. Financial Times Professional Limited, 1998.- 451 с. 2. Атамас П.Й. Управлінський облік: Навчальний посібник. – Д. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 440 с. 3. Аткинсон, Энтони А., Банкер, Раджив Д., Каплан, Роберт С., Янг, Марк С. Управленческий учёт, 3-е издание.: пер. с англ. – М.: Издательский дом "Вильямс", 2005. – 878 с. 4. Голов С.Ф. Управлінський облік. Підручник. – К.: Лібра, 2003. – 704 с. 5. Джай К. Шим, Джойл Г. Сигел. Основы коммерческого бюджетирования / пер. с англ. -СПб.: Пергамент, 1998. - 496 с. 6. Державний комітет статистики України: Офіційний сайт - <http://www.ukrstat.gov.ua/>. 7. Єськов О., Смірнова І. Удосконалення системи обліку і розподілу витрат на промислових підприємствах // Персонал, № 10, 2006.- с.42. 8. Савчук В. П. Практическая энциклопедия. Финансовый менеджмент.- К.: Издательский дом «Максимум», 2005. – 884 с. 9. Статистична служба Європейського союзу (Євростат) - <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>. 10. Райан Б. Стратегический учет для руководителя/пер. с англ. под ред. В.А. Микрюкова.- М.: Аудит, ЮНИТИ, 1998.- 616 с. 11. Энтони Р., Рис Дж. Учет: ситуации и примеры: пер. с англ./Под ред. и с предисл. А. М. Петрачкова.- М.: Финансы и статистика, 1993.-560 с. 12. Хорнгрен Ч., Фостер Дж., Датар Ш. Управленческий учет. 10 – е изд./ пер. с англ.- СПб.: Питер, 2005.- 1008 с.

Подано до редакції 11.02.2010