

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ І СОЦІАЛЬНІ НАСЛІДКИ ПРОЦЕСІВ ГАЛУЗЕВОЇ КОНЦЕНТРАЦІЇ НА РИНКУ МАШИНОБУДУВАННЯ І ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

© Мних О.Б., 2008

Розглянуто основні тенденції розвитку галузей машинобудування з акцентуванням уваги на зміну рівнів концентрації ринків та виявлення розривів між фінансовими і маркетинговими стратегіями. Відображено взаємозалежності кількісних і якісних показників під час формування вартості на прикладі машинобудівних підприємств Львівської області та їх порівняння із середніми показниками по галузі економіки країни.

In the article basic progress of industries of engineer trends are examined with accenting of attention on changing of levels of concentration of markets and exposure of breaks between financial and marketings strategies. Represented interdependence of quantitative and high-quality indexes in the process of forming of cost on the example of machine-building enterprises of the Lviv area and their comparing to the middle indexes for industries of economy of country.

Постановка проблеми. Фінансова криза підсилила спадну тенденцію фінансово-економічних показників імпортозалежної економіки країни, особливо міжнародних компаній, де високу частку мають еспортно-імпортні операції, збільшила прірву між платоспроможністю різних верств населення, інтересами банківського сектору та цілями підтримання життєдіяльності базових галузей промисловості, порушивши цикли ділової активності на галузевому і міжгалузевому рівнях, що негативно відіб'ється на перспективах розбудови інноваційної економіки. У 2007 р. загальні збитки 22 підприємств Львівської області, які спеціалізуються на виробництві машин і устаткування, становили 18,478 млн. грн.; збитки одного ВАТ «Автовантажувач» становлять 4,67 млн. грн., ВАТ «Конвеєр» – 601 тис. грн., сумарні збитки по виробництву медичної техніки, вимірювальних засобів, оптичних приладів та устаткування – 3.28 млн. грн. (Львівського заводу радіоелектронної медичної апаратури) – 3,312 млн. грн.), а збитки «Пасавтопром», що спеціалізується на виробництві автомобілів, причепів та напівпричепів, досягли аж 9,276 млн. грн. Очевидно, що глобалізація бізнесу за слабких ринкових позицій машинобудування породжуватиме глибокі системні кризи з негативними соціальними наслідками міжрегіонального характеру. Відбувається руйнування коопераційних зв'язків між виробниками і споживачами в умовах політичної кризи і стагнації економіки України і бізнес вимушено змінює маркетингову та фінансову стратегії і вектори цільової орієнтації підприємств на товарних ринках, що призведе до істотного зростання трансакційних затрат (через вихід господарюючих структур з бізнесу, зміну сегментів ринку, розрив контрактів тощо).

Дослідницька увага учених і менеджерів була сконцентрована насамперед на філософії масштабу та ринкової вартості цінних паперів емітентів, максимізації вартості для акціонерів за обмеженого економічного простору функціонування фондового ринку (більше 2/3 від загальної кількості – це АТ закритого типу). Необхідність введення в практику маркетингового менеджменту категорії «стратегія конкуренції» диктується новими викликами маркетингу після вступу України у СОТ і жорсткими умовами ведення бізнесу, новими стандартами соціальної відповідальності, стандартами якості та продуктивності, зміною концентрації фірм на ринку машинобудування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ефективність машинобудування істотно залежить від тенденцій розвитку добувних галузей та їх комерційного успіху. Від вміння управляти очікуваннями інвесторів і налагодження відносин з ними (IR) залежать можливості компанії залучити зовнішній капітал. З цього приводу слушними є зауваження А. Дамодарана про те, що:

- ризики є завжди співвідносні з очікуваннями, а їх рівень залежить не стільки від того, погано чи добре працює компанія, а від того, як ризик корелює з очікуваннями;
- дохідність цінних паперів фірми залежить не від того, чи впроваджуються якісні інвестиції, а від того, як менеджмент компанії відповідає очікуванням інвесторів (наприклад, чи інвестори підтримують амбіційні плани топ-менеджерів);
- незначна інформація про результати діяльності компанії чи перспективи її росту може призвести до стрибкоподібних змін цін на її акції [1, с. 879–880].

З кожним роком створюються додаткові ресурсні обмеження в процесі поетапного впровадження проектів загальнонаціонального чи регіонального значення, змінюється співвідношення між зовнішніми і внутрішніми витратами за зростаючих негативних наслідків (коротко- і довготривалого характеру) фінансової кризи, відбувається посилення впливу інфляційної складової в моделях ціноутворення, порушуються передумови забезпечення збалансованого росту [2]. Важливість цих проблем машинобудівних підприємств виникає щонайменше з трьох причин:

1. Інвестиції є капіталомісткими, а отже, питання пошуку ефективних джерел їх фінансування є важливим питанням, яке формує цінності підприємства і його вартість.
2. Фінансові наслідки реалізації окремих інвестицій детермінують вартість підприємства у майбутньому.
3. Інвестиції на етапі планування і передбачення їх майбутніх рівнів ефективності можуть детермінувати не тільки нинішню вартість підприємства, але й створювати відповідну базу або опції на майбутню вартість підприємства.

Ріст будь-якої галузі визначається не тільки обсягами реінвестування у нові активи, але й ефективністю їх використання під час створення суспільних благ відповідно до потреб ринку. Темпи росту невеликих фірм, як показує практика, більшою мірою піддаються зовнішнім впливам за нестабільної кон'юнктури, тому від кількості учасників ринку на певних сегментах ринку машинобудування і співвідношення крупних та дрібних фірм залежатимуть їхні можливості щодо формування вартості, фундаментальні показники, які одночасно формуватимуть передумови для послаблення чи посилення минулих тенденцій розвитку галузі.

Формулювання цілей статті. Дати якісну характеристику ділових циклів підприємств Львівської області і домінуючих тенденцій на ринку машинобудування в галузевому перерізі економіки України, а також визначити фінансово-економічні та соціальні наслідки порушення балансу ринкових сил на процес формування вартості підприємства виступає основною метою цієї роботи.

Виклад основного матеріалу. Мінекономіки України, за повідомленнями Reuters, уточнило макроекономічний прогноз на 2008 р., чекаючи зростання ВВП на 3,5–4 % (порівняно з докризовим прогнозом – 6,8 %) та інфляції – близько 21 %. Восени 2008 р. пожвавилась так звана гра на очікуваннях, коли частка вартості підприємства, яка визначається темпами майбутнього росту (або резидуальна вартість постпрогнозного періоду), стає найважливішою критичною детермінантою, що визначає характер реакції ринків на нову інформацію (міжгалузеве поширення фінансової кризи, блокування рахунків у банках, спад попиту і рівня реальної платоспроможності тощо). Тому підвищений інтерес в менеджерів та інсайдерів викликають аналітичні порівняння показників окремої компанії та її ризиків із середньогалузевими та їх оприлюднення для зацікавлених сторін.

Про те, наскільки відрізняються стартові позиції підприємств машинобудування на різних сегментах ринку від середніх галузевих показників, свідчать дані, наведені в табл. 1. Такий сильний тиск з боку фінансових і капітальних витрат різко послабить ринкові позиції низькорентабельних підприємств, зокрема ВАТ «Бориславський авторемонтний завод», і підвищує ймовірність банкрутства за незначного розміру резервного капіталу ВАТ «Пасавтопром», ВАТ «СтрийАвто» із збитковістю інвестицій відповідно 8,55 і 71,24 %.

ЗАТ «Завод комунального транспорту» (ЗКТ) розгортало бізнес із порушенням принципів соціально-етичного маркетингу, використовуючи «ексклюзивні» права доступу до кредитних ресурсів, не забезпечених ліквідними активами.

Таблиця 1

Ефективність маркетингової діяльності машинобудівних підприємств Львівської області у галузі «Виробництво автомобілів, причепів та напівпричепів», тис. грн. у 2007 р., *

Підприємства	Чистий дохід	Чистий прибуток	Активи разом	Резервний капітал	ROIC, %	Ф/А	Рентабельність реалізації, %
1. Самбірський дослідно-експериментальний завод ВАТ	5060.40	(125.00)	3804.40	1197.70	(9.45%)	32.00%	10
2. Бориславський авторемонтний завод ВАТ	998.70	0.50	3719.40	3505.40	0.01%	6.00%	10
3. Розточчя-СТ виробничо-наукова компанія ВАТ	3702.20	(971.50)	21795.40	6700.10	(12.66%)	48.00%	22.0
4. Завод комунального транспорту ЗАТ	246337.10	33445.20	1710507	265865.20	14.39%	1.00%	25
5. Пасавтопром ВАТ	320.30	(9276.60)	560932.50	99274.00	(8.55%)	35.00%	(2898)
6. Дрогобицький завод автомобільних кранів ВАТ	330149.80	34087.90	107976.10	88459.40	77.70%	13.00%	21
7. СтрийАвто ВАТ	2380.00	(1363.20)	7946.10	550.20	(71.24%)	2.00%	(7.00)
Усього по Львівській обл.	588948.50	55797.30	2416681	1427.50	13.98%	6.26%	22.11
Усього по Україні (47 підприємств)	21629602	1149582	19393514	107295.20	18.40%	18.64%	21.49

*Числа в дужках – від'ємні.

З даних табл. 2 зрозуміло, що позичений капітал ЗАТ «ЗКТ» у 5,43 раза перевищує власний капітал. Досягнуті найвищі серед семи підприємств фінансові показники цього підприємства – це один із результатів спекуляцій із затримування заробітної плати і порушення умов колективного договору у 2006 р., коли було відкрито проти нього справу за ст. ст.172, 175 Кримінального кодексу України. Зміни в оргструктурі ВАТ «Львівський автобусний завод» (7 травня 2003 року було зареєстровано Закрите акціонерне товариство «Львівський автомобільний завод», засновниками якого стали ВАТ «ЛАЗ» – з часткою у статутному фонді 50,0008 % та дві угорські фірми з рівними частками у СФ, які разом внесли іноземну інвестицію у сумі понад 30 млн. дол. США) і переформатування бізнесу відповідали інтересам нових власників, а їх амбітні цілі в товарній та інвестиційній політиці (передбачено створення потужностей, які забезпечать у 2007 р. доведення виробництва автобусів до 3520 од., тролейбусів до 80 од., вантажних автомобілів до 1300 од.), не були підкріплені маркетинговими дослідженнями і не принесли очікуваних результатів. Про яку соціальну відповідальність бізнесу може йтися, коли з початку 2008 р. російські власники Львівського автобусного заводу тримають без зарплати півтори тисячі співробітників .

Відсутність мотиваційного економічного механізму для розповсюдження інтелектуальних продуктів машинобудування і відтворення знань в суміжних галузях – споживачах продукції унеможливує витіснення неефективних технологій у будь-якій сфері – чи в управлінні фінансами, чи підприємством, чи окремими проектами, що збільшує розриви між цілями і ресурсами як на макро-, так і мікрорівнях і призводить до зниження товаровиробництва та його конкурентних позицій.

Подібні явища формують динаміку зростання середньозважених затрат WACC на капітал для інших гравців на ринку машинобудування, особливо з врахуванням ситуації, що ЦП львівських підприємств (ні одного з них) не увійшли в 1-й і 2-й рівні лістингу (як високоліквідні), тому обмежуються альтернативи щодо зниження WACC. Відповідно доступним (і не для усіх) є кредит як спосіб розгортання бізнесу, особливо, коли явно виражені шанси на ринку для забезпечення комерційного успіху і зростання вартості підприємства, які у вітчизняному бізнесі мало корелюють із

неціновими конкурентними перевагами. Це означає, що таким важливим короткотривалим джерелом формування вартості підприємства, як податковий ефект, користується лише «елітарна» група споживачів кредитних ресурсів, яким надаються позики навіть без ліквідної застави. Тому рекомендації щодо критичних значень певних індикаторів для банківських чи підприємницьких виробничих структур стосуються не усіх позичальників. Зрозуміло, що об'єктивність будь-яких розрахункових «критичних» значень залежить від правил гри, які встановлюють суб'єкти володіння монополією чи ексклюзивним правом, економічною владою. Звідси – відсутність як такого банківського контролю за ефективністю цільового використання коштів за різнонаправленості маркетингових і фінансових стратегій, а різні товаровиробники були поставлені у нерівні умови щодо можливостей залучення зовнішніх джерел фінансування для росту бізнесу, внаслідок чого було погіршено конкурентні позиції регіону, знижено його кредитну спроможність.

Відтворення дій безвідповідального бізнесу і агресивної фінансової стратегії, не узгодженої із маркетинговими рішеннями, є вагомими причинами того, що у 2008 р. серед найбільших податкових боржників Львівщини є «Пасавтопром» і «Завод комунального транспорту» [3]. Весною 2008 р. податковими органами Львівської області порушено справи про банкрутство по 26 платниках на загальну суму податкового боргу 11,5 млн. грн. (усього станом на 01.03.2008 р. перебувало в стадії банкрутства, з врахуванням минулих років, 201 підприємство).

Часто підприємства використовують мультиплікатори «борг/капітал» і «власний капітал/капітал» як демонстрацію перед потенційними інвесторами можливостей формування ринкової вартості власного капіталу (адже власний капітал навіть за його мінусового значення може виступати як колл-опціон).

Можливості подальшого функціонування бізнесу залежать, зокрема, від норми повернення від власного капіталу ROE , яка, своєю чергою, залежатиме від того, яка частина активів буде фінансована боргом, що можна визначити за допомогою показника $h = \text{Борг} / \text{Активи}$.

Залежність між ROE та ROA для різних підприємств показано на рис. 1.

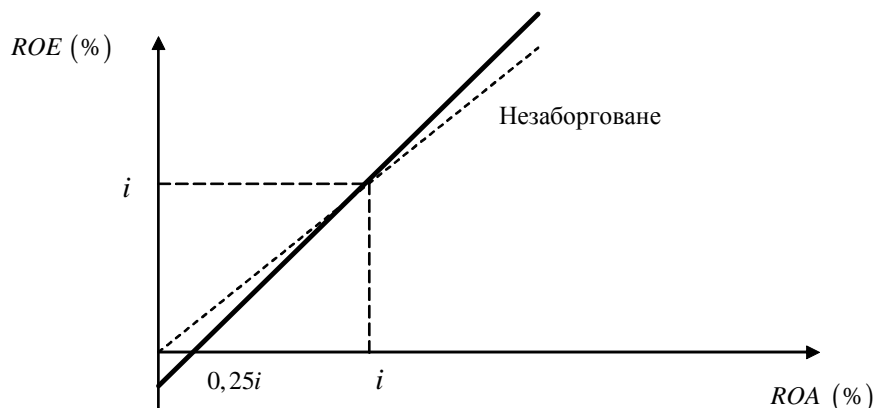


Рис. 1. Залежність між ROE та ROA підприємства, яке не користується фінансовим важелем, а також підприємства з боргом у 25% і ставкою відсотків i

Лінія ROE (неперервна) для підприємства з боргами піднімається «різкіше», ніж лінія (пунктирна) для фінансово незалежного від кредиторів підприємства. Це ілюструє залежність між вигодами та загрозами, які виникають із заборгованості. Згідно з загальною формулою, залежність між ROE , ROA та структурою капіталу подано так:

$$\begin{aligned} ROE &= ROA + D/Kw(ROA - i) = ROA + h/(1-h)(ROA - i) = \\ &= [1 + h/(1-h)ROA - h]/(1-h)i = 1/(1-h)ROA - h/(1-h)i. \end{aligned} \quad (1)$$

Як показує практика розгортання бізнесу в Україні, політичний капітал, а не ринкові можливості і фінансова стабільність позичальників, є вирішальним під час надання кредитів та визначення умов кредитування. Так, відношення позиченого капіталу до власного для ЗАТ «ЗКТ» становило в 2007 р. 5,43, для ВАТ «Стрийський завод «Металіст» – 4,64, а для ВАТ «Львівський експериментальний механічний завод» – лише 2%.

Будь-який незначний прибуток в машинобудуванні з часом (за умови ефективної роботи АМК України) може буде «придушений» конкуренцією з боку іноземних виробників, особливо після вступу України у СОТ. Тому питання полягає в тому, через який проміжок часу стане відчутною така конкуренція, наскільки ефективним буде антидемпінгове розслідування стосовно іноземних компаній на вітчизняному ринку металопродукції і наскільки зросте фінансова міцність лідера за цей час за показником рентабельності інвестицій (ROIC) – як фундаментального показника для потенційного інвестора.

Беручи до уваги формулу

$$CV_t = \text{NOPLAT}_{t+1} / (WACC - g), \quad (2)$$

де CV_t – вартість підприємства; WACC – середньозважені затрати на капітал; NOPLAT_{t+1} – чистий прибуток; g – темпи інфляції, а також очікувану інфляцію на 2009 р. приблизно на рівні 21 % (вважаємо, що $WACC > g$), можна узагальнити, що формування вартості існуватиме для тих підприємств, для яких різниця ($WACC - g$) наблизатиметься до нуля. Показник WACC відображає не тільки структуру залученого капіталу з різними вагами альтернативних затрат, але й такі моменти, як: ефективність трансформації інвестиційної вартості у споживчу вартість за успішного просування товарів на ринку; гнучкість управління очікуваннями, коли підвищений попит на продукцію викликає вищу активність виробників при залученні зовнішніх джерел фінансування; якість сформованого портфеля ЦП показує, наскільки стійкою є структура капіталу і яка мінливість ділового ризику, що відповідає очікуваним умовам виробництва і продажу. Це означає, що економічний простір ідентифікації альтернативних затрат визначається дієвістю фінансових і фондових ринків та об'єктивністю інформації щодо реальних процентних платежів позичальників і частки тіньового сектору з безпроцентними боргами. Стосовно прогнозованого NOPLAT, то цей показник повинен відображати, як зазначають Т. Коупленд, Т. Коллер і Дж. Муррін [4, с. 313], нормалізовану величину прибутку компанії на середину її ділового циклу. Проте нестабільність ринкового середовища в Україні через взаємодію політичної, соціальної та фінансової кризи, структурно-функціональні галузеві дисбаланси і домінуючі неконкурентні ринки унеможливають передбачення середньої точки ділового циклу, тим більше за істотних відхилень ринкових позицій і якості різних бізнес-систем на цільових ринках.

Якість бізнес-системи, зокрема машинобудівного підприємства, ми розглядаємо як ефективний спосіб надання довготривалих конкурентних переваг виготовлюваним інтелектуальним продуктам, споживання яких уможливує підвищення інноваційно-інвестиційної активності різних економічних агентів і розвиток нових форм взаємодії продуктивних сил і виробничих відносин з вищим рівнем соціальної відповідальності бізнесу перед суспільством. Один із напрямків дослідження ефективності такої взаємодії – динамічна характеристика взаємозалежності фінансових показників і концентрації різних сегментів ринку – підгалузей машинобудування на макро- і мезорівнях (табл. 2).

Таблиця 2

Галузева характеристика концентрації ринку у 2007 р. (млн. грн.)

	Україна	Львівська обл.	Україна	Львівська обл.	Україна	Львівська обл.
Галузі машинобудування	Кількість підприємств	Кількість підприємств	ЧД/ 1 підпр.	ЧД/1 підпр.	Акт/1 підпр.	Акт./1 підпр.
29	464	22	45,394	6,98	55,07	17,58
31	118	7	6,47	1,35	64,86	12,59
32	51	4	14,98	2,36	34,02	22,04
33	51	4	19,62	4,88	28,38	7,24
34	47	7	460,19	84,1	412,6	345,1
35	69	2	226,6	67,1	262,6	74,4

Примітки: ЧД – чистий дохід, ЧП – чистий прибуток; номерами позначені певні галузі:

29 – виробництво машин та устаткування;

31 – виробництво електричних машин та устаткування;

32 – виробництво апаратів для радіо-, телебачення та зв'язку;

33 – виробництво медичної техніки, вимірювальних засобів, оптичних приладів та устаткування;

34 – виробництво автомобілів, причепів та напівпричепів;

35 – виробництво інших транспортних засобів.

На основі порівняння даних табл. 2 можна зробити такі висновки:

- найвищі рівні концентрації за показниками «відношення чистого доходу в розрахунку на одне підприємство» і «активи на одне підприємство» в 2007 р. характерні для 34 і 35 галузей машинобудування, тобто для виробництв із високою часткою зовнішніх витрат»; саме ці сегменти ринку будуть найчутливішими до макроекономічних індикаторів цінових тенденцій на сталь і енергетичні ресурси;

- темпи пропозиції підприємств Львівщини значно нижчі, ніж по Україні (по 34 підгалузі відношення чистого доходу в розрахунку на одне підприємство по Україні у 5,5 раза вищий, ніж по Львівській обл., по 35 галузі – у 3,4 раза);

- економічний потенціал підприємств Львівської обл. значно нижчий, ніж в середньому по країні, про що свідчать відхилення вартості активів у розрахунку на одне підприємство (це опосередковано відображає доступність до кредитних ресурсів для розширення бізнесу);

- для 29 галузі «виробництво машин та устаткування» ділові цикли для України і Львівської обл. не збігались, адже за весь період 2004–2007 рр. показники ЕВІДТА для різних рівнів економіки були протилежними (прибуток і збиток);

- кращі ринкові позиції займало машинобудування Львівської області лише до 2007 р. у галузі 31 – «виробництво електричних машин та устаткування»;

- істотні зміни в позитивний бік відчутні у Львівській обл. в 34 галузі «виробництво автомобілів, причепів та напівпричепів», де показник ЕВІДТА був найвищий на макрорівні в 2007 р. (як результат високих темпів росту автомобільного бізнесу зі складання імпортової техніки);

- значно погіршилися конкурентні позиції львівських підприємств і 33 галузі «виробництво медичної техніки, вимірювальних засобів, оптичних приладів та устаткування» (майже на 20 % знизилася значення ЕВІДТА);

- фінансова стійкість характерна для 35 галузі – виробництво інших транспортних засобів.

Змістовну характеристику табл. 3 можна подати так:

- для 29 галузі «виробництво машин та устаткування» ділові цикли для України і Львівської обл. не збігались, адже за весь період 2004–2007 рр. показники ЕВІДТА для різних рівнів економіки були протилежними (прибуток і збиток);

- кращі ринкові позиції займало машинобудування Львівської області лише до 2007 р. у галузі 31 – «виробництво електричних машин та устаткування»;

- істотні зміни в позитивний бік відчутні у Львівській обл. в 34 підгалузі «виробництво автомобілів, причепів та напівпричепів», де показник ЕВІДТА був найвищий на макрорівні в 2007 р. (як результат високих темпів росту автомобільного бізнесу зі складання імпортової техніки і зростання виробництва ЛуАЗу);

- значно погіршилися конкурентні позиції львівських підприємств в 33 галузі «виробництво медичної техніки, вимірювальних засобів, оптичних приладів та устаткування» (майже на 20 % знизилася значення ЕВІДТА);

- фінансова стійкість характерна для 35 галузі – виробництво інших транспортних засобів (переважно це не виробництво, а складання імпортової техніки).

Показники ЕВІТ та ЕВІДТА вважаються більш важливими для інвесторів, ніж чистий прибуток, адже останнім можна по-різному маніпулювати для отримання податкового ефекту (як важливої складової зростання вартості підприємства) через нарахування відсоткових ставок, чим і користується більшість підприємств, що мають політичний капітал (за тісної взаємодії бізнесу і влади в Україні), для яких вагомим специфічним товаром є доступ до кредитних ресурсів банків (зокрема, з державною часткою), навіть без ліквідної застави і без дотримання вимог щодо відповідності розміру кредитів половині статутного капіталу.

**Динаміка показників ЕВІДТА за 2004–2006 рр.
у перерізі галузей машинобудування (у %)**

Галузево-територіальні рівні	2004	2005	2006	2007
29				
Україна	8,97	8,04	7,45	9,93
Львівська обл.	-4,2	-26,83	-3,37	-4,37
31				
Україна	7,38	9,37	9,18	14,12
Львівська обл.	12,33	6,65	13,48	10,63
32				
Україна	2,92	11,77	4,16	4,95
Львівська обл.	19,15	-17,41	-15,52	13,49
33				
Україна	7,47	8,93	9,67	4,77
Львівська обл.	9,71	-1,26	2,44	-9,68
34				
Україна	10,98	6,27	7,83	9,73
Львівська обл.	-42,21	11,49	6,91	14,06
35				
Україна	7,56	8,83	5,39	8,51
Львівська обл.	6,0	5,64	7,97	8,64

Порівняння даних (рис. 2) показує, наскільки вагомими є відхилення в оплаті праці для підприємств однієї галузі машинобудування, які працюють в різних регіонах, відповідно структура цін і мотивація персоналу теж будуть різними, при цьому у Львівській обл., де найвищий показник по середньомісячній зарплаті, підприємства в підсумку не створювали, а споживали вартість, адже збитки по 22 підприємствах, які представляють галузь «Виробництво машин та устаткування», становлять 18479 тис. грн., або 839 тис. грн. в розрахунку на одне підприємство.

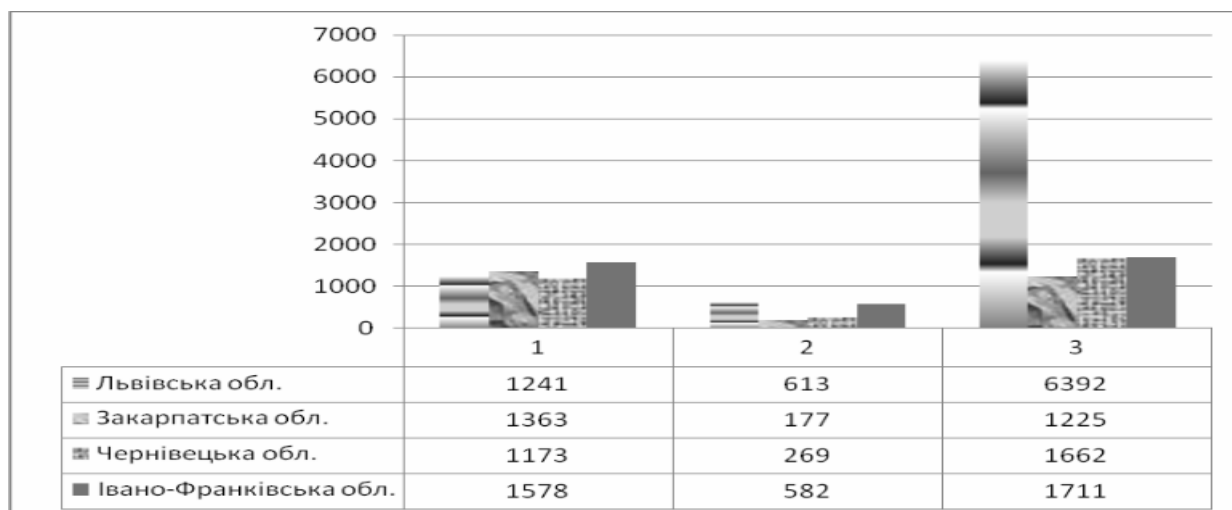


Рис. 2. Порівняльна характеристика середньої місячної, мінімальної і максимальної зарплати для підприємств Карпатського регіону в галузі «Виробництво машин та устаткування» в 2007 р.

Зіставлення виробничих можливостей і фінансових показників є узагальненим відображенням особливостей і маркетингу, і логістики, і ефективності менеджменту, а також ринкової інфраструктури в кожному регіоні. Порівняльний аналіз ускладнюється тим, що проблеми маркетингу і фінансів стають ще більш заплутаними, коли деякі з боргів знаходяться в руках банків державної

власності, які схильні надавати позики близьким до політиків структурам. Тут спрацьовує так званий «ефект політичного бренду». Такі банки приховують збитковість своїх позичальників, щоб їх не визнали банкрутами. Подібні ситуації, як зауважує лауреат Нобелівської премії Дж. Стігліц, відображають особливості функціонування економічних систем в перехідній економіці, коли вагому роль відіграють стимули, причому не стосовно створення багатства, а, навпаки, з виведення активів. Тому помилковими, на думку відомого ученого, є моделі з теорії фірм, згідно з якими припускалось, що власник забезпечить в найкоротший час зростаючу ефективність процесів реструктуризації. Хоча машинобудівні підприємства розширюють свою присутність на ринку за рахунок участі в гуртовій і роздрібній торгівлі, тим не менше стартові умови господарювання більшості з них є або на критичній межі беззбитковості, або збиткові.

Висновки і напрямки подальших наукових досліджень. Особливо актуальною в умовах поглиблення системних криз є впровадження концепції макромаркетингу, коли держава розглядається не тільки як законодавчий орган, але й як важливий інвестор розробок і досліджень, і як крупний споживач науково-технічної продукції, а концепція інтегрованого менеджменту уможливорює взаємодію цілей макро- і мікроекономіки через втілення в практику програм регіонального розвитку, стратегій технологічного прориву згідно з виділеними пріоритетами. *При цьому в центрі уваги повинен бути аспект часу* (швидкість пристосування до жорстких вимог сьогодення; час – як важливий атрибут конкуренції; час – як шанс реалізації компетенцій підприємства чи індивідуума під час появи певних проблем, структурованих за етапами) з метою недопущення поглиблення кризи машинобудування – як багатогалузевого сектору економіки з високою дифузією структурно-функціональних змін. Вектор тих змін залежатиме від послідовності та ефективності впровадження концепцій, які передбачають розвиток інтелектуального вмісту фінішної продукції і нову якість економічного зростання на міжрегіональному рівні.

1. Дамодаран А. *Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов / Пер. с англ. – 4-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. – 1340 с. – Глава 22. – С. 810–850.* 2. Мних О.Б. *Управління ринковою вартістю машинобудівних підприємств в контексті екологізації економіки // Матеріали наук.-практ. конференції “Економічна освіта та наука: досвід та перспективи розвитку”, 22–23 листопада 2007 р., Національний фармацевтичний університет. – Харків. – С. 199–200.* 3. <http://vgholos.com.ua/lvivnews/96578.html>. 4. Коупленд Т., Киллер Т., Муррін Дж. *Стоимость компаний: оценка & управление. – 3-е изд. – М.: «Олимп-Бизнес», 2007. – 576 с.* 5. *Економіка логістичних систем // За наук. ред. проф. С.В. Крикавського, С. Кубіва. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2008. – 595 с.; Мних О.Б. п.1.6. Інтелектуальний потенціал логістичних систем. – С. 89–121.* 6. Мних О.Б. *Модель бізнесу машинобудівного підприємства і маркетингова концепція підвищення його конкурентоспроможності // Вісник Донецького державного університету управління «Менеджер». – 2008. – № 2 (44). – С. 153–163.*