

ІНВЕСТИВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПІСЛЯКРИЗОВОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

Мамонтова М.В.

У статті досліджено проблеми інвестування підприємств автомобільного транспорту України в умовах післякризової модернізації економіки. Визначено основні заходи оптимізації процесу залучення інвестицій у автомобільний транспорт.

In article researched problems of investment of the enterprises of autotransport of Ukraine in the conditions after a crisis modernisation of the economy. The basic actions of optimisation of the process of attraction of investments into autotransport are defined.

Постановка проблеми. На сучасному етапі державотворення комунікаційні процеси в Україні є основою успішної оптимізації економічних реформ, що є стратегічним плацдармом для Української держави на шляху до євроінтеграції в цілому. У підготовці до таких масштабних національних заходів як «Євро – 2012», розвиток транспортних мереж в цілому є пріоритетною задачею не тільки державної політики, а й підприємницького сектору зокрема. У цьому процесі одну з найважливіших ролей відіграє автомобільний транспорт України. Враховуючи кризові процеси у економічному секторі, розвиток автомобільного транспорту в Україні переживає складні етапи, коли зменшення закупівель у оновленні автомобільного парку, а також у розвитку нових маршрутів вимагає інвестиційних ресурсів. Саме тому актуальною проблемою для теорії і практики сучасної економічної науки виступає пошук шляхів оптимізації організаційно-економічного механізму інвестування автомобільного транспорту, як найбільш мобільного і швидкісного виду транспортного сполучення в Україні.

Стан наукової розробки проблеми. Проблема інвестування автомобільного транспорту активно вивчається сучасними вітчизняними та закордонними дослідниками. У роботах таких вчених, як В.В. Блага, А.Я. Василюк, Д.О. Власенко, С.І. Іванчук, В.О. Котик, Н.В. Кудрицька, М.В. Пеньшин, К.С. Федотова, В.І. Шайкін та інших дослідників вивчаються умови, шляхи та результати механізмів інвестування автомобільного транспорту. Проте, недостатньо вивченими на даному етапі залишаються особливості інвестування автотранспортного сектору в умовах модернізації економіки України на сучасному етапі.

Мета і завдання статті. Метою даної статті є характеристика інвестиційного процесу в умовах подолання кризових явищ в економіці України. *Завданням* даного дослідження виступає формування науково обґрунтованих рекомендацій організаційно-економічних шляхів оптимізації інвестиційних ресурсів у процесі інвестування підприємств автомобільного транспорту України у процесі модернізації економіки.

Основний матеріал. Ефективна робота автомобільного транспорту є важливим показником розвитку економіки країни. В Україні останнім часом автомобільний транспорт вийшов на рівень конкурентних переваг з такими видами транспорту, як залізничний, авіаційний, річковий та морський. Це зумовлено, у першу чергу, такими чинниками, як мобільність, відносно невелика собівартість та оптимальна енергопотрібність підприємств автомобільного транспорту (Рис. 1).

У той же час, ефективність роботи автотранспортних підприємств безпосередньо залежна від ефективності господарського сектору у економіці, а також від рівня соціального розвитку зокрема. Це пояснюється тим, що основними споживачами послуг підприємств автомобільного транспорту виступають підприємства всіх форм власності та пасажирів транспортних перевезень. Саме тому, автомобільний транспорт виступає стратегічною галуззю економіки держави.

З огляду на це, одним із основних завдань галузі автомобільного транспорту на найближчий період є створення належних умов для входження українських міжнародних перевізників в європейську транспортну систему, що потребує залучення значного обсягу інвестиційних ресурсів підприємствами на оновлення рухомого складу і приведення його у відповідність з вимогами екологічної безпеки транспортних засобів та охорони навколишнього середовища. Велика кількість підприємств автотранспорту України (АТУ) мають організаційно-правову форму акціонерних товариств (АТ). Тому залучення інвестиційних ресурсів стає можливим за рахунок додаткової емісії акцій. Проведення прозорої дивідендної політики

дозволить АТ зарекомендувати себе як стабільно працююче, інформаційно відкрите підприємство, яке дотримується інтересів всіх груп акціонерів, що має позитивно відобразитися й на ринковій вартості його акцій та можливому обсягу залучення інвестицій [1, с. 175].

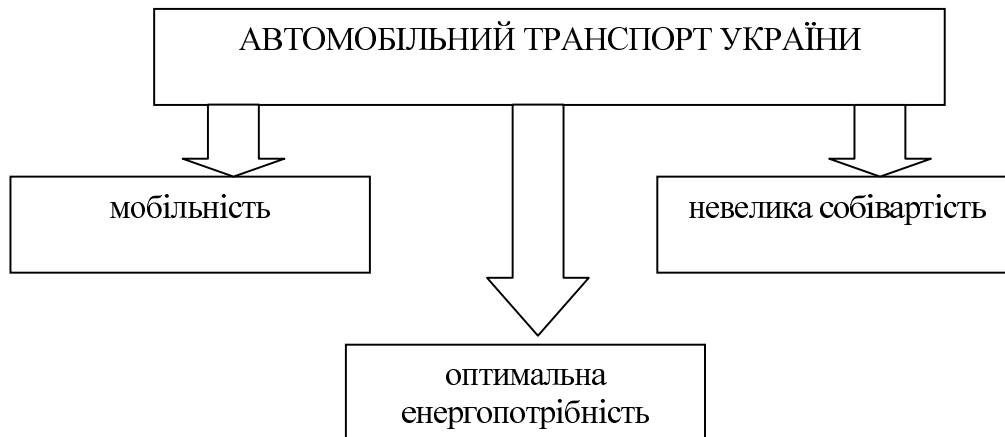


Рис. 1. Конкурентні переваги автомобільного транспорту

Але швидке формування ринку транспортних послуг, що обумовлює великий ступінь невизначеності роботи підприємств, їх залежність від коливань ринкової ситуації, розвиток підприємництва і конкуренції не дозволяють застосовувати підходи і методи планування, що використовувалися при економіці адміністративно-командного типу. В умовах ринку вони не відповідають сформованим реаліям. В даний час підприємства автомобільного транспорту змушені самі шукати нові шляхи свого розвитку в умовах динамічного зовнішнього середовища, гнучко реагувати на її зміни для збереження конкурентоспроможності і забезпечення ефективності розвитку в умовах ринку [2, с. 193].

Проте, автомобільний транспорт, попри своєї мобільності, є тим видом транспорту, котрий при своїй ефективності виступає одним з забруднюючих видів транспорту. Аналіз впливу транспортного процесу підприємств автомобільного пасажирського транспорту на навколишнє природне середовище є дуже важливою складовою при виборі об'єкта інвестування, тому що на сучасному етапі пріоритетною є економічна, насамперед, екологічна ефективність інвестиційних проектів. Це свідчить про необхідність вдосконалення методичного забезпечення з оцінки ефективності інвестиційних проектів на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту та розроблення рейтингу інвестування підприємств з метою державної підтримки [3, с. 8].

Враховуючи сучасні реалії розвитку галузі існує велика кількість проблем, які потребують негайного та першочергового вирішення. Насамперед, існування великого рівня зношеності основних засобів інфраструктурних об'єктів, становить загрозу для виникнення аварійних ситуацій, а в кінцевому результаті до нестабільного функціонування економіки та національної безпеки країни. Поганий стан інфраструктурного сектору зумовлює низьку якість інфраструктурних послуг. Низька якість транспортної інфраструктури призводить до додаткових непродуктивних витрат, які фактично гальмують ріст реального ВВП. При цьому інфраструктура як галузь економічної діяльності посідає досить важливе місце в економіці України, забезпечуючи приблизно 15% ВВП. [4, с.238].

Відсутнього удару стабільному розвитку національних АТП завдала фінансово-економічна криза. У результаті різкого зниження попиту на відповідні послуги значна кількість АТП була змушена піти з ринку. Поширення світової економічної кризи в Україні виявило низький рівень антикризової стійкості АТП, більшість із яких не була забезпечена достатніми резервами міцності та управлінськими рішеннями щодо адаптації до нових умов функціонування ринку перевезень. У рамках існуючих підходів до оцінки антикризової стійкості завдання убезпечення від банкрутств не виконано – АТП виявились не готовими до кризового сценарію розвитку подій. На наш погляд, брак ефективних інструментів завчасного виявлення ознак настання кризи було головним чинником безпрецедентних економічних втрат [5].

Як зазначає С.І. Іванчук, прикладом пізнього реагування на ознаки поширення кризи з боку АТП можуть слугувати підсумки роботи у 2007–2008 рр., оскільки сигнали про сповільнення темпів зростання попиту на транспортні послуги були очевидними вже на початку 2008 р. Разом із тим помилкове трактування зовнішніх чинників не спонукало керівництво АТП розробляти превентивні антикризові стратегії для підприємств, що в підсумку й завдало істотних збитків. Окрім вантажних перевезень, фінансово-еконо-

мічна криза у 2009 р. негативно позначилась також на обсягах пасажирських перевезень. Порівняно з 2008 р. сукупні перевезення пасажирів в Україні скоротились на 12,7 %, зокрема відповідні послуги АТП знизились на 8,1 %. Як і в ситуації з вантажними перевезеннями, низька якість антикризового управління не дала можливості в потрібний момент розпізнати поширення кризових очікувань, а відтак на АТП продовжували діяти стратегії, які не передбачали протидію кризи [5].

Стратегіями виходу з кризи у даному випадку можуть бути оновлення рухомого складу, розширення кількості рухомого складу, модернізація, під якою ми розуміємо зміну спеціалізації рухомого складу або заміну ремонтно-обслуговуючої бази. Кожна із запропонованих стратегій потребує певної кількості коштів, яка залежить від розмірів підприємства, обсягу впровадження стратегії. В умовах переходу до ринкової системи господарювання питання інвестицій стоїть дуже гостро. Не кожне підприємство має кошти на впровадження стратегії, тому доцільно відокремити блок вибору джерела інвестицій [2].

Водночас можна бути певними, що значна частина інвестицій в основний капітал у наземному транспорті сформована саме за рахунок АТП, про що, зокрема, свідчить переважна роль таких підприємств у структурі транспортних перевезень в Україні. Проте обсяги інвестицій в основний капітал наземного транспорту в Україні становлять понад 6 млрд. грн. (у 2009 р.), порівняно з іншими видами економічної діяльності це досить низький результат [5].

Найбільшого рівня інвестування в основний капітал наземного транспорту досягнуто у 2008 р. – 13,4 млрд грн, що майже втричі перевищило обсяги 2004 р. Таким чином було забезпечено динамічний розвиток усієї сфери перевезень, попит на які підвищувався завдяки розширенню зовнішньої кон'юнктури. При цьому обсяги інвестицій в основний капітал українського наземного транспорту за підсумками 2009 р. знизились більш як удвічі (на 55 %), а сукупні інвестиції в основний капітал знизились в Україні на 35 % [5].

Отже, наслідки світової фінансово-економічної кризи особливо відбилися на інвестуванні у сфері транспорту, що вкотре свідчить про низький ступінь готовності та стійкості вітчизняних транспортних підприємств до коливань ринкової кон'юнктури. Діяльність АТП в Україні тривалий час за всіма показниками утримувала значну позитивну динаміку, разом з тим за ці роки вони не накопичили фонди забезпечення антикризової стійкості. Ключовими чинниками високої чутливості вітчизняних АТП до поширення фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. стали такі.

– Розвиток більшості вітчизняних АТП забезпечено за рахунок залучення великих обсягів кредитних ресурсів, значну частину яких номіновано в іноземній валюті. За рахунок залучених ресурсів оновлювався автопарк та інші основні засоби АТП. В умовах різкого спаду попиту на транспортні послуги багато підприємств не змогли виконувати взяті кредитні зобов'язання.

– Переважна частина АТП формувала завищені очікування розвитку ємності ринку автоперевезень, що сприяло зниженню ефективності використання ресурсів та якості боргового планування.

– Неадекватне оцінювання ризиків діяльності АТП значно знизило безпекові параметри у прийнятті рішень, передусім фінансових. Наприклад, багато АТП прийняли рішення щодо використання високоризикових лізингових операцій тощо.

– Низька якість і недостатня ефективність управління на підприємствах зумовила надто пізнє виявлення кризових ознак, а в більшості випадків антикризове управління зосереджувалось навколо тарифної компенсації збитків та різкого скорочення працівників.

– Антикризові заходи держави, зокрема девальвація національної грошової одиниці, призвели до значного здорожчання імпоротної складової діяльності АТП, адже переважна більшість АТП України використовує імпортні транспортні засоби, передусім вантажні, іноземне обладнання для ремонтно-обслуговуючих цехів тощо.

– Різне здорожчання вартості енергоресурсів в умовах спаду ринку замовлень стало важливим чинником загострення негативних наслідків для АТП, що сприяло збитковості.

Негативна дія зазначених чинників завдала істотної шкоди становленню сучасного комплексу АТП України. Ситуація ускладнюється й тим, що більшість автотранспортних підприємств зі значним запізненням запровадила антикризове управління та антикризові стратегії. У результаті ефективність заходів часто була мінімальною, а наслідки – ще більш обтяжливими [5].

Висновки. Таким чином, враховуючи характерні особливості посткризової модернізації економіки України на сучасному етапі, а також у рамках підготовки до проведення «Євро — 2012» в Україні, необхід-

но вжити певних організаційно-економічних заходів з метою підвищення ефективності інвестиційного забезпечення розвитку підприємств автомобільного транспорту, а саме:

— на загальнонаціональному рівні внести доповнення до чинного Закону України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року, у яких визначити пріоритети інфраструктурного розвитку та модернізації вже існуючих мереж автотранспортних підприємств на основі державної та муніципальної власності. На базі цих норм зобов'язати місцеві бюджети передбачити видатки для реалізації даних настанов у обсягах спільного фінансування разом із ресурсами Державного бюджету у розмірах, погоджених органами місцевого самоврядування із місцевими державними адміністраціями;

— внести доповнення до Податкового кодексу України від 2 грудня 2010 року, у яких зафіксувати податкові канікули для іноземних інвесторів, що здійснюють реалізацію інвестиційних проектів відносно фінансування підприємств автомобільного транспорту в Україні на період проведення заходів, пов'язаних із проведенням «Євро — 2012» в Україні, звільнивши на зазначений період інвесторів-нерезидентів від сплати податку на додану вартість, згідно п. а) частини 2 статті 335 Податкового кодексу України;

— внести доповнення до Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 року, де виключити зі складу п. 1 статті 8 про обов'язок інвестора подавати інформацію щодо джерел здійснюваних ним інвестицій. Залучення інвестиційних ресурсів у економіку України не вимагає обґрунтування їх походження – це має бути конфіденційною інформацією, згідно європейських норм і стандартів.

Урахування цих та інших заходів у процесі створення сприятливої економіко-правової атмосфери для інвестування, разом із посиленням механізмів забезпечення гарантій захисту інвестицій та прав суб'єктів інвестування, а також розвитку страхування ризиків інвестиційної діяльності повинно сприятливо відобразитись на активізації інвестування підприємств автомобільного транспорту.

Література

1. Федотова К. О. Формування дивідендної політики акціонерних товариств з урахуванням інтересів інвесторів / К. О. Федотова // Проблеми розвитку фінансової системи України в умовах глобалізації: сб. трудов IV(X) Международной науч.-практ. конф. аспирантов и студентов. – Симферополь, 2008. – С. 175.

2. Власенко Д. О. Управління розвитком підприємств автомобільного транспорту // Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка – С.: СумДУ, 2004. – Вип. 5(64). – С. 190 — 196.

3. Блага В. В. Урахування екологічних та соціальних чинників при визначенні економічної ефективності інвестиційних проектів на АТП / В. В. Блага // Умение и нововведения – 2007: III міжнар. наук.-практ. конф., 16 – 31 жовтня 2007 р.: тези допов. – Софія: «Бял ГРАД-БГ» ООД, 2007. – С. 7–9.

4. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Гудима Р. Р. // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи. Чернівці / МФУ, БДФА та ін. гол. ред. В. В. Прядко – Чернівці, 2009. – с. 238 – 239.

5. Іванчук С. І. Умови формування антикризової стійкості автотранспортних підприємств України в системі економічної глобалізації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vamsu_econ/2011_1/ivanchuk.htm

УДК 658.012.011.56

ПЕРЕВАГИ ВИКОРИСТАННЯ СИСТЕМИ МОНІТОРИНГУ НА ТРАНСПОРТІ

Мельник С. М.

В сучасних умовах для поліпшення роботи транспортного відділу, підприємство потребує вживання організаційних заходів по автоматизації операцій планування маршрутів доставки, контролю і управління транспортними засобами на маршруті диспетчерською службою. Це вирішується за допомогою моніторингу транспорту на основі супутникової системи глобального позиціонування.

In present-day conditions for the improvement of work of a transport complex an enterprise needs organizational measures to be taken in order to automate the operations of routes of delivery planning, vehicles control and management on the route by dispatcher's service. It is done by transport monitoring based on Global Positioning System.

Постановка проблеми. Сучасна економічна ситуація характеризується зростаючою конкуренцією на ринку товарів і послуг. Наслідком цього є підвищення рівня вимог клієнтів. У таких умовах розвиток