

2. Майорова, Т. В. IPO як форма залучення інвестиційного капіталу [Текст] / Т. В. Майорова // *Фінанси України*. - 2010. - № 6. - С. 80-88.
3. Beck T., Demirgüç-Kunt A., Maksimovic V. Financing Patterns Around the World: the Role of Institutions. World Bank Policy Research Working Paper. № 2905. 2002.
4. Сергиенко Я. Финансы и реальный сектор в условиях переходной экономики [Текст] / Я. Сергиенко // *Экономист*. — 2002. — №3. — С. 58-63.

О.Смирна

Особенности формирования целей эмиссионной стратегии отечественных предприятий на международных рынках капитала

В статье рассматриваются особенности формирования целей эмиссионной стратегии отечественных предприятий на международных рынках капитала, определяется круг факторов, которые предопределяют выход отечественных эмитентов на глобальные фондовые рынки и определяют эмиссионную стратегию отечественных корпораций на этих рынках.

O.Smirna

Features of forming of aims of emission strategy of domestic enterprises on international capital markets

In the article the features of forming of aims of emission strategy of domestic enterprises are examined on international capital markets, the circle of factors which predetermine going of domestic issuers into global fund markets and determine emission strategy of domestic corporations on these markets is determined.

Одержано 05.03.12

УДК 338.47:656

В.В. Гордієнко, ст. викл.

Кіровоградський національний технічний університет

Сучасний стан та тенденції розвитку інвестиційної привабливості автотранспортного комплексу України

В статті розглянуто ключові тенденції сучасного розвитку автотранспортного комплексу України, визначено чинники зниження інвестиційної привабливості вітчизняних автомобільних підприємств. Представлено напрями удосконалення державної політики поліпшення інвестиційного клімату автомобільного комплексу України.

інвестиційна привабливість, автотранспортне підприємство, фінансово-господарська діяльність, інвестиційна стратегія

Автомобільний транспорт, виступаючи важливою інфраструктурною ланкою та чинником економічного й соціального розвитку, відіграє вагомую роль у забезпеченні економічної динаміки України. Розбудова автотранспортного комплексу України значною мірою визначається можливостями держави формувати сприятливі інвестиційні умови та стимулювати автотранспортні підприємства до покращення результатів фінансово-господарської діяльності.

© В.В. Гордієнко, 2012

Значна відкритість української економіки та, суттєве включення в міжнародні транспортні мережі, відкриває перспективи зміцнення автотранспортного комплексу України на основі інвестиційної компоненти розвитку. Забезпечення інвестиційного клімату транспортного сектору України є важливим державним пріоритетом, визначеним Розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України до 2020 р.» [4].

Водночас розбудова інвестиційного потенціалу вітчизняних автотранспортних підприємств вимагає врахування притаманних сучасному періоду розвитку фінансових та економічних ризиків. За визначенням Європейської бізнес-асоціації у IV кв. 2011 р. інвестиційна привабливість України (індекс склав 2,19) знизилась до найнижчого для України рівня з моменту заснування індексу у III кв. докризового 2008 р.[6]. Відповідний процес ускладнюватиме процес підвищення інвестиційної привабливості автомобільного комплексу України.

Гальмування темпів економічного зростання світової економіки та очікування рецесії у 2012 р. в провідних економіках світу, вимагає вжиття завчасних заходів для забезпечення стабільного розвитку вітчизняним автотранспортним підприємствам, що актуалізує дослідження в цій сфері.

Проблемам розбудови автотранспортного комплексу та посиленні інвестиційних засад його розвитку приділяється увага вітчизняними та зарубіжними вченими О. Гольдіним, О. Коліком, М. Луканіним, В. Мещеряковим, Д.Прейгером, Н. Троїцькою та ін. Разом із тим аспекти забезпечення інвестиційної привабливості автотранспортного комплексу в сучасних умовах розвитку глобалізації залишаються відкритими.

Результати дослідження. Автомобільним транспортом України у 2010 р. (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями та підприємствами інших галузей економіки) перевезено 1,2 млрд.т вантажів (на 9,3 % більше ніж у 2009 р.) та виконано вантажооборот в обсязі 53,9 млрд.ткм (на 9,5 % більше ніж у 2009 р.). Автомобільний транспорт тривалий час домінує у структурі вітчизняних вантажних перевезень. За винятком періоду 2003 – 2004 рр. частка автомобільного транспорту у сукупних вантажоперевезеннях перевищувала 60 % (рис.1). Зважаючи на те, що протягом 2000 – 2010 рр. потреба у вантажних перевезеннях України збільшилась на 12,3 % (у 2000 – 2008 рр. на 29 %) одночасно із нарощенням частки автотранспорту у структурі перевезень, автотранспортний бізнес володіє істотним інвестиційним потенціалом.

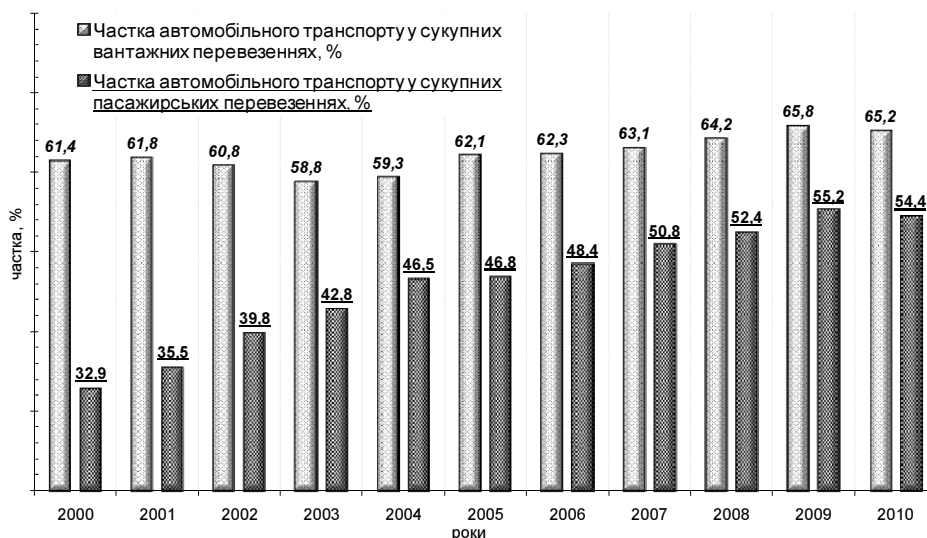


Рисунок 1 - Частка автомобільного транспорту у сукупних вантажних та пасажирських перевезеннях України у 2000 – 2010 рр., %

Значний нереалізований попит в інвестуванні демонструється даними щодо розвитку пасажирських перевезень. Так, автомобільний транспорт у 2000 р. обіймав третину внутрішнього ринку перевезень пасажирів в Україні. Розвиток попиту на відповідні послуги суттєво перерозподілив конкурентні потоки ринку, внаслідок чого вже у 2008 р. АТП охопили понад 50 % ринку, а у 2010 р. – забезпечили 54,4 % пасажирських перевезень.

На вагомий інвестиційний потенціал вітчизняної транспортної галузі зокрема вказують дані офіційної звітності щодо кількості зареєстрованого в Україні комерційного автотранспорту. Зокрема у 2010 р. було зареєстровано понад 1,1 млн одиниць рухомого складу, що на 139 тис од. більше показників 2000 р. [1]. (табл. 1).

Таблиця 1 – Рухомий склад комерційного автотранспортного комплексу України у 2000 – 2010 роки, тис. од.

Тип транспорту	Роки								
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Вантажні автомобілі	837,5	939,5	917,5	888,5	910,2	922,1	976,2	935,3	945,2
Пасажирські автобуси	140,2	174,1	175,9	167,9	180	185,5	188	180,4	171,5

У структурі комерційного автопарку домінують вантажні автомобілі (85 %), що об’єктивно відповідає потребам у вантажоперевезеннях, які мають найбільший інвестиційний потенціал розвитку. Це співвідношення практично не змінювалось протягом останніх десяти років. Динаміку зростання кількості рухомого складу комерційного транспорту наведено на рис. 2.

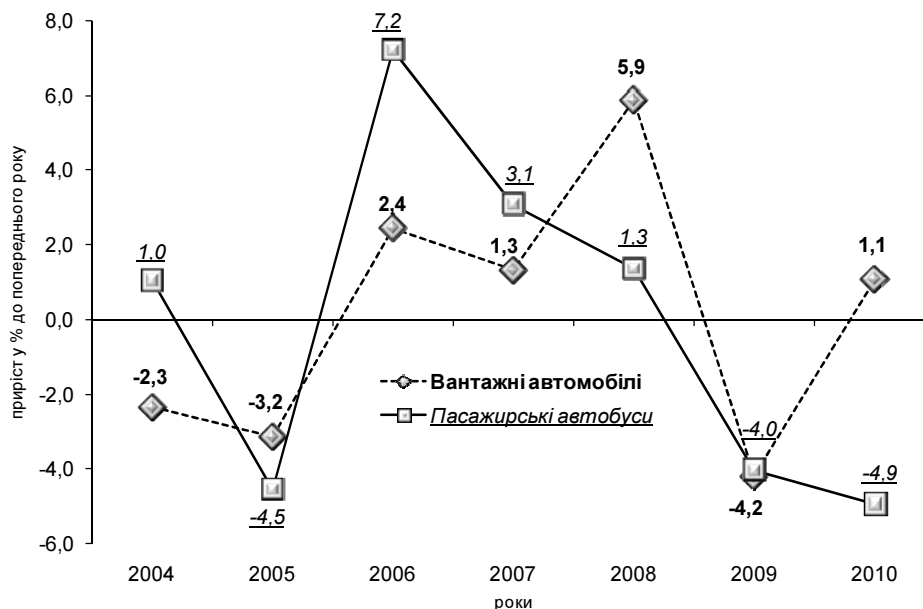


Рисунок 2 - Динаміка нарощення рухомого складу комерційного автотранспорту України у 2000 – 2010 роках, приріст у % до попереднього року

Темпи збільшення рухомого складу комерційного автотранспорту протягом 2000 – 2010 рр. характеризувались нерівномірністю, як для вантажного, так й пасажирського секторів. Якщо у 2000 – 2003 рр. кількість вантажних автомобілів збільшилась на 12,2 % (на 102 тис од.), а пасажирських автобусів на 24,2 % (на 33,2 тис од.), то наступними роками тенденція стрімко уповільнилась. Зокрема у 2005 р. суттєво

знизилась кількість комерційного автотранспорту (загалом на 37 тис од.). Зниження темпів у 2005 р. фактично відповідало кризовому рівню 2009 р., коли чисельність скоротилась на 48,5 тис од. від рівня 2008 р. У 2009 р. за кількістю автотранспорту галузь досягла рівня 2003 р.

Динамічний розвиток автотранспортного бізнесу – приріст кількості транспортних засобів склав 74 тис од. лише за два роки, фіксувався у 2006 – 2008 рр. У секторі вантажних перевезень позитивна динаміка відновлення рухомого складу намітилась лише у 2010 р. і склала 1,1 % відносно 2009 р., при цьому кількість автобусів для пасажирських перевезень у 2010 р. продовжила скорочуватись.

Важливо відзначити відновлення експортно-імпортних перевезень вантажів автомобільним транспортом у 2009 – 2010 рр. (рис. 3). Водночас переважає імпортних автомобільних послуг у забезпеченні вантажних перевезень над експортними (на 1,3 млн.т більше у 2009 р., та на 1,8 млн.т більше у 2010 р.) вказує на нижчу конкурентоспроможність вітчизняних відносно іноземних автомобільних перевізників.

Корекція попиту на автотранспортні послуги в умовах поширення фінансово-економічної кризи 2008 – 2009 рр. значною мірою позначилась на інвестиціях в основний капітал, які за цей період суттєво знизились. Так, у 2009 р. рівень освоєння інвестицій в основний капітал (1,7 млрд грн.) діяльності наземного транспорту знизився майже на 57 % відносно 2008 р. (3,8 млрд грн). Зростання інвестицій в основний капітал у 2010 р. до 2,6 млрд грн. все ще не забезпечило рівня 2008 р.

Розвиток вітчизняного автотранспортного комплексу у сфері вантажних перевезень протягом 2000 – 2008 рр. відзначався динамічним нарощенням фактичних обсягів перевезення вантажів. За цей період вантажні перевезення зросли понад третину до 1267 млн т. Традиційно автотранспортні підприємства забезпечують істотніші обсяги вантажних перевезень, аніж залізничний транспорт, який у відповідному періоді досяг 40 % приросту. Співвідношення за обсягами перевезень між автомобільним і залізничним транспортом у 2000 – 2010 рр. коливалось від 2,18 (у 2003 р.) до 2,73 (у 2009 р.).

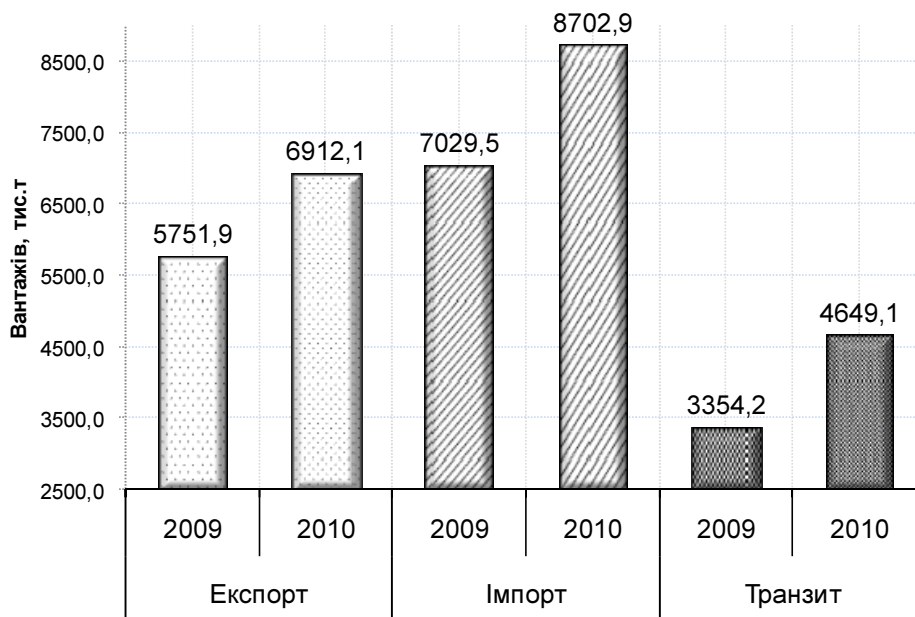


Рисунок 3 - Експорт, імпорт і транзит вантажів автомобільним транспортом України у 2009 – 2010 рр., тис.т. Джерело: складено за [2,3]

Кризовий 2009 рік суттєво вплинув на скорочення попиту на транспортні перевезення. Так, фізичні обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом у 2009 р. знизились на 15,6 % (залізничним на 22 %). Економічне поживлення посткризового 2010 р. хоча й забезпечило покращення індексів, не суттєво вплинуло на відновлення обсягів вантажних перевезень. За результатами 2010 р. автотранспортні підприємства України наростили обсяги вантажних перевезень лише до рівня 2005 р.

Протягом 2000 – 2010 р. сукупний вантажооборот автомобільного транспорту збільшився у 2,7 разу до 52,3 млрд ткм, причому високі темпи зростання спостерігались практично для всіх регіонів України. Зокрема вантажооборот м. Києва за десять років збільшився у 2,8 разу, Харківської області у 5,2 разу.

Наслідки фінансово-економічної кризи негативно позначились на динаміці автомобільних пасажирських перевезень України. У цілому по транспортній галузі індекс обсягів перевезень пасажирів скоротився у 2009 р. до 87 % [1], обсягів пасажирських автоперевезень до 92 %. При цьому на відміну від вантажних перевезень, які зростали у 2010 р., пасажирські перевезення у 2010 р. зберегли від'ємну динаміку (індекс у 2010 р. утримався на рівні 93 %).

Варто зазначити, що зростаючий попит на ринку пасажирських перевезень у 2000 – 2008 р. забезпечувався переважно автомобільним транспортом, який на відміну від залізничного, не обмежений можливістю нарощення рухомого складу та виконанням маршрутів. При цьому перевезення пасажирів залізничним транспортом упродовж десятиріччя мали стійку тенденцію скорочення (-14,3 % у 2010 р. до 2000 р.).

Негативним чинником, який суттєво знижує інвестиційну привабливість вітчизняних автотранспортних підприємств є низька якість вітчизняних автомобільних шляхів сполучення. Попри достатньо високий коефіцієнт забезпечення доріг твердим покриттям (якщо у 1980 р. дороги з твердим покриттям становили 82 % сукупної протяжності, то за підсумками 2010 р. частка таких доріг сягнула майже 98 %), переважну більшість вітчизняних доріг було збудовано за технологіями, які не відповідають сучасним потребам на основі застарілих технологій виготовлення та облаштування асфальтового покриття; низької пропускної спроможності магістральних сполучень (кількість автомобілів різних категорій упродовж прийнятої одиниці часового вимірювання) тощо. Не відповідають вимогам щодо рівності 51,1 %, щодо міцності – 39,2 % українських доріг, а середня швидкість на українських дорогах у 2 – 3 разу нижча ніж у західноєвропейських державах [2].

Крім цього та суттєво знижують інвестиційну привабливість автотранспортного господарства України такі негативні чинники:

- критично високий рівень зносу комерційного автотранспорту. За офіційними даними біля 70 % [5] рухомого складу є технічно та морально застарілими, понад половину наявних автобусів експлуатуються понад 10 років. Ситуація ускладнюється незадовільними темпами оновлення рухомого складу автотранспортного комплексу, що пов'язано зі значним рівнем сегментації регіонів за інвестиційними можливостями;

- невідповідність структури наявного комерційного автотранспорту сучасним потребам ринкового середовища. Більшість вантажного та пасажирського автотранспорту не відповідає сучасним критеріям вантажності та пасажиромісткості; вимогам щодо типів кузова; параметрам комфортності; параметрам витрат палива; екологічним стандартам (натепер автомобільний транспорт здійснює 95 % викидів шкідливих речовин в атмосферу серед пересувних джерел забруднення) тощо;

- істотні законодавчі та регуляторні ускладнення. Відсутність системного підходу до забезпечення функціонування та розвитку автомобільного транспорту [5] залишає неврегульованими питання щодо ліцензування автотранспортної діяльності;

податкової дискримінації в частині організаційних форм АТП (приватні суб'єкти господарювання) та можливості замовників коректно формувати затратну частину діяльності й відшкодувати ПДВ тощо;

– недосконала система компенсації пільг. Дана проблема особливо актуальна для міських АТП, котрі спеціалізуються на пасажирських перевезеннях, адже проблеми з бюджетним відшкодуванням пільгового проїзду пасажирів у значній мірі впливають на собівартість послуг, а в цілому утворюють підґрунтя до значних зловживань.

Висновки. Подолання накопичених структурних та інституційних проблем автомобільного комплексу України вимагає застосування системного та зваженого підходу з боку держави. З прийняттям Кабінетом Міністрів України «Транспортної стратегії на період до 2020 року» [4] та «Концепції Державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р.» [5] здійснено важливі кроки на шляху укріплення інституційного середовища забезпечення інвестиційної привабливості національних транспортних підприємств.

Реалізація заходів в рамках відповідних державних документів безумовно позитивно позначиться на інвестиційному кліматі автотранспортної сфери України, водночас, доцільно було б також відобразити ряд інших ініціатив, зокрема: розроблення системи державного страхування фінансових ризиків для АТП; сприяння запровадженню інноваційних систем управління АТП; удосконалення логістичної інфраструктури тощо.

Критично слід оцінити державні плани щодо укрупнення системи вітчизняних АТП, передбачені напрямами Транспортної стратегії в частині визначення шляхів забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг, а саме: «організаційно-правового забезпечення укрупнення автомобільних перевізників та створення мережі комплексних автотранспортних підприємств». Такі заходи на наш погляд насамперед створюють негативне підґрунтя для викривлення конкурентного середовища на ринку автотранспортних послуг, адже поступове усунення невеликих АТП сприятиме локальній монополізації відповідної сфери.

Додаткового уточнення вимагає загальний погляд держави на модель автотранспортного ринку України за підсумками реалізації державної стратегії, що є принципово важливим чинником у процесі розбудови вітчизняного інвестиційного середовища. На практиці реалізація державної транспортної політики на існуючих засадах значною мірою звужує інвестиційний потенціал малих АТП та викривлює конкуренцію на користь великих та середніх підприємств галузі, збільшуючи таким чином їхню інвестиційну привабливість.

Накопичені в Україні впродовж значного періоду проблеми розбудови інвестиційної привабливості та клімату автотранспортного сектору стримують розвиток ринку автотранспортних перевезень. Підвищення інвестиційної привабливості національного автотранспортного комплексу значною мірою залежить від вжиття системних заходів інфраструктурного розвитку та розбудови фінансових механізмів забезпечення діяльності вітчизняних АТП.

Список літератури

1. Україна у цифрах 2010: Статистичний збірник / Державний комітет статистики [Текст] – К.: ТОВ «Август Трейд», 2011. – 252 с.
2. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2010 рік: Статистичний бюлетень/Державний комітет статистики України [Текст] – К.: 2011. – с. 8
3. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2009 рік: Статистичний бюлетень/Державний комітет статистики України [Текст]. – К.: 2010. – с. 8

4. Транспортна стратегія України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовт. 2010 р. № 2174-р. [Електронний ресурс] / – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2174-2010-%F0>
5. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 03 серп. 2011 р. № 732-р. [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=732-2011-%F0>
6. Investment Attractiveness Index Q4 2011: Analitical Report of European Business Association [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.eba.com.ua/news/2011/12/20/1000>

В.Гордиенко

Современное состояние и тенденции развития инвестиционной привлекательности автотранспортного комплекса Украины

В статье рассмотрены ключевые тенденции современного развития автотранспортного комплекса Украины, определены факторы снижения инвестиционной привлекательности отечественных автомобильных предприятий. Представлено направления усовершенствования государственной политики улучшения инвестиционного климата автомобильного комплекса Украины.

V.Gordienko

Modern condition and tendencies of development of autotransport complex investment attractiveness of Ukraine

Key tendencies of modern development of automobile transport complex of Ukraine are considered, factors of decrease of investment attractiveness of the domestic automobile enterprises are defined. Directions of enhancement of a state policy in improving investment climate of an automobile complex of Ukraine are presented.

Одержано 20.03.12

УДК 658. 14.17

М.І. Руденко, асист.

Кіровоградський національний технічний університет

Формування власних фінансових ресурсів транспортних підприємств

У статті охарактеризовано джерела власних фінансових ресурсів суб'єктів господарювання. Висвітлено переваги власного капіталу, доведено необхідність його використання в поєднанні з іншими джерелами фінансових ресурсів. Окреслено напрями підвищення прибутку підприємства.

фінансові ресурси, власний капітал, прибуток, амортизаційні відрахування, стійкі пасиви

Автомобільний транспорт є важливою ланкою у системі дорожньо-транспортного комплексу країни, оскільки підприємствам АТП притаманні такі риси як висока маневреність, швидкість доставки, невелика собівартість перевезень на короткі відстані у порівнянні із водним та залізничним транспортом.

Власні фінансові ресурси підприємства є важливим джерелом фінансування його поточної, інвестиційної та фінансової діяльності. Вони забезпечують фінансову стійкість підприємства, його ліквідність і платоспроможність. Політика формування

© М.І. Руденко, 2012