

Код	Назва
01.2.1	Кава, чай і какао (ND)
01.2.1.1	Кава - з кофеїном чи без нього, смажена або мелена, включаючи розчинну каву, кавові екстракти і есенції, а також замітники кави (d = kilo)
01.2.1.2	Чай - чорний, зелений, фруктовий - мате та інші рослинні продукти для приготування настоїв - трав'яні чаї (d = kilo)
01.2.1.3	Какао та порошок шоколад - какао з цукром чи без нього (d = kilo)
<i>Цей клас включає:</i> препарати для виготовлення напоїв із вмістом какао, молока, солоду тощо; замітники кави та чаю; кавові та чайні екстракти й есенції	
01.2.2	Мінеральні води, безалкогольні напої, фруктові та овочеві соки (ND)
01.2.2.1	Мінеральні та джерельні води - мінеральна, столова та питна вода (d = litre)
01.2.2.2	Безалкогольні напої - содова вода, лимонади, кола, квас та екстракти квасу (d = litre)
01.2.2.3	Фруктові соки - соки фруктово-ягідні - сиропи та концентрати для приготування напоїв (d = litre)
01.2.2.4	Овочеві соки - соки з овочів, томатний, гарбузовий сік тощо (d = litre)
<i>Цей клас включає:</i> усі види питної води, що продається у тарі <i>Цей клас не включає:</i> безалкогольні спирти, лікери тощо (02.1.1); безалкогольне вино, сидр тощо (02.1.2), безалкогольне пиво (02.1.3)	

3. ДСТУ 1.10:2005 Національна стандартизація. Правила розроблення, побудови, викладання, оформлення, ведення національних класифікаторів. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ligazakon.ua>.

4. Класифікація індивідуального споживання за цілями. наказом Держкомстату від 29.12.2007 р. № 480. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/work/klass200n.htm>.

5. ДСТУ 1.10:2005. Правила розроблення, побудови, викладання, оформлення, ведення національних класифікаторів. — К.: Держспоживстандарт України, 2006. — с. 2.

6. Перелік державних та національних статистичних класифікацій. [Електронний ресурс]: Держ. ком. статистики України; ред. О.Г. Осауленко (Статистична методологія /Класифікації). Режим доступу: [/http://www.ukrstat.gov.ua/work/klass200n.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/work/klass200n.htm).

7. Стандартні статистичні класифікації: основні принципи. — Статистична комісія ООН (30-та сесія), 1999 Статистичний відділ ООН [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=17&Lg=1>.

УДК 338.47:656

ОЦІНЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ СУЧАСНИХ УКРАЇНСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Гордієнко В.В.

В статті розглянуто ключові елементи моделі оцінювання інвестиційної привабливості сучасних українських автотранспортних підприємств та обґрунтовано доцільність використання поданої інтегральної оцінки інвестиційної привабливості.

The key elements of the investment attractiveness estimation model of Ukrainian automobile enterprise are detected, the expediency of integrated assessment usage of investment attractiveness for solutions in the formation of automobile enterprise investment strategy is substantiated.

Постановка проблеми. Розташування України на перетині важливих міжнародних транспортних коридорів істотно підвищує роль транспортної складової у розбудові сучасної національної економіки та відкриває значні перспективи для розвитку національних автотранспортних підприємств. При цьому

наявність важливих конкурентних переваг для розвитку вітчизняних автотранспортних підприємств не забезпечує підвищення результативності їх діяльності, що пояснюється наявністю в сучасних українських реаліях обмежуючих чинників їх розвитку.

Існуюча на українському ринку перевезень конкуренція змусила вітчизняні АТП застосовувати різні схеми оптимізації вартості транспортних послуг, що негативно вплинуло на стан забезпеченості основних фондів та якість надання послуг. За існуючих умов потреба вітчизняних АТП у мобілізації фінансових ресурсів, достатніх для вирішення завдань підвищення конкурентоспроможності відносно іноземних підприємств, може бути вирішена за рахунок застосування інвестиційних механізмів. В цьому контексті підвищується важливість формування методичного апарату вимірювання інвестиційної привабливості вітчизняних АТП, як першого кроку до підготовки стратегії залучення інвестиційних ресурсів.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблему формування та визначенні інвестиційної привабливості висвітлено у працях вітчизняних та зарубіжних вчених К.Балдіна, Р.Гібсона, В.Глушенка, Р.Голова, І.Гришиної, С.Конторович, І.Крапчатової, І.Передеряєва, І.Ройзмана.

Виділення невирішених питань. Разом із тим, у відповідних роботах невирішеними залишаються проблеми адаптації запропонованих моделей до реалій національного середовища на сучасному періоді розвитку національної та міжнародної економіки.

Постановка завдання. Зважаючи на це актуальним завданням є потреба обґрунтування моделі оцінювання інвестиційного потенціалу сучасних українських автотранспортних підприємств.

Основний матеріал. Оцінювання інвестиційного потенціалу вітчизняних автотранспортних підприємств є важливим завданням, від якості вирішення якого залежить забезпечення основних цілей інвестування: *для інвестора* — комплексне оцінювання об'єкту інвестування з метою визначення ринкової вартості АТП, рівня його капіталізації, перспективи окупності інвестиційних ресурсів, та формування інвестиційної стратегії; *для власників* — визначення кількісних та якісних перспектив залучення інвестиційних ресурсів.

Отримання надійної та достовірної інформації відносно інвестиційного потенціалу автотранспортного підприємства у рівній мірі важливо як для інвесторів, так і власників об'єкта інвестицій, оскільки реалізація стратегій ефективного інвестування визначально залежить від об'єктивності оцінювання. В цьому зв'язку наявність методичного апарату, який би дозволяв працювати з реальними даними щодо інвестиційних можливостей АТП дозволить уникати викривлення інформації як з боку інвесторів, так і власників АТП.

Натепер в Україні розроблено широке коло методичних рекомендацій щодо здійснення аналізу та оцінки фінансового стану підприємств. Переважна більшість цих методик є аналітичними продуктами фінансових установ, зокрема інвестиційних компаній, предметом діяльності яких є кредитування, інвестування, а також здійснення аудиту суб'єктів господарювання. До переваг таких методик слід віднести детальне урахування специфіки конкретного підприємства, що підвищує якість отриманих результатів. Водночас такі підходи відрізняються низьким рівнем адаптації до інших підприємств, адже вимагають удосконалення аналітичного процесу.

Застосування інтегрального підходу до оцінювання інвестиційної привабливості вітчизняних АТП є перспективним напрямом наукових та прикладних досліджень. Такий підхід забезпечує максимальну співставлення показників діяльності, зокрема фінансових, майнових, управлінських тощо. В результаті зацікавлена у здійсненні оцінки привабливості АТП сторона інвестиційного процесу забезпечуватиме можливість отримання об'єктивні дані щодо реального та потенційного стану конкретного підприємства. При цьому інвестор отримує важливий інструмент дистанційного оцінювання інвестиційної привабливості АТП — попередні висновки про низку підприємств галузі, а високий рівень адаптивності інтегральної оцінки забезпечує можливість здійснення порівняльної оцінки різних АТП.

Принципового врахування при оцінюванні інтегрального рівня інвестиційної привабливості АТП вимагає стрес-тестування інвестиційних ризиків. Доцільність залучення відповідного напрямку засвідчена існуючою практикою розвитку вітчизняних АТП. В цьому контексті найбільш показовою є тенденція розвитку ринку автомобільних перевезень протягом 2000–2010 рр., коли до початку світової фінансової кризи відповідний ринок зростав щорічно у середньому на 4,4 % (рис. 1). Ситуація кардинально змінилася з розвитком кризи, коли ринок автомобільних перевезень України впав на 15,6 % у 2009 р. При цьому відновлення на 9,2 % у 2010 р. ледь забезпечило ринку перевезень обсягів до кризового 2006 р. і ще залишається на 8,4 % нижчим за показники 2008 р.

У передкризовий період розширення ринку автомобільних перевезень значна кількість автотранспортних підприємств активно залучала інвестиційні ресурси, виходячи із перспективних темпів розширення

місткості ринку. Із перебігом кризи та падінням українського ринку автомобільних перевезень, переважна більшість вітчизняних АТП істотно погіршила фінансове становище, в окремих випадках дійшла до банкрутства. За відсутності фінансових буферів українські АТП у кризовий період значно посилили конкуренцію за платоспроможний попит, обравши шлях на докорінну оптимізацію діяльності (консолідацію вантажів, запровадження регулярних перевезень між найбільшими містами, застосування поставок невеликих партій вантажів, вантажоперевезення складними та ризикованим маршрутами тощо).

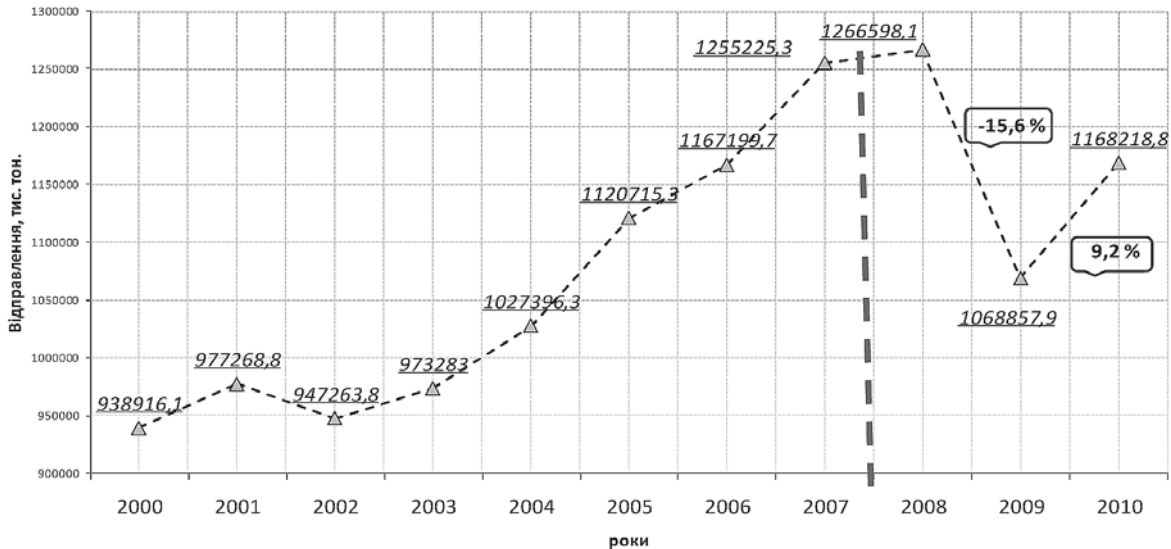


Рис. 1. Динаміка відправлень (перевезень) автомобільним транспортом України у 2000–2010 рр., тис.тон

Джерело: Складено за даними Державної служби статистики України [Електронний ресурс] // Режим доступу <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Низька якість оцінювання кон'юнктурних ризиків українськими АТП та недооцінка фінансових ризиків у 2008–2009 рр. спричинила важкі наслідки — виникнення фінансових втрат у процесі здійснення інвестиційної діяльності. Реалізація ризику реального інвестування для вітчизняних АТП обернулася втратою інвестиційної привабливості проектів розширення діяльності АТП, розпочатих у передкризовий період, у зв'язку із падінням ринку замовлень у 2009 р.

Пропонована методика інтегрального оцінювання інвестиційної привабливості сучасних вітчизняних АТП (рис. 2) має забезпечити надання достовірної інформації для прийняття рішень щодо перспектив залучення інвестиційних ресурсів. Новизна цієї методики полягає у здійсненні стрес-тестування інвестиційних ризиків АТП на основі моделювання розвитку фінансово-господарської ситуації за різних умов розвитку ринку замовлень транспортних послуг.

При здійсненні оцінки фінансово-господарської діяльності сучасних вітчизняних АТП слід виходити з таких міркувань:

— найбільш важливою категорією оцінювання виступають необоротні активи, у розділі звітності яких обліковуються основні засоби підприємства — основа діяльності АТП (в т.ч. рівень зносу, динаміка оновлення, залишкова вартість тощо);

— у здійсненні стрес-тестування інвестиційних ризиків АТП врахування оціночних даних щодо платіжної дисципліни визначає можливість фінансування програм оновлення основних засобів, а також спроможність розвитку бізнесу, та є визначальними;

— визначальним при виборі механізмів інвестування є аналіз власного капіталу, на підставі якого формуються висновки щодо наявного боргового тиску на АТП, можливостей його фінансування, а також потенціалу стійкості в умовах залучення додаткових запозичень.

Здійснення аналізу фінансово-господарської діяльності сучасних вітчизняних АТП передбачає розрахунок спеціальних індикаторів які можна класифікувати за групами: фінансової стійкості; ліквідності; рентабельності; майнового стану; витрат діяльності та ділової активності. Відповідне по групування індикаторів наведено у табл. 1.

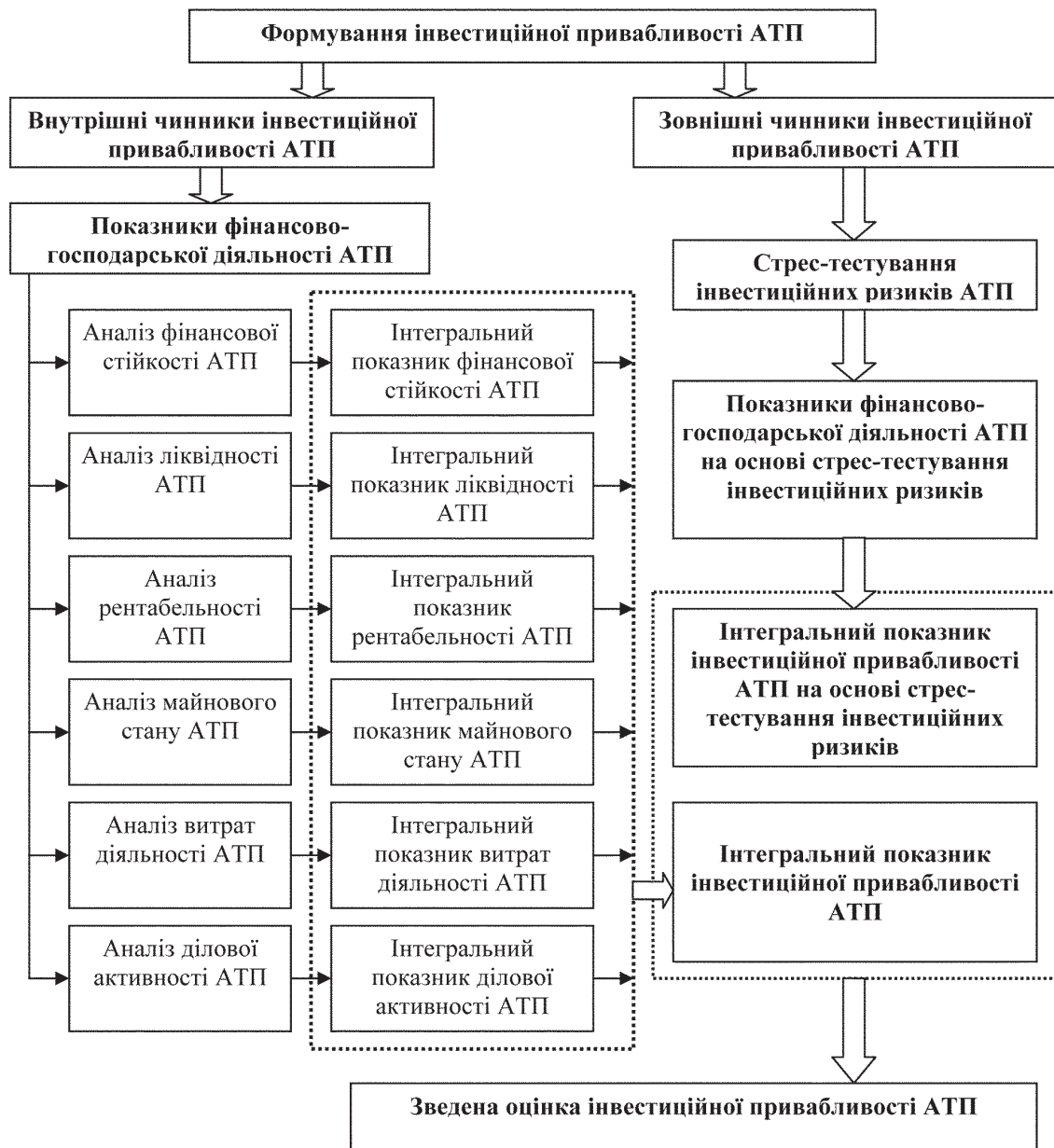


Рис. 2. Схема визначення інтегральної оцінки інвестиційної привабливості АТП

Розрахунок інтегрального показника здійснюється на основі встановлення граничних значень для запропонованої системи індикаторів. Визначений в моделі бажаний напрям оптимізації значень показників дозволяє врахувати різну направленість (покращення або погіршення якісних характеристик індикатора) розрахункових значень.

Методом експертних оцінок на основі узагальнення сучасного досвіду фінансового аналізу та оцінювання ризиків, в запропонованій моделі для кожного індикатора було встановлено граничні межі значень та напрями їхньої оптимізації на основі принципу (табл. 1. не менше граничного значення, не більше граничного значення).

Важливим елементом розрахунку інтегрального показника є визначення та присвоєння вагових коефіцієнтів як індикаторам, так й їхнім класифікаційним групам. Цей аспект є механізмом врахування особливостей напрямів діяльності окремого автотранспортного підприємства. В цьому контексті особлива роль основних засобів в формуванні інвестиційної привабливості АТП досягається через присвоєння підвищеного вагового коефіцієнта.

Узагальнено послідовність визначення інтегрального показника інвестиційної привабливості можна представити такими етапами: співставлення результатів формульних розрахунків запропонованих індикаторів з граничними межами значень (на основі запропонованої системи загальної оцінки поточного ста-

Таблиця 1

Вагові оцінки та базові граничні розрахункові значення індикаторів з урахуванням напрямів оптимізації для інтегрального оцінювання інвестиційної привабливості АТП

№ з/п	Вагове оцінки	Назва індикатора	Базове граничне розрахункове значення	Напрямок оптимізації
1	0,2	Аналіз фінансової стійкості АТП		
1	0,12	k концентрації власного капіталу	0,3	збільшення
2	0,08	k фінансової залежності	1,3	зменшення
3	0,1	k фінансової стійкості	2	збільшення
4	0,12	k концентрації позикового капіталу	0,3	зменшення
5	0,1	k фінансового ризику	0,3	зменшення
6	0,08	k погашення дебіторської заборгованості	0,2	зменшення
7	0,1	k поточної платоспроможності	0,3	збільшення
8	0,12	k фінансування	0,3	зменшення
9	0,08	k забезпеченості власними оборотними засобами	0,05	збільшення
10	0,1	k маневреності власного капіталу	0,05	збільшення
2	0,15	Аналіз ліквідності АТП		
1	0,05	k маневреності власних оборотних засобів	0,1	збільшення
2	0,12	k поточної (загальної) ліквідності	0,7	збільшення
3	0,12	k швидкої ліквідності	0,5	збільшення
4	0,12	k покриття	0,5	збільшення
5	0,12	k повного покриття	0,4	збільшення
6	0,15	k абсолютної ліквідності	0,1	збільшення
7	0,12	k проміжного покриття	0,4	збільшення
8	0,1	k платоспроможності	0,3	збільшення
9	0,05	частка оборотних коштів в активах	0,02	збільшення
10	0,05	частка запасів в оборотних активах	0,05	збільшення
3	0,15	Аналіз рентабельності АТП		
1	0,15	k загальної рентабельності	0,01	збільшення
2	0,12	k рентабельності сукупного капіталу	0,02	збільшення
3	0,15	k рентабельності власного капіталу	0,05	збільшення
4	0,18	k рентабельності діяльності	0,1	збільшення
5	0,2	k рентабельності операційної діяльності	0,05	збільшення
6	0,1	k рентабельності активів	0,02	збільшення
7	0,1	k фондовіддачі	0,2	збільшення
4	0,25	Аналіз майнового стану АТП		
1	0,12	k зносу основних засобів	0,6	зменшення
2	0,08	k зносу будинків та споруд	0,7	зменшення
3	0,1	k зносу машин та обладнання	0,6	зменшення
4	0,15	k зносу транспортних засобів	0,5	зменшення
5	0,05	k оновлення будинків та споруд	0,05	збільшення
6	0,1	k оновлення машин та обладнання	0,1	збільшення
7	0,15	k оновлення транспортних засобів	0,1	збільшення
8	0,05	Частка будинків та споруд в активах	0,5	збільшення
9	0,1	Частка машин та обладнання в активах	0,02	збільшення
10	0,1	Частка транспортних засобів в активах	0,05	збільшення
5	0,15	Аналіз витрат АТП		
1	0,25	k затратності операційної діяльності	0,7	зменшення
2	0,15	k соціального навантаження	0,3	зменшення
3	0,2	k соціальних видатків у витратах	0,4	зменшення
4	0,2	k амортизаційного навантаження	0,1	збільшення
5	0,2	k чистого покриття затрат діяльності	1,1	збільшення
6	0,1	Аналіз ділової активності АТП		
1	0,2	k оборотності активів	0,2	збільшення
2	0,2	k оборотності основних засобів	0,3	збільшення
3	0,2	k оборотності власного капіталу	0,3	збільшення
4	0,2	k оборотності сукупного капіталу	0,3	збільшення
5	0,2	k оборотності власного капіталу	0,3	збільшення

ну АТП); нормалізація отриманих результатів; приведення значень шляхом зважування на вагові значення; отримання величини інтегрального показника інвестиційної привабливості АТП. Аналогічна послідовність, застосована при врахуванні результатів стрес-тестової перевірки інвестиційних ризиків, дозволяє отримати зведену величину інтегрального показника інвестиційної привабливості АТП на основі врахування окремих негативних сценарних змін. Отримані альтернативні дані величини інвестиційної привабливості (різниця між отриманими розрахунковими значеннями інтегральних показників) дозволяють отримати висновки для прийняття рішень щодо стратегії інвестування в АТП.

Висновки. Підвищення інвестиційної привабливості вітчизняних АТП є важливим завданням підвищення конкурентоспроможності національних транспортних підприємств, посилення важливості України у забезпеченні транспортних послуг, а також використання національних транзитних можливостей. Разом із тим вітчизняна практика у період розгортання кризи та падіння національного ринку автоперевезень, засвідчила відчутну неефективність підвищення інвестиційної привабливості АТП без врахування ризиків згортання попиту на автоперевезення.

Включення до моделі оцінювання інвестиційної привабливості вітчизняних автотранспортних підприємств стрес-тестування інвестиційних ризиків дозволить забезпечити надійну основу для прийняття рішень щодо інвестиційної стратегії, і потребує подальшого удосконалення.

Література

1. Ройзман И. И., Гришина И. В. Сложившаяся и перспективная инвестиционная привлекательность крупнейших отраслей отечественной промышленности / Ройзман И., Гришина И. [Текст] // Инвестиции в России. — 1998 — № 1. — С. 37 — 39.
2. Роджер Гибсон. Формирование инвестиционного портфеля: управление финансовыми рисками / Гибсон Р. [Текст] // М: Альпина Бизнес Букс. — 2008 г. — 280 с.
3. К. В. Балдин, И. И. Передеряев, Р. С. Голов. Управление рисками в инновационно-инвестиционной деятельности предприятия / Балдин К., Передеряев И., Голов Р. [Текст] // М: Дашков и Ко. — 2011. — 420 с.
4. В.В. Глушенко. Риски инновационной и инвестиционной деятельности в условиях глобализации / Глушенко В. [Текст] // ТОО НПЦ «Крылья» — 2006г. — 232 с.
5. Ирина Крапчатова. Управление рисками инвестиционных проектов. Комплексный подход. Практические рекомендации / Крапчатова И. [Текст] // М: Lambert. — 2011. — 140с.

УДК 354:656.078

МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Горобінська І.В.

Стаття присвячена розробці механізму реалізації державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності, направленої на забезпечення розвитку національної економіки за рахунок зниження транспортної складової у витратах суміжних галузей. В ході дослідження визначено і обґрунтовано його складові елементи: методи, функції, принципи, сфери реформування та засоби реалізації.

Article is sanctified to development of mechanism of public regulator policy realization in the sphere of a transport activity sent to providing of development of national economy due to the decline of a transport constituent in the charges of contiguous industries. During research certainly and reasonably him component elements: methods, functions, principles, spheres of reformation and facilities of realization.

Постановка проблеми. Відсутність обґрунтованої державної політики в сфері регулювання транспортної діяльності призвела до виникнення економічних і соціальних проблем: відсутність ефективної регуляторної політики, направленої на стимулювання зростання фінансових ресурсів; загострення дефіциту обігових коштів; низький рівень конкурентоспроможності й привабливості для іноземних інвестицій; недостатність фінансового потенціалу та слабкість економічної бази. Шляхом реформування і удосконалення державної політики в транспортній сфері можливо досягти значних позитивних змін не тільки в транспортній галузі, а й в економіці України в цілому.