

УДК 621.795

Гайдай Г.Г.

Національний транспортний університет

ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД КРАЇН В РОЗРОБЦІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У публікації підлягають розгляду питання щодо вітчизняного та зарубіжного досвіду країн в розробці інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств

Ключові слова: інвестиційна стратегія, досвід країн, автотранспортні підприємства.

Gaidai G.

DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE OF DEVELOPMENT STRATEGY INVESTMENT COMPANIES

In a publication subject consideration of question in relation to domestic and foreign experience of countries in development of investment strategy of motor transport enterprises

Key words: investment strategy, experience of countries, transport industry.

Гайдай Г.Г.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ СТРАН В РАЗРАБОТКЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В публикации подлежат рассмотрению вопросы отечественного и зарубежного опыта стран в разработке инвестиционной стратегии автотранспортных предприятий.

Ключевые слова: инвестиционная стратегия, опыт стран, автотранспортные предприятия.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Стратегічне управління або стратегічний менеджмент, сьогодні застосовуються у всьому світі в управлінні складними організаційними системами. У сучасних умовах не одна складна організація не може розраховувати на успіх без чітко збудованої стратегії. Дана методика управління також активно використовується в державному секторі в управлінні економікою країни.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Питанням управління інвестиційною діяльністю підприємства в економічній літературі приділяється досить багато уваги. Серед

вітчизняних авторів, проблематика робіт яких стосується цих питань, слід відзначити Ю.М. Бажала, І.О. Бланка, М.П. Денисенка, Г.В. Козаченко, Т.В. Майорову, А.А. Пересаду, В.Г. Федоренка, Н.А. Хрущ, О.М. Ястремську та інших, а серед зарубіжних вчених-економістів - Г. Александера, Дж. Бейлі, Г. Бірмана, С. Брігхема, Л. Гітмана, М. Джонка, Ф. Фішера, У. Шарпа, Г.С. Шмідта та інших. Проте, подальшого вирішення потребує наукова проблема формування інвестиційної стратегії підприємства з урахуванням світового досвіду.

Цілі статті. Метою статті є дослідження вітчизняного і зарубіжного досвіду країн в розробці інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств.

Викладення основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. В умовах складних світових економічних процесів Україні необхідна ефективна державна транспортна політика, яка враховувала б геополітичні аспекти в державі, особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень та надала б можливість розвитку галузі, забезпечила її конкурентоспроможність.

У зарубіжних країнах активно використовується методи стратегічного управління і стратегії різного рівня для розвитку транспорту. У статті розглядається досвід розробки інвестиційних стратегій і методи стратегічного управління, які використовуються в державному регулюванні розвитком транспорту РФ, США і ЄС [1].

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі (далі – ЄС). Тому Міністерство транспорту та зв'язку України розробило транспортну стратегію. Мета стратегії полягає у визначенні ключових проблем, цілей, принципів та пріоритетів розвитку транспортної системи України з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів на період до 2020 року. Вона пропонує політико-економічні, організаційні та правові заходи. Цей документ містить 8 розділів: 1. Проблеми розвитку транспортного сектору України; 2. Принципи транспортної політики; 3. Цілі та пріоритети Транспортної стратегії; 4. Основні напрями реалізації Транспортної стратегії; 5. Пріоритети Транспортної стратегії за видами транспорту; 6. Фінансове забезпечення; 7. Впровадження Транспортної стратегії та моніторинг результатів; 8. Очікувані результати реалізації Транспортної стратегії [2].

Пріоритети розвитку автомобільного транспорту такі:

1) забезпечення рівних умов конкуренції на ринку

автотранспортних послуг шляхом: встановлення рівних умов оподаткування всіх суб'єктів господарювання автомобільного транспорту;

2) підвищення ефективності перевезень, зниження транспортної складової в собівартості продукції шляхом: використання новітніх транспортних технологій;

3) підвищення дорожньої безпеки шляхом: прийняття та впровадження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

4) зниження рівня техногенного навантаження автомобільного транспорту на довкілля шляхом: удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони довкілля, енергоефективності та використання альтернативних видів палива на автомобільному транспорті; запровадження сучасних європейських технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного автомобільного транспорту;

5) забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного транспорту на національному та міжнародному ринку транспортних послуг шляхом: розроблення, із залученням громадських організацій, програм підтримки конкурентоспроможності національних автомобільних перевізників; зниження ставок або звільнення від сплати ввізного мита під час ввезення окремих типів транспортних засобів, які не виробляють в Україні, надання переваг вітчизняним виробникам транспортних засобів, у разі якщо такі транспортні засоби відповідають сучасним вимогам щодо безпечності, екологічності і енергоефективності.

У результаті реалізації Транспортної стратегії передбачається:

- підвищення якості та доступності транспортного обслуговування для населення відповідно до державних соціальних стандартів і нормативів та для економіки держави;

- підвищення швидкості руху в межах міжнародних транспортних коридорів на 25–30%, що сприятиме скороченню часу доставки вантажів та пасажирів;

- ліквідація вузьких місць та збільшення пропускної спроможності транспортної мережі, в тому числі у морських портах – на 61% (із 199 до 320 млн тонн);

- зменшення рівня зносу рухомого складу за рахунок його оновлення, підвищення рівня комфортності пасажирських перевезень;

- підвищення на 50% рівня безпеки польотів (з 0,72 до 0,36 подій/100 тис. годин нальоту), безпеки дорожнього руху (із 1,2 до 0,6 загиблих/1000 автомобілів) та судноплавства. Скорочення ризиків та загроз безпеки за видами транспорту;

- скорочення загального обсягу викидів шкідливих речовин в

атмосферу на 30% (з 2,4 до 1,7 млн тонн);

- зменшення енергоємності транспорту на 10–20% (автомобільного транспорту з 43,6 до 34,8 грамів у.п./прив. ткм; залізничного – з 9,57 грамів у.п./прив.ткм до 8,61 грамів у.п./прив.ткм).

Резюмуючи вивчення транспортної стратегії України до 2020 р. потрібно зауважити, що стратегія не містить прогностні якісні і кількісні параметри розвитку.

У вересні 2008 р. в Російській федерації був затверджений документ «Транспортна стратегія РФ на період до 2030 р.» який корінно відрізняється від Транспортної стратегії України. Документ складається з вступу і восьми розділів. В перших двох розділах аналізовано роль і місце транспорту в соціально-економічному розвитку країни і сучасний стан транспорту.

У наступних розділах відповідно розкриті прогностні якісні і кількісні параметри розвитку, цілі стратегії, завдання, механізм реалізації, етапи розвитку і оцінка ресурсного потенціалу розвитку транспорту РФ. У розробці стратегії застосований сценарний підхід, і відповідно представлено три сценарії розвитку транспорту, які ґрунтуються на сценарії розвитку економіки РФ: енерго-сировинний або інноваційний сценарні варіанти. Даний підхід є вельми корисним, оскільки транспорт як важлива підсистема соціально-економічної системи країни в більшості випадків розвивається за її напрямом.

Для створення ефективної конкурентоздатної транспортної системи автори транспортної стратегії РФ до 2030 р. пропонують три основних складових елементу [3]:

1. Конкурентоздатні, високоякісні транспортні послуги;
2. Високопродуктивні безпечні транспортна інфраструктура і транспортні засоби, які необхідні в тій мірі, в якій вони забезпечать конкурентоздатні високоякісні транспортні послуги;
3. Створення умов перевищення рівня пропозиції транспортних послуг над попитом (інакше конкурентного середовища не буде).

Резюмуючи вивчення транспортної стратегії РФ до 2030 р., потрібно відзначити, що в документі детально описані сценарії і є також кількісні розрахунки основних критеріїв оцінки реалізації цілей. Досвід побудови комплексу цілей на основі стратегічних орієнтирів розвитку може бути корисним для інших країн. Основним недоліком даного документа є відсутність аналізу основних чинників вплив і погроз розвитку транспорту РФ, також потрібно відзначити, що не пропонується варіант кризового розвитку, що вельми актуально в умовах фінансово-економічної кризи.

У Міністерстві транспорту США також використовується

методологія стратегічного менеджменту. У статті розглядається досвід використання стратегічного менеджменту для управління процесами впровадження інновацій в транспортну систему США.

У 2004 р. в Міністерстві транспорту США була створена нова структура «Адміністрація досліджень і інноваційних технологій» (Research and Innovation Technology Administration (RITA)), яка займається розробками стратегій і планів розвитку і впровадженням інновацій на транспорті США. У листопаді 2006 р. був розроблений стратегічний план досліджень, розвитку і нових технологій транспорту (Transport Research, development and Technology Strategic plan 2006-2010) на період 5 років з 2006-2010 рр., де були поставлені основні стратегічні цілі розвитку транспорту США, завдання для досягнення цих цілей і пріоритетні напрями досліджень. Документ складається з 10 розділів і додатків, в яких представлений фінансовий план. По-перше десяти розділах поставлені основні цілі і завдання, які розбиті по відповідальних адміністраціях міністерства. У додатках представлений детальний фінансовий план за об'єктами фінансування і відповідальними департаментами [4].

Основними стратегічними цілями Міністерства транспорту США є:

- 1) безпека: підвищення суспільної безпеки, зниження кількості транспортних випадків;
- 2) зниження перевантажень: зниження кількості перевантажень і усунення інших обмежень використання національної транспортної системи;
- 3) екологічний контроль: стимулювання транспортних рішень, направлених на підтримку і захист довкілля;
- 4) глобальні зв'язки (доступність): сприяння створенню міжнародної транспортної системи для стимулювання економічного зростання і розвитку;
- 5) надійність, готовність і швидка реакція до змін: збалансувало надійність транспорту між безпекою, мобільністю і економічними потребами країни та реагування на погрози, які впливають на життєздатність транспортної системи;
- 6) організаційна бездоганність: створення можливості для підрозділів працювати на результат і досягти поставлених цілей.

У числі ключових зовнішніх чинників впливу розглядаються: демографічний тренд; глобалізація; економічні чинники; технологічні чинники; зростання галузі автомобільних вантажних перевезень; брак водіїв; економічні цикли США; інтермодалтізм; поширення пандемії; природні катастрофи, тероризм, кримінальні напади.

У січні 2008 р. в Міністерстві транспорту США був опублікований новий документ – погляд на розвиток транспорту до 2030 р. (Transport Vision for 2030). У даному документі розглянуті основні проблеми і зроблений прогноз розвитку, на основі чого поставлені основні цілі розвитку транспорту США до 2030 р. У числі яких позначено, що до 2030

р. транспортна система США буде: надійнішою і перевантажень буде менше; економічно конкурентоздатною: конкурентоспроможність розуміється в контексті всієї економіки – ефективніший транспорт допоможе США потримати свої лідируючі позиції в глобальній економіці; енергетично безпечніше: поставлена мета зниження залежності транспорту від іноземних енергоресурсів; екологічно безпечніше: понизити шкоду довкіллю і викиди вуглекислого газу. Для досягнення наступних цілей поставлено завдання створити новий інноваційний механізм фінансування проєктів, оскільки стара вважається неефективною в умовах скорочення бюджетних можливостей і зростання витрат на нову інфраструктуру [5].

У числі ключових механізмів фінансування проєктів пропонуються: розвивати державно-приватне партнерство; пряме ціноутворення за користування магістральними дорогами: дозволити містам і населеним пунктам встановити ціну за використання магістральних доріг, на основі витратного методу. можна зробити за допомогою вимірювальних приладів, плату за проїзд і інших інновацій. Вартість перевантажень, підвищення продуктивності, екологічний вплив можна враховувати при розробці стратегій ціноутворення. Прибуток можна використовувати для подальших інвестицій направлених на поліпшення системи. Також окреме місце додається для використання інновацій, де особливо підкреслено, що використання інновацій це не лише технології, а в першу чергу люди, які управлятимуть і використовуватимуть ці технології, у тому числі споживачі.

На основі даного документа і стратегічних цілей Міністерства транспорту США розроблений новий стратегічний план по інноваційному розвитку на період 2008–2012 рр., який також спирається на раніше прийнятий стратегічний план розвитку і стратегічні цілі. Цей план націлений на інноваційний розвиток Міністерства транспорту США для підвищення знань і інформації для ухвалення стратегічних рішень.

Отже, резюмуючи аналіз досвіду США у сфері стратегічного управління розвитком транспорту потрібно вказати, як важливий елемент, створення нової адміністрації, яка акумулюватиме всі знання інших адміністрацій, університетів, дослідницьких центрів, ділитися накопиченими знаннями з підприємствами і організаціями у сфері транспорту як державного, так і приватного сектору. Таким чином, нова адміністрація направлятиме інноваційний розвиток транспорту США. У США акцент в розвитку транспорту роблять на інновації і нові знання. Необхідно виділити особливу роль у прийнятті стратегічних інвестиційних рішень, у підготовці і інформаційному забезпеченні особам тих, що приймають рішення. Досвід використання інноваційних методів

фінансування на основі ГЧП і прямого ціноутворення також може бути корисним для інших країн. Поважно також аналіз і бере до уваги основні сили і погрози розвитку транспорту США, що також враховуються в управлінні.

ЄС також не відстає від інших лідерів світової економіки у використанні стратегій і методології стратегічного управління для розвитку транспортної системи. У січні 2006 р. в ЄС була затверджена оновлена стратегія стійкого розвитку транспорту ЄС, первинний варіант якого був прийнятий в 2001 р. Де поставлені стратегічні цілі розвитку, завдання для досягнення цих цілей і заходу і дії, які необхідно зробити для досягнення цих цілей. У числі стратегічних цілей вказуються: захист довкілля; соціальна справедливість і єдність; економічне процвітання; забезпечення виконання міжнародних зобов'язань.

У 2009 г в ЄС був опублікований документ, в якому були зроблені глибокі і всесторонні дослідження розвитку транспорту ЄС. У документі проведений аналіз і представлений прогноз сценарних варіантів розвитку транспорту ЄС на період 20 і 40 років (Transvisions: Report on Transport Scenarios with 20 and 40 Year Horizon) [6].

Він представляє детальний, все сторонній аналіз і прогноз можливих напрямів розвитку транспорту ЄС. Документ складається з кількісного аналізу сценаріїв розвитку і завершального звіту. Кількісний аналіз складається з двох частин (завдань).

У першій запропоновані основні сценарії розвитку, а в другій – сценарії розвитку у вуглеводневому для поста суспільстві. У статті буде аналізована перша частина. Він складається з п'яти розділів, перший з яких введення, другий – аналіз основних сил впливу, третій – взаємозв'язок основних сил з транспортом, четвертий – побудова сценаріїв, в п'ятому розділі приведені табличні і графічні застосування.

Тому саме конкуренція є передовою рушійною силою, що підштовхує автотранспортні підприємства до розробки інвестиційної стратегії, для досягнення кращих результатів діяльності ніж у конкурента для підвищення конкурентоспроможності та досягнення максимізації прибутку.

Аналітики ЄС пропонують чотири екстремальні сценарні варіанти розвитку, які представлені в графічному вираженні: на вертикальній осі економічний, технологічний і інноваційний розвиток як основний локомотив довгострокового зростання; на горизонтальній осі суспільство - взаємозв'язок суспільства і інститутів: як ключовий елемент розглядається розвиток суспільства. Пропонуються наступні сценарії:

1. Сценарій понад мобільність – характеризується, зростанням

економіки, конкуренція, глобалізації, розвитком технологій, використанням атомної енергії, чистого вугілля і відновлюваної енергії, великий попит на поїздки. Залежно від міри використання вуглеводнів цей сценарій може переміститися на ліво за графіком, в квадрат суспільство залежний від вуглеводнів, також він може переміститися в кращу позицію – направо, при збільшенні використання альтернативних джерел енергії.

2. Сценарій стійкого вжитку – характеризується великою часткою використання альтернативної енергії, екологічними чистими містами і високим конкурентним, інноваційним середовищем. При оптимістичному варіанті цей сценарій може переміститися вгору за графіком забезпечуючи вищі темпи зростання економіки.

3. Сценарій колапсу – характеризується гострим енергетичним шоком, глобальною рецесією, велика кількість безробітних, гострий брак енергоресурсів, що приводить до значного зростання ціни на транспортні послуги.

4. Сценарій концентрації на вуглеводнях – характеризується умовами, де брак енергоресурсів обмежує мобільність громадян, і в таких умовах є квоти на використання енергоресурсів.

5. Для розробки цих сценаріїв і визначення основних чинників впливу був використаний метод Делфі, де були притягнені зовнішні і внутрішні експерти в різних галузях знань.

На основі екстремальних сценаріїв пропонуються дослідницькі сценарії. Так, в першому випадку, пропонується графік, який має деякі відмінності від попереднього: вертикальна вісь (економіка, технології, ринок) відображає зростання або спад ВВП ЄС, а горизонтальна вісь (екологія і суспільство) відображає якість життя.

Резюмуючи аналіз стратегічного прогнозування розвитку транспорту ЄС, можна виділити, що експерти ЄС основну увагу звертають на енергетичний чинник транспорту: основною загрозою, що визначає чинник є забезпечення енергією і захист довкілля. Також в розробках ЄС ключовим аспектом є якість життя населення, що необхідно застосувати і в інших країнах.

Висновки. Вивчений досвід в даній статті корисний для розробки інвестиційної стратегії розвитку транспортних послуг України. Зокрема, досвід Росії важливий, оскільки деякі гострі проблеми розвитку транспорту і економіки в цілому у всіх країнах СНД мають загальний характер. Також потрібно відзначити, що Росія є ключовою і найбільш важливим економічним, торгівельним і політичним партнером України.

Оскільки транспорт США є самим інноваційним в світі, то вивчений досвід стратегій інноваційного розвитку транспорту США є особливо важливим для виявлення основних інноваційних тенденцій

розвитку світового транспорту. Також, дуже важливий досвід побудови сценаріїв розвитку транспорту ЄС, оскільки стратегія України направлена на інтеграцію в Європейські структури.

1. Минцберг Г., Кунин Дж., Гошал С., Стратегический процесс / Пер. с англ. под ред. Ю.Н.Каптуревского. – СПб: Питер, 2001. – 688 с. – С. 33–43. (Серия «Теория и практика менеджмента»).
2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>
3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rosavtodor.ru/information>
4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rita.dot.gov/publications/transportation_vision_2030
5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transportvisions.org.uk>
6. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.marketingpublictransport.eu>