

**ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ПРИВАБЛИВІСТЮ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Левченко Я.С., аспірант

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. Предметом роботи є наукові підходи та економічний інструментарій організаційного забезпечення управління інвестиційною привабливістю (ІП) АТП. Метою роботи є впровадження системи управління ІП АТП шляхом застосування системно-цільового підходу. Для досягнення поставленої мети у роботі були використані такі загальнонаукові і спеціальні методи і прийоми дослідження: теоретичного узагальнення, аналізу і синтезу – для дослідження теоретичних засад системи управління ІП; абстрактно-логічний – для теоретичного узагальнення і формулювання висновків. В роботі розглянуто механізм інформаційного та організаційного управління ІП АТП. З метою управління ІП АТП здійснено комплексний вплив на сукупність чинників (економічних, соціальних, екологічних, політичних) на всіх рівнях ієрархії.

Визначено, що функціонування системи управління ІП АТП значною мірою залежить від її організаційного забезпечення та запропоновано впровадження системи управління ІП АТП шляхом застосування системно-цільового підходу. Визначено, що завданням, поєднаних спільною метою, відповідають певні чинники та відповідна система управління.

Ключові слова: забезпечення, організаційне забезпечення, інвестиції, інвестиційна привабливість, підприємство.

**ORGANIZATIONAL SUPPORT FOR MANAGING THE INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF MOTOR
TRANSPORT ENTERPRISES**

Yaroslava Levchenko, Postgraduate

Kharkiv National Automobile and Highway University

Summary. The subject of the work is scientific approaches and economic instruments of organizational support for managing the investment attractiveness (IA) of motor transport enterprises (MTE). The aim of the work is introduction of a system for managing the investment attractiveness of motor transport enterprises by using the system approach. To achieve the aim there have been used the following general scientific and special methods and techniques of research: theoretical generalization, analysis and synthesis — for studying the theoretical foundations of the investment attractiveness management system; abstract-logical — for theoretical generalization and formulation of conclusions. In the article the information support mechanism has been considered and the mechanism of organizational management of the investment attractiveness of motor transport enterprises has been offered. With the purpose of managing the investment attractiveness of motor transport enterprises, a complex impact on the combination of factors (economic, social, environmental, political ones) at all levels of the hierarchy has been made.

It has been determined that the operation of the system for managing the investment attractiveness of motor transport enterprises largely depends on its organizational support and it has been offered to introduce the management system by applying the system-oriented approach, which suggests that the tasks united by a common purpose correlate with certain factors and the corresponding control system.

Keywords: support, organizational support, investments, investment attractiveness, enterprise.

Постановка проблеми. Так як сучасна економіка характеризується глобальними процесами виходу з кризи, даний період є найкращим для реструктуризації діяльності автотранспортних підприємств (АТП). Така реструктуризація пов'язана із впливом системи чинників на рівень інвестиційної привабливості АТП і ефективність управління ІП АТП.

Ефективність системи управління ІП АТП значною мірою залежить від її організаційного забезпечення, так як в процесі прийняття управлінського рішення організаційне забезпечення та якість інформації впливає на інвестиційні показники, що формують рівень ефективності функціонування підприємства та, в свою чергу, темпи його економічного зростання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значну увагу вивченню питань методологічних засад інвестиційної діяльності та вирішенню питань із ІП приділено у роботах наступних науковців Валінурової Л.С., Л. Гітмана, Коробкова Д.В., Лещенка М.І., Майфата А.В., Маловічко О.С., Д. Норткотта, Строкович Г.В., Федоренка В.Г., Хачатурова Т.С., У. Шарпа та ін. [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9]

Невирішені складові загальної проблеми. Слід відмітити, що на сучасному етапі недостатньо розкритими та дослідженими залишаються питання організаційного забезпечення системи управління ІП АТП.

Формулювання цілей статті. Цілями цієї статті є теоретико-методологічне обґрунтування і розробка організаційного забезпечення системи управління ІП АТП.

Виклад основного матеріалу. Організаційне забезпечення управління ІП АТП можливо реалізувати шляхом виконання завдань, що може оптимізувати внутрішнє та зовнішнє середовище підприємства. З метою управління внутрішнім середовищем АТП необхідно оптимізувати та забезпечити зростання економічної активності автотранспортного підприємства, забезпечити зростання його інвестиційного потенціалу, а також інтенсифікувати конкурентоспроможні переваги АТП.

Рівень ІП АТП суб'єктивний для внутрішнього та зовнішнього оцінювання. Потіки інвестицій можуть сприяти не тільки процвітанню, але й призвести до банкрутства підприємства. Автором запропонований механізм інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП (рис. 1), в основі якого лежить методичний підхід до оцінки рівня ІП АТП, що ґрунтується на послідовності певних алгоритмів [10]. Таким чином, з метою управління ІП АТП необхідно здійснити комплексний вплив на сукупність чинників (економічних, соціальних, екологічних, політичних) на всіх рівнях ієрархії (державному, галузевому та рівні підприємства) (табл. 1).

Тобто систему управління ІП АТП можна впровадити, застосовуючи системно-цільовий підхід.

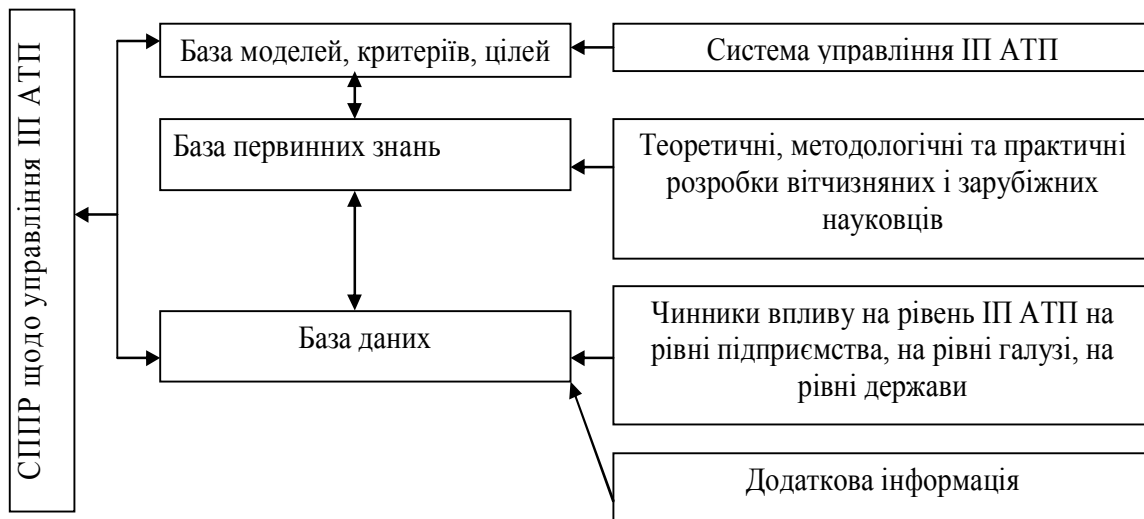


Рисунок 1 - Механізм інформаційного забезпечення системи управління ІП АТП [10]

Розглянемо методи, які можуть бути рекомендовані до використання менеджерами АТП для підвищення ІП.

Методи підвищення привабливості послуг як складової частини єдиної політики підвищення інвестиційної привабливості будуть основними і полягати у забезпеченні сильних позицій по відношенню до конкурентів. Крім традиційних послуг це можуть бути операції, які за Правилами перевезення вантажів покладаються на замовників, але часто виконуються водіями АТП: відкривання - закривання бортів, люків цистерн; приєднання та від'єднання шлангів до них; доочищення платформи; ув'язування вантажів; виконання водіями обов'язків стропальника та ін.

Одним з перспективних напрямів є розвиток «навколотранспортного» бізнесу. Необхідно сформувати господарський портфель, який може бути сформований наступним набором послуг: ремонтні, регулювальні, мийні, зварювальні, фарбувальні, діагностичні, будівельні роботи; здійснення таксомоторних і маршрутних перевезень, здача в оренду клієнтам виробничих приміщень і земельних площ, складів, офісів; складання автомобілів в оренду своїм водіям; надання послуг по заправці, мийці; пропозицію своїх транспортних засобів як рекламоносіїв; комерційні послуги; скорочення матеріальних витрат на технічне обслуговування, паливо - мастильні матеріали, шини, накладні витрати.

Таблиця 1 - Систематизація завдань комплексного впливу на сукупність чинників управління ІП АТП [11]

Завдання	Рівень ієрархії	Чинник	
Пожвавлення інвестиційної активності	Державний рівень	Економічний	
Оптимізація фінансово-кредитної системи			
Усунення платіжної кризи			
Розвиток ринків капіталу			
Стимулювання інноваційного розвитку економіки			
Розвиток зовнішньоекономічної діяльності			
Розширення міжнародної співпраці			
Забезпечення визначених темпів економічного зростання			
Оптимізація макроекономічних показників			
Регулювання ринку праці			Соціальний
Зростання доходів населення			
Досягнення національної згоди між різними структурами влади, соціальними групами, політичними партіями та іншими організаціями			
Захист навколишнього середовища та забезпечення техногенної безпеки		Екологічний	
Забезпечення енергоефективності та енергозбереження			
Забудова й інженерний захист територій			
Вирішення проблеми побутових, промислових та інших відходів			
Забезпечення стабільності політичного середовища		Політично-правовий	
Подолання бюрократизму і проявів корупції			
Зниження рівня державного регулювання підприємницької діяльності			
Зниження податкового навантаження			
Вдосконалення нормативної бази з питань реалізації прав власності			
Створення системи страхування інвестиційних ризиків			
Забезпечення сталого розвитку автотранспортної галузі та підвищення її частки в макроекономічних показниках	Рівень регіону або галузі		
Збільшення частки доходів від автотранспортної галузі в Державному бюджеті			Економічний
Узгодження бюджетного фінансування автотранспортної галузі			
Інтенсифікація інвестування для перебудови автотранспортної галузі		Соціальний	
Розвиток соціально-інформаційного простору автотранспортної галузі			
Створення системи підготовки кадрів			
Приведення у відповідність з міжнародними стандартами наявних нормативних вимог відносно основних параметрів якості об'єктів автотранспортних послуг			
Підвищення ефективності використання, відтворення та охорони рекреаційних і природних ресурсів		Екологічний	
Мінімізація впливу негативних природних і антропогенних процесів у галузі автотранспорту			
Удосконалення правових засад регулювання відносин у галузі автотранспорту		Політично-правовий	
Захист прав українських та іноземних споживачів автотранспортних послуг			
Лібералізація прикордонних і митних формальностей у галузі автотранспорту			
Підвищення привабливості послуг			Рівень підприємства
Підвищення інноваційної привабливості		Економічний	
Підвищення фінансової привабливості			
Створення корпоративної культури		Соціальний	
Мобілізація внутрішніх резервів			
Підвищення соціальної привабливості			
Підвищення кваліфікації працівників та кадрової привабливості АТП			
Підвищення екологічної привабливості	Екологічний		
Забезпечення прозорості підприємства та відкритості менеджменту			
Реструктуризація підприємства	Політично-правовий		
Зміна організаційно-правової форми			

Підвищення інноваційної привабливості транспортних підприємств можливе за рахунок введення новачій, нововведень, що сприяють покращення, удосконалення процесів та технологій виробництва транспортних послуг. Необхідно розробляти, використовувати і впроваджувати якісно нові, індивідуалізовані послуги або комплексу послуг, модернізувати технології їх виробництва. Інноваційна діяльність повинна порівнюватися з вимогами інвесторів.

Збільшує інвестиційну привабливість підприємства в очах інвестора проведення програми вишукування внутрішніх резервів на підприємстві. При використанні даного методу підприємство, таким чином, підвищує свою продажну вартість і в разі, якщо незважаючи на виявлення внутрішніх резервів підприємство потребує додаткових джерел фінансування, воно може залучити їх на найбільш вигідних для себе умовах.

До методів підвищення соціальної привабливості слід насамперед віднести створення конкурентоспроможного рівня заробітної плати, а також розвиток робочих місць з позиції вирішення соціальних проблем в країні, регіоні.

Для підвищення екологічної привабливості в очах інвестора в порівнянні з конкурентами, підприємство повинно володіти такими конкурентними перевагами як: використання рухомого складу, щадного природне середовище, що характеризує високими екологічними показниками; використання нових екологічно чистих джерел сировини; використання на автомобілях ефективних пристроїв зниження шкідливих викидів, системи нейтралізації відпрацьованих газів; системи усунення шумових ефектів і т. д.

Одним з методів управління інвестиціями може розглядатися залучення приватного капіталу шляхом випуску цінних паперів з відповідною зміною організаційно-правової форми господарювання. Серед ефективних заходів, спрямованих на зміцнення інвестиційного потенціалу підприємств є використання прискореної амортизації, так як вона має певні переваги перед іншими видами джерел фінансування.

Досліджуючи методи на макрорівні необхідно відмітити, що державі необхідно віддавати перевагу певним формам регулювання, а саме представляти гарантії за позиками та субсидіях по виплаті відсотків, тобто підтримувати ті проекти, які фінансуються іншими. Для цього державою мають бути створені відповідні умови. У їх числі державне пільгове кредитування спільних проектів у транспортній сфері в рамках державно-приватних партнерств, в тому числі із залученням іноземних запозичень. Це знизить ризики для приватних інвесторів і підвищить довіру до транспортних проектів, у яких найбільше зацікавлена держава. Також успішна реалізація цілей інвестиційної політики значною мірою визначається розширенням кола учасників інвестиційного процесу, що може бути досягнуто при ефективному використанні напрямків підвищення інвестиційного потенціалу та інвестиційної привабливості транспортної галузі в цілому. Існуюча система бюджетного інвестування не дозволяє забезпечити гнучкий графік використання засобів протягом року, накопичувати не використані протягом року кошти, не дає перспектив стабільного багаторічного фінансування проектів і використання відразу декількох інструментів державної підтримки. Тому необхідно забезпечення розвитку механізмів державної інвестиційної політики, що в свою чергу дає підґрунтя для подальших рекомендацій.

Висновок. Таким чином визначено, що функціонування системи управління ІП АТП значною мірою залежить від її організаційного забезпечення. Автором запропоновано впровадження системи управління ІП АТП шляхом застосування системно-цільового підходу, а саме: поєднання спільною метою низки завдань, яким відповідають певні чинники та відповідна система управління.

Перелік посилань:

1. *Валинурова Л.С. Инвестирование: учеб. / Л.С. Валинурова, О.Б. Казакова. – М.: Волтерс Клувер, 2010. – 448 с.*
2. *Гитман Л.Дж. Основы инвестирования: учеб., пер. с англ. / Л.Дж. Гитман, М.Д. Джонк. – М.: Дело, 1997. – 1008 с.*
3. *Коробков Д.В. Інвестиційна привабливість підприємств енергетичної галузі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.02.02 – економіка та управління науково-технічним прогресом / Д.В. Коробков. – Харків, 2006. – 23 с.*
4. *Лещенко М.И. Инновационно-инвестиционная стратегия промышленности: учеб. пособ. / М.И. Лещенко, В.А. Демин, И.И. Марущак. – М.: МГИУ, 2007. – 340 с.*
5. *Майфат А.В. Гражданско-правовые конструкции инвестирования: монография / А.В. Майфат. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 328 с.*

6. Маловичко А.С. Вплив ризик-менеджменту на інвестиційну привабливість підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.С. Маловичко. – Донецьк, 2007. – 21 с.

7. Норткотт Д. Принятие инвестиционных решений: пер. с англ. / Д. Норткотт. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 247 с.

8. Строкович Г.В. Вибір стратегії інвестування підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук: спец. 08.06.01 – економіка підприємства та організація виробництва / Г.В. Строкович. – Харків, 1999. – 17 с.

9. Федоренко В.Г. Іноземне інвестування економіки України: навч. посіб. / В.Г. Федоренко. – К.: МАУП, 2004. – 272 с.

10. Левченко Я. С. Механізм інформаційного забезпечення системи управління інвестиційною привабливістю АТП / Я. Левченко // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Зб. наук. праць. – Харків: ХНАДУ. - 2015. - №2(9). – С. 46-50.

11. Андраш О.А. Управління інвестиційною привабливістю підприємств готельного господарства : дис. кан. екон. наук : 08.00.04 / Андраш Олена Анатоліївна. Сімферополь, 2012. – 115-116 с.

Стаття надійшла: 12.10.2015 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрів І.А.



УДК 519.873:656.071.4

JEL Classification: C61, M21, R42

ОПТИМИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СУБЪЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Ширяева Л.В., д.э.н., профессор

Афанасьев О.К., к.э.н., доцент

Одесский национальный морской университет

Аннотация. Цель статьи состоит в разработке методического подхода к выбору наиболее эффективной формы взаимодействия субъектов государственно-частного партнерства в морских портах, основываясь на балансе интересов сторон. В процессе исследования использованы: методы теоретического обобщения и сравнения, группировки и формализации (для разработки комплекса показателей, отражающих интересы различных субъектов экономики в морских портах), экономико-математического моделирования (для принятия решений по выбору наиболее эффективной формы участия частного сектора в деятельности морского порта). На основании проведенного исследования разработан комплекс экономических показателей, отражающий интересы различных субъектов государственно-частного партнерства (государства, портовых властей, частных компаний). Предложен методический подход к выбору той или иной формы взаимодействия государственного и частного субъектов в работе морского порта на основе использования методов векторной оптимизации. Разработанный методический подход к выбору наиболее рациональной формы взаимодействия субъектов государственно-частного партнерства в морских портах (в зависимости от того, какой из критериев эффективности является предпочтительным) позволяет достичь баланса между общегосударственными и частнособственническими интересами. Полученные результаты направлены на оптимизацию взаимоотношений государственного и частного субъектов экономики в стратегически важной для экономики страны портовой деятельности.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, морской порт, экономический интерес, оптимизация.

OPTIMIZATION OF INTERACTION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PARTICIPANTS IN PORT ACTIVITY

Dr. Lyudmila Shiryayeva, DS in Economics, Professor

Olga Afanasyeva, PhD in Economics, Associate Professor

Odesa National Maritime University

Summary. The purpose of the article is the development of methodical approach to the choice of the most effective interaction forms of the public-private partnership participants in the seaports, based on balance of the parties' interests. During the study the methods of theoretical synthesis and comparison, groups and formalization