

УДК 330.322.1

Ярослава Левченко

Yaroslava Levchenko

**ОПТИМІЗАЦІЯ РІВНЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ****THE OPTIMIZATION OF THE LEVEL OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS
OF MOTOR TRANSPORT ENTERPRISES**

В роботі розглянуто систему управління інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств (ІП АТП), запропоновано проведення оцінювання рівня ІП типових АТП та розроблено методичні рекомендації щодо підвищення рівня ІП АТП шляхом оптимізації її рівня.

Згідно з запропонованою автором системою управління ІП АТП та з метою досягнення поставленої мети можливо оптимізувати рівень ІП АТП шляхом впровадження Регіональної програми змішаного фінансування на рівні типових АТП Харківського регіону.

Ключові слова: *інвестиції, інформаційне забезпечення, інвестиційна привабливість, оптимізація, змішане фінансування, підприємство.*

Постановка проблеми. Сучасна економіка характеризується глобальними процесами виходу з кризи. Цей період є найкращим для реструктуризації діяльності автотранспортних підприємств (АТП). Така реорганізація пов'язана із впливом системних чинників на рівень інвестиційної привабливості АТП і ефективність управління ІП АТП.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значну увагу методологічним засадам інвестиційної діяльності та вирішенню питань із ІП приділено у роботах таких зарубіжних і вітчизняних науковців: Удалих О. О., Хобга В. М., Царьов В. В., Бочаров В. В., Кусков А. Н., Згуровський М. З., Роббінз С., Saaty Thomas та ін. [1–9].

Невирішені складові загальної проблеми. Слід відзначити, що на сучасному етапі недостатньо дослідженими залишаються питання оптимізації рівня ІП АТП, а саме недостатньо висвітлений механізм державної підтримки підприємств автотранспортної галузі.

Формулювання цілей статті. Метою статті є теоретико-методологічне обґрунтування оптимізації рівня ІП АТП шляхом впровадження Регіональної програми змішаного фінансування на підприємствах автотранспортної галузі.

Виклад основного матеріалу. Управління інвестиціями можна розглядати як основний елемент загальної системи управління підприємством, що складається з зовнішнього та внутрішнього механізмів управління. Зовнішній механізм управління інвестиційною діяльністю підприємства – це система інструментів, що регулюють умови здійснення інвестиційної діяльності. До нього належать ринковий механізм управління інвестиційною діяльністю підприємства, що є саморегулюючою системою та формується в сфері інвестиційного ринку, а також державний механізм управління інвестиційною діяльністю. В свою чергу, внутрішній механізм управління інвестиційною діяльністю підприємств – це система інструментів управління, що розробляються та використовуються безпосередньо на підприємстві. До них належать методи управління інвестиційною діяльністю та нормативні документи підприємства [1, с. 34].

Тобто управління інвестиціями підприємства є складовою частиною системи управління економікою. Державне та ринкове регулювання інвестиційної діяльності є суспільним механізмом, що формує умови реалізації інвестиційної діяльності як на державному рівні, так і на рівні окремого підприємства. Державна та ринкова складові регулювання та сила їх впливу на результати інвестування визначають можливості ефективної реалізації інвестиційної діяльності підприємства [2, с. 29].

З другого боку, метою управління інвестиційною діяльністю підприємства є управління його ІП. У процесі реалізації цієї мети необхідно вирішити такі завдання:

- забезпечити високі темпи економічного розвитку підприємства;
- максимізувати прибуток від інвестиційної та господарської діяльності підприємства;
- мінімізувати рівень інвестиційних ризиків підприємства;
- підвищити рівень фінансової стійкості та платоспроможності підприємства [3].

З точки зору фінансового інжинірингу, в процесі управління ІП підприємства слід:

- раціоналізувати використання всіх видів ресурсів і технологій і, як наслідок, забезпечити стійке становище підприємства на ринку;
- перейти від оперативної форми управління підприємством, що передбачає прийняття рішень як реакції на поточні труднощі, до управління на основі прогнозного аналізу та планування;
- збільшити ринкову вартість підприємства та прибутковість поточних господарських операцій;
- зміцнити платоспроможність підприємства у відносинах із зовнішніми контрагентами [4].

Управління ІП АТП і автотранспортної галузі в цілому тісно пов'язане з вирішенням проблем стійкого розвитку. Завдання вибору стратегії стійкого розвитку як складника економіко-еколого-соціальної системи вирішується за допомогою:

- моделювання сукупності ієрархічних систем [5];
- методів, що базуються на використанні методики дослідження стійкого розвитку, процедур сценарного аналізу [6];
- технологічного передбачення [7].

Використання методологій системного аналізу, стійкого розвитку та моделювання складних систем дозволяє приймати рішення, що будуть збалансованими, цілісними, послідовними елементами раціональної з точки зору оптимальності системи управління ІП АТП і забезпечать практичне покращення рівня ІП регіону та галузі в цілому, а також кожного підприємства зокрема.

Структурними елементами регіональної системи управління ІП є:

- система цілей;
- об'єкти, що реалізують такі цілі та діють відповідно до стратегії досягнення мети;
- система функцій управління, пов'язаних з об'єктами, що реалізують цілі;
- організаційні механізми, що забезпечують виконання синтезу функцій регулювання.

Система управління ІП АТП може бути сформована послідовним включенням цих елементів. Залежно від рівня ієрархії та пріоритетів системи управління, ІП може бути ціле-, функціонально- або організаційно-орієнтована.

Локальний підхід враховує характеристики конкретного об'єкта, наприклад окремого АТП, або їх сукупності разом з інфраструктурою. Проте залучення додаткових коштів (інвестицій) у конкретне підприємство є реалізацією більш загальної мети – залучення інвестицій у регіон (або галузь) і країну в цілому.

Сукупність локальних результатів щодо управління ІП на нижньому рівні ієрархії – на рівні окремого автотранспортного підприємства – дозволить отримати результати на глобальному рівні – на рівні держави. Таким чином, актуальним є перенесення центру управління на рівень підприємства з використанням локальних інтегральних показників (індикаторів) і технології їх багатокритеріального оцінювання, а також делегування їм координаційних важелів впливу з верхнього рівня ієрархії – рівня держави.

Таким чином, управління ІП на нижньому рівні ієрархії пов'язане з:

- прийняттям конкретних рішень особою, яка приймає рішення (ОПР), в конкретних умовах, тому потребує впровадження комплексу заходів для аналізу стану ІП АТП на базі первинних даних (статистичних кількісних і якісних, експертних);
- діагностуванням рівня ІП АТП і виявленням проблемних ситуацій;
- моделюванням розвитку ІП АТП з метою складання прогнозу, що лежить в основі вибору стратегії подальшого розвитку підприємства.

Проте слід зауважити, що багатокритеріальність оцінок рівня ІП АТП знижує ефективність пошуку оптимальних рішень стосовно їх подальшого розвитку. Один показник без кількісного визначення або декілька агрегованих показників спрощують процес прийняття рішення, але при цьому потрібно їх розшифрувати для нижньої ланки ієрархії до рівня конкретних показників (статистичних і тих, що розраховуються на підприємствах).

Найбільш важливими відносно управління ІП АТП є ресурсні показники. З точки зору концепції стійкого розвитку, ресурсом може бути капітал: людський (соціальний складник стійкого розвитку), фінансовий (економічний складник), природний (екологічний складник), соціальний (інституціональний складник). На наш погляд, складники стійкого розвитку мають вагоме значення для вирішення проблем управління ІП АТП в межах ієрархії «держава-галузь-підприємство».

Розглянемо конкретизацію системи управління ІІІ як проекцію на нижній рівень ієрархії – на рівень АТІІ. Оскільки ІІІ підприємства є невід’ємною частиною інвестиційного процесу, її система управління є складовою частиною управління інвестиційною діяльністю взагалі.

Система управління інвестиційною діяльністю включає «складання планів, прогнозів з метою найбільш ефективного вкладення фінансових ресурсів у різноманітні види активів для послідовного вирішення завдань, сформульованих у місії» [3, с. 99]. Обґрунтована система управління інвестиційною діяльністю включає такі елементи:

- планово-облікову одиницю – інвестиційний проект, що реалізується самостійно;
- планово-обліковий період – проміжок часу, протягом якого здійснюється облік грошових потоків, зумовлених реалізацією інвестиційного проекту;
- плановий період – проміжок часу, протягом якого заплановано реалізацію інвестиційного проекту;
- нормативне забезпечення – система, що враховує чинний механізм оподаткування, темпи інфляції, нормативні значення ризиків, процентні ставки тощо.

З точки зору функціонального підходу до менеджменту, можна виокремити такі функції системи управління:

- планування – процес визначення цілей, розробки стратегії, складання планів, координації діяльності;
- організація – визначення завдань, що необхідно виконати, і відповідальних за їх виконання;
- керівництво (мотивація) – процес стимулювання підлеглих;
- контроль – нагляд за процесом виконання завдань [8, с. 199].

Проте, на нашу думку, для визначення функцій управління в межах системи управління ІІІ АТІІ більш відповідною є класифікація, яка передбачає, що «сукупність управлінських дій – на будь-якому рівні та в будь-якій системі – можна звести до обмеженого переліку функцій, які відносно строго локалізуються та становлять замкнутий цикл управління» [9, с. 55]. До такого циклу, безумовно, належать такі функції: прийняття управлінського рішення; реалізація рішення; контроль.

На основі реалізації цих функцій автором запропоновано систему управління ІІІ АТІІ (рис. 1).

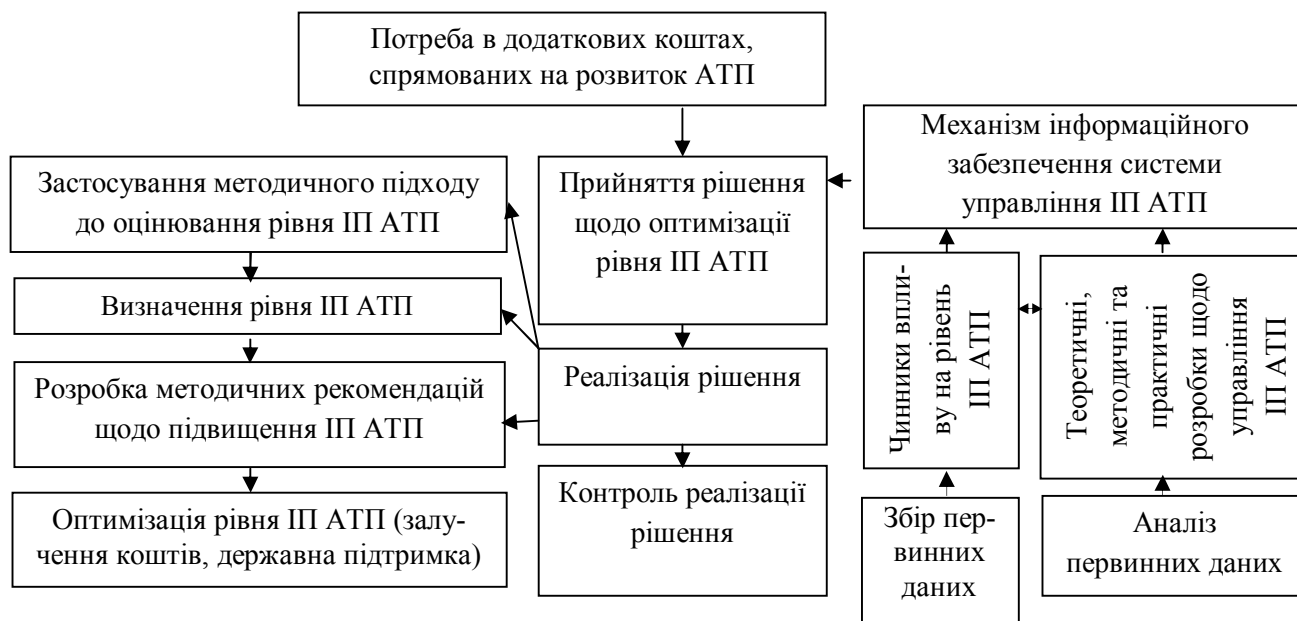


Рис. 1. Система управління ІІІ АТІІ

На основі показників оцінювання інвестиційної привабливості підприємств стає можливим провести оцінювання рівня ІІІ типових АТІІ та розробити методичні рекомендації щодо підвищення рівня ІІІ АТІІ шляхом оптимізації її рівня.

З метою досягнення поставленої мети пропонуємо впровадження Регіональної програми змішаного фінансування.

Згідно з запропонованою автором системою управління ІІ АТП (рис. 1) оптимізації рівня ІІ АТП можна досягти шляхом впровадження програми на рівні типових автотранспортних підприємств Харківського регіону.

Ця програма, запропонована Руською Р. В. [10], не застосовувалась на рівні підприємств автотранспортної галузі, тому впровадження такої програми пропонуємо вперше.

Регіональна програма складається з m проектів (створення спільних підприємств, будівництво доріг, транспортне обслуговування охорони і т. ін.). Для реалізації проектів програми доцільно залучити кошти приватних фірм і компаній. Однак проекти для приватних фірм можуть бути економічно не вигідними через низьку віддачу (якщо ефект на одиницю вкладених коштів є меншим від одиниці). Позначимо через i – індекс фірми, котра бере участь в інвестиційних процесах, $i = \overline{1, n}$. Нехай ефект від проектів на одиницю вкладених коштів для i -ї фірми становить a_i ($a_i < 1, i = \overline{1, n}$).

Регіональний бюджет обмежений і недостатній для реалізації всіх проектів. Приватні фірми зацікавлені в отриманні бюджетних коштів або пільгових кредитів. Ідея змішаного фінансування полягає в тому, що бюджетні кошти або пільговий кредит видаються за умови, що фірма візьме участь у фінансуванні проекту та зобов'язується виділити на проект свої фінансові ресурси. На практиці фіксується лише частка коштів, яку має забезпечити фірма. Однак жорстка фіксація бюджетних коштів має свої негативні сторони. Якщо ця частка мала, то незначним буде й обсяг приватних коштів. Якщо велика, то бажаючих вкласти власні кошти буде багато. При цьому зменшується ефективність використання бюджетних коштів. Застосування економіко-математичних методів дає можливість прийняти оптимальне управлінське рішення, яке буде вигідним як для бюджету, так і для інвесторів.

Розглянемо модель алгоритму змішаного фінансування, який враховує величину частки бюджетного фінансування. Припустимо, що n фірм є потенційними інвесторами програми розвитку регіону. Вважаємо, що обсяг коштів централізованого фонду розвитку певного регіону відомий. Кожна фірма пропонує для включення в програму розвитку проекти, сумарне фінансування котрих становить S_i . Ці проекти піддаються експертизі, яка визначає соціальну вигідність кожного як функцію корисності $f_i(S_i)$. Окрім соціальної вигідності, запропонований фірмою пакет проектів має економічну вигідність $\varphi_i(S_i)$ для самої фірми. На основі заявок фірм і врахування обсягу бюджетних коштів (K) i -ї фірмі виділяється на фінансування проектів x_i коштів, (як правило, $x_i \leq S_i$). Процедура $\{x_i = \Pi_i(S_i), i = \overline{1, n}\}$ називається механізмом змішаного фінансування. Недостачу коштів розміром $y_i = S_i - x_i$ фірма забезпечує власним коштом.

Розв'язок поставленої задачі представимо на умовному прикладі.

Оголошений конкурс на право бути учасником інвестиційної програми змішаного фінансування АТП № 1. Взяти участь у конкурсі погодилося десять фірм, серед яких може бути й АТП № 1. Ліміт бюджетних коштів становить $K = 1$. Вектор величин ефективності інвестиційних проектів на одиницю вкладених коштів кожної фірми-претендента становить

$$\{a_i\} = \{0,9; 0,7; 0,3; 0,4; 0,37; 0,28; 0,1; 0,67; 0,22; 0,48\}.$$

Вектор рівня пріоритетів $\{l_i\} = \{1; 1,2; 2; 1,5; 1,4; 1,6; 1,8; 0,6; 1,3; 0,8\}$.

Розрахунок оптимальної стратегії участі фірм у фінансуванні інвестиційного проекту.

Обраховуємо значення параметра $q_i = \frac{1 - a_i}{l_i}$ для кожної фірми.

Значення параметра	Фірма-претенденти									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
q_i	0,1	0,25	0,35	0,4	0,45	0,45	0,5	0,55	0,6	0,65

Перевірка виконання нерівності $q_i < \frac{Q_k}{1 - k}$, $i = \overline{1, k}$, де $Q_k = \sum_{i=1}^k q_i$ для отриманої сукупності значень q_i :

$$k = 2$$

$$\frac{q_1 + q_2}{2 - 1} = \frac{0,1 + 0,25}{1} = 0,35; 0,35 > q_2 = 0,25.$$

Задана нерівність виконується.

$$k = 3$$

$$\frac{q_1 + q_2 + q_3}{2} = \frac{0,1 + 0,25 + 0,35}{2} = 0,35; 0,35 = q_3 = 0,35; Q = 0,35 = \frac{7}{20}.$$

Задана нерівність не виконується.

Отже, максимальне значення $k = 3$.

Претендентами на участь у програмі за схемою змішаного фінансування будуть фірма № 1 і фірма № 2.

Для $b_i = l_i$ для всіх фірм сумарний ефект від інвестиційної програми при рівні капіталу $K = 1$ становитиме:

$$L(S^*) = \frac{n-1}{Q} = \frac{1}{0,35} = \frac{20}{7} = 2\frac{6}{7}.$$

Знаходимо значення S_1^* та S_2^* :

$$S_1^* = \frac{1}{1 \cdot 0,35} \left[1 - \frac{0,1 \cdot 1}{0,35} \right] = 2\frac{2}{49};$$

$$S_2^* = \frac{1}{1,2 \cdot 0,35} \left[1 - \frac{0,25 \cdot 1}{0,35} \right] = \frac{100}{147}.$$

Сумарне фінансування інвестиційної програми буде:

$$S^* = S_1^* + S_2^* = \frac{100}{49} + \frac{100}{147} = 2\frac{106}{147} \approx 2,72.$$

Проведені розрахунки показують, що фінансування інвестиційної програми є в 2,72 разу більшим від бюджетних коштів. Оптимальні стратегії відповідно для фірми № 1 і фірми № 2:

$$S^* = \left\{ \frac{300}{147}; \frac{100}{147} \right\}.$$

Дотримуючись наведеного алгоритму, можна визначити фірми-учасники програми змішаного фінансування для наступних АТП.

Оптимізація рівня ІІ АТП шляхом впровадження цієї методики є унікальною. Підприємство, маючи деякі кошти на реалізацію інвестиційного проекту, може одночасно виступити і претендентом на отримання інвестицій, і інвестором. У разі перемоги підприємство розвивається на власні кошти та отримує з боку держави визначені пільги.

Список використаної літератури

1. Удалих О. О. Управління інвестиційною діяльністю промислового підприємства : навч. посіб. / О. О. Удалих. – К. : Центр навч. л-ри, 2006. – 292 с.
2. Хобта В. М. Управління інвестиціями : навч. посіб. / В. М. Хобта. – Донецьк : ДонНТУ, 2005. – 394 с.
3. Царев В. В. Оценка экономической эффективности инвестиций : учеб. / В. В. Царев. – С.Пб. : Питер, 2004. – 464 с.
4. Бочаров В. В. Финансовый инжиниринг / В. В. Бочаров. – С.Пб. : Питер, 2004. – 400 с.
5. Saaty Thomas L. Theory of the analytic hierarchy process. Part 2.1 / Thomas L. Saaty // Системні дослідження та інформаційні технології. – 2003. – № 1. – С. 48–71.
6. Згуровский М. З. Глобальное моделирование процессов устойчивого развития в контексте качества и безопасности для жизни людей / М. З. Згуровский, А. Д. Гвишиани. – К. : Политехника, 2008. – 349 с.
7. Згуровский М. З. Технологическое продвижение / М. З. Згуровский, Н. Д. Панкратова. – К. : Политехника, 2005. – 165 с.
8. Роббинз С. Менеджмент / С. Роббинз, М. Коултер ; пер. с англ. – [8-е изд.] – М. : Издат. дом «Вильямс», 2006. – 1056 с.
9. Кусков А. Н. Менеджмент : учеб. пособ. / А. Н. Кусков, А. П. Чумаченко. – [4-е изд., стереотип.]. – М. : МГИУ, 2008 – 318 с.
10. Руська Р. В. Кількісні методи фінансового прогнозування : консп. лекцій / Р. В. Руська. – Тернопіль : ТАЙП, 2011. – 108 с.

References

1. Udalykh, O. O. (2006) Upravlinnya investytsiynoyu diyal'nistyuu promyslovoho pidpryyemstva. Kyiv: Tsentr navch. l-ry, 292 s.
2. Khobta, V. M. (2005) Upravlinnya investytsiyamy. Donets'k: DonNTU, 394 s.
3. Tsarev, V. V. (2004) Otsenka ekonomicheskoy effektivnosti investitsiy. St. Petersburg: Piter, 464 s.
4. Bocharov, V. V. (2004) Finansovyy inzhyniring. St. Petersburg: Piter, 400 s.
5. Saaty Thomas L. (2003) Theory of the analytic hierarchy process. Part 2.1. *Systemni doslidzhennya ta informatsiyni tekhnolohiyi*, (1), pp. 48–71.
6. Zgurovskiy, M. Z., Hvyshyany, A. D. (2008) Global'noe modelirovanie protsessov ustoychivogo razvitiya v kontekste kachestva i bezopasnosti dlya zhyzni lyudey. Kiev: Politekhnik, 349 s.
7. Zgurovskiy, M. Z., Pankratova, N. D. (2005) Tekhnologicheskoe prodvizhenie. Kiev: Politekhnik, 165 s.
8. Robbinz, S., Koulter, M. (2006) Menedzhment, 8-e izd.: per. s angl. – Moscow: Izdatel. dom «Villyams», 1056 s.
9. Kuskov, A. N., Chumachenko, A. P. (2008) Menedzhment, 4-e izd., stereotyp. Moscow: MGIU, 318 s.
10. Rus'ka, R. V. (2011) Kil'kisni metody finansovoho prohozuvannya. Ternopil': TAYP, 108 s.

Yaroslava Levchenko

THE OPTIMIZATION OF THE LEVEL OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS
OF MOTOR TRANSPORT ENTERPRISES

Modern economy is characterized by global processes of exit from a crisis. This period is the best for restructuring of activities of motor transport enterprises. Such reorganization is connected with the influence of system factors on the level of investment attractiveness of these enterprises and the efficiency of management of investment attractiveness of motor transport enterprises.

Scientific approaches and the optimization of the level of investment attractiveness of motor transport enterprises is the subject of the work. The aim consists in theoretical and methodological substantiation of the level of investment attractiveness of of motor transport enterprises.

In the article the system of management by investment attractiveness of motor transport enterprises is considered and methodical recommendations concerning the rise of the level of investment attractiveness of motor transport enterprises by the way of their level optimization are developed.

According to the system of management by investment attractiveness of motor transport enterprises proposed by the author it is possible to optimize the level of investment attractiveness of motor transport enterprises by implementing the Regional program of mixed funding at the level of typical motor transport enterprises of Kharkiv region.

Keywords: *investments, information, investment attractiveness, optimization, mixed financing, enterprise.*

Рецензенти: І. А. Дмитрієв, д.е.н., професор, декан факультету управління та бізнесу, Харківський національний автомобільно-дорожній університет; О. В. Коломицева, д.е.н., професор, зав. кафедри економічної кібернетики та маркетингу Черкаського державного технологічного університету.