

УДК 330.332:338.47

Крайній В. О.

ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ ІНВЕСТУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МИКОЛАЇВСЬКОМУ РЕГІОНІ

Розглянуто проблеми інвестування транспорту при організації міжнародних перевезень. Поставлені множини задач, орієнтовані на високі кінцеві результати процесів інвестування. Проведений аналіз реального підприємства дає можливість прийняття виважених рішень. Наведена структурна схема забезпечення ефективного інвестування процесів міжнародних перевезень.

The problems of investing of transport are considered during organization of international transportations. Put great numbers of tasks, oriented to the high eventual results of processes of investing. The conducted analysis of the real enterprise enables acceptance of the weighed decisions. Resulted flow diagram of providing of the effective investing of processes of international transportations.

Миколаївщина, завдяки вигідному географічному розташуванню на вході та виході у внутрішні водні шляхи, посідає особливе місце в транспортно-транзитній системі України. Цей народногосподарський комплекс представлений у регіоні усіма видами транспорту та суміжними підприємствами. Тут зосереджено три морських і один річковий порти, судноремонтні та суднобудівні заводи, діє розгалужена мережа залізничних та автомобільних шляхів, є аеропорти і трубопровідний транспорт. Сформовані задачі транспорту[1] у регіоні належним чином не виконуються, нормальні умови виробництва та обігу товарів не забезпечуються. Підтвердженням тому є результати досліджень на Миколаївщині великої кількості підприємств різних галузей народного господарства.

Ефективність інвестиційної діяльності у значній мірі залежить від оптимальної реалізації факторів, що впливають на систему господарської діяльності об'єктів інвестування та досягнення їх нормативних значень. Нормативні значення факторів, що характеризують ефективність інвестування, являють собою науково обґрунтовані величини, що встановлюють кількісну та якісну міру раціонального використання фінансових, економічних, матеріальних, виробничих, трудових та інших ресурсів.

Згідно з особливостями організації процесу функціонування об'єкту інвестування, тобто міжнародних автомобільних перевезень, потрібно виділити нормативи перелічених ресурсів. За реальними умовами аналізу інвестиційних процесів інвестування, нормативні значення використання ресурсів визначається в процесі дослідження. З метою знаходження нормативних значень використання ресурсів, необхідно розв'язати множину наукових та прикладних задач.

Висока ефективність інвестиційної діяльності значною мірою залежить від комплексного вирішення множини задач Z_{ik} , що орієнтовані на досягнення високих кінцевих результатів функціонування автотранспортного підприємства при раціональному використанні матеріальних, фінансових, трудових та інших ресурсів. Множини задач Z_{ik}

повинна формуватися для всього інвестиційного циклу з урахуванням організаційних, технологічних, технічних та фінансово-економічних аспектів інвестиційної діяльності.

Так, організаційні аспекти включають рівень організації виробничого процесу на підприємстві.

Технологічні аспекти обумовлюють необхідність пошуку технологічних рішень вдосконалення системи функціонування підприємства, організації виробництва, можливостей впровадження інвестиційного проекту.

Технічні аспекти характеризують оснащення процесів інвестування інформаційним, технічним, фінансовим та кадровим потенціалом.

Фінансово-економічні аспекти характеризують забезпечення інвестиційного проекту фінансовими ресурсами.

Множину задач Z_{ik} можна розбити шляхом декомпозиції на такі множини:

$$Z_{ik} = Z_{ik}^1, Z_{ik}^2 \quad (1)$$

$$Z_{ik}^1 \cup Z_{ik}^2 = Z_{ik}, \quad i = 1, 2, \dots, I, \quad k = 1, 2, \dots, K$$

Z_{ik}^1 - частина задач, розв'язання яких забезпечує досягнення необхідного рівня якості передінвестиційного дослідження об'єкта інвестування та ефективну реалізацію інвестиційного циклу;

Z_{ik}^2 - частина задач, розв'язання яких забезпечує необхідний рівень ефективності реалізації інвестиційного циклу;

i - види ресурсів, що використовуються для розв'язання задач;

K - етапи інвестиційного циклу.

Основними критеріями системного вирішення задач Z_{ik} виступають нормативні значення відповідних показників. Нормативні значення в сукупності формують прогнозні кінцеві результати інвестиційної діяльності.

Ефективність розв'язання множини Z_{ik} визначається за допомогою вектора-функції:

$$E = E \left\{ R_{ik}^i, \bar{R}_{ik}^i, K_{ik}^i, \bar{K}_{ik}^i \right. \quad (2)$$

$$i = 1, 2, \dots, I$$

$$k = 1, 2, \dots, K$$

R_{ik}^i, \bar{R}_{ik}^i - відповідно фактичні та нормативні значення фінансових, матеріальних, трудових та інших ресурсів i -го найменування, витрачених на розв'язання задач;

K_{ik}^i, \bar{K}_{ik}^i - відповідно фактичні та нормативні рівні якості та ефективності інвестиційних проектів.

Системною метою якісного та ефективного інвестування M_c виступає чистий прибуток, який можна отримати додатково за рахунок інвестицій.

Системна мета M_c , як і множина задач також може бути розділена шляхом декомпозиції на локальні цілі M_{ik} , які враховують окремі аспекти діяльності підприємства.

Отже, задача дослідження може бути описана за допомогою формули системного аналізу:

$$M_C \rightarrow M_{iK} \{ \tilde{M}_{iK} : \tilde{M}_{iK} \in M_{iK}; i = 1, 2, \dots, I, K = 1, 2, \dots, K \} \quad (3)$$

$$M_{iK} \rightarrow Z_{iK} \{ \tilde{Z}_{iK} : \tilde{Z}_{iK} \in Z_{iK}; i = 1, 2, \dots, I, K = 1, 2, \dots, K \} \quad (4)$$

$$Z_{iK} \rightarrow R_{iK} \{ \tilde{R}_{iK} : \tilde{R}_{iK} \in R_{iK}; i = 1, 2, \dots, I, K = 1, 2, \dots, K \} \quad (5)$$

$$R_{iK} \rightarrow K_{iK} \{ \tilde{K}_{iK} : \tilde{K}_{iK} \in K_{iK}; i = 1, 2, \dots, I, K = 1, 2, \dots, K \} \quad (6)$$

M_C, M_{iK} - відповідно системна і локальна мета забезпечення результативності інвестування;

Z_{iK} - множина задач забезпечення необхідного рівня результативності інвестування;

R_{iK} - нормативні значення фінансових, матеріальних, трудових та інших ресурсів, що витрачені на розв'язання задач;

K_{iK} - рівні результативності інвестиційної діяльності;

E_{iK} - вектор-функція, за допомогою якої визначається ефективність розв'язання

множини задач Z_{iK} ;

i - види ресурсів, що використовуються для розв'язання задач;

K - етапи інвестиційного циклу.

Основні задачі, що формують рівень результативності інвестиційної діяльності, можна класифікувати таким чином:

1. Науково-методичні задачі.

2. Задачі, що пов'язані з проведенням передінвестиційного дослідження об'єкта інвестування, визначенням його сучасного стану, перспектив розвитку та можливостей інвестування.

3. Задачі, що пов'язані з впровадженням заходів вдосконалення функціонування об'єкта інвестування.

До складу науково-методичних задач належать:

- визначення критеріїв оцінки ефективності інвестування;
- розробка інтегрального критерію оцінки ефективності інвестування;
- моделювання виробничих процесів підприємства та прогнозування шляхів його подальшого розвитку;
- оцінка імовірності досягнення прогностичних значень показників господарської діяльності підприємства [2].

При формуванні організаційно-економічних проблем інвестування процесів перевезення в міжнародному сполученні основна увага приділяється досягненню поставленої мети, тобто досягнення максимального прибутку від діяльності підприємства при існуючій виробничо-технічній базі, а також можливе її розширення за рахунок різних джерел фінансування.

Виділимо основні види проблем забезпечення результативності на певні види: інформаційні, математичні, методичні, технічні та кадрові [3]. На рис. 1. представлена схема забезпечення їх взаємодії.

Інформаційні проблеми мають важливе значення для прийняття вираженого та вірного управлінського рішення.

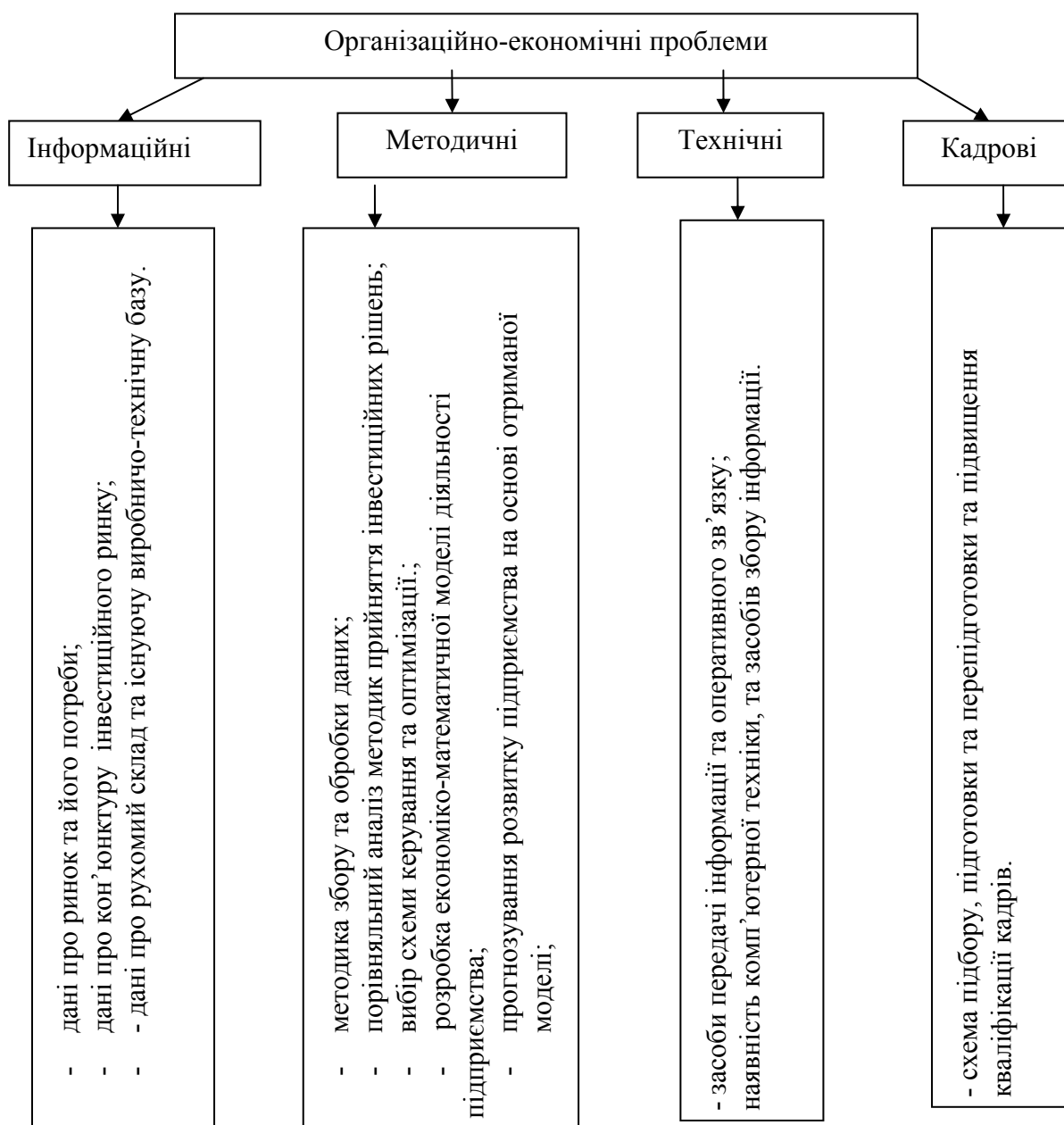


Рис. 1. Основні проблеми забезпечення ефективного інвестування процесів міжнародних перевезень.

Інформація про наявність трудових, матеріальних та фінансових ресурсів дуже важлива для успішного управління підприємством. Вона дає можливість оцінити відповідність наявних ресурсів поставленій меті. Кількість запасів повинна буде такою, яка забезпечить виконання поставлених цілей даного етапі управління. Нестача ресурсів може привести до невиконання запланованих обсягів роботи, а надлишок ресурсів приведе до вилучення вільних коштів, що у свою чергу може поставити під загрозу виконання перспективних планів. Як результат, при здійсненні інвестування на

автотранспортному підприємстві потрібно враховувати вплив різних зовнішньо- та внутрішньо-ринкових факторів.

Інформація про потреби ринку, наявність конкурентів на місце даного підприємства на ринку транспортних послуг має також важливе значення.

Будь-яке підприємство, яке виробляє товари або надає послуги ставить собі за мету досягнення максимального прибутку.

Щодо інвестування транспортного підприємства, не можливо прийняти правильне рішення без використання інформації про стан та ціну послуг, що надаються та без використання даних про потреби ринку. достовірною інформацією про місце розташування даного підприємства на ринку послуг та наявність конкурентів дасть можливість робити правильні прогнози діяльності, та уникати деяких ризиків, що негативно впливають на функціонування підприємства[4].

Інформація про кон'юнктуру інвестиційного ринку дає можливість реально оцінити та визначити фактори, які характеризують поточний стан попиту, пропозиції, ціни та рівень конкуренції по інвестиційних товарах, у нашому випадку розглядаються транспортні послуги.

Дані про рухомий склад та виробничо-технічну базу дозволяють вирішити питання здійснення перевезення сьогодення, та в перспективі. Дана інформація дає можливість раціонально розподілити рухомий склад для забезпечення виконання замовлень клієнтів, а інформація про можливості виробничо-технічної бази, виходячи з поточного стану, дає змогу на проведення ремонтних робіт, що в свою чергу зменшить простій рухомого складу[5].

На організаційно-методичному рівні вирішуються задачі формування та оптимізації маршрутів перевезення, формування відповідної структури та необхідного резерву рухомого складу.

За допомогою розроблених методик на базі приведеної інформації можуть прийматися економічно обґрунтовані рішення щодо прийняття тих чи інших інвестиційних проектів з урахування критеріїв оцінки ефективності інвестиційної діяльності.

З точки зору часу та прогресивного розвитку галузі важливим є технічне забезпечення. Важливо не лише володіти інформацією, але і обробити та передати її для прийняття зваженого рішення. Розвиток комп'ютерних технологій в наш час дозволяє з кожним роком вирішувати складні задачі з меншими затратами часу. Використання такого підходу дозволяє зменшити кількість помилок при обробці статистичної інформації, що необхідно для прийняття інвестиційних рішень. Що стосується здійснення міжнародних перевезень, то широкого розвитку набуває розвиток та використання супутникових технологій для передачі та отримання необхідної інформації.

Кадрова політика – важливий елемент діяльності підприємства. Основною метою кадрової політики є виважений підбір службовців, які зацікавлені в досягненні успіху. Підбір персоналу здійснюється на основі визначених критеріїв. Критеріями відбору можуть бути освіта, кваліфікація, вік, інтелектуальний та фаховий рівень кандидата на посаду тощо.

Важливою частиною кадрової політики є питання соціального захисту робітників підприємства, їхнє медичне обслуговування, організація дозвілля та відпочинку.

Проведений аналіз дає можливість оцінити тенденції розвитку підприємства, визначити найбільш важливі сфери його діяльності, оцінити чинники, які мають суттєвий вплив на розвиток підприємства.

Управління підприємством та прийняття інвестиційних рішень щодо даного підприємства повинно використовувати лише комплексне поєднання всіх організаційно-економічних проблем діяльності. Це дасть можливість приймати максимально виважені рішення та зменшити певні ризики.

Прогноз для транспортно-експедиційного підприємства ТОВ “Спеціалізоване АТП 1401” був розрахований на 39 автомобілів при наявних у підприємства 30 автомобілів.

9 авто. = 40 % на інвестування від прибутку підприємства. Але по моделі оптимізації наше $X=7$ авто. ($30+7=37$) враховуючи маркетингові підходи тобто зовнішньоекономічні та внутрішньо-ринкові фактори, що впливають на розвиток підприємства, враховуючи попит та пропозицію.

37 авто. = 35560024 значення прибутку за прогнозом по регресії

30 авто = 28832452 прибуток

39 авто – 100%

$X - (1-0,9466) -6\%$

| Коефіцієнт (b) | Вільний член (m) | Коефіцієнт кореляції (R^2) |
|----------------|------------------|--------------------------------|
| 6,433331872 | -7,388889068 | 0,9466 |

$X=2,34=2$

$39-2=37$ авто.

Враховуючи всі маркетингові дослідження, оцінку макрологічної та мікрологічної систем, планування, прогнозування, характеризуючи попит та пропозицією на сучасному етапі розвитку економіки і транспортної галузі зокрема, можемо зробити висновок, що для транспортно-експедиційного підприємства ТОВ “Спеціалізоване АТП 1401” для збільшення фінансових показників доречно розширити існуючий парк транспортних засобів на 7 автомобілів за рахунок реалізації оптимальної стратегії інвестування. Якщо розширення відбудеться на меншу кількість автомобілів, то в процесі діяльності можливе недоотримання певного прибутку. Якщо розширення відбудеться на більшу кількість автомобілів, то порівнюючи попит і пропозицію, певна кількість автомобілів буде простоювати, вимагаючи обслуговування, а також якщо це лізингові автомобілі - потрібно виплачувати відсотки за користування.

Література

1. Програма соціально-економічного розвитку Миколаївської області на 2000 - 2010 роки «Миколаївщина - 2010» Затверджена рішенням Миколаївської обласної Ради від 23.12 99 № 1
2. Левковець П.Р., Карандакова І.Г. Моделі вдосконалення процесів інвестування постачальних компаній електроенергетичного сектору. – К.: УТУ, 1999. – 147 с
3. Левковець П.Р., Чеп'юк Л.М. Основні напрямки вдосконалення інвестиційної політики перевезення вантажів// Вісник. – К.: УТУ, ТАУ, 2000. – Вип. 4. – С. 244 – 250
4. Чеп'юк Л.М. Формування раціональної політики інвестування процесів перевезення.// Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. – К.: УТУ, ТАУ, 2002. – Вип. 14. – С. 106 - 109.
5. Канарчук В.Є., Лудченко О.А., Барилевич Л.П., Бойко Г.Ф., Козак Л.С., Примак Т.О. Організація виробничих процесів на транспорті в ринкових умовах. – К.: Логос, 1996. – 348 с.

Рекомендовано до публікації
д.е.н.,проф. В'юном В.Г. 04.06.07

Надійшла до редакції
07.06.07