

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

А.В. Обруч

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта (г. Харьков, Украина)
Аспирант кафедры «Экономика и управление производственным и коммерческим бизнесом»

ORGANIZATIONAL-ECONOMIC MECHANISM OF DEVELOPMENT OF INVESTMENT POTENTIAL OF CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISES OF UKRAINE

A.V. Obruch, Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkov, Ukraine) Post-graduate student of the Department «Economics and management of production and commercial business»

АННОТАЦИЯ

В статье автором рассмотрены основные подходы к определению понятия «инвестиционный потенциал». Исследовано взаимодействие внутренних и внешних факторов развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий. Проанализирована деятельность трех крупных вагоностроительных предприятий и определены основные проблемы их функционирования. Сформирован организационно-экономический механизм развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий Украины.

ABSTRACT

In article the author considers the main approaches to the definition of «investment potential». Investigated the interaction of internal and external factors of development of investment potential of the enterprises of carriage-building. Analyzed the activity of three large carriage-building enterprises and the main problems of their functioning. Formed organizational-economic mechanism of development of investment potential of carriage-building enterprises of Ukraine.

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, инвестиционный потенциал, конкурентоспособность, вагоностроительные предприятия.

Keywords: investment attractiveness, investment potential, competitiveness, carriage-building enterprises.

Постановка проблемы. Повышение уровня конкурентоспособности вагоностроительных предприятий Украины как одного из важнейших направлений восстановления экономики невозможно осуществить без обеспечения необходимого уровня инвестирования в обновление производственных мощностей и активизацию инновационной деятельности.

Поиск инвесторов, которые готовы вложить средства в развитие промышленных предприятий, представляет собой довольно длительный и затруднительный процесс. Для потенциальных инвесторов ключевым критерием выбора является достоверная информация об объекте вложений, в частности уровень инвестиционной привлекательности предприятия.

Проблема повышения уровня инвестиционной привлекательности предприятия является актуальной и требует поиска путей ее решения. На инвестиционную привлекательность предприятия осуществляет влияние две составляющих: внешняя среда, которая представлена инвестиционным климатом страны, и внутренняя среда, иными словами инвестиционный потенциал предприятия. Так как изменить течение внешних факторов довольно затруднительно и почти невозможно, целесообразным является адаптация предприятия к этим условиям путем развития инвестиционного потенциала предприятия.

Анализ последних исследований и публикаций. В современных условиях инвестиционная привлекательность и инвестиционный потенциал предприятия как ее составляющая являются одними из ключевых направлений научных исследований. Большинство предприятий не имеют возможности самофинансирования и нуждаются в

дополнительных источниках получения инвестиционных ресурсов для дальнейшего развития.

Изучению инвестиционного потенциала и механизмов его развития уделяли активное внимание такие ученые как Н.И. Данько, В.Л. Дикань, Л.Л. Калиниченко [1], А.В. Бандура, Ф.И. Шахманов [2], С.В. Иванов [3], В.М. Серов [4], Д.Н. Стеченко [5], Г.Ю. Кучерук, А.Н. Вовк [6], С. Лосева, В. Зубкова [7], Е.П. Потакаева [8], М.В. Бормотова, Б.А. Москаленко [9], И.Н. Лицур [10] и др.

Однако вопрос развития инвестиционного потенциала требует постоянного изучения в связи с активным изменением внешней среды, а необходимость исследования и формирования механизма активизации инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий вызвана острой необходимостью их восстановления и развития.

Целью исследования является разработка организационно-экономического механизма развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий Украины. В соответствии с поставленной целью необходимо решить следующие задачи: проанализировать тенденции развития вагоностроительных предприятий, изучить причины низкого уровня их инвестиционного потенциала; исследовать всю совокупность факторов, которые влияют на состояние инвестиционного потенциала; предоставить рекомендации по его развитию.

Изложение основного материала. Современное состояние развития украинской экономики и промышленности можно охарактеризовать не как иначе как стагнация. И такая ситуация может продлиться еще около 15 лет, а виной тому – внешние условия, как заявляет директор Института экономики и прогнозирования НАН Украины Валерий

Геец. Как считают специалисты, эксперты МВФ, только за этот срок можно достичь глобальной бюджетной консолидации. То есть решить проблему мирового долгового кризиса [11].

Текущий этап характеризуется чрезвычайно сложным положением, так как экономика страны находится на грани разрушения. Вместо того чтобы развивать малый и средний бизнес, бороться с инфляцией и безработицей, налаживать производственные цепи, внедрять современные мировые технологии, привлекать как отечественные, так и зарубежные инвестиции, мы наблюдаем как происходит совершенно противоположная ситуация.

Машиностроительная отрасль не является исключением. Большинство этих предприятий испытывает значительный недостаток инвестиций для обновления основных фондов и расширения ассортиментной политики повышения конкурентоспособности.

Прежде чем предоставить рекомендации по развитию инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий следует рассмотреть само понятие инвестиционного потенциала предприятия, выделить совокупность факторов, которые влияют на его уровень, и проанализировать проблемы развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий.

Понятие инвестиционного потенциала ученые рассматривают с разных позиций. Во-первых, относительно объекта исследования, начиная от инвестиционного потенциала хозяйственных субъектов, и заканчивая, инвестиционным потенциалом страны. Во-вторых, рассматривая именно инвестиционный потенциал предприятия, ученые используют различные подходы к его определению. Большинство авторов придерживаются ресурсного подхода и подразумевают под инвестиционным потенциалом совокупность инвестиционных ресурсов [2-5].

Достаточно интересное определение предоставляют Вовк А.Н. и Кучерук Г.Ю. как организованной совокупности внутренних и внешних возможностей, которые создают условия для развития и реализации стратегических и тактических целей предприятия в сфере инвестиционной деятельности [6]. В этом определении понятие инвестиционного потенциала более расширенное, и учитывает не только совокупность ресурсов, но и возможности предприятия как внешние, так и внутренние, для успешного ведения инвестиционной деятельности.

С. Лосева и В. Зубкова предлагают рассматривать инвестиционный потенциал предприятия как совокупность финансовых и инвестиционных ресурсов, позволяющих ему осуществлять инвестиционную деятельность, которая направлена на обеспечение эффективной и стабильной хозяйственной деятельности предприятия [7].

Анализируя мысли исследователей относительно понятия инвестиционного потенциала, стоит отдать предпочтение автору, который рассматривает сущность инвестиционного потенциала двояко: с одной стороны, он говорит о нем как о результате эффективного использования потенциальных возможностей предприятия, а с другой – как о факторе его дальнейшего развития за счет осуществления инвестиционной деятельности. Он подчеркивает, что инвестиционный потенциал предприятия

является динамичной категорией, ведь его формирование, состояние и степень использования во многом определяются как эндогенными, так и экзогенными факторами воздействия. Эндогенные факторы учитывают развитие и уровень эффективности использования других частичных потенциалов предприятия. Собственно, это и обуславливает целесообразность рассмотрения инвестиционного потенциала в тесной взаимосвязи с ними, поскольку игнорирование последнего (то есть рассмотрение только с позиции ресурсного подхода) будет означать понимание и инвестиционного потенциала лишь как совокупности финансовых ресурсов для осуществления инвестиционной деятельности. Экзогенные факторы обусловлены состоянием и характеристиками макросреды, в которой функционирует предприятие [8].

Основываясь на вышеизложенное определение, рассмотрим основные факторы, которые влияют на уровень инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий, разделяя их на две категории: внутренние и внешние.

Внутренние факторы представляют собой совокупность влияющих факторов на другие частичные потенциалы предприятия, результат взаимодействия которых в значительной степени определяет уровень конкурентоспособности предприятия: производственного, ресурсного, экспортного, технологического, кадрового, инновационного, транспортного и информационного потенциалов.

Влияние внешней среды определяется воздействием внешних факторов, которые целесообразно разделить на следующие группы:

- внутриотраслевые: несовершенный государственный механизм по возмещению налога на добавленную стоимость; введение дополнительных импортных пошлин на продукцию транспортного машиностроения; позиционирование предприятия в отрасли; уровень конкуренции на отечественном рынке вагоностроения; ограниченность «круга потребителей» продукции в связи с ее узкой спецификой;

- сопутствующие: снижение объемов грузовых перевозок; минимальный уровень заказов от украинских железных дорог;

- внутриэкономические: экономический кризис в государстве; отсутствие государственного финансирования предприятий; отсутствие необходимого уровня государственной политики по стимулированию инвестиционной деятельности; инвестиционный климат в государстве; состояние финансово-экономической системы; отсутствие доверия владельцев инвестиционных ресурсов к предприятию, отрасли, государству в целом; низкий уровень развития государственно-частного партнерства;

- политические: военно-политический конфликт на востоке страны (месте расположения предприятий); политическая стабильность в государстве; степень бюрократизации и коррумпированности власти;

- внешнеэкономические: состояние глобальных товарных и финансовых рынков; проблематичность внешнеэкономических отношений (в частности с Российской Федерацией – основным рынком сбыта); ограниченность экспорта продукции в связи с различностью стандартов

железнодорожной колеи.

представить в виде следующей схемы (рисунок 1).

Совокупность факторов и их взаимосвязь следует

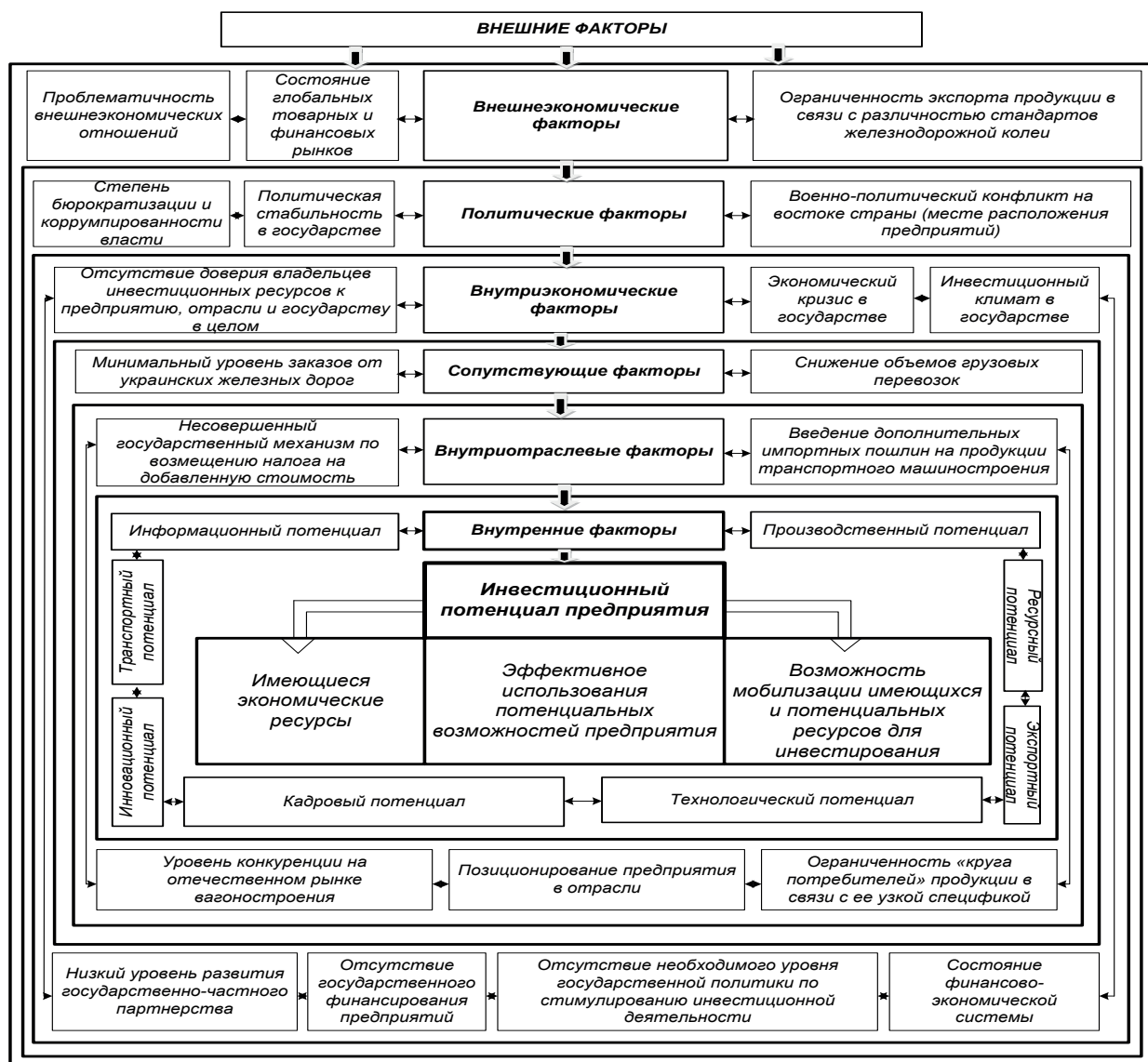


Рис. 1 – Взаимодействие внутренних и внешних факторов развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий (авторская разработка)

В 2013-2015 гг. на деятельность вагоностроительных предприятий, крайне зависимых от экспорта продукции, значительно повлиял такой фактор как проблематичность внешнеэкономических отношений, в частности с Российской Федерацией – основным потребителем производимой продукции. В связи с фактическим закрытием российского рынка для поставок украинских вагонов произошло ощутимое падение объемов производства и реализации продукции, что только усугубило ситуацию развития ва-

гоностроительной отрасли.

Так как, производственный потенциал отечественного вагоностроения сегодня представлен деятельностью трех крупных вагоностроительных предприятий – ПАО «Крюковский вагоностроительный завод» (ПАО «КВСЗ»), ПАО «Днепрвагонмаш» и ПАО «Азовобщемаш», именно их объемы реализации мы и рассмотрим (таблица 1, рисунок 2).

Таблица 1 – Показатели объемов реализации основной продукции вагоностроительных предприятий Украины*

2011	2012	2013	2014	
ПАО «КВСЗ»				
1 Грузовые вагоны:				
- в натуральной форме (шт.)	9994	9956	5519	2601
- в денежной форме (тис. грн.)	5 380 846	5 743 470	2 798 558	1 345 757
2 Пассажирские вагоны:				
- в натуральной форме (шт.)	-	70	74	-
- в денежной форме (тис. грн.)	-	567 793	546 592	-
3 Модернизация вагонов метро:				
- в натуральной форме (шт.)	-	-	-	95
- в денежной форме (тис. грн.)	-	-	-	820 796
4 Межрегиональный электропоезд:				
- в натуральной форме (шт.)	-	-	-	2
- в денежной форме (тис. грн.)	-	-	-	290 000
ПАО «Днепрвагонмаш»				
1 Грузовые вагоны:				
- в натуральной форме (шт.)	7031	6354	2217	447
- в денежной форме (тис. грн.)	3 857 500	3 507 600	1 130 400	360 400
ПАО «Азовобщемаш»				
1 Грузовые вагоны:				
- в натуральной форме (шт.)	16429	15391	10471	623
- в денежной форме (тис. грн.)	9 086 978	8 923 095	5 536 614	350 187

* - составлено на основании использования базы данных [12]

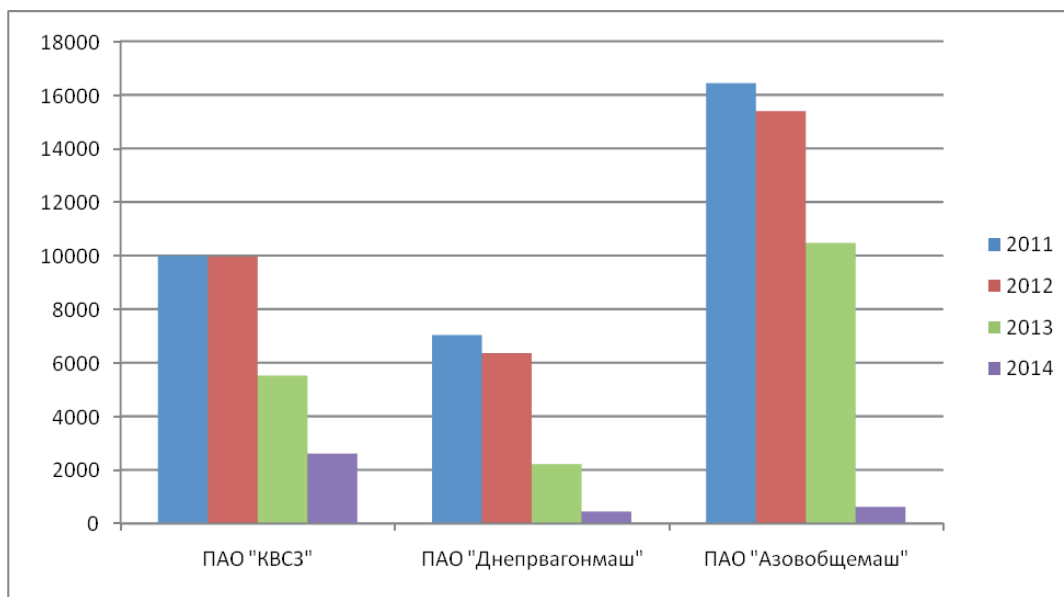


Рис. 2 – Динамика объемов реализации грузовых вагонов в натуральном выражении

Начиная с 2012 года, объемы реализации продукции постоянно сокращались, при этом значительными темпами. Сохранилась данная тенденция и в 2015 году: украинские вагоностроительные заводы произвели всего 1 054 вагона - это в шесть раз меньше, чем в 2014-м, и в 50 раз меньше, чем в пиковый 2011 год, когда суммарный объем выпуска украинских предприятий составил 52 700 новых вагонов.

По данным Concorde Capital, в 2000-х Украина была

мировым лидером по экспорту железнодорожных вагонов, получая в 2010-2011 годах около \$3 млрд экспортной выручки ежегодно. Сейчас эта сумма не превышает \$50 млн., а предприятия испытывают острейший дефицит финансовых ресурсов, что связано как с отсутствием спроса на продукцию этих предприятий со стороны отечественных потребителей, так и с низким уровнем конкурентоспособности на международном рынке промышленной продукции [13].

Анализируя финансовое состояние предприятий, мы находим тому подтверждение (таблица 2): выручка от реализации имеет тенденцию к уменьшению, прибыль не только снижается, а перестает иметь место как таковая, переходя в убыток, собственный капитал перестает покрывать величину текущих обязательств. В 2014 г. ПАО

«Крюковский вагоностроительный завод» получило заказ на модернизацию вагонов метрополитена и произвело 95 вагонов, что улучшило его ситуацию. Но это было единственный заказ, и на подобное мероприятие в ближайшее время не стоит рассчитывать.

Таблица 2

Финансовое состояние вагоностроительных предприятий

	2010	2011	2012	2013	2014
Выручка от реализации продукции, тыс. грн.:					
- ПАО «КВСЗ»	4 623 634	6 417 507	7 216 141	3 769 154	2 826 676
- ПАО «Днепрвагонмаш»	2 646 314	4 517 720	3 897 483	1 326 392	383 357
- ПАО «Азовобщесмаш»	6 171 775	11 804 616	10 255 743	6 463 085	476 627
Чистая прибыль, тыс. грн.:					
- ПАО «КВСЗ»	298 624	680 222	781 593	339 377	-347 572
- ПАО «Днепрвагонмаш»	313 816	822 163	786 382	162 442	5105
- ПАО «Азовобщесмаш»	- 204 306	702 472	- 47 155	- 418 063	- 2 395 428
Собственный капитал, тыс. грн.:					
- ПАО «КВСЗ»	1 501 126	2 068 728	2 825 167	2 769 053	2 442 384
- ПАО «Днепрвагонмаш»	451 904	930 403	1 377 226	1 540 751	1 553 528
- ПАО «Азовобщесмаш»	598 972	71 840	- 1 618 082	- 1 887 767	- 6 842 031
Оборотные активы, тыс. грн.:					
- ПАО «КВСЗ»	1 481 597	2 127 309	3 015 378	2 928 829	1 988 814
- ПАО «Днепрвагонмаш»	895 568	1 357 978	1 510 976	1 510 582	1 375 767
- ПАО «Азовобщесмаш»	3 121 868	3 177 787	2 002 306	1 412 860	997 547
Текущие обязательства, тыс. грн.:					
- ПАО «КВСЗ»	493 696	611 691	988 874	1 281 026	404 800
- ПАО «Днепрвагонмаш»	505 109	605 576	265 878	91 860	60 161
- ПАО «Азовобщесмаш»	3 717 224	4 219 605	3 609 969	2 971 430	8 302 815

* - составлено на основании использования базы данных [12]

Чтобы иметь полную картину о состоянии предприятий целесообразно проанализировать также показатели финансовой устойчивости и стабильности (таблица 3).

Увы, здесь аналогичная ситуация, что только подтверждает ранее сделанные выводы. Некоторые показатели в норме, но это только за счет высоких показателей прошедших годов.

Анализируя сложившуюся ситуацию, становится очевидным, что развитие инвестиционного потенциала это необходимое и целесообразное направление повышения эффективности функционирования вагоностроительных предприятий.

Анализ показателей финансовой устойчивости и стабильности вагоностроительных предприятий Украины

	ПАО «КВСЗ»				ПАО «Днепрвагонмаш»				ПАО «Азовобщесмаш»			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Коэффициенты ликвидности (нормативное значение):												
- общей ликвидности (1,0 – 2,0)	3,48	3,51	2,29	4,91	2,09	5,02	16,44	22,87	0,75	0,55	0,48	0,17
- быстрой ликвидности (0,6 – 0,8)	1,68	1,75	0,11	0,15	1,63	3,86	11,37	18,06	0,58	0,37	0,34	0,11
- абсолютной ликвидности (0,25 – 0,5)	0,47	0,45	0,37	1,10	0,48	0,80	0,50	0,49	0,04	0,03	0,02	0,0002
Коэффициент финансовой устойчивости (нормативное значение → 1)	0,71	0,72	0,64	0,73	0,53	0,77	0,92	0,95	-0,01	-0,62	-0,98	-2,35
Коэффициент финансирования (структуры капитала) (нормативное значение → 0)	0,30	0,30	0,57	0,37	0,86	0,23	0,08	0,05	-6,9	-2,6	-2,0	-1,42

* - рассчитано на основании использования базы данных [12]

Обеспечение организационно-экономического механизма развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий следует представить в виде следующей последовательности этапов (рисунок 3):

1 Оценка текущего уровня инвестиционного потенциала, что предусматривает анализ собственных ресурсов предприятия, возможности привлечения дополнительных инвестиционных и ссудных ресурсов.

2 Постановка стратегических целей развития инвестиционного потенциала: обеспечение инвестиционно-инновационного развития предприятий, выработка инвестиционной политики по важнейшим направлениям инвестиционной деятельности, привлечение новых источников финансирования.

3 Выделение тактических целей, которые целесообразно разделить на две группы – производственные и эконо-

мические, которые учитывают специфику деятельности предприятий.

4 Анализ возможных источников получения инвестиционных ресурсов и субъектов инвестирования.

Выводы. Подводя итоги, можно сделать вывод, что существует два основных пути по возрождению работы вагоностроительных предприятий. Первое, это создание условий для развития механизмов государственно-частного партнерства по модернизации железной дороги, поручая это отечественным вагоностроительным предприятиям, что в свою очередь позволит реализовать экспортный потенциал страны. Второе, это привлечение новых источников финансирования, что невозможно без развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий.

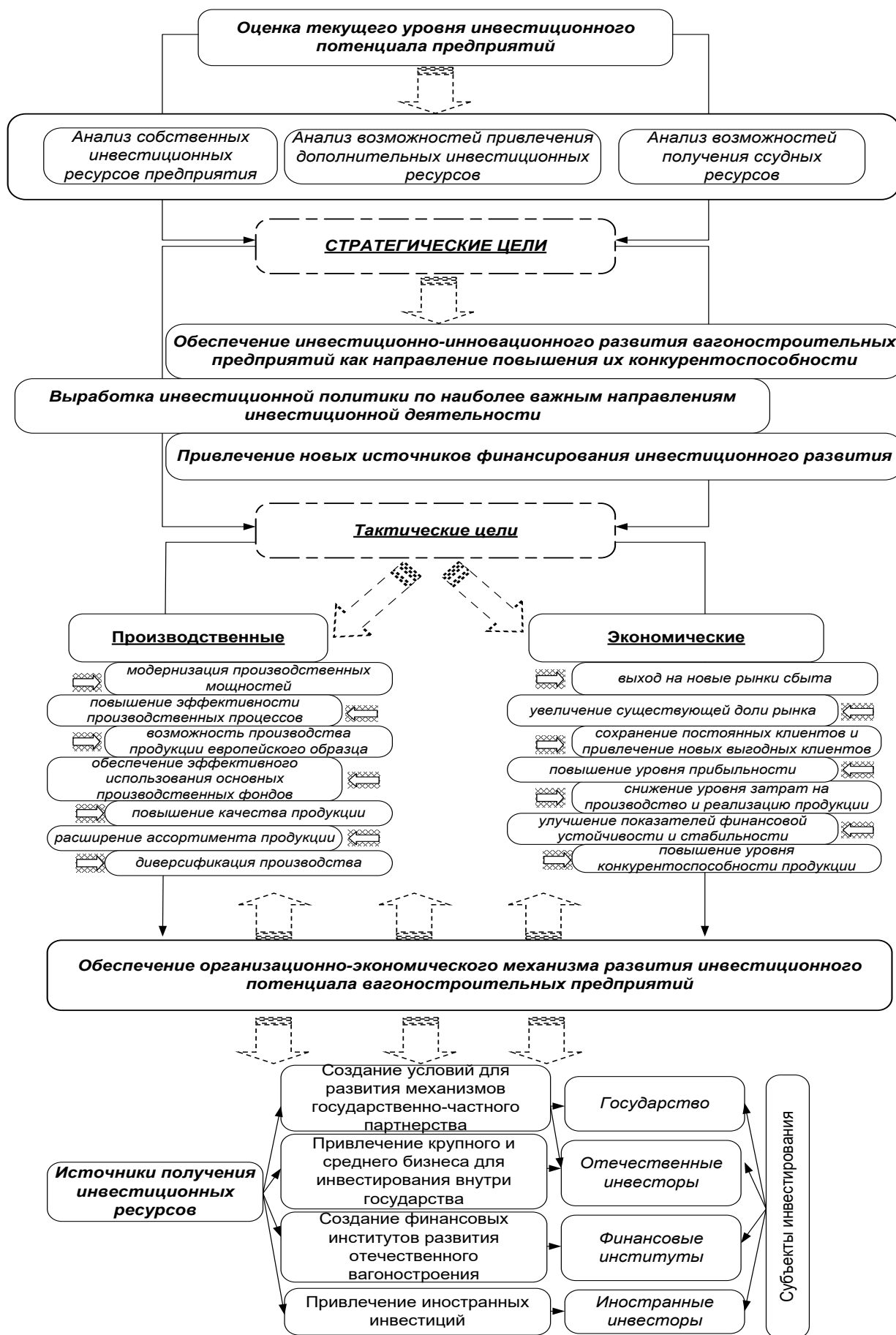


Рис. 3 – Организационно-экономический механизм развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий (авторская разработка)

Ссылки:

- 1 Данько М.І. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів [Текст]: Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Л.Л. Калініченко. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 167 с.
- 2 Бандура А.В. Проблемы организации эффективной инвестиционной деятельности корпорации в регионе [Текст] / А.В. Бандура, Ф.И. Шахманов. – М., 1999.
- 3 Иванов С.В. Методологічні підходи до визначення сутності інвестиційного потенціалу [Текст] / С.В. Иванов // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. – Випуск 95. – С. 98 – 104.
- 4 Серов В.М. Инвестиционный менеджмент [Текст]: учеб. пос. / В.М. Серов. – М.: ИНФРА, 2000. – 272 с.
- 5 Стеченко Д.М. Інноваційні форми регіонального розвитку [Текст]: навч. посібник. / Стеченко Д.М. – К.: Вища школа, 2002. – 254 с.
- 6 Кучерук Г.Ю. Економічне обґрунтування комплексної оцінки інвестиційного потенціалу авіапідприємства [Текст] / Г.Ю. Кучерук, О.М. Вовк // Економіка. Фінанси. Право. – 2008. - №3. – С. 11 – 15.
- 7 Лосева С. Финансово-инвестиционный потенциал предприятия и управление инвестиционным процессом [Текст] / С. Лосева, В. Зубкова // Економіст. – №11. – 2000. – С. 52– 54
- 8 Покатаєва К.П. Теоретичні аспекти визначення категорій «інвестиційний потенціал» та «інвестиційна привабливість» [Текст] / К.П. Покатаєва // Зб. наук. праць «Коммунальное хозяйство городов» . – 2007. – Вип. 75 – С. 266.
- 9 Бормотова М.В. Принципи та фактори формування і використання інвестиційного потенціалу підприємства [Текст] / М.В. Бормотова, Б.А. Москаленко, Є.В. Сухоребрий // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 45. – 2014. – X.: УкрДАЗТ. – С. 59-63.
- 10 Лицур І.М. Чинники формування інноваційно-інвестиційної політики сталого розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2299>
- 11 Стагнация украинской экономики может продлиться 15 лет - эксперт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nbnews.com.ua/ru/news/67255/>
- 12 Базы данных информационного сервиса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://smida.gov.ua/>
- 13 Под откос. Как Украина потеряла вагоностроение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3228646-pod-otkos-kak-ukraina-poteryala-vagonostroitelnyu-otrasl.htm>