

СУЧАСНИЙ СТАН ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Анотація. Проаналізовано основні показники фінансово-економічної діяльності підприємств дорожнього господарства України як складова оцінки їх інвестиційно-інноваційної привабливості.

Аннотация. Проанализированы основные показатели финансово-экономической деятельности предприятий дорожного хозяйства Украины как составляющая оценки их инвестиционно-инновационной привлекательности.

Annotation. The main indicators of financial-economic activity of enterprises of road economy of Ukraine as a part of their evaluation of investment and innovation attractiveness are analyzed.

Ключові слова: фінансування, капітальні інвестиції, інноваційна діяльність.

Сьогодні є очевидним, що стан покриття більшості автомобільних доріг України, тривалість яких сягає понад 170 тисяч кілометрів, визнано незадовільним. Зважаючи на термін експлуатації асфальто-бетонного покриття, який складає 17 років, кожного року необхідно реконструювати близько 10 тисяч кілометрів. Ураховуючи те, що останнім часом щорічно ремонтується не більше 5 – 7 тисяч кілометрів твердого дорожнього покриття, темпи ремонтних робіт необхідно прискорити щонайменше в шість разів. Це питання стає особливо актуальним, виходячи з ухвалення проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року на території України.

З метою вирішення проблеми вдосконалення вітчизняних автомобільних доріг необхідно розробити ефективну стратегію фінансування дорожньо-будівельного комплексу шляхом покращення його інвестиційно-інноваційної привабливості.

Закон України "Про джерела фінансування дорожнього господарства" зазначає, що витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів для реалізації програм розвитку дорожнього господарства України з метою підвищення соціального рівня життя населення, особливо в сільській місцевості, забезпечення автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, оздоровлення екологічної обстановки, створення на дорогах належних умов безпеки руху та сучасних елементів дорожнього сервісу тощо [1]. Для фінансування дорожньо-будівельних робіт у складі Державного бюджету створюється Державний дорожній фонд України.

Виходячи зі значного зростання потоків автомобільного транспорту через територію України, виникає необхідність прискорення проведення будівельних та ремонтних робіт мережі автомобільних доріг. При цьому коштів, виділених з Державного бюджету на фінансування таких робіт, в повному обсязі не вистачає, і сьогодні для будівництва автомобільних доріг та покращення їх якості необхідно залучати зовнішні інвестиційні ресурси.

Результатом недостатнього рівня фінансування підприємств дорожнього господарства, крім скорочення обсягів виконаних ремонтно-будівельних робіт на замовлення регіональних служб у 2009 році порівняно із 2008 роком по 15 облавтодорах із 25, також спостерігається зменшення доходу від власної діяльності у 19 дочірніх підприємств ВАТ "ДАК "Автомобільні дороги України". При цьому скорочення обсягів доходу на 10 % і більше протягом зазначеного періоду відбулося на 10 підприємствах, а скорочення доходу від власної діяльності на 20 – 30 % відбулося на чотирьох дочірніх підприємствах: ДП "Харківський ОАД" – на 20 %, ДП "Західдорвибхпром" – на 23 %, ДП "Львівський ОАД" – на 25 %, ДП "Чернігівський ОАД" – на 37 %. Протягом 2009 року обсяг доходу від власної діяльності збільшився на 11 дочірніх підприємствах, але темпи зростання доходу перевищили темпи річної інфляції в розмірі 12,3 % лише на ДП "Дніпропетровський ОАД" і склали 24,9 %, тобто, враховуючи рівень інфляції, відбулося скорочення реальних обсягів доходу від власної діяльності по всім дочірнім підприємствам, крім зазначеного. Загальне зменшення доходу від власної діяльності в цілому по Компанії протягом 2009 року порівняно із 2008 роком становить 9 %, у результаті чого дочірні підприємства були змушені вдаватися до таких заходів, як зменшення витрат на оплату праці на 71 млн грн та скорочення персоналу на 2 437 чоловік, або 5,9 %.

Фінансовим результатом від операційної діяльності в цілому по Компанії за 2009 рік є збиток у розмірі 34,8 млн грн. При цьому збитковий фінансовий результат від операційної діяльності має 21 облавтодор, серед яких найбільш збитковими є: Київський облдорупр (7 430 тис. грн), Луганський ОАД (4 319 тис. грн), Хмельницький ОАД (2 375 тис. грн), Рівненський ОАД (2 119 тис. грн), Вінницький ОАД (1 904 тис. грн). Дохід, отриманий ними в сумі нарахованої амортизації на безоплатно отримані необоротні активи, а також від оприбуткування раніше не врахованих необоротних активів, дозволив зменшити збиток до 6,1 млн грн. Варто зауважити, що зазначені вище статті доходу грошового наповнення не мають. Для здійснення поточної господарської діяльності такий дохід швидше є умовним, оскільки він не є джерелом грошових коштів для сплати податку на прибуток та відсотків за банківський кредит. Прибуток від операційної діяльності протягом 2009 року отримали лише чотири облавтодори: Запорізький (1 442 тис. грн), Дніпропетровський (944 тис. грн), Житомирський (818 тис. грн) та Миколаївський (108 тис. грн) проти 8 облавтодорів у 2008 році.

Унаслідок низького рівня рентабельності власної діяльності дванадцять дочірніх підприємств протягом 2009 року отримали недостатній обсяг валового прибутку, що є недостатнім навіть для покриття



адміністративних витрат. До таких підприємств відносяться: Криваводор, Вінницький, Донецький, Кіровоградський, Луганський, Одеський, Полтавський, Сумський, Херсонський, Хмельницький, Черкаський обласвододори, а також Задіддорвибухпром. При цьому за даними порівняльного аналізу складових вартості виконаних робіт на замовлення регіональних служб питома вага адміністративних витрат у кошторисній вартості по обласвододорам коливається від 2,03 % (Сумський ОАД), 2,08 % (Волинський та Запорізький ОАД), 2,11 % (Чернігівський ОАД) до 3,07 % (Житомирський ОАД), 3,17 % (Вінницький ОАД), 3,33 % (Харківський ОАД). Це визначає можливості підприємств у покритті власних адміністративних витрат, оскільки основний замовник (ВАТ "ДАК "Автомобільні дороги України") протягом 2009 року відшкодував адміністративні витрати в кошторисній вартості на рівні 2,1 %. Тому обласвододори, які перевищили вказаний поріг витрат, не мають достатньо коштів для покриття власних адміністративних витрат, у тому числі для виплати прийнятної за розміром заробітної плати працівникам апарату управління, яка в середньому по Компанії складає 4 099 грн.

Обсяги капітальних інвестицій, представлених амортизаційними відрахуваннями і здійснених дочірніми підприємствами, склали протягом 2009 року 133,7 млн грн проти 157,4 млн грн у 2008 році. При цьому, протягом 2009 року ВАТ "ДАК "Автомобільні дороги України" відшкодовано в середньому 70 – 80 % нарахованих амортизаційних відрахувань, тобто дочірні підприємства отримали 120,33 млн грн.

Обсяг капітальних інвестицій дочірніх підприємств за рахунок власних коштів протягом 2009 року склав 70,7 млн грн, що становить лише 59 % відшкодованих Компанією коштів. Тобто кошти, призначені для оновлення основних фондів, були використані як обігові на розрахунки за поточними зобов'язаннями підприємств (з працівниками, бюджетом, соціальними фондами, кредиторами), що є свідченням наявності дефіциту власних обігових коштів дочірніх підприємств. Варто зауважити, що 11 обласвододорів (Вінницький, Дніпропетровський, Кіровоградський, Київський, Миколаївський, Одеський, Сумський, Херсонський, Хмельницький, Черкаський, Чернівецький), а також Севастопольський упдрдор, Львівський дорсервіс, ШРБУ–100 та ОК "Поділля" використали відшкодовані замовником амортизаційні відрахування менше ніж на 50 %, і лише Донецький та Полтавський ОАД практично стовідсотково використали на їх капітальні інвестиції. Свідченням дефіциту обігових коштів окремих підприємств є значні обсяги залучення кредитних ресурсів у розмірі 5,8 – 12 млн грн. Відповідно до цього середній розмір сплачених відсотків за користування кредитними ресурсами банків по Компанії протягом 2009 року складає 901 тис. грн проти 679 тис. грн, сплачених у 2008 році.

Один з найбільш виразних показників фінансового стану дочірніх підприємств – коефіцієнт покриття – протягом 2009 року по 11 обласвододорам має значення менше 1 (при нормативному $\geq 1,5$), а перевищення нормативного значення спостерігається лише по Дніпропетровському та Харківському ОАД.

Стосовно інноваційної діяльності Компанії, то вона протягом 2009 року зводилась до розробки та впровадження нормативних, технічних, технологічних і екологічних стандартів, спрямованих на покращення якості дорожнього покриття та зниження негативного впливу на довкілля [2].

Таким чином, в умовах обмеженого бюджетного фінансування дочірнім підприємствам ВАТ "ДАК "Автомобільні дороги України" необхідно залучати додаткові джерела для покриття витрат на будівництво, утримання й експлуатацію дорожньої мережі. Ефективним напрямом стосовно підвищення можливостей залучення таких коштів може стати підвищення інвестиційно-інноваційної привабливості підприємств дорожнього господарства, що надасть їм змогу покращити структуру та склад оборотного капіталу, а отже, й ефективність діяльності Компанії в цілому.

Перспективою подальших досліджень у даному напрямку повинно стати комплексне оцінювання інвестиційно-інноваційної привабливості підприємств дорожнього господарства, а також розроблення відповідних моделей та їх апробація з урахуванням особливостей вітчизняної економіки.

Література: 1. Закон України "Про джерела фінансування дорожнього господарства" від 18.09.1991 р. № 986-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.rada.gov.ua. 2. <http://www.ukravtodor.gov.ua>.

Сапога Т. В.

УДК 658.14

СУТНІСНИЙ АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

Анотація. Наведено та обґрунтовано основні підходи до трактування сутності фінансового потенціалу, на основі чого проведено їх структурування й розроблено авторський підхід до визначення даної категорії.

Аннотация. Приведены и обоснованы основные подходы к трактовке сущности финансового потенциала, на основе чего проведено их структурирование и разработан авторский подход к определению данной категории.

Annotation. The main approaches to the interpretation of the essence of financial capacity, on the basis of which their structuring was made and author's approach to the definition of this category was developed, are suggested and grounded.

Ключові слова: фінансовий потенціал, структурування, авторський підхід.

© Сапога Т. В., 2011