

УДК 658.14:332.1

JEL Classification: G31, M21, O16

DOI: 10.15587/2312-8372.2019.168165

## ДІАГНОСТУВАННЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО СТАНУ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ ВАНТАЖНИХ АВТОЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Малахова Ю. А.

### 1. Вступ

Інвестиції завжди викликали значний інтерес як у практиків, так і у науковців. Активізація інвестиційної діяльності забезпечує економічний розвиток підприємств, зміцнює їх фінансовий та виробничий потенціал, підвищує їх інвестиційну привабливість. Дослідженню питання інвестиційної активності присвячено праці багатьох науковців. Так, у роботі [1] автори розглядають методичні підходи та етапи аналізу інвестиційної активності організації. Дослідники ж у [2] оцінюють динаміку показників інвестиційної діяльності. Автори роботи [3] вважають, що в індустрії гостинності доцільно використовувати багатофакторну модель, що дозволяє оцінити зв'язок інвестиційної активності з іншими економічними показниками. Ряд науковців пропонують коефіцієнти, що дозволяють визначити рівень інвестиційної активності [4–6]. Значна частина наукових праць присвячена дослідженню стану та динаміки показників, що характеризують інвестиційну активність в промисловості [7–9]. Проте питанню дослідження фінансових можливостей підвищення інвестиційної активності, зокрема в галузі автомобільних перевезень, присвячено недостатньо уваги. Тому актуальним є дослідження діагностування перспективного стану інвестиційної активності вантажних автоексплуатаційних підприємств.

Отже, *об'єктом даного дослідження є інвестиційна активність вантажних автоексплуатаційних підприємств. А метою дослідження є діагностика перспективного стану інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств за показниками, що характеризують можливості здійснення інвестицій.*

### 2. Методика проведення досліджень

Для оцінки фінансових можливостей підвищення рівня інвестиційної активності використано методику діагностування інвестиційної активності підприємства за частковими показниками. У тому числі алгоритм оцінювання цільового використання тезаврованого прибутку і амортизаційних відрахувань, за яким визначаються можливості фінансування інвестиційних витрат за рахунок власних коштів [10]. Враховуючи, що за даними науковців більше половини обсягу автомобільних перевезень вантажів в Україні здійснюється середніми підприємствами [11], до сукупності досліджуваних підприємств були відібрано 20 середніх вантажних автоексплуатаційних підприємств (далі вантажні АТП) міста Києва та Київської області. Середньорічна чисельність працівників цих підприємств протягом 2013–2017 рр. становила від 50 до 250 осіб. Для дослідження використано дані їх фінансової звітності за цей же період. Для

обґрунтування обсягу вибірки в дослідженні прийнято показник рентабельності власного капіталу, як одного з основних показників ефективності інвестиційної активності підприємств. Гранична похибка вибірки не перевищує 4,7 %.

### 3. Результати дослідження та обговорення

Інвестиційна активність – це узагальнююча характеристика рівня напруженості і віддачі інвестиційної діяльності в межах наявного фінансового потенціалу господарюючого суб'єкту. Рівень напруженості характеризують обсяги інвестиційної діяльності, віддачу – показники ефективності. Фінансовий потенціал характеризує перспективний стан інвестиційної активності підприємств та визначає можливості залучення власних і позикових коштів для здійснення інвестиційної діяльності.

Оцінка наявності власних джерел фінансування інвестиційної діяльності засвідчила наступне. Серед вантажних АТП, які отримували в досліджуваному періоді прибутки, виплати власникам у вигляді дивідендів постійно здійснювало лише одне підприємство. Ще три АТП виплатили дивіденди лише у 2017 р. Всі інші підприємства у разі отримання прибутку повністю його тезаврували, тобто рефінансували кошти у власне виробництво.

В табл. 1 наведено розподіл прибуткових вантажних АТП за показником цільового використання тезаврованого прибутку та амортизаційних відрахувань протягом 2013–2017 рр.

**Таблиця 1**

Структура прибуткових вантажних автоексплуатаційних підприємств за показником цільового використання внутрішніх джерел фінансування інвестиційних витрат протягом 2013–2017 рр.

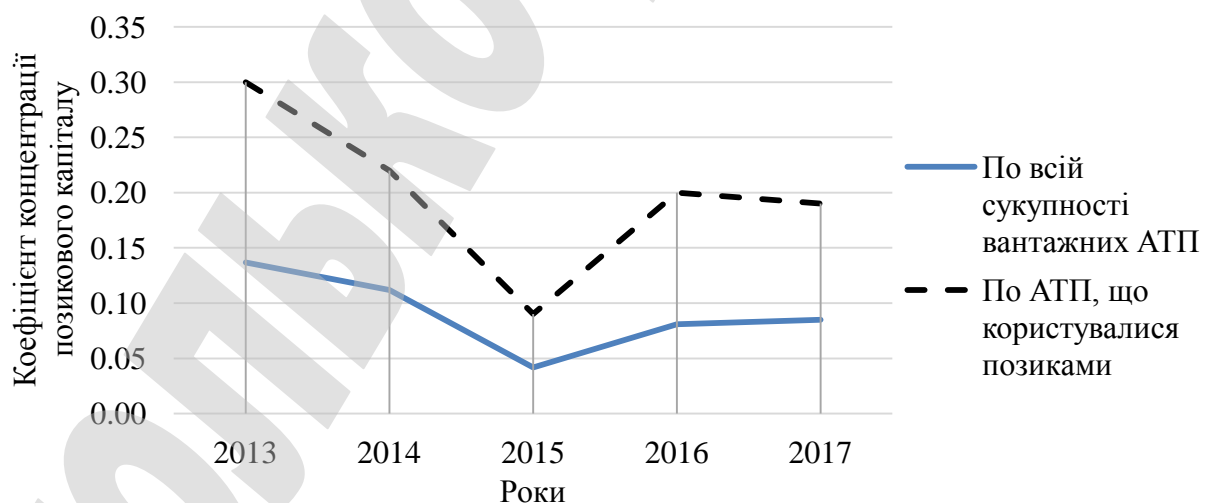
Ознака	Роки									
	2013		2014		2015		2016		2017	
	од.	%	од.	%	од.	%	од.	%	од.	%
<i>Кількість прибуткових підприємств</i>	10	100,0	9	100,0	13	100,0	11	100,0	10	100,0
<i>в т. ч. використовували амортизаційні відрахування та тезаврований прибуток:</i>										
– повністю за нецільовим призначенням	4	40,0	3	33,3	1	7,7	2	18,2	2	20,0
– повністю за цільовим призначенням	3	30,0	1	11,1	2	15,4	3	27,3	4	40,0
– частково за цільовим призначенням, в т. ч.:	3	30,0	5	55,6	10	76,9	6	54,5	4	40,0
а) тезаврований прибуток частково, амортизаційні відрахування повністю	1	33,3	2	40,0	4	40,0	1	16,7	2	50,0
б) тезаврований прибуток не використовувався, амортизаційні відрахування використовувалися повністю	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
в) тезаврований прибуток не використовувався, амортизаційні відрахування використовувалися частково	2	66,7	3	60,0	6	60,0	5	83,3	2	50,0

Найбільша кількість вантажних АТП, що отримали прибутки від основної діяльності, була у 2015 р. – 13 підприємств; в 2017 р. вона скоротилася до 10 підприємств. Спостерігалася тенденція до зменшення кількості АТП, які використовували власні джерела фінансування не за цільовим призначенням: з 4 підприємств у 2013 р. до 2 підприємств у 2017 р. При цьому їх відсоток у загальній сукупності прибуткових підприємств знизилася з 40 % до 20 %.

Кількість підприємств, що повністю використали власні джерела фінансування інвестиційних витрат за цільовим призначенням, характеризувалася зростанням, що є позитивною тенденцією. Їх кількість збільшилася з одного АТП (11,1 %) у 2014 р. до чотирьох (40 %) у 2017 р.

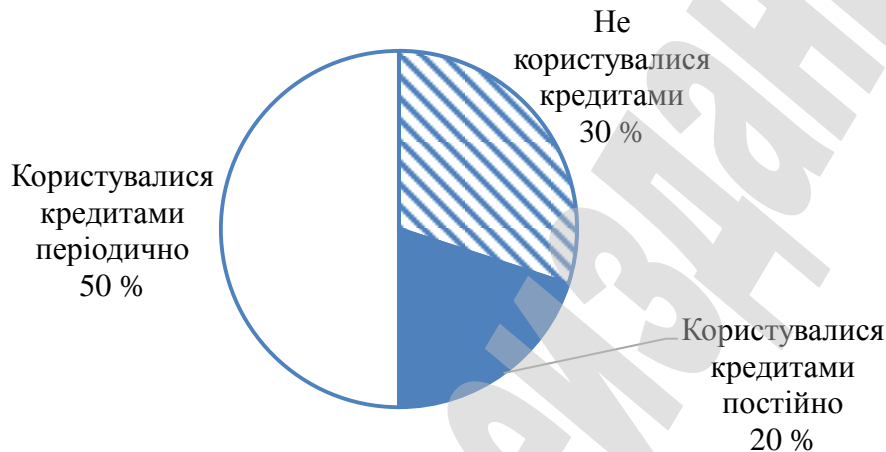
Переважну частку серед прибуткових вантажних АТП протягом 2014–2016 рр. склали підприємства, що частково використали внутрішні джерела фінансування інвестиційних витрат за цільовим призначенням. Їх відсоток варіював від 54,5 % у 2016 році до 76,9 % у 2015 р. З цієї сукупності від 50 % до 83,3 % підприємств спрямовували повністю тезаврований прибуток та частково амортизаційні відрахування на покриття потреб операційної діяльності, тобто використовували не за цільовим призначенням. Для потреб інвестиційної діяльності частину тезаврованого прибутку та повністю амортизаційні відрахування використали від 16,7 % до 50 % підприємств.

Оцінка показників, що характеризують можливості запозичення коштів для фінансування потреб інвестиційної діяльності, засвідчила наступне. Концентрація позикового капіталу перебувала на досить низькому рівні (рис. 1). Найвище його значення було у 2013 р. – 30 копійок позикових коштів на кожен гривню активів вантажних АТП, що користувалися позиками, та 14 копійок на кожен гривню активів загальної сукупності АТП. Найнижчий рівень концентрації позикового капіталу мав місце у 2015 р. – 9 та 4 копійки, відповідно. Протягом 2016–2017 рр. спостерігалася позитивна динаміка зростання даного показника, проте його рівень залишався низьким і становив 19 та 8 копійок, відповідно.



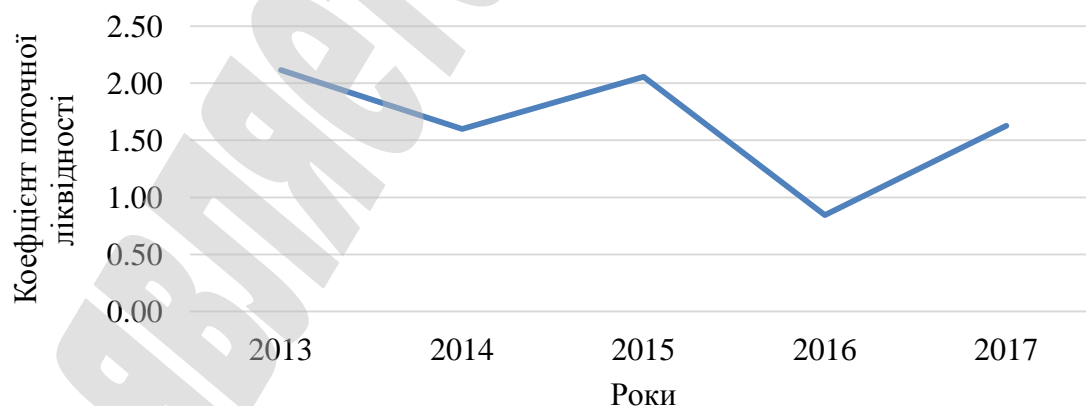
**Рис. 1.** Динаміка середнього значення коефіцієнта концентрації позикового капіталу вантажних автоексплуатаційних підприємств протягом 2013–2017 рр.

Пасивне залучення позикового капіталу вантажними АТП підтверджує їх розподіл за рівнем використання кредитних коштів протягом 2013–2017 рр. (рис. 2). Так, лише 2 підприємства мали зобов'язання перед кредитними установами протягом усього досліджуваного періоду, що становить 20 % усієї їх сукупності, 50 % вантажних АТП користувалися позиковими коштами періодично, а 30 % взагалі не використовували кредити.



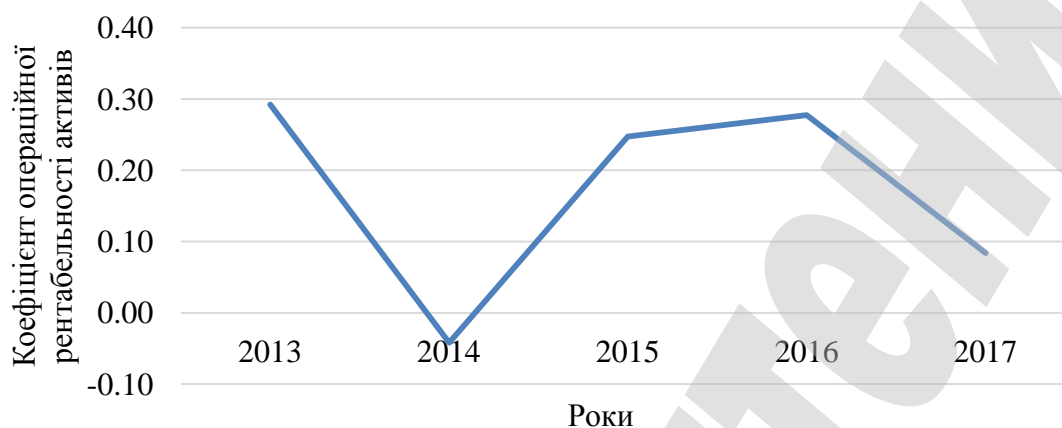
**Рис. 2.** Структура вантажних автоексплуатаційних підприємств за рівнем використання кредитних коштів

Такий низький показник коефіцієнта концентрації позикового капіталу можна пояснити невисокими значеннями коефіцієнта поточної ліквідності (рис. 3). Так, середнє значення даного показника по всій сукупності вантажних АТП було вище нормативного, яке дорівнює двом, лише у 2013 та 2015 роках. У 2016 р. його значення не перевищувало одиницю. І, не зважаючи на підвищення коефіцієнта у 2017 р., він залишився на рівні нижче нормативного. Однак для погашення поточних зобов'язань підприємства мали достатньо оборотних активів, що є позитивним фактом.



**Рис. 3.** Динаміка коефіцієнта поточної ліквідності по сукупності вантажних автоексплуатаційних підприємств протягом 2013–2017 рр.

Низький рівень запозичення коштів також пояснюється недостатніми можливостями для сплати відсотків за користування кредитами, які характеризуються значенням операційної рентабельності активів (рис. 4).



**Рис. 4.** Динаміка середнього значення коефіцієнта операційної рентабельності активів вантажних автоексплуатаційних підприємств протягом 2013–2017 рр.

Середнє значення рентабельності протягом досліджуваного періоду варіювало в межах від  $-0,04$  до  $+0,29$ . Найвище його значення було у 2013 р., у 2014 р. – найнижчим. Протягом 2015–2016 рр. спостерігалися позитивна динаміка, проте в 2017 р. значення показника знову зменшилося та не перевищувало середні ставки за банківськими кредитами, що зменшувало можливості їх обслуговування.

#### 4. Висновки

Отримані у роботі результати оцінки можливостей підвищення інвестиційної активності вантажних АТП вказують на їх обмеженість, що стримує економічний розвиток зазначених суб'єктів господарювання. Це потребує перегляду їх інвестиційної стратегії.

#### Література

1. Выборова Е. Н., Салыхова Э. А. Методологические аспекты финансового анализа: особенности оценки инвестиционной активности организаций // Аудитор. 2013. № 11. С. 23–26.
2. Загородна О. М., Спільна І. В. Аналіз інвестиційної діяльності підприємства за даними фінансової звітності // Економічний аналіз. 2013. Том 14, № 2. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/ecan\\_2013\\_14\(2\)\\_14.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ecan_2013_14(2)_14.pdf)
3. Левченко Т. П., Епанешникова О. В. Оценка инвестиционной активности индустрии гостеприимства // Вестник СГУТиКД. 2012. № 1 (19). С. 54–60.
4. Замятіна Н. В. Оцінка інвестиційної активності сільськогосподарських підприємств // Інноваційна економіка. 2014. № 5 (54). С. 91–96.

5. Плужников В. Г., Смагин В. Н., Шикина С. А. Анализ существующих методов оценки инвестиционной активности предприятия Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет) // Экономический анализ: теория и практика. 2015. Т. 14, Вып. 2 (401). С. 2–10.
6. Чараева М. В. Разработка и апробация методики оценки инвестиционной активности предприятий // Финансовые исследования: финансовый менеджмент. 2010. № 4. С. 110–117.
7. Коритько Т. Ю. Оцінка інвестиційної активності промислових підприємств України // Економічний вісник Донбасу. 2016. № 3 (45). С. 141–146.
8. Кравченко О. В. Оцінка інвестиційної активності промислових підприємств в Україні // Ефективна економіка. 2014. № 8. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3269>
9. Самодурова Д. А. Теоретичні аспекти інвестиційної активності підприємств // Стратегія і механізми регулювання промислового розвитку. 2016. С. 174–182.
10. Чеснакова Л. С., Малахова Ю. А. Діагностика інвестиційної активності підприємства // Бізнес Навігатор. 2018. Вип. 47 (4). С. 120–126.
11. Щербакова Н. О. Оцінювання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства: дис... канд. екон. наук: 08.00.04. Київ, 2013. 187 с.