

ФОРМУВАННЯ І ВИКОРИСТАННЯ ФІНАНСОВОГО КАПІТАЛУ В ІНВЕСТИЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ: ОЦІНКА ТА ТЕНДЕНЦІЇ

Здійснено оцінку та виявлено тенденції формування і використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування, а також у контексті реалій сучасного економічного простору визначені передумови та запропоновані пріоритети ефективного формування та використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування.

Ключові слова: фінансовий капітал, інвестиційна діяльність, підприємства автомобілебудування.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Нестабільність зовнішнього середовища, динаміка зміни характеристик та векторності фінансового капіталу під впливом різноманітних ендогенних і екзогенних чинників викликає аритмію в русі фінансово-матеріальних потоків підприємств автомобілебудування, що призводить до гальмування інвестиційної діяльності, дисбалансу структури капіталу, зниження їх фінансової стійкості. Світовий досвід засвідчує, що саме ефективне формування та використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування є запорукою їх економічного поступу та забезпечення стабільності їх діяльності. Необхідність оцінки та виявлення тенденцій інвестиційної діяльності підприємств автомобілебудування, наукового обґрунтування та практичного застосування нових напрямів формування та ефективного використання фінансового капіталу ними, визначення передумов, пріоритетів та розробка шляхів забезпечення розширеного їх відтворення при збереженні фінансової незалежності набуває підвищеної актуальності в умовах кризових деформацій та визнання світовою спільнотою економіки України ринковою.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

У науково-теоретичних дослідженнях вчених, зокрема: В. Базилевича, В. Бодрова, В. Гейця, П. Єщенко, О. Заруба, М. Крупки, В. Литвицький, І. Лукінова, І. Лютого, М. Маліка, В. Мандибура, Ф. Мишкіна, О. Мозгового, А. Мороза, Ю. Ніколенка, В. Осецького, В. Сизоненка, С. Слухай, П. Солом'янюка, І. Ступницького, А. Чухна, В. Федосова, А. Філіпенка, С. Юрія та ін., розроблено стратегії диверсифікації джерел капіталовкладень, науково обґрунтовано структуру джерел формування ресурсів підприємства, проте відсутні теоретичні дослідження, які узагальнювали б вітчизняний та зарубіжний досвід формування та ефективного використання фінансового капіталу, визначали його тенденції в інвестиційній діяльності підприємств у трансформаційній економіці, його вплив на забезпечення економічного розвитку підприємств автомобілебудування.

МЕТА СТАТТІ

Досі детально розроблені тільки деякі аспекти удосконалення процесів формування та ефективного використання фінансового капіталу в інвестиційній

діяльності підприємств автомобілебудування, диверсифікації напрямів його використання в динамічному ринковому середовищі. Виникла необхідність знаходження якісно нових домінант та пріоритетів ефективного формування та використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування, напрямів впливу держави на ці багатовекторні процеси в мінливому економічному просторі. Актуальність, теоретична і практична значимість зазначених проблем, необхідність їх оцінки з метою активізації вказаних процесів зумовили мету і завдання даної статті.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Фінансовий капітал підприємств автомобілебудування переважно розглядається як показник, що відіграє другорядну, підпорядковану роль в інвестиційній діяльності, при цьому домінантним вважається процес інвестування підприємства, що значно знижує значення фінансового капіталу, проте ефективно формування та використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності є одним із основних факторів конкурентоздатності підприємств автомобілебудування та визначає їхні потенційні можливості у довгостроковому розвитку. Фінансовий капітал може розглядатися як передумова економічного зростання підприємств автомобілебудування.

Для подолання того, що Дж. М. Кейнс окреслив як "термінологічне стовпотворіння" [4], а П. Самуельсон назвав "тиранією слів в соціальних науках" [5], передусім розглянемо сутнісні характеристик фінансових категорій та понять, які ми будемо використовувати в даній науковій розвідці.

Нині існують різноманітні наукові підходи до економічної природи "фінансового капіталу". Так, І.О. Бланк зазначає, що "капітал підприємства характеризує загальну вартість коштів у грошовій, матеріальній і нематеріальній формах, інвестованих у формування його активів" [8]. Цікавою є позиція А.В. Бусигіна, який розглядає капітал з підприємницької точки зору — під капіталом розуміється все те, що допомагає реалізувати підприємницьку ідею та досягати цілей, які він ставить" [9]. Більш переконливим ми вважаємо визначення фінансового капіталу Алексеєнко Л.М. — як "грошових коштів і виражену в грошовій формі частку матеріальних, нематеріальних та фінансових активів, що нагромаджують суб'єкти фінансової діяльності з різних джерел для забезпечення економічних умов здійснення підприємницької діяльності з метою отримання прибутку" [1].

У результаті аналізу сучасного тлумачення сутності інвестиційної діяльності встановлено, що пануючим є розуміння інвестицій як вкладення капіталу з метою подальшого його збільшення. Приріст капіталу в результаті його інвестування є компенсацією за ризик втрат від інфляції та неодержання процентів від банківських вкладень капіталу [10], іншими словами, інвестиції — це всі види фінансового капіталу, що вкладаються у господарську діяльність з метою отримання доходу [11; 12].

Водночас в контексті наведеного трактування інвестицій розповсюдженням є судження про інвестиційну

діяльність як про комплекс заходів і дій фізичних та юридичних осіб, які спрямовують фінансовий капітал (у матеріальній, фінансовій або іншій майновій формі) з метою отримання прибутку [5].

Інвестиції в основний капітал в Україні у 1991—2007 рр. збільшилися у середньорічному вимірі в 1,32 рази і становили на кінець періоду 49,4 млрд грн. у порівнянних цінах, поступаючись рівню 1990 р. на 11%.

Склад і структура фінансового капіталу в підприємствах залежать від особливостей їх діяльності. В умовах сучасного світового господарства автомобілебудування продовжує відігравати провідну роль. Автомобілебудування являє собою високотехнологічну системну галузь, яка утворює динамічну господарську міжгалузеву систему. Суттєвий вплив на розвиток підприємств автомобілебудування справляє процес глобалізації, який знайшов своє відображення у нових принципах організації продуктивних сил. Під впливом інформаційно-технологічної революції і формування єдиного інформаційного простору критичною проблемою для підприємств автомобілебудування стало досягнення координації дій. Територіальна організація виробництва автомобілів являє собою складну системно-структурну категорію, що має багаторівневу ієрархічну організацію, а певні її одиниці в територіальному зрізі простягаються від одного окремого підприємства до світового господарства.

Для сучасних підприємств автомобілебудування важливою тенденцією є розміщення суміжників у безпосередній їхній близькості до монтажного підприємства. Ця близькість дозволяє відмовитися від використання складських приміщень, а також сприяє здійсненню постачань комплектуючих "точно в строк" ("just-in-time"). Причому важливо відзначити, що останнім часом збільшується обсяг так званих "системних постачань", тобто постачань вже укомплектованих вузлів (модулів) у зборі, замість окремих деталей. Разом із суміжниками поблизу монтажного підприємства концентруються і підприємства сфери виробничих послуг, оскільки існує висока необхідність всебічних і багаторазових погоджень між постачальниками і головним підприємством. У результаті просторової концентрації суміжників і підприємств сфери виробничих послуг у безпосередній близькості до монтажного підприємства (у радіусі 30—50 км) формуються нові специфічні промислові агломерації (кластери) спеціалізованих галузевих виробництв. Так, наприклад, офіційна дилерська мережа компанії "Інтеркар Україна Лтд." складається з 17 дилерських підприємств, 10 контрактних партнерів і 5 контрактних майстерень, і охоплює 20 областей країни.

На ефективне формування та використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств значний вплив має специфіка організації їх функціонування. Так, виробництво високоякісних дорогих автомобілів змушує виробників здійснювати ретельний контроль якості на всіх стадіях виробничого процесу, що, у свою чергу, не дозволяє підприємствам автомобілебудування переміщуватися в регіони, у яких відсутня висока культура виробництва й навички складання таких автомобілів. Крім того, присутня потреба всебічних і

багаторазових погоджень між постачальниками і головним підприємством.

У результаті високої насиченості ринку продукцією галузі, вкрай загострилася проблема збуту, виникла критична потреба в зниженні витрат, істотному удосконаленні конструкцій автомобілів. Це, поруч із загальним технологічним сплеском у 90-і роки, зумовило істотну реструктуризацію вітчизняної автомобільної промисловості, яка проявилась у змінах в структурі власності, розвитку технології, структури виробництва та в схемах маркетингу продукції.

З моменту виникнення української незалежної держави її автомобільний ринок динамічно розвивався і, за думкою експертів, ще на початку 2006 року посідав 12 місце у Європі за обсягами збуту, а за темпами зростання — перше. У 2006 році в Україні було продано понад 260 тисяч нових автомобілів. У 2001—2007 рр. відбулися значні прогресивні зміни на ринку продаж автомобілів в Україні, які звелися до наступних тенденцій: а) збільшення частки автомобілів, вироблених в Україні (включаючи SKD-зборку¹, з 73% до 84%), водночас — відповідне зменшення імпорту легкових автомобілів (їхня частка скоротилася з 27% до 16%); б) збільшилась частка продажу легкових автомобілів українських марок (з 9% до 13%); в) значно збільшилась частка продажу відомих брендів (з 4% до 35%); г) скоротилася частка легкових автомобілів, вироблених в Україні з комплектів, що отримуються від російських автовиробників (з 60% до 36%). Аналізуючи динаміку розподілу продаж автомобілів за регіонами, можна бачити, що якщо у 1999 році на долю Київського регіону припадало 78,2% продаж, а на всі інші — 21,8%, то у 2007 році ці показники суттєво змінилися: Київський регіон — 62,1%, всі інші — 37,9%.

Ці та інші чинники постіндустріальної епохи впливають на підприємства автомобілебудування, потребують їх гнучкості в інвестиційній діяльності та швидкого реагування на економічні, соціальні, політичні й екологічні умови, що швидко змінюються.

Показник обсягу інвестицій на гривню основного капіталу свідчить про зростання його рівня по економіці з 2,8% в 2000 р. до 7,3—8,9% в 2005—2007 рр. Середньорічний темп приросту основного капіталу збільшився у три рази.

У окремих підприємствах автомобілебудування, де оновлено значну частину устаткування, відбулися якісні зміни в основному капіталі. Проте ще непереборна тенденція зростання ступеня зносу в більшості підприємств, де він склав — 51,7%. Це свідчить про недостатні обсяги інвестицій, перевагу в їх структурі устаткування старого технологічного рівня, зниження інноваційної активності підприємств автомобілебудування. Тенденції до зменшення власного капіталу намітилися в підприємствах автомобілебудування з 59,8% у 2001 р. до 47,9% у 2007 р. Рентабельність власного капіталу склала 5,14%.

На процеси формування та використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування істотний вплив має висока трудо- та матеріаломісткість продукції, тривалість операційного та фінансового циклів.

Внутрішні причини кризового стану підприємств автомобілебудування — неефективне управління; недостатня капіталізація; надлишкові боргові зобов'язання; недостатній рівень прогнозування та планування; брак управлінських інформаційних систем; втрата основної частки ринку; відсутність своєчасної внутрішньої звітності тощо. Зовнішні причини — макроекономічні та політичні ризики; галузеві умови; недосконалість законодавства; дефіцит висококваліфікованих фахівців; висока конкуренція; скорочення ринку товарів; низька платоспроможність населення, кризові деформації, природні катастрофи тощо.

Здійснене дослідження свідчить про: недосконалість фінансового механізму, про необхідність підвищення ефективності формування та використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування. Низькі темпи інноваційного оновлення основного капіталу зумовлюють необхідність використання сучасних ринкових форм активізації процесів інвестиційно-інноваційного відтворення.

Разом з тим, значна сума коштів продовжує спрямовуватись підприємствами автомобілебудування на екстенсивний розвиток — підтримку застарілої матеріально-технічної бази, придбання і ремонт обладнання.

Загальна сума витрат на фінансування технологічних інновацій впродовж 2000—2007 рр. збільшилась більше ніж у 6 разів. При цьому частка коштів вітчизняних інвесторів у фінансуванні технологічних інновацій склала у 2007 р. 73,72 %, тоді як іноземних — 2,97 %, а за рахунок державного бюджету технологічні інновації були профінансовані всього лише на 1,33 % від загальної суми витрат [6]. Як наслідок — сповільнюється технічний прогрес, скорочуються обсяги виробництва, не відбуваються ефективні зміни у структурі фінансового капіталу. В умовах глобалізації пануючим чинником конкурентної боротьби у високотехнологічних підприємств автомобілебудування є застосування новітніх технологій, науково-дослідних та дизайнсько-конструкторських розробок, новітніх матеріалів. Відставання в інноваційних процесах загрожувє виробникам зниженням рівня продаж, втратою ринків збуту, скороченням обсягів виробництва. Гостра конкурентна боротьба також стимулює виробників удосконалювати технічні характеристики автомобілів, збільшувати витрати на безпеку водіїв, екологічність автомобілів тощо.

Нині в умовах недосконало сформованого фінансового ринку та господарського законодавства чи не єдиним дієвим джерелом простого й розширеного відтворення виробничої бази залишаються власні ресурси підприємств автомобілебудування, передусім реінвестований прибуток та внески засновників (акціонерів).

Для підприємств автомобілебудування характерні невисокі значення економічної рентабельності, які істотно нижчі за значення відсоткових ставок, значення фінансового важеля переважно від'ємні, причому обов'язкові виплати (відсотки за користування залученим капіталом за середньоринковою банківською

¹ SKD-зборка — Semi Knocked Down, "напіврозібраний", один із способів подолання митного бар'єра

ставкою та з податку на прибуток) призводять до того, що використання залученого капіталу негативно позначається на рентабельності власного капіталу, за рахунок якого має здійснюватися відтворення основних фондів автомобілебудування підприємств. Фінансовий капітал допускає вимір в "капітальних" одиницях, функціонально визначених граничною ефективністю капіталу [7, с. 168, 282, 283, 150, 341, 210]. Серед основних факторів, що визначають ефективність використання підприємствами автомобілебудування фінансового капіталу, виявлено екзогенний чинник державної стратегії економічного розвитку, яка визначає галузеві пропорції на макrorівні і, сприяючи розвиткові суб'єктів пріоритетної галузі, ускладнює функціонування інших. Таким чином, сукупність об'єктивних незалежних від підприємств автомобілебудування чинників формує їх механізм використання та відтворення фінансового капіталу з метою реалізації основних цілей і напрямів діяльності.

Оптимальна структура фінансового капіталу підприємств автомобілебудування — це співвідношення використання власних і позичкових коштів, яке забезпечує гармонійне сполучення ризику і прибутковості і при якому забезпечується найбільш ефективна пропорційність між коефіцієнтом фінансової рентабельності й коефіцієнтом фінансової стійкості підприємства, тобто максимізується його ринкова вартість та мінімізується фінансовий ризик за рахунок різних підходів до фінансування основних і оборотних засобів підприємств автомобілебудування.

Структура капіталу, що використовується підприємствами автомобілебудування, визначає багато аспектів інвестиційної його діяльності, здійснює активний вплив на кінцеві результати цієї діяльності. Вона впливає на коефіцієнт рентабельності активів та власного капіталу (тобто на рівень економічної та фінансової рентабельності підприємства), визначає систему коефіцієнтів фінансової стійкості та платоспроможності (тобто рівень основних фінансових ризиків) і остаточно формує співвідношення прибутковості та ризику в процесі розвитку підприємства.

ВИСНОВКИ

Здійснена оцінка динаміки формування та використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування свідчить про несприятливе середовище їх діяльності, в умовах якої практично всі джерела відновлення і розширення ресурсного потенціалу стають дефіцитними, що виявляється в зниженні внутрішніх джерел фінансування їх інвестиційної діяльності через зростання збитків і неможливість залучення зовнішніх джерел фінансування. Як наслідок, відбувається гальмування темпів їх розвитку.

Встановлено, що такі чинники зовнішнього і внутрішнього середовища, як значний знос виробничих засобів, високі темпи інфляції, нестабільність податкової політики, низький рівень купівельної спроможності населення тощо, призводять до серйозних диспропорцій у структурі фінансового капіталу, зокрема: у структурі дебіторської і кредиторської заборгованості; у структурі джерел формування; у структурі витрат тощо. Так, у результаті нераціональної політики залучення позич-

кового капіталу на багатьох підприємствах автомобілебудування він у 1,5—3 рази перевищує їх власний капітал, кредиторська заборгованість переважає над дебіторською. Такі зміни у структурі фінансового капіталу значно знижують фінансову стійкість підприємств автомобілебудування і, як наслідок, ефективність їх функціонування.

З урахуванням сучасних тенденцій економічного розвитку вітчизняних підприємств автомобілебудування доцільним є здійснення неодмінних адаптивних змін у співвідношенні складових активів, використовуваних підприємством, відповідно до дії зовнішніх чинників, що становлять найбільшу загрозу в сенсі скорочення виручки від реалізації. Удосконалення фінансового механізму передбачає попередження загроз щодо недоотримання прибутку за рахунок диверсифікації інвестиційної діяльності та використовуваних при цьому економічних ресурсів. Механізмом здійснення якісного перетворення фінансового капіталу повинна стати система державного регулювання його інвестиційно-інноваційного оновлення, злету створюваного доходу в секторі автомобілебудування з метою забезпечення необхідних параметрів для ефективного його розвитку, темпів зростання інвестицій, реформування на ринкових принципах фінансово-кредитної системи, акумуляції і ефективного розподілу потенційних інвестиційних ресурсів.

Література:

1. Алексеєнко Л.М. Ринок фінансового капіталу: становлення, проблеми та перспективи розвитку: монографія. — К.: Вид.буд-к "Максимум", 2004. — 424 с.
2. Малік М. До питання фінансового забезпечення підприємницької діяльності на селі / Проблеми фінансової підтримки малих та середніх підприємств на селі. — К.: ННЦ ІАЕ. — 2004. — С. 11—16.
3. Лютий І.О., Алексеєнко Л.М. Стратегічні перспективи ринку фінансового капіталу в контексті інтеграційних процесів // Світ фінансів. — 2004. — № 1. — С. 109—117.
4. Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег. — М.: Гелиос АРВ, 1999. — С. 63.
5. Самуэльсон П. Экономика: в 2 т. — М.: НПО "Алгон", 1992. — Т. 1. — С. 11.
6. Держкомстат України. — Режим доступу <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Capital. Volume two. Book II: The Process of Circulation of Capital. Progress Publishers / translated by I. Lasker. — Moscow, 1956.
8. Бланк И.А. Управление капиталом: учебный курс. — К.: Эльга, изд-во "Ника-Центр", 2004. — 576 с.
9. Бусыгин А.В. Предпринимательство. Основной курс. — М.: Инфра-М, 1997.
10. Федоренко В. Г., Іткін О. Ф., Степанов Д. В. та ін. Інвестиційні процеси у промисловості України: монографія. — К.: Наук. світ, 2001. — 447 с.
11. Бажал Ю. Інвестиційно-інноваційні ресурси економічного зростання // Стратегія економ. розвитку України. — 2000. — Вип. 1. — С. 34—36.
12. Бланк И.А. Основы инвестиционного менеджмента. — К.: Ника-Центр, 2001. — Т. 1. — 531 с.

Стаття надійшла до редакції 23.11.2009 р.