

Я. Р. Корнійко,
к. е. н., старший викладач кафедри логістики, транспортних технологій і маркетингу,
Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ
Н. О. Валявська,
асистент кафедри логістики, транспортних технологій і маркетингу,
Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Y. Korniyko,
Candidate of Economic Sciences, senior lecturer in logistics, transport technology and marketing,
N. Valiavska,
assistant of logistics, transport technology and marketing,
Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevich Sahaydachnyi, Kyiv

CRISIS MANAGEMENT ENTERPRISES WATER TRANSPORT

У статті проаналізовано сучасний стан портової галузі України в період реформування. Розкрито основні причини кризового стану на підприємствах водного транспорту України. Розглянуто динаміку переробки вантажів морськими та річковими портами України. Представлено динаміку сумарного дедвейту українського флоту за роки незалежності України. Виявлено один із можливих шляхів вирішення кризових ситуацій на підприємствах водного транспорту. Проаналізовано актуальність застосування антикризового управління в портовій галузі країни. Визначено основні заходи, які на державному рівні влада країни повинна впроваджувати для створення інвестиційно-привабливого середовища в портовій діяльності. Запропоновано використання державно-приватного партнерства з метою залучення приватних інвестицій до галузі як одного із головного інструментарію фінансування підприємств, які перебувають в кризовому стані.

The article analyzes the current state of the port sector in Ukraine during the reformation. The basic causes of crisis in water transport enterprises of Ukraine. The dynamics of cargo by sea and river ports of Ukraine. The dynamics of the total deadweight Ukrainian Navy since Ukraine's independence. Found one of the possible solutions to the crisis of water transport enterprises. Analyzed the relevance of the use of crisis management in the port sector of the country. The main measures at the national level the authorities should implement to create an attractive investment environment in port activities. The use of public-private partnerships to attract private investment to the industry as one of the main instruments of financing companies that are in crisis.

Ключові слова: портова галузь України, антикризове управління, заходи антикризового управління.
Key words: port sector in Ukraine, crisis management, crisis management measures.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

На сьогоднішній день економічна система нашої країни зазнає всеохоплюючих змін. Останні події, що відбуваються в Україні, лише поглиблюють кризові процеси на підприємствах водного транспорту. Незважаючи на впровадження реформ, стан та темпи подальшого розвитку підприємств водного транспорту є недостатнім, оскільки наявний потенціал ще не реалізовано повною мірою. Саме тому цьому питанню була приділена особлива увага.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідження, які стосуються проблематики антикризового управління, розглянуті та проаналізовані в багатьох працях вітчизняних та зарубіжних вчених. Зарубіжні дослідники зробили вагомий внесок щодо механізмів та концепцій антикризового управління, однак, їх застосування в сучасній українській практиці мало ймовірно.

Серед науковців значно зросла кількість досліджень з різноманітних аспектів антикризового управління. Дане питання є предметом розгляду у роботах наступних авторів: Альтмана Е., Бівера В., Бланка І., Бріггема Ю., Балашова А.П., Беяцької Т.Н., Бикова А.А., Василенка В.О., Грязнової А.Г., Шершньової З.Є. та ін. Така тенденція пояснюється глибиною кризового стану в Україні. Однак, що стосується антикризового управління на підприємствах водного транспорту, дослідники приділяють досить мало уваги.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є аналіз доцільності використання антикризового управління на підприємствах водного транспорту України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для виведення України з посткризового стану важливе значення відіграє процес модернізації та перебудови однієї із найважливішої галузі країни — портової. На сьогоднішній день для України дане питання є досить болючим, оскільки вона переживає політико-економічну кризу. Крім основних задач з транспортування вантажів, порти України повинні забезпечувати розвиток економіки країни в цілому, однак, існуюча система управління та їх матеріально-технічний стан бажає жадати кращого. Так, наприклад, за даними фахівців Мінінфраструктури, портова галузь України потребує близько 25 млрд грн. активного залучення приватних інвестицій як головного джерела відновлення портової інфраструктури, рівень зносу (амортизації) якої становить 60—90% [3]. Дані складові за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та стандартам Європи.

Вирішення вищезазначених проблем, в першу чергу, можливе за рахунок встановлення причин та обґрунтування пріоритетних напрямків подолання кризи. В сучасних ринкових умовах це можливо за рахунок використання системного антикризового управління.

Як показує світовий досвід, в Україні антикризове управління повинно стати невід'ємною складовою системи управління на підприємствах для запобігання виникнення та виходу з кризових станів. Сьогодні більшість підприємств водного транспорту перебуває у важкому стані. Так, наприклад, обсяги переробки вантажів у морських та річкових портах у 2014 році скоротились на 4,3% порівняно з аналогічним періодом 2013 року. Більш детально обсяги переробки вантажів розглянуто в таблиці 1.

Таблиця 1. Динаміка переробки вантажів морськими і річковими портами України

Обсяг вантажів, млн тонн	Роки							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 10 міс.
Морськими торговельними портами	158	170	157	148	155	154	150	115
Річковими портами	19	14	5	6	7	7	4	4
Всього	177	184	162	154	162	161	154	119

Джерело: [4].

Виходячи з представленої динаміки, можна зробити висновок, що обсяги перероблених вантажів морськими та річковими портами України зменшилися у 2013 р. на 13% порівняно з 2007 р. Дана тенденція пояснюється анексією АР Криму Російською Федерацією та відходженням частини вантажопотоків даних портів.

Розробка заходів по виходу підприємств з кризи стали однією з найважливіших проблем сучасності. В діяльності кожного підприємства, а іноді і цілої країни, періодично виникають ситуації, коли необхідно вживати заходи, спрямовані на запобігання виникненню кризових явищ чи ліквідацію вже наявних ознак кризи [1].

На думку авторів, криза — це погіршення економічного становища, якого підприємство зазнає. Виходячи з цього, антикризове управління — це процес застосування форм, методів і процедур, направлених на соціально-економічне оздоровлення підприємства, галузі, створення і розвиток умов для виходу з кризового стану економіки регіону або країни в цілому.

Українські порти, не мають можливостей використовувати ті потужності, якими розпоряджаються на сьогоднішній день. За роки незалежності України виросло нове покоління молодих людей, які не знають і навіть не чули, що їхня країна колись була однією зі передових морських держав. За даними конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD), на 1 січня 1993 року загальний дефлет (вантажомісткість) торгового флоту налічував 6,177 млн тонн (враховувались судна обсягом 100 і більше реєстрових тонн). Доля українського флоту у світовому торговому флоті складала 0,9%. В рейтингу найбільших морських держав світу за цим показником наша країна займала 25-е місце. Однак у перші десять років незалежності нашої країни цей великий спадок було втрачено і ситуація не покращилась. У 2012 році сумарний дефлет флоту становив менше мільйона — 0,904 млн тонн. Тобто з 1993 року по 2013-й дефлет українського торгового флоту зменшився більш, ніж в 5,8 разів. Як свідчить статистика, в 2013 році Україна за дефлетом свого флоту, за даними UNCTAD, вже знаходилась нижче 72-го місця в рейтингу [2].

Наведена інформація також свідчить про те, що українські порти потребують впровадження ефективною системи антикризового управління. Причинами кризового стану підприємств водного транспорту України є не тільки вплив зовнішніх факторів, а й внутрішніх. Оскільки проблеми є, однак вони на загал не завжди пов'язані з відсутністю інфраструктури чи потужностей. Найбільш актуальні з них такі:

- політико-економічна криза в країні;
- недосконала нормативно-правова база;
- неефективне використання потужностей;
- складна система управління та застарілі організаційні структури;
- неефективне та непрозоре управління.

Вказані проблеми роблять портову галузь України непривабливою для приватних інвесторів, які б могли провести ряд кардинальних змін в цій сфері.

Портам необхідно постійно розвиватись та бути конкурентоспроможними для інтеграції в світову економіку. На державному рівні влада країни повинна захищати та впроваджувати нові екологічні норми та стандарти, а також постійно контролювати та покращувати умови для залучення інвесторів. Крім того, вона повинна делегувати об'єктивність та прозорість звітної інформації та статистики, відповідати міжнародним стандартам та інноваціям, які можуть бути впроваджені для подальшого розвитку портової галузі.

Забезпечення інвестиційно-привабливого середовища повинно базуватися на формуванні якісної законодавчої бази та системи регуляторних інструментів для спрощення фінансової участі приватного сектору в портовій діяльності. Оскільки механізми та засоби державного регулювання, які під час економічної нестабільності повинні виконувати функцію певних амортизаторів, виявилися застарілими та неефективними, а ринкові механізми самоналаштування та самовідновлення (конкуренція, самоорганізація, гнучка тарифна політика) як і сам ринок транспортних послуг в Україні залишаються недостатньо розвинутими [4]. Саме тому розуміння існуючої проблеми, повинно призвести до формування загальних можливостей співпраці держави з приватним сектором. Партнерство держави і приватного сектору являє собою інституційний та організаційний альянс між державою і бізнесом, який створе-

ний з метою мобілізації інвестицій та реалізації суспільно значимих інвестиційних проектів в широкому спектрі сфер діяльності.

На жаль, для розвитку портової сфери України, держава не в змозі надати належного фінансування та забезпечити повноцінний розвиток портів, які терміново потребують радикальних змін та нових підходів до управління. Тому найважливішою функцією такого партнерства є залучення інвестицій приватного сектору для фінансування та розвитку об'єктів, що перебувають у кризовому стані.

Діяльність підприємств водного транспорту завжди пов'язана з високим ризиком, який обумовлений наявністю ряду чинників, дію яких не можна точно передбачити. Тому вони постійно працюють в умовах невизначеності, що може спричинити виникнення довгострокової негативної тенденції у їх розвитку, тобто виникнення криз.

Однак нинішній переломний політико-економічний стан в країні свідчить про майбутні можливості подолання кризових ситуацій з урахуванням системного підходу в управлінні та вчасно проведеної діагностики.

ВИСНОВОК

Отже, антикризове управління в підприємствах водного транспорту повинно стати постійно діючою системою. Антикризові управлінські рішення мають прийматися на основі достовірної інформації, їх масштаб і спрямованість мають відповідати типу кризи на підприємстві та швидкості її поширення, рішення різних суб'єктів антикризового управління мають узгоджуватися між собою, кожне рішення має обиратися як оптимальне з декількох можливих варіантів, спрямовуватися на конкретного виконавця і доводитися у розумінні для нього формі, прийняті рішення мають виконуватися в максимально можливому обсязі [1]. Ці заходи призведуть до досягнення позитивного результату у майбутньому.

Література:

1. Грибан С.В. Система антикризового управління підприємством [Електронний ресурс] / С.В. Грибан // Ефективна економіка. — 2013. — Режим доступу: <http://www.economy-nauka.com.ua/?op=1&z=2467>
2. Ильницький К. Эти живучие порты [Електронний ресурс] / К. Ильницький // Порты Украины. — 2011. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>
3. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>
4. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України [Електронний ресурс] / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю.Ємельянова // Інститут стратегічних досліджень. — 2014. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk-e0796.pdf>

References:

1. Gryban, S. V. (2013), "System of anti-recessionary management by the entity" *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 11, available at: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2467> (Accessed 4 January 2015).
2. Il'nickiy, K. (2011), "Jeti zhivuchie porty" *Ports of Ukraine Plus*, [Online], vol. 06 (108), available at: <http://portsukraine.com/node/2169> (Accessed 4 January 2015).
3. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine (2015), available at: <http://data.worldbank.org> (Accessed 4 January 2015).
4. Sobkevych, O.V. Mykhajlychenko, K.M. Yemel'ianova, O.Yu. (2014) "Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhn'oho kompleksu Ukrainy" *The National Institute for Strategic Studies*, [Online], *analitichna dopovid*, available at: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk-e0796.pdf> (Accessed 4 January 2015).

Стаття надійшла до редакції 04.02.2015 р.