

С. І. Іванчук, аспірантка Національного
транспортного університету

УМОВИ ФОРМУВАННЯ АНТИКРИЗОВОЇ СТІЙКОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

У статті розглянуто ключові проблеми антикризового розвитку українських АТП в умовах глобалізації. Визначено основні чинники дестабілізації розвитку українських АТП у період сучасної світової фінансово-економічної кризи. Розкрито напрями підвищення антикризової стійкості вітчизняних АТП.

В статье рассматриваются основные проблемы антикризисного развития украинских АТП в условиях глобализации. Определены главенствующие факторы дестабилизации развития украинских АТП в период современного мирового финансово-экономического кризиса. Раскрыты направления повышения антикризисной стойкости отечественных АТП.

The article is dedicated to the main problems of anti-crisis development of the Ukrainian ATP in conditions of globalization. The main destabilizing factors in the development of Ukrainian automobile transport enterprise in the period of modern global financial crisis has found. The areas of increasing anti-crisis domestic stability automobile transport enterprise is exposed.

Ключові слова. АТП, антикризове управління, антикризова стійкість.

Вступ. В умовах сучасної глобалізованої економіки адекватний сучасним вимогам, професійно організований автомобільний транспорт є ключовим засобом виробництва, котрий відкриває підприємствам та компаніям доступ до світових ринків.

Автотранспортні підприємства (АТП) становлять важливу інфраструктурну одиницю економіки України, без забезпечення стабільного розвитку якої суттєво ускладнюється подальший розвиток економіки в цілому. Чіткістю та надійністю функціонування АТП визначаються можливості забезпечення ритмічності роботи промислових виробництв, інфраструктурних та промислових галузей національної економіки, сільського господарства та інших сфер, які залежать від споживання транспортних послуг.

© С. І. Іванчук, 2011

Оскільки антикризова стійкість АТП багато в чому визначає ефективність і темпи економічного розвитку країни, а значна інфраструктурна роль автотранспорту робить його невід'ємною складовою забезпечення національної конкурентоспроможності, дослідження та науковий супровід відповідних проблем має займати чільне місце в сучасній науково-прикладній галузі економічних знань.

Постановка завдання. Розв'язання ключових проблем автомобільного транспорту – пріоритетне завдання для держави, яка має опікуватись питаннями оптимізації державного контролю, його законодавчого забезпечення, а також визначення механізмів фінансової підтримки, які дозволять повною мірою забезпечити сталий розвиток і конкурентоспроможність вітчизняних АТП.

Проблемам антикризового розвитку, фінансової та економічної діагностики банкрутства підприємств присвячено значну кількість праць вітчизняних та зарубіжних учених, серед яких Е. Альтман, У. Бівер, А. Ковальов, Л. Костирко, В. Привалов, Л. Лахтіонова та ін. Водночас удосконалення потребує осучаснення методичних підходів до виокремлення діяльності АТП, включаючи фізичних осіб – перевізників, що дозволяє здійснювати аналіз поточної діяльності останніх та оцінювати їх роль для економіки країни України.

Окрім цього, перебіг останньої світової фінансово-економічної кризи показав, що існуючі підходи до оцінки антикризової стійкості українських АТП виявились неспроможними повною мірою убезпечити значну кількість підприємств від банкрутств. У цьому зв'язку пошук ефективних підходів до завчасного виявлення ознак настання кризи є ключовим завданням стратегічного управління підприємством.

Результати дослідження. У структурі перевезення вантажів в Україні автотранспортні підприємства займають домінуюче становище, вони виконують близько двох третин сукупних вантажних перевезень (станом на кінець 2009 р. на автомобільний транспорт припадало 65,8 % сукупних перевезень; на залізничний – 24,1, трубопровідний – 9,5, водний – 0,06, авіаційний – 0,01 %). Посилення ролі автотранспорту відображає процеси розвитку бізнес-середовища в Україні, зокрема розвитку малих та середніх підприємств, які є основними споживачами таких послуг.

В умовах активного розвитку зовнішньоекономічної діяльності України переважне використання послуг АТП з перевезення вантажів для потреб малого та середнього бізнесу забезпечується такими чинниками:

- значний рівень фізичної доступності отримання послуги, яка пов'язується з великою кількістю логістичних терміналів та суттєвими можливостями доставки вантажів між підприємствами;
- спрощення логістичного супроводу в порівнянні з іншими видами транспорту, що, у свою чергу, оптимізує фінансові та часові витрати надання послуги;

– цінові переваги послуг АТП перед іншими видами транспорту, коли не йдеться про промислові обсяги перевезень на далекі відстані тощо.

Підтвердженням такої позиції є збільшення відриву автотранспортних перевезень в Україні від інших видів транспорту, передусім залізничного, протягом тривалого періоду (рис. 1). В умовах збільшення вантажообороту внаслідок розширення зовнішньоекономічної діяльності залізничний транспорт нездатний швидко розвинути власну інфраструктуру під зростаючі потреби ринку.

В останні роки в Україні обсяги перевезень вантажів АТП зростали досить високими темпами, що в цілому відповідало економічному піднесенню цих років. Зокрема, обсяги перевезення АТП в Україні за шість років (2002–2008) зросли на 34 %, і лише за підсумками 2009 р. було зафіксовано суттєве зниження обсягів вантажних перевезень: на 15,6 % до 2008 р. Це стало наслідком фінансової кризи, яка переросла в економічну, що обумовило різке скорочення попиту на послуги АТП з вантажних перевезень (рис. 2).

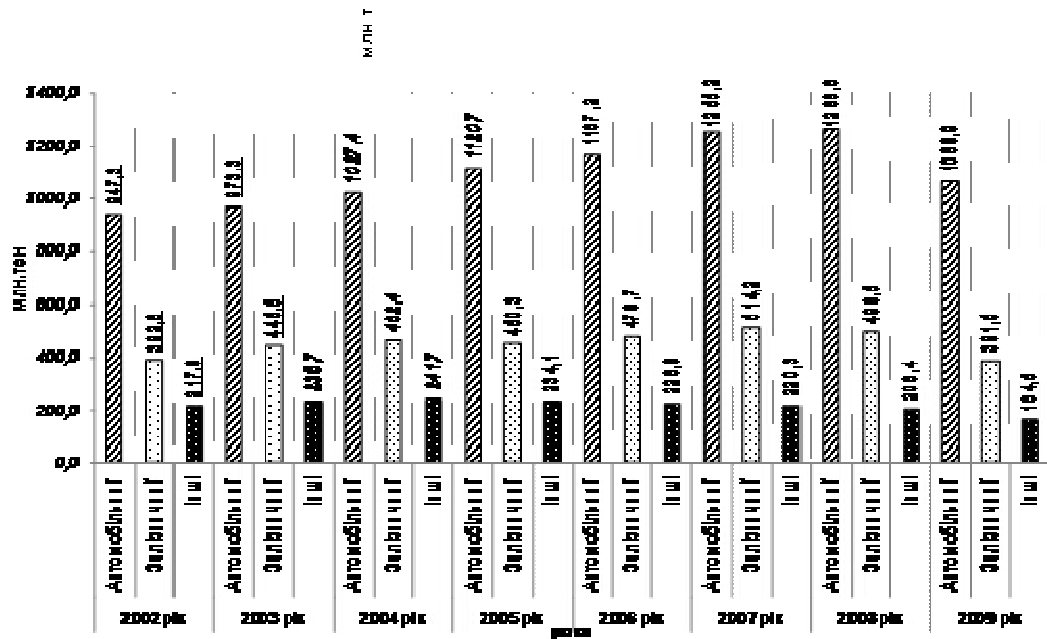


Рис. 1. Динаміка перевезення вантажів за видами транспорту в Україні у 2002–2009 рр., млн т [1]

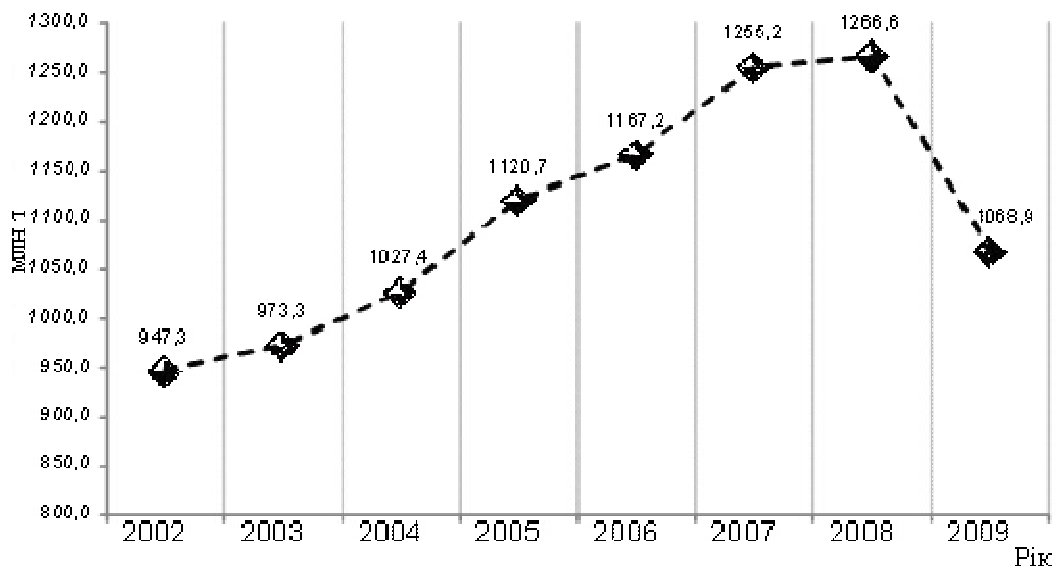


Рис. 2. Динаміка перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні у 2002–2009 рр., млн т

Стрімкий розвиток транспортної сфери України в останні роки обумовив динамічне збільшення прямих іноземних інвестицій (ПІІ), сукупний обсяг яких у діяльність наземного транспорту України за останні п'ять років зріс майже в 2,5 раза, сягнувши майже 400 млн дол. США (рис. 3). Безумовно, це не можна вважати задовільним рівнем інвестування, разом з тим збільшення ПІІ навіть за підсумками найскладнішого 2009 р. свідчить про вагомі перспективи подальшого залучення інвестицій.



Рис. 3. Динаміка прямих іноземних інвестицій у діяльність наземного транспорту України у 2004–2009 рр., млн дол. США, на початок року [1]

За останні роки в Україні з'явилися численні логістичні центри, швидкими темпами зростала кількість АТП за участю іноземного капіталу, активно розбудовувались торговельно-обслуговуючі мережі вантажного та пасажирського автотранспорту.

Відсутнього удару стабільному розвитку національних АТП завдала фінансово-економічна криза. У результаті різкого зниження попиту на відповідні послуги значна кількість АТП була змушена піти з ринку. Поширення світової економічної кризи в Україні виявило низький рівень антикризової стійкості АТП, більшість із яких не була забезпечена достатніми резервами міцності та управлінськими рішеннями щодо адаптації до нових умов функціонування ринку перевезень. У рамках існуючих підходів до оцінки антикризової стійкості завдання забезпечення від банкрутств не виконано – АТП виявились не готовими до кризового сценарію розвитку подій. На наш погляд, брак ефективних інструментів завчасного виявлення ознак настання кризи було головним чинником безпрецедентних економічних втрат.

Прикладом пізнього реагування на ознаки поширення кризи з боку АТП можуть слугувати підсумки роботи у 2007–2008 рр., оскільки сигнали про сповільнення темпів зростання попиту на транспортні послуги були очевидними вже на початку 2008 р. (рис. 2). Разом із тим помилкове трактування зовнішніх чинників не спонукало керівництво АТП розробляти превентивні антикризові стратегії для підприємств, що в підсумку й завдало істотних збитків.

Окрім вантажних перевезень, фінансово-економічна криза у 2009 р. негативно позначилась також на обсягах пасажирських перевезень. Порівняно з 2008 р. сукупні перевезення пасажирів в Україні скоротились на 12,7 %, зокрема відповідні послуги АТП знизились на 8,1 %. Як і в ситуації з вантажними перевезеннями, низька якість антикризового управління не дала можливості в потрібний момент розпізнати поширення кризових очікувань, а відтак на АТП продовжували діяти стратегії, які не передбачали протидію кризі.

Для України вкотре актуалізується проблема забезпечення якісного аналізу розвитку АТП, на основі якого можна завчасно формувати уявлення про ризики і загрози глобального середовища, здатні знижувати їх антикризову стійкість. Найбільше це стосується оцінки обсягу інвестування, передусім в основний капітал. Якщо для багатьох видів економічної діяльності основний капітал, у першу чергу основні засоби, не є принциповим показником (наприклад, для торговельної сфери), то для АТП це принципова особливість, яку слід урахувувати в оцінюванні антикризової стійкості. При цьому треба зазначити наявність окремої методологічної проблеми ведення державної статистичної звітності, суть якої полягає в **неможливості виокремлення даних щодо обсягів інвестицій в основний капітал суто в автомобільні підприємства**. Зараз є агреговані дані щодо обсягів інвестицій в основний капітал сукупно підприємств наземного транспорту, до якого, крім АТП, належить залізничний транспорт.

Водночас можна бути певними, що значна частина інвестицій в основний капітал у наземному транспорті сформована саме за рахунок АТП, про що, зокрема, свідчить переважна роль таких підприємств у структурі транспортних перевезень в Україні. Проте обсяги інвестицій в основний капітал наземного транспорту в Україні становлять понад 6 млрд грн (у 2009 р.), порівняно з іншими видами економічної діяльності це досить низький результат (рис. 4).

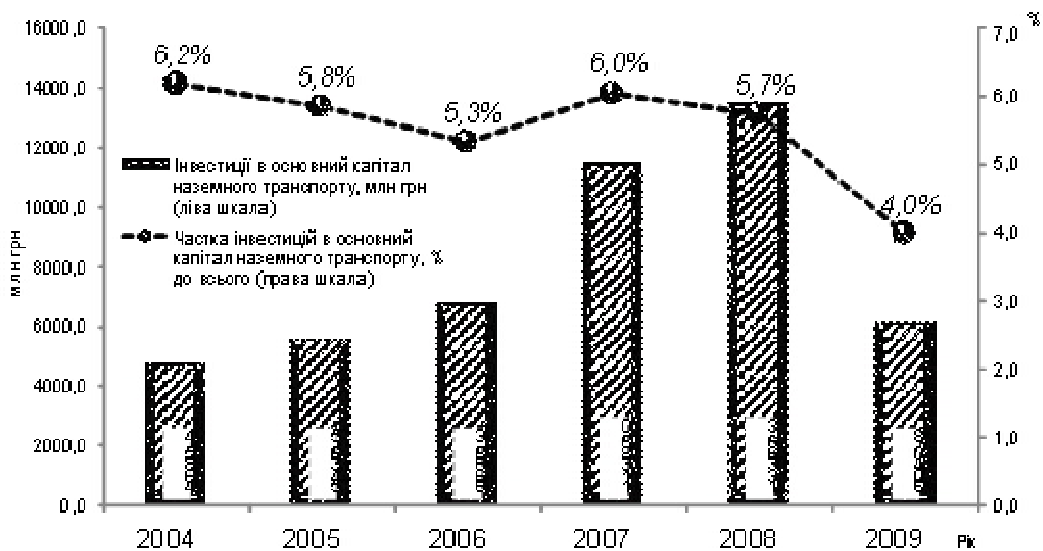


Рис. 4. Динаміка інвестицій в основний капітал наземного транспорту в Україні та їх частка в сукупних капітальних інвестиціях у 2004–2009 рр. [1]

Найбільшого рівня інвестування в основний капітал наземного транспорту досягнуто у 2008 р. – 13,4 млрд грн, що майже втричі перевищило обсяги 2004 р. Таким чином було забезпечено динамічний розвиток усієї сфери перевезень, попит на які підвищувався завдяки розширенню зовнішньої кон'юнктури.

При цьому обсяги інвестицій в основний капітал українського наземного транспорту за підсумками 2009 р. знизились більш як удвічі (на 55 %), а сукупні інвестиції в основний капітал знизились в Україні на 35 %.

Отже, наслідки світової фінансово-економічної кризи особливо відбилися на інвестуванні у сфері транспорту, що вкотре свідчить про низький ступінь готовності та стійкості вітчизняних транспортних підприємств до коливань ринкової кон'юнктури. Діяльність АТП в Україні тривалий час за всіма показниками утримувала значну позитивну динаміку, разом з тим **за ці роки вони не накопичили фонди забезпечення антикризової стійкості**. Ключовими чинниками високої чутливості вітчизняних АТП до поширення фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. стали такі.

– *Розвиток більшості вітчизняних АТП забезпечено за рахунок залучення великих обсягів кредитних ресурсів*, значну частину яких номіновано в іноземній валюті. За рахунок залучених ресурсів оновлювався автопарк та інші основні засоби АТП. В умовах різкого спаду попиту на транспортні послуги багато підприємств не змогли виконувати взяті кредитні зобов'язання.

– *Переважна частина АТП формувала завищені очікування розвитку ємності ринку автотранспорту*, що сприяло зниженню ефективності використання ресурсів та якості боргового планування.

– *Неадекватне оцінювання ризиків діяльності АТП* значно знизило безпекові параметри у прийнятті рішень, передусім фінансових. Наприклад, багато АТП прийняли рішення щодо використання високоризикових лізингових операцій тощо.

– *Низька якість і недостатня ефективність управління на підприємствах* зумовила надто пізнє виявлення кризових ознак, а в більшості випадків антикризове управління зосереджувалось навколо тарифної компенсації збитків та різкого скорочення працівників.

– *Антикризові заходи держави, зокрема девальвація національної грошової одиниці, призвели до значного здорожчання імпортової складової діяльності АТП*, адже переважна більшість АТП України використовує імпортні транспортні засоби, передусім вантажні, іноземне обладнання для ремонтно-обслуговуючих цехів тощо.

– *Різне здорожчання вартості енергоресурсів* в умовах спаду ринку замовлень стало важливим чинником загострення негативних наслідків для АТП, що сприяло збитковості.

Негативна дія зазначених чинників завдала істотної шкоди становленню сучасного комплексу АТП України. Ситуація ускладнюється й тим, що більшість автотранспортних підприємств зі значним запізненням запровадила антикризове управління та антикризові стратегії. У результаті ефективність заходів часто була мінімальною, а наслідки – ще більш обтяжливими.

В умовах глобалізації до складових, які потенційно створюють небезпеку для розвитку малих та середніх АТП в Україні, слід зарахувати:

– *недосконалість нормативної правової бази та недостатню захищеність інтересів малого й середнього автотранспортного підприємництва в транспортному комплексі*, що зумовлює їх низьку конкурентоспроможність порівняно з іноземними перевізниками;

– *обмежені можливості використання фінансово-кредитних механізмів для поповнення оборотного капіталу й оновлення рухомого складу через його високу вартість і, як правило, відсутність достатнього для банку заставного забезпечення*, що також знижує конкурентні позиції вітчизняних АТП;

- недостатній рівень розвитку інфраструктурної підтримки для малих та середніх автотранспортних підприємств, включаючи підготовку кадрового потенціалу, інформаційного забезпечення, методичну підтримку;
- обмеженість доступу невеликих АТП до транспортної інфраструктури;
- неповноту і несвоечасність статистичної звітності про діяльність малих і середніх АТП у розрізі видів транспортної діяльності;
- об'єктивну необхідність запровадження чітких стандартів безпеки і технологічної єдності.

Висновки. Збільшенню ефективності антикризових стратегій на АТП в Україні та підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг сприятиме:

- завершення процесу формування законодавчої бази у сфері вантажних та пасажирських автомобільних перевезень;
- створення правових умов стимулювання вітчизняного виробництва транспортних засобів, комплектуючих та матеріалів відповідно до вимог міжнародних стандартів;
- розвиток транспортно-експедиційних фірм і “транспортних бірж”, що полегшуватимуть пошук клієнтів, надання додаткових послуг, пов'язаних з термінальною обробкою вантажів, освоєння міжміських перевезень з використанням логістичних систем;
- введення уніфікованих форм первинного обліку перевезень для всіх суб'єктів ринку транспортних послуг з метою забезпечення добросовісної конкуренції, а також системи контролю за їх застосуванням з боку зацікавлених органів державного управління та регулювання;
- розвиток фінансових механізмів, зокрема фінансового та оперативного лізингу, для поповнення парку вантажних автомобілів, що користуються попитом як за конструкцією кузова (самоскиди, цистерни, рефрижератори), так і за вантажністю (до 2 т та понад 15 т), а також пасажирського автотранспорту різної місткості для різних потреб (міжміські та міські перевезення);
- зміни до законодавства про банкрутство. З метою забезпечення права автотранспортних компаній в умовах економічної нестабільності застосовувати законодавчі інструменти для скорочення транспортних потужностей і продовження прибуткового бізнесу замість ліквідації всього підприємства;
- заохочення фінансових установ до надання кредитних ліній та лізингових контрактів АТП, щоб транспортні компанії мали можливість фінансувати свої інвестиції та діяльність;
- стимулювання АТП до інвестування в інноваційні технології та екологічно чисті транспортні засоби;
- використання державою економічних стимулів для заохочення інвестицій у дорожню інфраструктуру;
- створення адміністративно-правової бази, яка дозволить автотранспортним компаніям тимчасово виводити за штат висококваліфікованих працівників без повного їх звільнення, щоб зберігати в галузі кваліфіковану робочу силу, що в цілому забезпечує можливість маневру для антикризових стратегій.

Організація антикризового управління та застосування антикризових стратегій є невід'ємною складовою розвитку автотранспортної сфери в Україні. Нерозв'язаність низки проблемних питань суттєво звужує конкурентоспроможність національних АТП в умовах поглиблення глобальних процесів світової економіки. При цьому значна кількість питань перебуває в компетенції держави, без їх опрацювання застосування антикризових стратегій виявиться неефективним.

Література

1. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua
2. Костирко Л. А. Діагностика потенціалу фінансово-економічної стійкості підприємства : монографія / Костирко Л. А. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Х. : Фактор, 2008. – 336 с.
3. Лахтіонова Л. А. Фінансовий аналіз суб'єктів господарювання : монографія / Лахтіонова Л. А. – К. : КНЕУ, 2001. – 387 с.