

УДК 338.242

JEL G34

DOI 10.32782/2786-765X/2024-4-28

Райчева Л.І.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,
Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7764-4766>

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

У статті надано дефініцію реструктуризації транспортного комплексу як зміну його структури через оптимізацію і раціоналізацію організаційної схеми управління, руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків з метою забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств і демонополізації ринку транспортних послуг. Виділено форми, методи, складові реструктуризації транспортного комплексу. Надано характеристику змісту і призначенню організаційної, фінансової, інформаційної форм реструктуризації, яка полягає у вдосконаленні внутрішнього управління, збільшенні ефективності використання ресурсів, підвищенні конкурентоспроможності, зменшенні ризиків та покращенні фінансової стабільності підприємств. Результатом статті стала розробка заходів із реструктуризації, які допомагають забезпечити ефективну роботу транспортного комплексу та адаптувати його до сучасних вимог та ринкових умов.

Ключові слова: реструктуризація, транспортний комплекс, національна економіка, організаційна, фінансова, інформаційна, форма.

Постановка проблеми. Реструктуризація є системним перетворенням, яке впливає на умови функціонування суб'єктів господарювання внутрішнього і зовнішнього середовища. Кожен вид транспорту має свої особливості, що вимагають специфічних напрямів реструктуризації, але також і загальних аспектів, особливо у сферах, які є природньо-монопольними або конкурують між собою. Організаційна, фінансова та інформаційна реструктуризація є ключовими аспектами, які стосуються практично кожного комплексу, включаючи транспортний. Врахування того, що транспортний комплекс України має багато проблем, включаючи монополізацію та потребу в інноваціях, робить цю тему дослідження особливо актуальною та важливою.

Розглядаючи реструктуризацію у контексті економіки знань, можна визначити потребу у впровадженні інноваційних механізмів та підходів для досягнення ефективних результатів. Це означає, що дослідження в галузі організаційної, фінансової та інформаційної реструктуризації в системі демонополізації транспортного комплексу України має велике значення для розвитку цієї галузі та для забезпечення ефективності та конкурентоспроможності транспортних підприємств у країні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання реструктуризації транспортного комплексу активно обговорюються вітчизняними вченими. Гораль Л.Т. наголошує на необхідності проведення реструктуризації

газотранспортної галузі, яка обумовлена неможливістю зберігати стару структуру підприємства в нових умовах господарювання [1, с. 189].

Шелест О.В. [2, с. 91] розглядає теоретичні та прикладні питання проведення реструктуризації як інструменту подолання кризових явищ на підприємстві з надання транспортних послуг. На його думку економічна природа реструктуризації визначається параметрами мінливого зовнішнього середовища, завданням збереження стратегічної конкурентоспроможності, лояльністю підприємства до інвестицій та інновацій. Об'єктом дослідження Рамазанова В.А. є процес відокремлення діяльності з транспортування та зберігання природного газу в рамках виконання плану реструктуризації ПАТ «НАК» Нафтогаз України» [3, с. 118]. Водовозов Є. пропонує засади системної реструктуризації підприємств сфери громадського транспорту [4, с. 8] на основі визначення принципів їх функціонування, структуризації зовнішніх та внутрішніх зв'язків, алгоритмізації процесу реструктуризації підприємств та надання рекомендації щодо забезпечення їх належної роботи. Ломотько Д.В., Ковальов А.О., Обухова А.Л., Ковальова О.В. розглядає забезпечення перевізного процесу транспортними ресурсами в умовах реструктуризації [5, с. 90].

Як зазначає Власенко Д.О. [6, с. 37], аргументом для дій, пов'язаних із проведенням процесу реструктуризації на транспортному

підприємстві та її глибини, є оцінка його поточного фінансово-економічного стану. Результати такої оцінки дозволяють виявити дві основні стадії в розвитку підприємства: 1) негативна стадія притаманна підприємству у кризовій ситуації, яка проявляється спадом виробництва, зниженням конкурентоспроможності, зростанням ризику банкрутства. Для підприємства на цій стадії реструктуризація має бути невідкладною для виходу з кризової ситуації та відновлення стабільності; 2) позитивна стадія, пов'язана з підприємством, яке не потрапило в кризовий стан або вже вийшло з нього, продовжує нормально функціонувати, стабілізувало свій стан, або забезпечує зростання обсягів перевезень, рентабельності та поліпшення фінансового стану. Для таких підприємств реструктуризація має бути спрямована на оптимізацію процесів, підвищення ефективності та підтримку подальшого розвитку. Отже, оцінка фінансово-економічного стану дозволяє чітко розмежувати дві основні стадії в розвитку підприємства і визначає необхідність та напрямки подальших дій, включаючи реструктуризацію.

У статті Ніколаєва Ю. проаналізовано переваги використання кластерного підходу до розвитку транспортного комплексу, запропоновано стратегію реконструкції Іллічівського морського торговельного порту як повноправного елемента Одеського транспортного кластера [7, с. 246]. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати, що вони акцентують увагу на окремих питаннях реструктуризації підприємств транспортного комплексу, але застосування системного підходу на рівні галузі потребує посилення.

Метою статті є обґрунтування форм і методів реформування транспортного комплексу України в системі демонополізації національної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Демонополізація є цільовим таргетом розвитку транспортного комплексу національної економіки, а реструктуризація є інструментом його досягнення.

Основними причинами і спонукальними мотивами проведення реструктуризації транспортного комплексу України є неефективність існуючої організаційної, фінансової, інформаційної структури, зовнішніми симптомами якої є:

– на мікрорівні – невідповідність якості транспортних послуг зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам; висока фізична і моральна зношеність основних засобів, недостатні темпи їх оновлення

і модернізації; низькі технологічні уклади матеріально-технічної бази і транспортної інфраструктури;

– на мезорівні – низька інвестиційна привабливість галузі; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями; недостатній рівень мотивації працівників та низька заробітна плата;

– на макрорівні – недостатній рівень використання переваг геополітичного положення України та можливостей її високого міжнародного транзитного потенціалу; низька ефективність державного управління та регулювання у транспортному комплексі, слабкість державної підтримки його інноваційно-інвестиційного розвитку.

Складовими реструктуризації транспортного комплексу є:

– організаційна реструктуризація: зміна форм власності суб'єктів господарювання та їх організаційно-правового статусу; розукрупнення підприємств та зменшення їх концентрації; зміна форм і методів управління виробництвом, виробничо-технологічної структури транспортного комплексу, т.ч. за рахунок його модернізації; реінжиніринг бізнес-процесів надання транспортних послуг та формату відносин з контрагентами і державою; розвиток методів управління підприємницького типу; ринково-орієнтоване навчання кадрів; впровадження сучасних методів управління персоналом і схем підвищення мотивації праці; формування корпоративної культури і підвищення якості корпоративного управління;

– фінансова реструктуризація: акціонування підприємств, розробка проспектів емісії акцій і облігацій; використання фондів механізмів фінансування; залучення іноземного капіталу шляхом створення спільних підприємств; розвиток форм і методів взаємодії суб'єктів господарювання з банківськими і небанківськими фінансово-кредитними установами; визначення порядку погашення проблемної дебіторської і кредиторської заборгованості, що виникла через кризу неплатежів у галузі; оформлення заборгованості векселями; використання схем факторингу; оптимізація структури капіталу; упорядкування виділення бюджетних дотацій і субсидій шляхом установа чітких критеріїв; контроль законності та ефективності їх використання; зростання фінансової автономії підприємств галузі;

– інформаційна реструктуризація: забезпечення оперативного і релевантного обміну інформацією між органами державного управління і суб'єктами господарювання,

між покупцями і продавцями транспортних послуг, які сприяють прозорості і відкритості використання бюджетних коштів, формування транспортних тарифів, усунення дискримінації споживачів у частині ціноутворення; прозорість інформації про результати операційної, фінансової, інвестиційної діяльності, про стан корпоративного управління; своєчасне оприлюднення фінансової, нефінансової звітності підприємства, звіту про управління тощо.

Реструктуризацію транспортного підприємства можна визначити як процес спрямованої еволюційної зміни поточного стану для досягнення їм свого нового якісного стану, який визначається його фінансово-економічним станом та наявністю ресурсів для реалізації відповідних заходів і забезпечуватиме гнучкість, мобільність і надійність функціонування, необхідне збереження якості та конкурентоспроможності транспортно-логістичних послуг.

Реструктуризація повинна мати економічне обґрунтування і план, який розробляється за такими етапами:

1. Уточнення прийнятих операційних і фінансових стратегій та цілей на основі визначення причин реструктуризації і наслідків її непроведення. Мають бути сформульовані нові стратегії, цілі, підцілі і визначені критерії ступеня їх досягнення.

2. Проведення SWOT-аналізу – аналізу сильних і слабких сторін транспортного підприємства, сприятливих можливостей і загроз у частині оцінки ринкового потенціалу, провізних можливостей, людських, матеріальних, фінансових ресурсів.

3. Формування «проблемного поля» транспортного підприємства, виділення ключових проблем, розробка альтернативних варіантів реструктуризації, оцінка їх наслідків, вибір найбільш раціонального варіанту за критеріями, що характеризують ступінь досягнення поставленої мети, уточнення бажаних строків досягнення мети.

4. Розробка програми для реалізації обраного варіанта реструктуризації транспортного підприємства, яка деталізує виділені пріоритетні напрями діяльності, перелік конкретних робіт і відповідальних виконавців, очікувані результати, строки, необхідні людські, матеріальні, фінансові ресурси; системи управління ходом реалізації робіт і мотивації виконавців.

Основними видами інвестиційної діяльності транспортно-інфраструктурних підприємств у процесі здійснення організаційної та фінансової реструктуризації можуть бути:

– капітальні інвестиції – це інвестиції у нові об'єкти або модернізація та розширення існуючих інфраструктурних об'єктів для поліпшення їхньої ефективності та конкурентоспроможності;

– оренда або концесія активів – передача права користування інфраструктурними активами (наприклад, дорогами, залізницями, аеропортами) третім сторонам за визначений період за певну плату;

– договори спільної діяльності – утворення партнерства з іншими компаніями чи інвесторами для спільного вирішення певних завдань у сфері транспортної інфраструктури;

– портфельне інвестування в акції, облігації, інші фінансові інструменти: інвестування коштів у цінні папери транспортних компаній або в інші фінансові інструменти, які пов'язані з транспортною галуззю.

– інвестиційні та інші види договорів із прийнятими інвестиційними зобов'язаннями: укладання договорів з інвесторами, які передбачають певні зобов'язання стосовно використання інвестиційних коштів у певних напрямках.

– державно-приватне партнерство (PPP) – спільні проекти між державними та приватними підприємствами з метою спільного фінансування, будівництва, управління та експлуатації транспортної інфраструктури.

Кожен з цих видів інвестицій може використовуватися для підтримки та розвитку транспортно-інфраструктурних підприємств у процесі їх реструктуризації.

Реструктуризація транспортного комплексу може включати в себе такі заходи, як:

– оптимізація організаційної структури: перегляд функціональних підрозділів, управління, внутрішнього контролю тощо з метою підвищення ефективності та зменшення накладних витрат;

– раціоналізація руху матеріальних потоків: вдосконалення логістичних процесів, оптимізація маршрутів та зменшення затрат на транспортування товарів;

– оптимізація фінансових потоків: управління фінансами та інвестиціями з метою підвищення ліквідності, зниження фінансових ризиків та покращення фінансової стійкості підприємств;

– оптимізація інформаційних потоків: впровадження сучасних інформаційних технологій для автоматизації процесів, підвищення ефективності управління та забезпечення доступності інформації для прийняття стратегічних рішень.

Висновки.

1. Під реструктуризацією транспортного комплексу розуміється зміна його структури за рахунок оптимізації та раціоналізації організаційної схеми управління, руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків з метою забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств і демонополізації ринку транспортних послуг. Реструктуризація транспортного комплексу спрямована на збільшення його конкурентоспроможності, покращення якості та доступності транспортних послуг для споживачів, а також стимулювання конкуренції на ринку, що сприяє його демонополізації. За формами і методами заходи з проведення реструктуризації поділяють на: а) зовнішні, які реалізуються на макроекономічному рівні в рамках галузевої реформи і передбачають удосконалення методів управління; б) внутрішні, які реалізуються на мікроекономічному рівні окремим суб'єктом господарювання.

2. Складовими реструктуризації транспортного комплексу є: організаційна – як зміна форм власності суб'єктів господарювання та їх організаційно-правового статусу; розукрупнення підприємств та зменшення їх концентрації; зміна форм і методів управління виробництвом; фінансова – підвищення ефективності управління фінансовими ресурсами, зміцнення фінансового стану за рахунок збільшення обсягів бюджетних асигнувань, коштів банківських установ і фондового ринку; інформаційна – забезпечення оперативного і релевантного обміну інформацією між органами державного управління і суб'єктами господарювання, між покупцями і продавцями транспортних послуг, які сприяють прозорості і відкритості в галузі.

Метою подальшого дослідження є розробка специфічних форм і методів реструктуризації окремих підгалузей транспортного комплексу.

Бібліографічний список

1. Гораль Л.Т. Концепція моделі технічної реструктуризації системи магістрального транспорту газу України. *Моделювання регіональної економіки*. 2011. № 2. С. 184–193.
2. Шелест О.В. Теоретичні та прикладні аспекти реструктуризаційного подолання кризових явищ на підприємстві з надання транспортних послуг. *Інвестиції: практика та досвід*. 2012. № 9. С. 85–92.
3. Рамазанов В.А. Реалізація процесу відокремлення діяльності з транспортування та зберігання (закачування, відбору) природного газу в рамках виконання плану реструктуризації публічного акціонерного товариства «Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України». *Формування ринкових відносин в Україні*. 2016. № 9. С. 115–119.
4. Водовозов Є. Основи системної реструктуризації підприємств сфери громадського транспорту. *Схід*. 2017. № 6. С. 5–9.
5. Ломотько Д.В., Ковальов А.О., Обухова А.Л., Ковальова О.В. Забезпечення перевізного процесу транспортними ресурсами в умовах реструктуризації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 38. С. 89–90.
6. Власенко Д.О. Сучасні аспекти реструктуризації транспортних підприємств. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. Вип. 23(1). С. 34–38.
7. Ніколаєв Ю. Стратегія розвитку та реструктуризації Іллічівського морського торговельного порту як складової частини Одеського транспортного кластеру. *Економічні інновації*. 2012. Вип. 50. С. 237–247.

References

1. Horal L. T. (2011) Kontsepsiia modeli tekhnichnoi restrukturyzatsii systemy mahistralnoho transportu hazu Ukrainy [The concept of the model of technical restructuring of the main gas transport system of Ukraine]. *Modeliuvannia rehionalnoi ekonomiky*, no. 2, pp. 184–193. (in Ukrainian)
2. Shelest O. V. (2012) Teoretychni ta prykladni aspekty restrukturyzatsiinoho podolannia kryzovykh yavysheh na pidpriemstvi z nadannia transportnykh posluh [Theoretical and applied aspects of restructuring and overcoming crisis phenomena at the enterprise providing transport services]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, no. 9, pp. 85–92. (in Ukrainian)
3. Ramazanov V. A. (2016) Realizatsiia protsesu vidokremlennia diialnosti z transportuvannia ta zberihannia (zakachuvannia, vidboru) pryrodnoho hazu v ramkakh vykonannia planu restrukturyzatsii publichnoho aktsionernoho tovarystva «Natsionalna aktsionerna kompaniia «Naftohaz Ukrainy» [Implementation of the process of separation of activities from transportation and storage (injection, selection) of natural gas as part of the implementation of the restructuring plan of the public joint-stock company «National joint-stock company «Naftogaz of Ukraine»]. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*, no. 9, pp. 115–119. (in Ukrainian)
4. Vodovozov Ye. (2017) Osnovy systemnoi restrukturyzatsii pidpriemstv sfery hromadskoho transportu [Basics of systemic restructuring of enterprises in the field of public transport]. *Skhid*, no. 6, pp. 5–9. (in Ukrainian)

5. Lomotko D. V., Kovalov A. O., Obukhova A. L., Kovalova O. V. (2012) Zabezpechennia pereviznogo protsesu transportnyimi resursamy v umovakh restrukturyzatsii [Ensuring the transport process with transport resources in the conditions of restructuring]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 38, pp. 89–90. (in Ukrainian)
6. Vlasenko D. O. (2019) Suchasni aspekty restrukturyzatsii transportnykh pidpriemstv [Modern aspects of restructuring of transport enterprises]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriia : Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove gospodarstvo*, no. 23(1), pp. 34–38. (in Ukrainian)
7. Nikolaiev Yu. (2012) Stratehiia rozvytku ta restrukturyzatsii Illichivskoho morskoho torhovelnoho portu yak skladovoi chastyny Odeskoho transportnoho klasteru [Development strategy and restructuring of Illichivsk commercial sea port as an intergral part of Odessa transport cluster]. *Ekonomichni innovatsii*, no. 50, pp. 237–247. (in Ukrainian)

Стаття надійшла до редакції 05.02.2024

Larysa Raicheva

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Economics
and International Economic Relations,
International Humanitarian University, Odesa
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7764-4766>

PROBLEMS AND PROSPECTS OF RESTRUCTURING THE TRANSPORT COMPLEX OF THE NATIONAL ECONOMY

The article defines the restructuring of the transport complex as a change in its structure through the optimization and rationalization of the organizational management scheme, the movement of material, financial and information flows in order to ensure the competitiveness of transport enterprises and the demonopolization of the market of transport services. The forms and methods of restructuring are systematized, which include: improvement of the organizational structure, rationalization of the movement of material flows, optimization of financial and information flows. The following components of the restructuring of the transport complex are highlighted: organizational – as a change in the forms of ownership of business entities and their organizational and legal status; disaggregation of enterprises and reduction of their concentration; change of forms and methods of production management; financial – increasing the efficiency of managing financial resources, strengthening the financial situation due to the increase in budget allocations, funds of banking institutions and the stock market; informational – ensuring prompt and relevant exchange of information between state administration bodies and business entities, between buyers and sellers of transport services, which contribute to transparency and openness in the industry. It is proven that the restructuring of the transport complex is aimed at increasing its competitiveness, improving the quality and availability of transport services for consumers, as well as stimulating competition in the market, which contributes to its demonopolization. The requirements for the economic justification and the restructuring plan have been determined. The proposed restructuring measures are divided into: a) external, which are implemented at the macroeconomic level within the framework of the sectoral reform and involve the improvement of management methods; b) internal, which are implemented at the microeconomic level by a separate business entity. Their implementation will help ensure the efficient operation of the transport complex and adapt it to modern requirements and market conditions.

Keywords: restructuring, transport complex, national economy, organizational, financial, informational, form.