

and Kyiv (22.72%), which together produce almost 61% of the gross regional product.

Similar tendencies in comparison between regions are observed both in terms of volume of capital investments, volumes of exports of goods and services, where the leading regions are Dnipropetrovsk, Kyiv, Lviv, Odesa, Kharkiv oblasts and Kyiv.

The identified imbalances in the economic development of the regions of Ukraine are quite stable, as they are not only stored for a long period, but also tend to increase.

According to the obtained values of the specific weights of certain types of activity in the structure of the gross value added of the regions of Ukraine it is determined that agriculture, processing industry, trade, the sphere of state administration and information and telecommunications make a significant contribution to regional development in most regions of the country. The formation of gross value added in areas of activity such as extractive industry, electricity supply and transport has a more specific regional differentiation.

State regulation of the economic development of the regions is implemented through a system of mutually agreed elements, which together constitute a mechanism for managing regional development. The instruments of such management and introduction of state regional policy are: regulatory and budgetary framework, fiscal and financial regulation and selective support of particular regions, direct state investment, state regional programs of social and economic development, functioning of special (free) economic zones, development of interregional and border cooperation.

Key words: regions of Ukraine, regional development, state regional policy, disproportions of regional development.

УДК 338.47:005.343(477)(045)

К.В. Новікова

РЕЙТИНГОВА ОЦІНКА КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Стаття присвячена оцінці конкурентних переваг морських торговельних портів України. Автором запропоновано алгоритм оцінки рівня конкурентоспроможності морських портів, в основі якого знаходиться методика розрахунку та аналізу інтегральних показників. Запропонований методичний інструментарій застосовано для формування різних типів рейтингів підприємств портового господарства Азово-Чорноморського басейну. Порівняльний аналіз рейтингів дозволив класифікувати морські порти України за рівнем конкурентних переваг щодо портів-конкурентів

Ключові слова: конкурентоспроможність, конкурентна перевага, інтегральна оцінка, індекс, морський порт, рейтинг.

Постановка проблеми. В сучасних умовах рівень конкуренції на ринку портових послуг суттєво зростає, що вимагає постійного моніторингу факторів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища в аспекті їх впливу на формування конкурентних переваг морських портів. Це дозволить виявити як сильні сторони функціонування морських портів, так і окреслити вузькі місця в формування їх конкурентного потенціалу. В цьому аспекті актуальним постає питання вибору методичного підходу до оцінки факторів конкурентоспроможності та максимально комплексного їх врахування.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. У науковій літературі вже накопичений певний досвід в дослідженні конкурентних переваг підприємства та підходах до їх оцінки, зокрема значний внесок зроблено такими зарубіжними та вітчизняними вченими, серед яких Г. Азоєв, В. Базилевич, Я. Базилюк, Я. Жаліло, Ф. Котлер, Ж.-Ж. Ламбен, М. Портер, Р. Фатхутдінова, О. Янковий та інші науковці.

Однак, щодо підприємств портового господарства питання оцінки рівня їх конкурентоспроможності є недостатньо дослідженим. Це стосується перш за все повного та об'єктивного врахування факторів, що формують основні конкурентні переваги портів. У зв'язку з цим виникає необхідність вдосконалення методичного інструментарію оцінки рівня конкурентоспроможності морських портів з урахуванням не тільки показників внутрішнього середовища порту, однак й показників зовнішнього конкурентного середовища, що формує попит на портові послуги та визначає ступінь використання портових потужностей.

Формулювання цілей статті. Метою статті є удосконалення методичного інструментарію оцінки рівня конкурентоспроможності, який дозволить провести оцінку порівняльних конкурентних переваг морських портів України на основі рейтингового оцінювання.

Викладення основного матеріалу. Морський порт є складною системою, стан та розвиток якої залежить від характеру та інтенсивності протікання різних економічних процесів, дії багатьох факторів як внутрішніх, так і зовнішніх. Урахування цих факторів з позиції оцінки конкурентних переваг можливо за умови застосування методик розрахунку комплексних показників.

Під інтегральним показником конкурентоспроможності морського порту слід розуміти розрахунок єдиного комплексного відносного показника, який представляє узагальнюючу, інтегральну характеристику конкурентних переваг підприємства портового господарства в певний момент часу порівняно основних конкурентів.

Методика оцінки конкурентних переваг морського порту, яка ґрунтується на розрахунку та аналізі інтегральних показників представлена на рис. 1 та передбачає реалізацію взаємопов'язаних етапів, зокрема, обґрунтування системи одиничних показників, вибір підходу щодо їх стандартизації, визначення системи вагових коефіцієнтів, обґрунтування та вибір форми інтегрального показника, обґрунтування вибірки морських портів, розрахунок інтегральних оцінок, побудову рейтингу морських портів за інтегральним рівнем конкурентоспроможності.

Українське портове господарство є частиною портово-промислового комплексу Причорномор'я, який представлено морськими та річковими портами різних форм власності шести країн з різним ступенем розвитку економіки та потужністю зовнішньо-торгівельних зв'язків, серед яких Україна, Росія, Грузія, Болгарія, Туреччина та Румунія.

З урахуванням цього, формування вибірки об'єктів (морських портів), на основі порівняння яких розраховуватимуться інтегральні оцінки конкурентоспроможності українських портів здійснювалась за територіальною ознакою, тобто до вибірки включені морські порти Чорноморсько-Азовського басейну. Як показав аналіз ринку портових послуг, з 445,8 млн. тонн. обсягу вантажів, що перевалюються 96 терміналами в Чорноморсько-Азовському басейні, найбільший обсяг припадає на російські портові комплекси - 172,8 млн. тонн (38,8 %), за ними - українські порти і термінали (34,9 %), термінали Румунії (10,3 %), Болгарії (6,1 %) і Туреччини (5,0 %) [2].

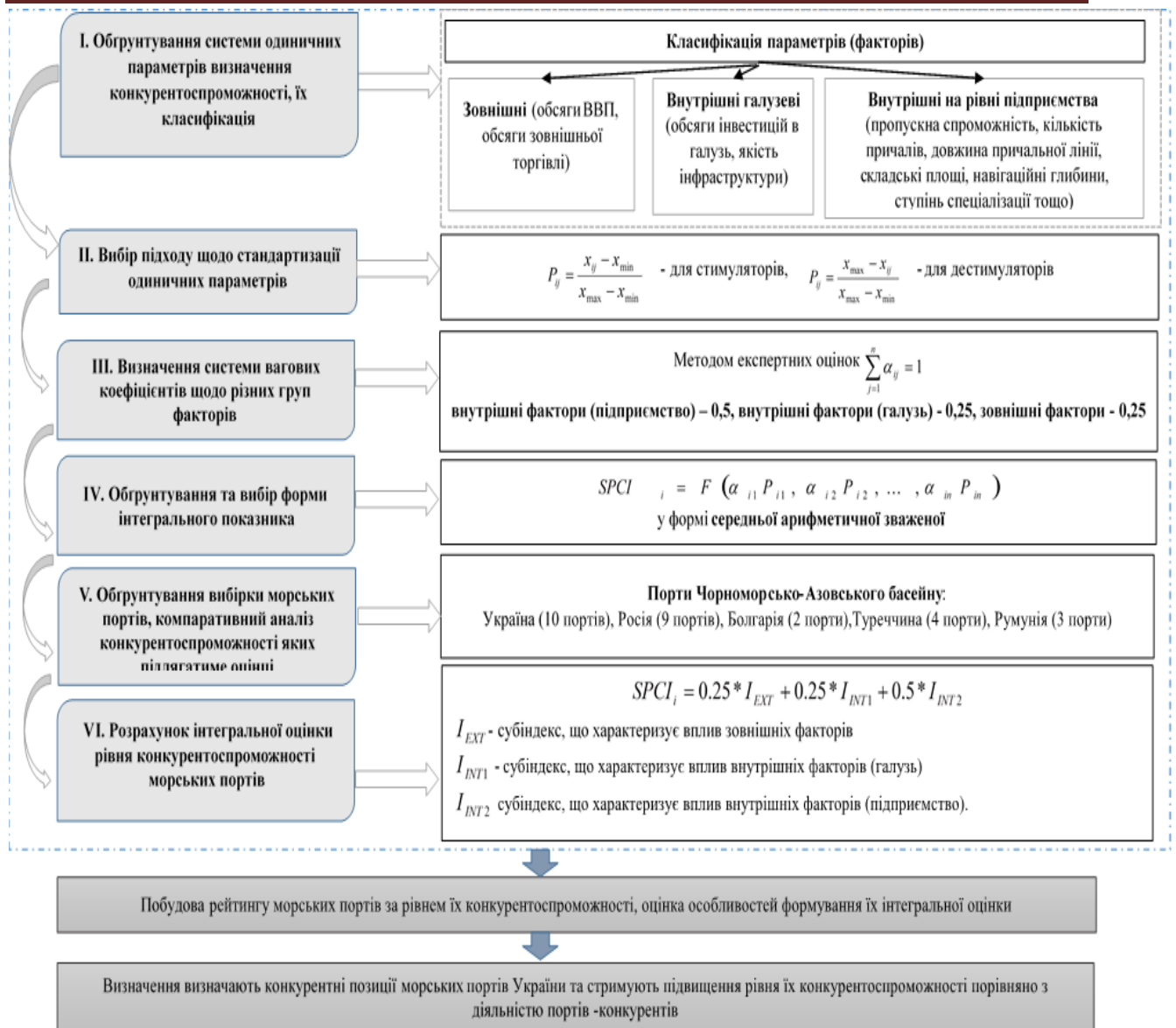


Рис 1. Алгоритм оцінки рівня конкурентоспроможності морського порту

В результаті проведених розрахунків отримано різні варіанти рейтингів морських портів регіону за інтегральним рівнем конкурентоспроможності з урахуванням різних груп факторів.

Таблиця 1

Рейтинг морських портів за інтегральним рівнем конкурентоспроможності (враховує 3 групи факторів)

Морський порт	Індекс конкурентоспроможності (0 < SPCI < 100)	Рейтинг	Морський порт	Індекс конкурентоспроможності (0 < SPCI < 100)	Рейтинг
Новоросійськ	68,8	1	Одеса	22,0	15
Азов	55,6	2	Поті	19,1	16

Туапсе	53,4	3	Батумі	18,1	17
Ростов-на-Дону	53,3	4	Бургас	17,0	18
Тамань	51,5	5	Варна	16,3	19
Кавказ	50,3	6	Миколаїв	15,8	20
Темрюк	47,9	7	Мідія	12,4	21
Єйськ	47,9	8	Рені	12,3	22
Таганрог	47,5	9	Маріуполь	12,2	23
Констанца	41,6	10	Ольвія	11,8	24
Самсун	37,7	11	Бердянськ	9,8	25
Трабзон	37,6	12	Ізмаїл	9,3	26
Іллічівськ	27,7	13	Херсон	8,7	27
Южний	23,5	14			

Отже, в загальному рейтингу найкрупніші українські порти займають 13,14,15 місце. Більш високі конкурентні позиції невеликих за обсягом вантажопереробки морських портів Росії та Туреччини пояснюються більш сприятливим впливом факторів зовнішнього середовища та загальних галузевих факторів.

В цілому за результатами кореляційного аналізу встановлено, що на загальний індекс конкурентоспроможності портів більший вплив мають зовнішні фактори (0,92) та внутрішні галузеві (0,89), внутрішній фактор на рівні підприємства помірно корелюють (0,51) з загальним індексом конкурентоспроможності.

В результаті групування морських портів за інтегральним рівнем конкурентоспроможності, що представлений в табл. 1 з урахуванням середнього рівня, що дорівнює 30,7% та медіанного – 23,5%, було класифіковано морські порти, в результаті чого порти Южний, Одеса та Іллічівськ є портами з середнім рівнем конкурентоздатності порівняно основних конкурентів, решта українських портів – низько конкурентні.

Врахування тільки внутрішніх факторів з позиції оцінки конкурентних переваг дає дещо інший розподіл морських портів, що потрапили у вибірку (табл. 2).

Таблиця 2

**Рейтинг морських портів за рівнем конкурентоспроможності (на основі
врахування внутрішніх факторів на рівні підприємства)**

Морський порт	Індекс конкурентоспроможності ($0 < SPCI_i(I_{INT2}) < 100$)	Рейтинг	Морський порт	Індекс конкурентоспроможності ($0 < SPCI_i(I_{INT2}) < 100$)	Рейтинг
Констанца	66,1	1	Варна	14,3	15
Новоросійськ	49,2	2	Маріуполь	14,3	16
Іллічівськ	45,4	3	Ольвія	13,6	17
Южний	37,1	4	Кавказ	12,3	18
Одеса	34,1	5	Бердянськ	9,6	19
Поті	26,3	6	Ізмаїл	8,7	20
Батумі	24,4	7	Мідія	7,6	21
Азов	22,9	8	Темрюк	7,6	22
Миколаїв	21,6	9	Херсон	7,5	23

Туапсе	18,5	10	Єйськ	7,4	24
Ростов-на-Дону	18,3	11	Таганрог	6,7	25
Бургас	15,6	12	Самсун	4,8	26
Тамань	14,8	13	Трабзон	4,8	27
Рені	14,7	14			

На відміну від попереднього рейтингу позиції українських портів тут досить високі, так Іллічівськ займає 3 місце, Южний - 4, Одеса – 5. Групування портів за цим рейтингом показало, що порти Іллічівськ, Южний, Одеса є високо конкурентними, Миколаїв, Рені, Маріуполь, Ольвія – недостатньо конкурентними, Бердянськ, Ізмаїл – низько конкурентними (середній рівень конкурентоспроможності складає 19,6%). Також на основі кореляційного аналізу встановлено, що серед внутрішніх факторів впливу найбільш суттєвими є кількість причалів (0,83) та пропускна спроможність портів як за сухими вантажами, так і контейнерами (0,88 та 0,83 відповідно).

Основними конкурентами українських портів є російські порти, що обумовило об'єктивну необхідність оцінки їх конкурентних переваг стосовно саме цих портів. В результаті розрахунку індексів конкурентоспроможності за вибіркою з 19 морських портів України та Росії отримано наступний рейтинг (табл. 3).

Таблиця 3

Рейтинг морських портів за рівнем конкурентоспроможності (враховує внутрішні фактори на рівні підприємства, вибірка портів Україна, Росія).

Морський порт	Індекс конкурентоспроможності	Рейтинг	Морський порт	Індекс конкурентоспроможності	Рейтинг
Новоросійськ	66,42	1	Маріуполь	17,87	11
Іллічівськ	62,07	2	Тамань	16,06	12
Южний	49,98	3	Темрюк	15,84	13
Одеса	45,79	4	Кавказ	13,18	14
Миколаїв	29,52	5	Бердянськ	10,20	15
Азов	26,15	6	Ізмаїл	9,38	16
Ростов-на-Дону	26,09	7	Єйськ	8,01	17
Туапсе	21,58	8	Херсон	6,97	18
Рені	20,93	9	Таганрог	6,32	19
Ольвія	18,38	10			

Таким чином, до морських портів з найвищим рівнем конкурентоспроможності належить російський порт Новоросійськ (66,42) та чотири українські порти Іллічівськ (62,07), Южний (49,98), Одеський (45,79) та Миколаївський (29,52).

Аналогічні рейтинги було побудовано щодо вибірки найкрупніших портів, вантажообіг яких перевищує 10 млн. т, та за вибіркою тільки українських портів. Результати порівняльного аналізу оцінки конкурентних позицій морських торговельних портів України порівняно основних конкурентів за різними підходами щодо формування вибіркової сукупності представлені в таблиці 4.

**Порівняльна таблиця оцінки конкурентних переваг морських портів
 України за різними типами показників та способами формування вибірки
 портів-конкурентів**

Морський порт	Показник/ вибірка											
	$SPCI_i / 27$ портів Азово- Чорноморського басейну		$SPCI_i(I_{INT2})$ / 27 портів Азово- Чорноморського басейну		$SPCI_i(I_{INT2})$ / 19 портів Україна та Росія		$SPCI_i / 12$ найкрупніш их регіону (>10 млн. т)		$SPCI_i(I_{INT2}) / 12$ найкрупніш их регіону (>10 млн. т)		$SPCI_i(I_{INT2})$ /10 портів України	
	оцінка	рівень	оцінка	рівень	оцінка	рівень	оцінка	рівень	оцінка	рівень	оцінка	рівень
Іллічівськ	27,7	3	45,4	5	62,1	5	30,2	3	51,2	5	72,5	5
Южний	23,5	3	37,1	5	50,0	4	28,5	3	47,8	5	69,7	5
Одеса	22,0	3	34,1	5	45,8	4	24,7	2	40,2	5	60,3	5
Миколаїв	15,8	1	21,6	2	29,5	3	16,5	1	23,9	4	38,2	4
Рені	12,3	1	14,7	2	20,9	1	*		*		23,2	2
Ольвія	11,8	1	13,6	2	18,4	1	*		*		21,8	2
Маріуполь	12,2	1	14,3	2	17,9	1	*		*		19,4	2
Ізмаїл	9,3	1	8,7	1	9,4	1	*		*		10,2	1
Бердянськ	9,8	1	9,6	1	10,2	1	*		*		9,1	1
Херсон	8,7	1	7,5	1	7,0	1	*		*		5,3	1
Середня оцінка за вибіркою	30,7		19,6		24,8		24,8		40,9		33,0	

1 – низько конкурентний порт; 2 – недостатньо конкурентний порт; 3 – середній рівень конкурентоспроможності; 4 – достатньо конкурентний порт; 5 – високо конкурентний порт.

* не потрапили у вибірку

Отже, чорноморські порти Іллічівськ, Южний, Одеса та Миколаїв порівняно основних конкурентів мають високі або достатні конкурентні переваги, що визначає їх позиції як вагомих логістичних центрів у Причорномор'ї.

Висновки. Таким чином, в статті отримав розвиток науково-методичний підхід до оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств портового господарства України на основі застосування методики рейтингового оцінювання. Практичне застосування запропонованого методичного інструментарію дозволило визначити рейтингові позиції портів України щодо портів-конкурентів Азово-Причорноморського басейну. Отримані рейтинги викреслили сильні позиції українських портів, зокрема висока пропускна спроможність, суттєва кількість та довжина причальної лінії, високий рівень спеціалізації тощо, та з іншого боку очевидними є вузькі місця в формуванні їх конкурентного потенціалу, а несприятливий вплив факторів загального соціально-економічного середовища, невисокий інвестиційний потенціал галузі, невисокий рівень розвитку загальної транспортної інфраструктури тощо. Саме врахування цих параметрів має бути покладено в основу подальших стратегічних напрямків розвитку морських портів України.

Список використаної літератури

1. Конкуреноспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія; за заг. ред. О. М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.; Konkurentospromozhnist ta stalyi rozvytok morehospodarskoho kompleksu Ukrainy: monohrafiia; za zah. red. O. M. Kotlubaia. – Odesa : IPREED NAN Ukrainy, 2011. – 427 s.
2. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса / Н. Т. Примачев. – Одесса : ОНМА, 2009. – 258 с.; Primachev N. T. Metody izmereniya effektivnosti morskogo transportnogo kompleksa / N. T. Primachev. – Odessa : ONMA, 2009. – 258 s.
3. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України : аналітична доповідь / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко та ін. – К. : Фенікс, 2016. – 68 с.; Priorytety derzhavnoi morskoi polityky u sferi funktsionuvannia ta rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy : analitychna dopovid / O. V. Sobkevych, K. M. Mykhailychenko, A. V. Shevchenko ta in. – K. : Feniks, 2016. – 68 s.
4. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>; Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>
5. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка /А. Филипенко//Національний інститут стратегічних досліджень. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832/>; Shchodo stratehichnykh priorytetiv realizatsii potentsialu Ukrainy yak morskoi derzhavy. Analitychna zapyska /A. Fylypenko//Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. - Rezhym dostupu: <http://www.niss.gov.ua/articles/83>

Стаття надійшла до редакції 17.11.17.

К. Novikova

RATING ASSESSMENT OF COMPETITIVENESS OF THE COMMERCIAL SEAPORTS OF UKRAINE

The article is dedicated to the assessment of competitiveness of the commercial seaports of Ukraine. The author proposes the estimation algorithm for the level of seaports competitiveness, which involves the implementation of interacting stages, in particular, the justification of the individual indicator system, the choice of approach to their standardization, the definition of the weight coefficient system, the explanation and choice of the integral indicator form, the argumentation of the seaport selection, the integral estimate calculation, the seaports' rating according to the integral level of competitiveness.

The article proposes to view an integral indicator of the seaport competitiveness as the calculation of a single complex relative indicator, which represents a generalized, integrated characteristic of the competitive advantages of a port enterprise at the certain time compared with the main competitors.

The proposed methodical tool is used for the formation of different types of port enterprise ratings of the Azov-Black Sea Basin.

The author determines that in the general rating the largest Ukrainian ports of Yuzhny, Odesa and Illichivsk hold low competitive positions (13th, 14th, 15th out of 27

positions) and have a competitiveness index close to the average for a sample. In the competitiveness rating on the basis of internal factors at the enterprise level Illichivsk holds the 3rd place, Yuzhny – the 4th, Odesa – the 5th. The port grouping according to this rating showed that the ports of Illichivsk, Yuzhny, Odesa are highly competitive, but ports of Mykolayiv, Reni, Mariupol and Olvia are not competitive enough, and ports of Berdyansk and Izmayil are low competitive.

The obtained ratings denoted strong positions of the Ukrainian ports, in particular high capacity, significant quantity and length of berthing line, high level of specialization, etc. On the other hand, weaknesses in the process of formation of their competitive potential, adverse impact of the general socio-economic environment factors, low investment potential of the industry, low level of the general transport infrastructure development are obvious. The consideration of these parameters should be the basis for the further strategic lines of the Ukrainian seaport development.

Keywords: competitiveness, competitive advantage, integral estimate, index, seaport, rating.

УДК 620.92 (97):621.311

Ю.В. Макогон

ІННОВАЦІЇ В СФЕРІ ЕНЕРГЕТИКИ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена дослідженню перспектив розвитку джерел енергії для старопромислових регіонів України. Проведено аналіз енергетичної бази України, виявлено проблеми нестачі викопних ресурсів. Внаслідок цього визначено і досліджено напрями розвитку альтернативних та відновлюваних джерел енергії в сучасній економіці України. Для вирішення проблем енергозабезпечення та енергозбереження в Україні виділено чотири напрямки: підвищення потенційних можливостей розвідки, видобутку і переробки нафти і газу, включаючи «сланцевий»; диверсифікація імпорту енергоносіїв; максимальне використання вторинних енергоресурсів; підвищення ефективності використання альтернативних джерел енергії шляхом запровадження інновацій. Основним напрямком інноваційної політики старопромислових регіонів є економічне стимулювання ресурсо- та енергозбереження, впровадження екологічно чистих і природовідновлювальних технік і технологій, розширення застосування технологій, в яких використовуються оновлювані ресурси.

Ключові слова: напрями інноваційної політики, старопромисловий регіон, енергоефективність, енергозберігаючі технології

Постановка проблеми. Сучасна економічна криза стала серйозним випробуванням для національних економік, особливо для країн з перехідною економікою, до яких належить і Україна. До властивому цим країнам хронічного дефіциту фінансових ресурсів, слабкості банківської системи, низького рівня менеджменту додається велика зношеність основних фондів підприємств в старопромислових регіонах, а також їх висока енергоемність при істотному питомій вазі в економіці країни.

Кризові явища особливо гостро вплинули на підприємства експортоорієнтованих галузей економіки Донецької обл., яка забезпечує понад 20% обсягу реалізації експортної продукції України [10].