

-
2. Комарова О. Економічна ефективність освіти та підходи до її визначення освіти [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://dspace.nbuiv.gov.ua:8080/handle/123456789/33826>.
 3. Струмилин С. Г. Эффективность образования в СССР / С.Г.Струмилин // Народное образование. – 1962. – № 5. – С. 30-42.
 4. Шевчук В. О. Підходи до визначення соціально-економічної ефективності підготовки кадрів для роботи у сфері водного транспорту // Водний транспорт. Збірник наукових праць КДАВТ.– К.: КДАВТ, 2007. № 8. – С.76-79.

Студинский В.А., Шевчук В.О.

ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ

В условиях роста роли образования в обществе и становления информационной цивилизации особой актуальности приобрела проблема эффективности образовательной деятельности. В статье рассмотрены основные виды эффективности в образовательной отрасли, приведены разные способы и подходы к расчету экономической эффективности образовательного производства.

Ключевые слова: экономическая эффективность образовательного производства, внешняя и внутренняя эффективность образования, коэффициент эффективности образовательного производства.

Studinski V., Shevchuk V.

APPROACHES TO DETERMINATION OF ECONOMIC EFFICIENCY IN EDUCATION

The problem of efficiency of educational activity purchased in the conditions of growth of role of education in society and becoming of informative civilization of the special actuality. In the article the basic types of efficiency are considered in educational industry, different methods and going are resulted near the calculation of economic efficiency of educational production.

Keywords: economic efficiency of educational production, external and internal efficiency of education, coefficient of efficiency of educational production.

УДК 656.615

Шпонька Т.О., Нікітін Ю.О.

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ

У статті проведено загальний аналіз стану українських портів, представлено класифікацію їх проблем, на основі яких запропоновано комплекс конкурентоспроможних стратегій розвитку українського порту.

Ключові слова: водний транспорт, українські порти, конкурентоспроможні стратегії, ключові показники ефективності.

Постановка проблеми. Сьогодні порти України за якісними, технічними характеристиками, такими як глибина, засоби перевантаження і зберігання, технічний стан причалів і устаткування, рівень автоматизації та комп'ютеризації, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х років минулого століття [1].

Нерозвиненість транспортно-логістичної системи, незадовільний стан внутрішніх водних шляхів, «вузькі місця» портової інфраструктури, недостатність клієнтури порту, незадовільний технічний стан портових споруд та обладнання, низький рівень інновацій і

нових портових технологій, дефіцит інвестиційних і матеріальних ресурсів, наслідки економічної кризи, рівень оплати праці – це проблеми, які гостро стоять перед портовою галуззю України.

Виведення водного транспорту з кризового стану та підвищення ефективності його діяльності потребує чіткої ідентифікації вагомих проблем, розробки програми комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку портів активно вивчаються провідними українськими та зарубіжними вченими: Стежки А. [2], який наголошує на необхідності модернізації водної інфраструктури, шляхом будівництва вантажного флоту, транспортної інфраструктури для зберігання і перевантаження і т.д.; Дем'янченко А. Г. [3], Горбаченко С.А. [4] спрямовує увагу на зростання конкурентоспроможності портів шляхом залучення приватних інвесторів і трансформування ролі держави від оперативного менеджменту до стратегічного управління і комплексного планування розвитку системи морських портів; у роботах Семенова Ю., Філіной Л. [5] однією з можливостей підвищення конкурентоспроможності порту визначено формування базових вузлів інтегрованих логістичних платформ, тобто транспортно-логістичних центрів; детальні дослідження конкурентоспроможності транспортних галузей різних країн представлено в звітах, підготовлених Klaus Schwab [6] та ООН [7].

«Транспортна стратегія України на період до 2020 року», спрямована на інвестиційно-інноваційний розвиток транспортної галузі України, зокрема технічної та технологічної модернізації портів, створення більш привабливого інвестиційного середовища, впровадження економічно обґрунтованої тарифної системи, створення єдиного інформаційного простору та реформування системи управління українського порту [1].

Мета дослідження. Аналіз стану, проблем і напрямків розвитку портів України та визначення конкурентоспроможних стратегій їх подальшого розвитку.

Основні результати дослідження. У сучасних умовах ефективно управління є істотним чинником посилення темпів економічного зростання регіонів і держави в цілому. Значно посилюється роль портів як місць формування конкурентного середовища. Розвиток портів надає стимулюючу дію на економічне зростання територіальних утворень, підприємницьку активність і конкуренцію на ринку, приплив інвестицій і кваліфікованих кадрів, розвиток інноваційних технологій.

Залежно від стану економіки та політичної ситуації управління галуззю водного транспорту завжди було досить динамічним [8].

Всесвітній економічний форум представив свій черговий звіт про конкурентоспроможність світового ринку транспортних послуг (рис. 1, табл. 1).

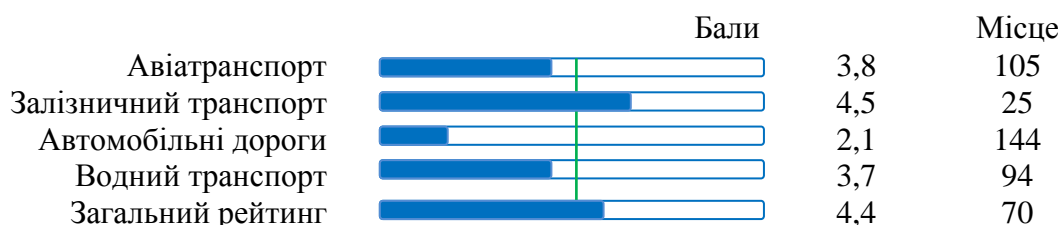


Рис. 1. Якість інфраструктури світового ринку транспортних послуг 2013-2014 [6].

Аналіз (рис. 1, табл. 1) стану світової економіки, ефективності діяльності уряду, стану ділового середовища та інфраструктури (транспорт, зв'язок і енергетика) та інших важливих факторів показав, що у найгіршому стані знаходяться автомобільні дороги, а найкраще розвинений залізничний транспорт. Водний транспорт за якістю інфраструктури займає третє місце з усіх видів транспортних послуг.

Загальний рейтинг водного транспорту країн світу [6].

1. Нідерланди	6,8	11. Бахрейн	6,1
2. Сінгапур	6,7	12. Іспанія	6,0
3. Гонконг	6,7	13. Мальта	6,0
4. ОАЕ	6,5	14. Данія	6,0
5. Фінляндія	6,3	15. Великобританія	6,0
6. Панама	6,2	16. США	6,0
7. Бельгія	6,2	17. Естонія	6,0
8. Ісландія	6,1	18. Барбадос	5,9
9. Германія	6,1	19. Нова Зеландія	5,9
10. Швеція	6,1	20. Канада	5,8
		94. Україна	3,7

При розрахунку і складанні рейтингу водного транспорту країн світу (табл. 1) використовуються дані міжнародних організацій, серед яких Організація Об'єднаних Націй, Організація Економічного співробітництва і розвитку, Всесвітньої Торгової організації, Світовий банк, Міжнародний Валютний фонд та інші інститути, а також близько 60-ти партнерських інститутів по всьому світу.

Бізнес-клімат в країнах оцінюється на основі думки аналітиків, опитувань топ-менеджерів транснаціональних корпорацій і фахівців в галузі управління. Підсумкове складання даних здійснюється на основі зворотного співвідношення: 2 / 3 - дані статистики і 1 / 3 - експертні оцінки.

За рівнем якості водного транспорту Україна зайняла 94 позицію в рейтингу (75-е місце в 2012 році), випередивши Словаччину та Польщу, 96 і 97 місця відповідно [6].

Українські порти грають важливу роль в економіці країни і Чорноморського басейну. У 2011 році морськими державними портами України було перевезено 114 млн. т. вантажів, що складає 28% від всіх зовнішньоторговельних і транзитних перевезень України. Румунія в цей же період перевалила 46 млн. т., Болгарія - 27 млн. т., Туреччина - 22 млн. т., Грузія - 22 млн. т., порти південного басейну Росії - 173 млн. т. Україна, незважаючи на падіння транзитного вантажообігу, і зараз конкурентоздатна в портової індустрії. Однак з кожним роком наша держава втрачає транзит. Так, якщо в 2008 році транзитний вантажопотік через українські порти становив 51,2 млн.т., то в 2011 - 39,9 млн. т., а за 10 місяців поточного року - 28,1 млн.т. [9].

Основу морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. На території України розташовані 18 портів, до них належать 175 перевантажувальних комплексів, 8 судноремонтних заводів. Із загального обсягу вивезення вантажів на частку мінеральних будівельних матеріалів припадає 20%, руди - 10%, зерна і продуктів його помелу - 14%, нафти і нафтопродуктів - 3,5, вугілля - 5% [7].

Необхідність інвестицій для розвитку галузі водного транспорту до 2021 року Мінінфраструктури оцінює в 10 млн. доларів [10].

В даний час найбільша частина вантажообігу українських морських портів, доводиться на експорт та транзит до Росії, Казахстану та інших країн СНД. Найменшу питому вагу займають внутрішні перевезення. За даними Державної служби статистики України, вантажообіг морських портів в 2012 році скоротився на 0,7 % порівняно з 2011 - м і впав до 154 мільйонів тонн. Більш ніж на 15 % знизилися обсяги імпорتنних вантажів (16,5 млн. т), ще гірше йдуть справи з транзитними вантажами - їх оброблено в українських портах всього 38,78 млн. тонн, що на 18,5 % менше, ніж роком раніше. Позитивна динаміка спостерігається лише в сегменті експортних вантажів, обсяг яких збільшився на 14 %, в першу чергу, за рахунок інтенсивного експорту українського зерна (табл. 2).

Динаміка вантажообігу морських портів України [4].

Вантажообіг, тис. т.	1995 р.	2000 р.	2005 р.	2010 р.	2012 р.
Ізмаїл	3623	3637	6653	6633	4951
Іллічевськ	8115	12635	14969	15053	13530
Маріуполь	6343	10182	14774	15935	15054
Одеса	17376	25899	26846	24701	25607
Феодосія	1487	4674	1360	3183	3920
Херсон	2056	2390	2716	2347	2926
Південний	4843	13046	20699	18221	22639

Найбільшу питому вагу (понад 50%) у вантажообігу займають Одеський, Іллічівський та Південний морські торгові порти або, як їх ще називають «Порти Великої Одеси». Їх лідируюче положення обумовлюється великою пропускнуою здатністю, найбільш підходящими морськими підходами і можливістю приймати судна осадкою до 14,5 метрів.

Спад обсягів переробки в сегменті імпорتنих вантажів можна пояснити і різким підвищенням митних тарифів. Погіршило ситуацію жорсткість правил огляду транзитних вантажів при їх митному оформленні. В результаті значна частина вантажопотоку початку доставлятися в порти Румунії та Молдови, а вже потім на автотранспорті українським одержувачам (табл.3).

Порівняльні тарифи на суднозахід контейнеровозів, тис. дол. [4]

	Суднозахід в порт	Суднозахід в країну
Україна	–	98,6
Румунія	–	49,5
Турція	–	49,7
Росія	–	52,6
Греція	–	24,2
Одеса	48,0	–
Південний	65,0	–
Новоросійськ	21,0	–
Констанца	18,8	–

Аналіз показує (табл. 3), що Україна має найвищий митний тариф, що є значним стримуючим фактором для розвитку та призвело до того, що із 29 ліній, які заходили в порти України в 2011 році, в 2012 залишилося 25. Зокрема, залишили український ринок такі компанії, як HJS і MISCMTS [4].

Аналіз практики організації портової діяльності на основі оцінки ключових показників ефективності (Port Performance Indicator), а саме: вантажообіг; обіг контейнерів; кількість причалів та їх загальна довжина; площа порту; максимальна пропускна глибина; кількість берегових кранів представлено у таблиці 4.

Для аналізу було відібрано п'ять провідних портів світу, які були визначені лідерами даної галузі у світі за останні 5 років, а також три порти, які займають показують високу ефективність діяльності у Україні.

Аналіз показує (табл. 4), що світовим лідером є Шанхайський міжнародний порт, який має найвищий показник вантажообігу, обігу контейнерів та кількості берегової техніки.

Серед українських портів лідером є Одеський морський порт, який має високий вантажообіг та найбільшу кількість причалів. Зараз пропускна здатність українських портів не відповідає сучасним вимогам транспортного бізнесу, а міжнародні показники ефективності діяльності портів залишаються досить високою планкою для портів України, яку необхідно досягти в найближчому майбутньому.

Таблиця 4

Ключові показники ефективності портів світу та України за 2012 рік [11,12].

KPI	Port Authority of Singapore	Port of Rotterdam	Port Authority of New York & New Jersey	Shanghai international port (group)	The port of Los-Angeles	Одеський морський порт	Південний морський порт	Миколаївський морський порт
Вантажообіг порту	503 млн. т	442 млн. т	400 млн.т	736 млн. т	200 млн. т	24,5 млн. т	22,7 млн. т	10,8 млн. тонн
Обіг контейнерів	28,4 млн. TEU	5,7 млн. TEU	7 млн. TEU	32,53 млн. TEU	8,07 млн. TEU	900 тис. TEU	800 тис. TEU	720 тис. TEU
Кількість причалів	80	68	1100	125	53	54	30	15
Довжина причалів	>16,5 тис. м	> 89 тис. м	121,5 тис. м	20 тис. м	> 12 тис. м	9 тис. м	3 тис. м	2,4 тис. м
Площа	≈ 2000 га	6 855 га	3500 га	400 га	> 800 га	141 га	≈ 100 га	97,3 га
Глибина	16 м	24 м	14 м	17,5 м	16 м	13 м	15 м	11,2 м
К-ть берег. кранів	143	> 130	1200	> 5143	71	6	-	7

Для більш детального аналізу стану розвитку порту України зроблено SWOT-аналіз (табл.5).

Таблиця 5

SWOT-аналіз українських портів

<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Розгалужені водні шляхи з достатніми потужностями; - Стратегічна важливість для сталого розвитку української економіки; - Можливість взаємодії з усіма видами транспорту (ж/д, авто, внутрішній водний); - Розвиток контейнерних перевезень шляхом створення сучасних контейнерних терміналів у портах; - Багаторічний досвід; - Створення сучасних логістичних комплексів поблизу портів. 	<ul style="list-style-type: none"> - Недосконалість законодавства; - Недостатні інвестиції на оновлення; - Нерозвиненість транспортно-логістичної системи; - Недостатня якість обслуговування флоту; - Наявність вузьких місць на підходах до портів з боку ж / д і автомобільних доріг; - Незадовільний технічний стан портових споруд; - Низька швидкість обробки вантажів; - Негнучкість тарифної політики; - Складність митної процедури; - Недостатність клієнтури порту; - Низький рівень інновацій та технологій.
<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Зниження собівартості перевезень; - Формування конкурентного середовища серед перевізників; надання транспортних послуг з міжнародних стандартів; - Збільшення доходів від продажу транспортних послуг; диверсифікація експортної номенклатури виробленої продукції; - Вигідне географічне положення; створення вільних економічних портових зон; - Зростання вантажообігу. 	<ul style="list-style-type: none"> - Перевантаження внутрішніх водних шляхів і гідротехнічних споруд; - Різке зниження тарифів на перевезення; - Відтік плавскладу на іноземні судна; - Низький відсоток використання транзитного потенціалу; - Наявність конкуренції, насамперед з боку портів суміжних держав.

На основі аналізу даних, приведених вище, в табл. 6 представлено проблеми розвитку українського порту та причини їх виникнення.

Проведена оцінка впливу кожної проблеми на розвиток українського порту дає змогу виявити найбільш вагомі проблеми:

- невідповідна юридично-правова база.
- складне управління та застаріли корпоративні структури;
- високі митні тарифи;
- недостатнє використання існуючої пропускної спроможності;
- зростаюча конкуренція на ринку транспортних послуг;
- нерозвинена транспортна інфраструктура [9].

Таблиця 6

Проблеми розвитку українського порту та причини їх виникнення

<i>Проблеми</i>	<i>Причини</i>
1. Нормативно-правове регулювання	Недосконалість нормативно-правової бази держави, відсутність координації загальнодержавного управління, високе загальне податкове навантаження [5].
2. Перерозподіл сфер інтересів власників та зацікавлених сторін.	Вплив глобалізації, скасування держконтролю, приватизація, посилений контроль з боку вантажовідправників зумовлюють перехід сучасних портів в розряд все більш ризикованих підприємств [5].
3. Недостача інвестицій.	Невигідні умови залучення приватних інвестицій, великі ризики, слабкість національної фінансово - кредитної системи, фактична відсутність довгострокового кредитування підприємств.
4. Загроза можливої втрати вантажопотоків.	Наявні потужності та технології в торговельних портах регіонів України не відповідають структурі сучасних вантажопотоків, зокрема, зростанню контейнерних перевезень; відсутні гарантії збереження вантажів та їх своєчасної переробки.
5. Недостатньо гнучка тарифна політика.	Неврахування змін у тарифній політиці країн-конкурентів [5]. Високі судові тарифи внаслідок відсутності компетентного тарифного органу, здатного розробляти обґрунтовані тарифні ставки [4].
6. Потреба в розширенні спектру клієнтури.	Вузьке коло споживачів портових послуг потребує розширення нових типів клієнтів, наприклад, мультимодальних операторів, туристичні та страхові фірми.
7. Управління стратегією розвитку.	Традиційні стратегії вертикальної і горизонтальної інтеграції об'єктивно розширюючи ділові кордони інтересів портів можуть мати розбіжності з умовами міжнародних ринків [5]. Швидкі зміни базових видів комерційної діяльності порту; відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів (менше 7%) [13].
9. Низький рівень інноваційного розвитку	Низький рівень інвестування у інновації портового комплексу країни, недостатній рівень взаємодії портів із освітніми та науковими закладами, застарілі технології, що використовуються при транспортуванні та обробці вантажів. Відсутність підвищення кваліфікації випускників вузів водного транспорту [14].

В результаті цього українські порти мають обмежену здатність для того, щоб реагувати на ринкові коливання, а також є нездатними відповідати до вимог вантажовідправників, судноплавних компаній, або операторів (терміналів), які розробили стратегії розвитку бізнесу.

Базуючись на дослідженні проблем, сформованих в таблиці 6, а також на основі проведеного SWOT-аналізу (табл. 5), який показує наявність багатьох сильних сторін та

перспективних можливостей розвитку українських портів запропоновано комплекс конкурентних стратегій, які можуть забезпечити зростання конкурентоспроможності українських портів: стратегія інституціонального розвитку; інноваційно-інвестиційна стратегія; стратегія розширення клієнтури порту; логістична стратегія; стратегія раціоналізації тарифної політики.

Для створення надійної основи діяльності українських портів в умовах ринкової економіки необхідне впровадження корпоративної форми управління, що може забезпечити ефективна інституціональна стратегія розвитку українського порту.

Реалізація інституціональної стратегії повинна бути розрахована на довгострокову перспективу, фінансування реалізації якої може здійснюватись на змішаній основі із залученням власних коштів, приватних інвесторів, бюджетних коштів та коштів міжнародних фондів.

У результаті реалізації інституціональної стратегії передбачається:

- прозоре та ефективне управління портом з чітким розподілом сфер відповідальності та ресурсів;
- підвищення якості та доступності транспортного обслуговування відповідно до державних соціальних стандартів і нормативів та для економіки держави;
- підвищення швидкості руху в межах міжнародних транспортних коридорів на 25 – 30 %, що сприятиме скороченню часу доставки вантажів та пасажирів;
- ліквідація вузьких місць та збільшення пропускної спроможності українських портів;
- зменшення рівня зносу рухомого складу за рахунок його оновлення, підвищення рівня комфортності пасажирських перевезень;
- зростання обсягу їх експорту і більш повну реалізацію транзитного потенціалу.

Реалізація інституціональної стратегії має забезпечити підвищення ефективності діяльності українських портів та призвести до повної відповідності до міжнародних стандартів та функціонування згідно з правилами та положеннями Європейського союзу, Міжнародної морської організації та Всесвітньої торгової організації.

Висновки. В дослідженні представлено класифікацію проблем розвитку українських портів та причини їх виникнення.

Проведено SWOT-аналіз, який виявив сильні сторони та можливості, а також показав проблемні слабкі місця, які стоять перед портовою галуззю України.

На основі GAP-аналізу «Транспортної стратегії України до 2020р.» та ідентифікованих проблем запропоновано комплекс конкурентоспроможних стратегій, який дозволить українському порту вийти на конкурентоспроможний рівень розвитку за рівнем питомих транспортних витрат, безпеки, екологічності, якості та доступності транспортних послуг, які відповідатимуть рівню розвинених країн за комерційною швидкістю і своєчасністю доставки вантажів, доступністю транспортних послуг для населення.

Реалізація комплексу з п'яти стратегій суттєво залежить від ефективності здійснення стратегії інституціонального розвитку, яка забезпечить залучення необхідних інвестицій до українських портів та створення передумов подальшого успішного розвитку українських портів, який буде відповідати рівню світових аналогів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року // Розпорядження № 2174-р Кабінету міністрів України від 20 жовтня 2010 року.
2. Стежка А. Речной транспорт Украины: преимущества, проблемы и перспективы // АПК [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1021991#.UqWtZfS-2Sp>
3. Демьянченко А. Г. Роль и структура морских портов Украины. // Проблемы економіки № 2, 2013 с.53-59.

-
-
4. Горбаченко С. А. Проблемы привлечения инвестиций в морские порты Украины. // XXVIII Международной заочной научно-практической конференции «Экономика и современный менеджмент: теория и практика» Россия, г. Новосибирск, 14 августа 2013 г.
 5. Семенов Ю., Филина Л. Порты как системообразующие узлы логистических платформ// Экономика и управление. Порты Украины, № 05 (97) 2010.
 6. Klaus Schwab. The Global Competitiveness Report 2009-2014 // World Economic Forum. С.551
 7. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat. // Издание ООН/ UNCTAD/RMT/ 2011, 256с.
 8. Управление морским и речным транспортом [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://yurist-online.com/uslugi/yuristam/literatura/admin_pravo/115.php
 9. Концессия – наиболее эффективная модель развития портовой отрасли 2012 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.izmport.com.ua/component/content/article/45-2011-09-07-09-28-06/323-2012-12-05-14-11-14.html>
 10. На развитие речного транспорта Украине необходим почти миллиард гривен [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://ianp.com.ua/ru/news/economics/read/27471>
 11. ОАО «Мурманский морской торговый порт» Программа инновационного развития открытого акционерного общества «мурманский морской торговый порт» на период 2011-2015 г. – 2011. – 161с.
 12. Морские порты Украины [Электронный ресурс] / Режим доступа:// <http://www.sifservice.com/ru/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty>
 13. Липинская А. А., Крисюк Л. М. Торговое судоходство Украине: перспективы развития// Региональные инновации, № 47 2012. – С. 99-107.
 14. Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь / А. О. Филипченко, В. В. Барішнікова ; за ред. А. О. Филипченка ; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. – Одеса : Фенікс, 2013. – 168 с.

Шпонька Т.А., Никитин Ю.А.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ

В статье представлен общий анализ состояния украинских портов, классификация их проблем, на основе которых предложен комплекс конкурентоспособных стратегий развития украинского порта.

Ключевые слова: водный транспорт, украинские порты, конкурентоспособные стратегии, ключевые показатели эффективности.

Shponka T., Nikitin Y.

COMPETITIVE STRATEGIES OF DEVELOPMENT OF UKRAINIAN PORTS

The article is include overall analysis of the Ukrainian ports, classification of problems and competitive strategies for development of Ukrainian ports.

Keywords: water transport, Ukrainian ports, competitive strategy, key performance indicators.