

# ДИВЕРСИФІКАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ЯК НАПРЯМ РОЗВИТКУ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ТОРГОВИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

*Т. О. Войченко,*

*к. е. н., доцент кафедри економіки і менеджменту,  
Київська державна академія водного транспорту*

*О. М. Тимошук,*

*к. е. н., доцент кафедри перевезень і маркетингу,  
Київська державна академія водного транспорту*

*У статті обґрунтовані положення, що диверсифікаційні процеси є одним з основних напрямів розвитку функцій морських торгових портів, виявлено особливості диверсифікованості діяльності і продукції морських торгових портів. Основний висновок полягає в науковому узагальненні матеріалів, які формують теоретичну, методичну й організаційну основу диверсифікаційних процесів, що відбуваються в морських торгових портах.*

*In clause regulations about volume are proved, that processes of the diversity are one of the basic directions of development of sea trading ports, it is revealed features of the diversity activity and production of sea trading ports. The basic conclusion consists in scientific generalization of materials which form theoretical, methodical and organizational bases processes of the diversity which occur in sea trading ports.*

## ВСТУП

Процес розвитку морських торгових портів (МТП) відображає зміну їхньої ролі і цілей діяльності і розвитку. Зміна поколінь портів представляє еволюцію не тільки форми, але і змісту діяльності портів систем. Питання функціонування портової системи широко розглядаються в наукових працях вітчизняних і закордонних вчених [1–3]. Основна увага дослідників приділяється самій виробничій діяльності портів, при цьому не враховується специфіка окремих елементів МТП і взаємозв'язку між ними. Крім цього, порт у більшості випадків розглядається як відособлений підрозділ, що існує окремо від інших складових транспортної системи. Поява портів четвертого покоління показує, що в сучасних умовах МТП є не тільки воротами для імпорту і експорту вантажів. Порти стають кінцевим пунктом виробництва чи споживання продукції

завдяки розвитку диверсифікаційних процесів, а це вимагає наукового дослідження їх економічної ефективності. Порт стає ланкою системи, що являє собою суб'єкт конкурентної боротьби, отже, для забезпечення конкурентоздатності всієї системи порт повинний надавати весь комплекс послуг, якого потребують його потенційні клієнти. Цей принцип є основою диверсифікаційної діяльності всього транспортного ланцюжка. Морські порти, що є частиною цього ланцюжка, включаються в процес диверсифікованості і диверсифікують свою діяльність і свою продукцію. Необхідність у диверсифікованості криється в боротьбі за підвищення конкурентоздатності порту і його продукції, що надзвичайно важливо, і дозволить портам України повернути собі комерційну по своїй суті роль. Саме це визначає актуальність і своєчасність поставлених у статті проблем.

## ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою даного дослідження є обґрунтування положення, що диверсифікаційні процеси є одним з основних напрямків розвитку функцій МТП і виявлення особливостей диверсифікованості їх діяльності і продукції в ринкових умовах. Теоретичною і методичною базою слугують об'єктивні закони економіки, праці вітчизняних і закордонних вчених-економістів. У дослідженні використаний системний підхід до вивчення проблеми, теоретичні й емпіричні методи дослідження, такі як аналогія, аналіз і синтез (аналіз портової системи); системний аналіз (оцінка технологічного стану окремих портів процесів).

## РЕЗУЛЬТАТИ

У транспортному ланцюжку "ресурси — виробництво — торгівля — споживання" морські порти виконують роль "сполучних вузлів". МТП стають центрами не тільки транспортної, але і виробничої діяльності. Порти перетворюються в промислово-торгові центри з концентрацією біля них виробничих потужностей.

Тому що роль порту визначає його організаційну структуру, то необхідно визначити функції і задачі порту, що є проміжною ланкою між структурою і його цілями. Рішення питання про розподіл задач і функцій є одним з головних аспектів організації і менеджменту самої портової системи. Для рішення цього питання необхідно визначити зміст і взаємозв'язок задач і функцій сучасного МТП [4]. Цільові функції морських портів можуть бути класифіковані по декількох критеріях: зовнішні і внутрішні; виробничі і невиробничі; основні і додаткові; ефективні і реальні.

Дослідження й аналіз функцій МТП викликає потребу в пошуку нових цілей функціонування і реалізації нових ролевих функцій. Підвищення спеціалізації й інтеграції різних видів транспорту жадає від портів таких факторів, як надійність, гнучкість і якість. Порт стає ланкою системи, що у цілому являє собою суб'єкт конкурентної боротьби. Принцип, що складає основу диверсифікаційної діяльності всього транспортного ланцюжка, складається в наданні клієнту послуги "навіть краще, ніж необхідно" [5]. Вивчення видів конкурентної боротьби і механізмів підвищення конкурентоздатності є найважливішим етапом для визначення напрямів диверсифікаційних процесів як основи еволюції діяльності МТП. Аналіз видів конкуренції дає можливість визначити, яка конкурентоздатність є результатом диверсифікаційних процесів у МТП.

Більшість диверсифікаційних процесів у діяльності спрямовані на

досягнення двох головних цілей МТП, виражених в цільових функціях: максимізація прибутку; мінімізація витрат [2]. Досягнення першої мети втілюється в диверсифікованість функцій, спрямованих на підвищення конкурентоздатності порту і його продукції. Результатом стає зростання попиту на продукцію морського порту і підвищення його популярності серед клієнтів. Диверсифікаційна діяльність по досягненню другої мети спрямована на впровадження досягнень науки і техніки в усі сфери діяльності порту і за рахунок цього розширення асортименту продукції й оптимізації функцій. Засобом досягнення успіху в даному напрямку є диверсифікаційна діяльність по розширенню нових (інноваційних) функцій і удосконалюванню традиційних. Один з таких напрямів — впровадження логістичної практики — здатний значно знизити витрати, створювані в процесі виконання основних функцій морського порту. Наступний напрям — удосконалювання внутрішнього менеджменту — також забезпечує до 80% підвищення ефективності діяльності порту [2].

Основним елементом внутрішнього менеджменту, що сприяє зниженню витрат портової діяльності, може стати диверсифікованість інформаційних функцій порту. Тільки за допомогою даного виду диверсифікованості можна вирішити основні витратні питання: знайти більш дешеві ресурси, забезпечити мінімальні простоті, зменшити кількість обслуговуючих механізмів і забезпечити їхню максимальне завантаження. Крім того, наявність системи електронного спостереження дозволяє також слідкувати за часом і максимально зблизити в просторі переміщення вантажів на різних видах транспорту, що дозволить зменшити витрати на складування і збереження. Складські приміщення, що вивільняються, можна обладнати додатковими технологічними функціями, забезпечивши при цьому промислову доробку, — пакування, упакування, маркування, не використовуючи при цьому залучення коштів на будівництво й оренду складів. Можливе переобладнання вже наявних складів під спеціалізовані сховища (фрукти, продукти хімічної промисловості і т.ін.), що дозволить залучити нові потоки спеціалізованих перевезень. З огляду на різницю в тарифах, порт досягає зниження витрат без додаткового залучення великих інвестицій.

Вочевидь, що диверсифікованість різних функцій МТП дозволяє досягти того рівня витрат, що допоможе вирішити порту як задачі макро- так і мікроекономічного плану. З погляду макроекономічної концепції, зниження витрат і, отже, та-

рифів залучить додаткові потоки транзитних вантажів у державу, дозволить перерозподілити частину інвестиційних коштів на розвиток портового співтовариства, створення додаткових робочих місць, природоохоронні і соціальні заходи.

У контексті мікроекономічного підходу зниження витрат дозволить проінвестувати ще більшу диверсифікованість діяльності і продукції порту, тобто ще більш підняти конкурентоздатність оператора на ринку портових послуг і зміцнити його позиції. У фінансовому плані зниження витрат поліпшить баланс грошових потоків морського порту, що дозволить збільшити питому вагу активів. Природно, це гарантує зниження податків і вивільнення додаткових коштів понад отриманого прибутку. В економічному сенсі зниження витрат дозволить морському порту не тільки диверсифікувати свою продукцію, але і збільшити її пропозицію, одержавши при цьому більш високу ціну.

Практика функціонування і розвитку МТП показує, що основою еволюції даних підприємств є диверсифікованість діяльності і продукції. Морські торгові порти України постають перед вибором напрямку розвитку, що буде оптимальним як з точки зору реалізації макроекономічної концепції, так і для досягнення внутрішніх цілей кожного порту. Іншими словами, перед портами і всією національною портовою системою постає альтернатива вибору між спеціалізацією задач діяльності і диверсифікованістю своєї діяльності. Використовуючи теорію рівноваги і рівноважного аналізу, можна визначити, чи існує оптимальне співвідношення між ступенем спеціалізації і рівнем диверсифікованості портової діяльності [6].

Визначимо поняття спеціалізації і диверсифікованості як основних форм організації діяльності порту для досягнення різних цілей.

Спеціалізація припускає односторонній розвиток функцій порту, обумовлений сформованим поділом праці і традиційних вантажопотоків, які порт обслуговує вже багато років. Метою застосування даної форми організації є інтенсифікація використання наявних матеріально-технічних ресурсів. Дана обставина має велике значення в умовах трансформаційної економіки, коли залучення нових інвестиційних коштів і переорієнтація діяльності порту на нову продукцію ускладнені. Тим більше важливо враховувати, що наприкінці 80-х років минулого сторіччя обсяги вантажообороту українських портів були великі і забезпечувалися саме досить високим рівнем спеціалізації кожного порту.

У загальному обсязі витрат на реконструкцію спеціалізовані комп-

лекси складала близько 60%, а збільшення продукції після їхнього впровадження перевищило 80% загального обсягу вантажообороту [3]. При цьому в загальному балансі потужностей морських портів питома вага спеціалізованих перевантажувальних комплексів, що найбільшою мірою відповідали вимогам прогресивної технології морських перевезень, за десять років зросла з 37,3 до 77,6%. Об'єктивні причини даного процесу полягають у збільшенні абсолютної кількості спеціалізованих морських суден — контейнеровозів, танкерів, ліхтеровозів і підвищення спеціалізації великих закордонних портів. Фірми, що виготовляють обладнання і засоби механізації для портів, були орієнтовані на виробництво обладнання, спеціалізованого по окремих видах вантажів або суден.

Спеціалізація як форма організації функціонування морського порту в умовах централізованого управління і застосування макроекономічного підходу має ряд переваг:

- створює можливість концентрації інвестицій, виробництва й інформації;

- дозволяє впроваджувати й ефективно використовувати нові засоби механізації на основі досягнень НТП;

- забезпечує умови для вертикальної і горизонтальної інтеграції;

- створює можливість для різних видів концентрації і кооперації — територіальних і технологічних;

- забезпечує єдність економіко-технологічних процесів;

- створює умови для повного рішення поточних і перспективних задач, висунутих потребами сформованих спеціалізованих вантажопотоків.

Проте, дана форма організації має свої вузькі місця, обумовлені її невідповідністю сучасним процесам комерціалізації, тому що вона:

- не забезпечує гнучкість процесів обслуговування;

- має зворотний ефект масштабу: при сильному збільшенні масштабу виробництва різко погіршуються економічні показники;

- не враховує динаміки ринку портових послуг;

- можлива тільки при сформованій структурі вантажопотоків;

- вимагає технологічної кооперації й інтеграції з іншими виробництвами;

- не забезпечує повного спектру портових послуг;

- має високий ризик при зміні сформованих відносин із клієнтами;

- обмежує ефективність технологічними ринками.

Очевидно, що така форма організації як спеціалізація носить досить обмежений характер, сприяє підвищенню ринкового ризику, ви-



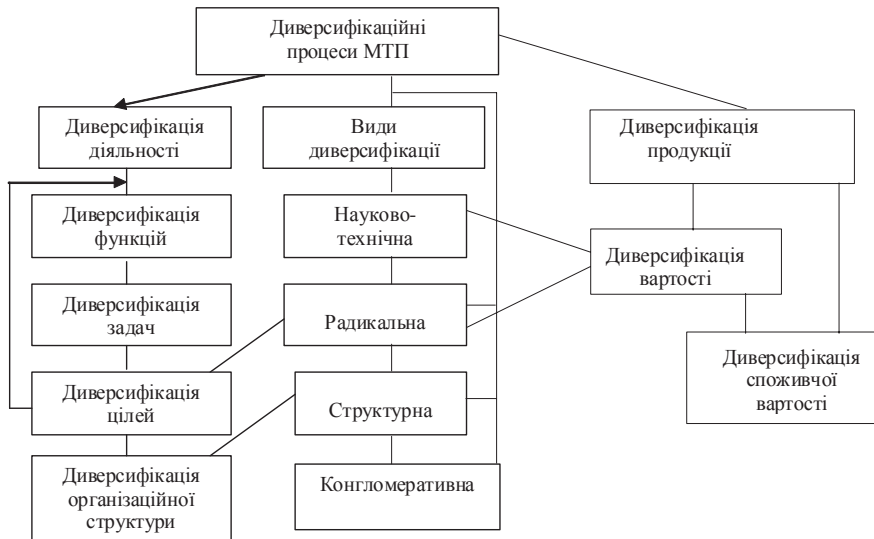


Рис. 1. Зміст і види диверсифікаційних процесів МТП

магає обов'язкового централізованого управління і високого ступеня інтеграції і кооперації з іншими економічними одиницями.

Організаційною альтернативою даній формі є напрям диверсифікованості, під яким надалі буде матися на увазі перехід від однобічної виробничої структури, що базується на одному виді діяльності чи продукції, до багатопрофільного виробництва із широкою номенклатурою виробленої продукції (рис. 1).

Особливістю диверсифікаційних процесів у діяльності МТП є те, що порт повинний зуміти привести до єдиного комерційного знаменника рівні організації усіх видів транспорту, що беруть участь у єдиному транспортному ланцюжку, надати клієнту асортимент і якість портівих послуг, які його цікавлять, оптимізуючи при цьому співвідношення потреби в послугі та її вартості.

Морські порти України знаходяться зараз у досить скрутному становищі. Більшість обсягів вантажопереробки була загублена нашими портами не через руйнування сформованої структури національного виробництва. Найбільшою перешкодою для клієнтів, особливо агентів транзитних вантажів, є недосконалість вітчизняної митної політики і явне завищення тарифів на сухопутних видах транспорту. При цьому українським морським портам приходиться за допомогою диверсифікованості продукції завойовувати своє місце на ринку міжнародних портівих послуг.

Додатковою особливістю диверсифікованості у вітчизняних морських портах можна вважати те, що в більшості випадків їм приходиться використовувати радикальну диверсифікованість, тоді як конкурентам досить сполучення науково-технічної і стратегічної. З іншого боку, українські порти змушені пропонувати свою продукцію по більш ніж доступних цінах,

щоб компенсувати митні, адміністративні і тарифні перешкоди з боку держави. Таким чином, досягнення ринкової конкурентоздатності для вітчизняних портів можливо лише як вирішення протиріччя між двома основними характеристиками продукції порту як товару — підвищити роль споживчої вартості, знижуючи вартість, виражену в ринковій ціні.

## ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Дослідження дозволяють визначити диверсифікованість як основний напрям розвитку діяльності МТП. При цьому гранична норма заміни традиційної форми організації роботи МТП, як і нового напрямку, обмежується дією двох факторів: — ступенем потреби в диверсифікованій продукції; — ступенем забезпеченості ресурсами для диверсифікованості діяльності і продукції МТП.

Необхідно враховувати, що дії цих факторів визначають граничні величини діяльності порту і його продукції. Принцип рівноважного аналізу припускає обов'язкове втручання фактора задоволення потреб клієнта, дія якого може не збігатися з динамікою цін на портіві послуги. Саме на особливостях дії даних факторів базується сучасний розвиток міжнародної торгівлі і міжнародних перевезень.

Вирішення даного протиріччя необхідне для визначення стратегії участі України в міжнародних ринках і досягнення конкурентоздат-

ності вітчизняних торгових портів як ланки, що сполучає і врівноважує національну економіку і світове господарство. Для рішення поставленої задачі необхідно розглянути даний процес з погляду теорії міжнародних економічних відносин, що дозволить нам розкрити механізм протиріччя і визначити напрями розвитку українських морських портів у рамках загальної світової тенденції.

## Література:

1. Совершенствование управления морскими торговыми портами / Чекалов В.И., Колодин А.А., Столяров Г.П., Меркт Е.В., Гребенник Н.Г., Олефир И.М., Пустовит Е.Г., Яровая Н.В.: Учеб. пособ. — Одесса: ОНМУ, 2002. — 142 с.
2. W. Brasers, P. Mak Kleyns. Доклад комиссии по исследованию основных портов Великобритании: Ливерпульский центр морского транспорта, 1992 г. — 311 с.
3. Дергачев В.А. Геополитика. — К.: Вира, 2005. — 95 с.
4. Современные принципы управления и организации в области портов // Доклад секретариата ЮНКТАД. — Geneva, 1992. — С. 4.
5. VI International Transport Fashion. — London. — 1999. — P.37.
6. Госс Р.О. Исследования в морской экономике. — Кембридж, 1990. — 153 с.

НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ ЖУРНАЛ

# АГРОСВІТ

ЖУРНАЛ ВИХОДИТЬ 24 РАЗИ НА РІК

Через редакцію передплата проводиться з будь-якого місяця!

Передплатний ІНДЕКС: 21847

Свідоцтво КВ № 12177-1061 ПР від 11. 01. 2007 року

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук з

## ЕКОНОМІКИ

ЗАСНОВНИКИ:

- Рада по вивченню продуктивних сил України Національної академії наук України,
- ТОВ "ДКС Центр"

вул. Ливарська, 5, оф. 408  
(044) 537 14 33. 223 26 28  
e-mail: dks@kiev.rel.com