

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

УДК 338.47

КУДРИЦЬКА Н.В.

Методологія оцінки конкурентоспроможності морських портів

Стаття присвячена актуальній проблемі визначення основних напрямів підвищення конкурентоспроможності морських портів та удосконалення методології її оцінки. Багатогранність сучасної конкуренції зумовлює різноманіття авторських позицій у питанні визначення сутності конкурентоспроможності.

Актуальність проблем підвищення конкурентоспроможності морських портів України підтверджена у наступних нормативно-правових актах: Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, Законі України «Про морські порти України», Морській доктрині України на період до 2035 року.

У статті розглянутий методологічний підхід до оцінки конкурентоспроможності порту Антверпен з використанням психометричної шкали Лайкерта на основі розширеної версії «діамантового» підходу Портера, яка передбачає чотири блоки: факторні умови; попит; пов'язані галузі та стратегія фірми; структура та суперництво. Уведення «діамантових» рамок дозволило розширити визначення переваг та слабких місць специфічного портового кластеру, надало можливість зробити суттєвий внесок у розвиток політики та менеджменту порту.

Визначені основні напрями підвищення конкурентоспроможності портів України, а саме: дотримання вимог до агентських компаній, покращення їх фінансової спроможності та репутації; надання якісних послуг експедирування та складування вантажів; удосконалення нормативно-правової бази, яка сприяє імплементації вітчизняного законодавства у сфері морського транспорту до вимог ЄС та усього світу.

Ключові слова: морські порти, конкурентоспроможність, методологія оцінки, психометрична шкала Лайкерта.

КУДРИЦКАЯ Н.В.

Методология оценки конкурентоспособности морских портов

Статья посвящена актуальной проблеме определения основных направлений повышения конкурентоспособности морских портов и совершенствования методологии ее оценки. Многогранность современной конкуренции обуславливает многообразие авторских позиций в вопросе оп-

ределения сущности конкурентоспособности.

Актуальность проблем повышения конкурентоспособности морских портов Украины подтверждена в следующих нормативно–правовых актах: Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года, Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года, Законе Украины «О морских портах Украины», Морской доктрине Украины на период до 2035 года.

В статье рассмотрен методологический подход к оценке конкурентоспособности порта Антверпен с использованием психометрической шкалы Лайкерта на основе расширенной версии «бриллиантового» подхода Портера, которая предусматривает четыре блока: факторные условия; спрос; связанные отрасли и стратегия фирмы; структура и соперничество. Введение «бриллиантовых» рамок позволило расширить определение преимуществ и слабых мест специфического портового кластера, дало возможность сделать существенный вклад в развитие политики и менеджмента порта.

Определены основные направления повышения конкурентоспособности портов Украины, а именно: соблюдение требований к агентским компаниям, улучшение их финансовой состоятельности и репутации; предоставление качественных услуг экспедирования и складирования грузов; совершенствование нормативно–правовой базы, которая способствует имплементации отечественного законодательства в сфере морского транспорта с требованиями ЕС и всего мира.

Ключевые слова: морские порты, конкурентоспособность, методология оценки, психометрическая шкала Лайкерта.

KUDRYTSKA N.V.

Methodology for assessing the competitiveness of sea ports

The article deals with the actual problem of determining the main directions of increasing the competitiveness of seaports and improving the methodology of its evaluation. The multifaceted nature of modern competition determines the diversity of authors' positions in determining the essence of competitiveness

The relevance of the problems of increasing the competitiveness of Ukrainian seaports is confirmed in the following legal acts: the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030, the Strategy for the development of Ukrainian seaports for the period up to 2038, the Law of Ukraine "On Seaports of Ukraine", the Maritime Doctrine of Ukraine for the period by 2035.

The article considers a methodological approach to assessing the competitiveness of the port of Antwerp using a Likert psychometric scale based on an expanded version of Porter's "diamond" approach, which includes four blocks: factor conditions; demand; related industries and firm strategy; structure and rivalry. The introduction of the diamond framework has expanded the definition of the strengths and weaknesses of a specific port cluster, and has made it possible to make a significant contribution to the development of port policy and management.

The main directions of increasing the competitiveness of Ukrainian ports have been determined, namely: compliance with the requirements for agency companies, improvement of their financial capacity and reputation; provision of quality freight forwarding and warehousing services; improving the legal framework that facilitates the implementation of national maritime transport legislation to EU and worldwide requirements.

Keywords: seaports, competitiveness, assessment methodology, Likert psychometric scale.

Постановка проблеми. Входження вітчизняного морського транспорту в систему світових господарських зв'язків в умовах глобалізації виявило наявність складних проблем в його діяльності враховуючи жорстку конкуренцію з боку за-

кордонних транспортних компаній. У цих умовах перед суб'єктами господарювання, що діють на даному ринку послуг з особливою актуальністю постають завдання пошуку дієвих методологічно–практичних підходів щодо забезпечення ви-

сокого рівня їх конкурентоспроможності, важливою частиною вирішення якого виступає надійна методологія аналізу конкуренції на транспортному ринку. Адже, конкурентоспроможність будь-якого суб'єкта ринкових відносин може бути визначена лише в процесі фактичної конкурентної боротьби; тому питання зміцнення конкурентоспроможності слід розглядати через призму проблем ефективності конкуренції та конкурентних відносин [1].

Актуальність проблем підвищення конкурентоспроможності морських портів України підтверджена у наступних нормативно-правових актах: Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, Законі України «Про морські порти України», Морській доктрині України на період до 2035 року.

Як визначено у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року «від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку» [2].

Аналіз досліджень та публікацій. Дослідженню проблеми удосконалення методології оцінки конкурентоспроможності морських портів присвячено багато наукових праць зарубіжних та вітчизняних вчених.

Стаття бельгійських вчених [3] присвячена визначенню конкурентних позицій порту Антверпена у порівнянні з основними конкурентами (Гамбург, Гавр) методом експертних оцінок.

У статті іспанських вчених Кастілло–Манзано та ін. [4] розглядаються проблеми конкуренції портів з використанням теорії прийняття рішень з кількома цілями за допомогою методу Прометей, що робить можливим створення індексу, який об'єднує різні фактори прийняття рішень для ранжирування іспанських портів. Конкурентоспроможність морського порту визначається як здатність створювати додаткову вартість і підтримувати свою основну діяльність, розробляти та впроваджувати різні стратегії, залучати більшу кількість клієнтів і трафіку в навколишньому оточенні.

У статті Бодровцевої Н.Ю. [5] для оцінки конкурентоспроможності морських портів з позицій міжпортової конкуренції пропонується

використовувати метод «Аналіз середовища функціонування», в основу якого покладено фундаментальні положення математичної економіки – теорія виробничих функцій, модель Леонтьєва, оптимальність по Парето. Суть методу полягає в тому, що порт досліджується як складний об'єкт, діяльність якого складається з безлічі виробничих процесів, володіє множиною вхідних і вихідних параметрів, при цьому аналізується ефективність діяльності об'єкта в навколишньому середовищі, яка знаходиться з рішення задачі нелінійного математичного програмування.

Дисертація Бойка С.Ю. [6] присвячена дослідженню напрямів удосконалення організаційно-економічного механізму розвитку вантажних портів, оцінці ефективності діяльності порту, яка враховує параметри вантажних перевезень, розвиток маркетингової роботи, стратегію управління персоналом, забезпечення конкурентоспроможності послуг порту на основі участі його у розвитку регіонального морегосподарського комплексу.

У дисертації Новікової К.В. [7] досліджено теоретичні, організаційно-економічні та науково-практичні засади вдосконалення економічного механізму забезпечення конкурентоспроможності підприємств водного транспорту та обґрунтування ефективних шляхів її підвищення. На основі врахування цілого спектру детермінант конкурентоспроможності портового господарства, автором було запропоновано систематизувати детермінанти, що формують інтегральний рівень конкурентоспроможності.

Метою статті є формулювання шляхів удосконалення методології та напрямів підвищення конкурентоспроможності морських портів з урахуванням міжнародних та вітчизняних наукових досліджень.

Виклад основного матеріалу. Необхідним напрямом створення сучасної системи управління морськими портами України є спрямування зусиль на проведення змін, які мають бути направлені на розвиток конкурентних відносин, що сприятиме більш ефективній адаптації до ринкових умов господарювання, а також забезпечить реалізацію довгострокової стратегії розвитку.

У сфері морських портів на даний час існує досить багато методів, що дають репрезентативні результати, які можуть бути використані при оцінці конкурентоспроможності з позицій вну-

трішньопортової конкуренції. Принципово інша ситуація склалася щодо оцінки конкурентоспроможності морських портів з позицій міжпортової конкуренції, методологія якої зводиться, в основному, до використання методів, заснованих на експертних оцінках. Складнощі застосування даних методів полягають у забезпеченні компетенції і незалежності суджень експертів, які залучаються до оцінки.

Стаття бельгійських вчених [3] присвячена визначенню переваг розташування, що визначають конкурентні позиції порту Антверпена щодо обробки контейнерів та вантажів у порівнянні з основними конкурентами (Гамбург, Гавр) методом опитування 75 експертів. Авторами розроблено концептуальну основу для аналізу конкурентоспроможності морських портів на основі розширеної версії «діамантового» підходу Портера, яка передбачає чотири блоки: факторні умови; попит; пов'язані галузі та стратегія фірми; структура та суперництво. Портер запропонував принцип керування підприємством, який не представляє окремих «діамантових» компонентів, а скоріше зовнішні фактори, що впливають на чотири принципові блоки факторів та зв'язки між ними.

Респонденти представляли дискретні оцінки всіх змінних матриці між -2 до $+2$ за психометричною шкалою Лайкерта, як функцію сприйняття негативного або позитивного впливу на конкурентоспроможність порту Антверпен у порівнянні із його основними суперниками в Гамбург–Гаврському регіоні.

У результаті опитування було отримано від кожного респондента m матрицю $X^{(m)}$ з 14 рядками та 11 колонками. Деякі респонденти систематично надавали більш екстремальні відповіді, інші – більш помірні. Для коригування даних ефектів z -бали були обчислені шляхом центрування навколо середнього (AVE) і масштабування за допомогою стандартного відхилення (SD):

$$z_{ij}^{(m)} = \frac{x_{ij}^{(m)} - AVE_m(x_{ij}^{(m)})}{SD_m(x_{ij}^{(m)})},$$

де $i = 1, \dots, 14; j = 1, \dots, 11$. 75 матриць $Z^{(m)}$ були сумовані в одну матрицю Z , приймаючи середні z -бали кожної клітинки матриці, тобто $z_{ij} = AVE_m(z_{ij}^{(m)})$.

Ключовою метою даного аналізу було встановлення рядків та колонок матриці, які отримують позитивне чи негативне оцінювання та визначення їх взаємодії (табл.).

Аналіз показав, що найбільші оцінки позитивно-го впливу були у таких клітинках матриці: «діяльність морських агентів, експедиторів, діяльність у межах кластеру/зовнішня інфраструктура» $+1,6711$; «промисловість/зовнішня інфраструктура» $+0,8332$; «складування/зовнішня інфраструктура» $+0,8320$; «діяльність морських агентів, експедиторів, діяльність у межах кластеру/конкуренція у кластері» $+0,8103$; «складування /інфраструктура» $+0,7984$; «перевезення/зовнішня інфраструктура» $+0,7842$; «перевезення / людський капітал» $+0,7443$. Це показує, яке велике значення для конкурентоспроможності портів має ефективна діяльність морських агентів.

Асоціація морських організацій порту Антверпен дає наступне визначення морському агенту: «Морський агент – це особа, якій від імені та за дорученням судовласників, фрахтувальників, капітанів суден доручено спостерігати за діяльністю судна і вести справи останнього, забезпечуючи в найширшому розумінні всі дії, необхідні для здійснення транспортних операцій, включаючи митне оформлення і взаємодію з іншими організаціями, зокрема, з одержувачами і відправниками вантажів, виконання будь-яких справ, що мають безпосереднє відношення до доручення, а також надання посередницьких послуг в якості представника перевізника при укладанні фрахтових угод» [8].

Від компетентності та професіоналізму морських агентів залежить ефективність доставки вантажів морським транспортом. При цьому, в Україні спостерігається неконтрольоване зростання кількості агентських компаній, більшість яких обробляють одно/два судна протягом року. На даний момент в Україні зареєстровано не менше 350 агентських компаній. При цьому, 15,6% загального числа суднозаходів обробляється всього 5 компаніями. Відповідно, більша частина агентських компаній в Україні має дуже обмежений практичний досвід, що не може не позначатися на якості їх послуг» [9].

Міжнародний досвід корисний для вдосконалення цього виду діяльності в Україні з урахуванням практичних потреб галузі. Проведений аналіз основних критеріїв послуг морського агентування у провідних портах світу дозволяє виділити кілька основних вимог до агентських компаній, що дозволяють забезпечити високий рівень якості їх послуг.

Матриця конкурентоспроможності порту Антверпен у порівнянні із його основними суперниками в Гамбург– Гаврському регіоні

Логістичні ланцюги													
Доступ до моря			Сектори діяльності порту						Внутрішній транспорт				
Відкритий дступ до моря			Доставка вантажів	Перевезення	Складування	Логістика	Промисловість	Діяльність морських агентів, експедиторів	Діяльність у межах кластеру	Дороги	Залізниця	Внутрішня навігація	
Факторні умови	Інфраструктура порту		-0,9352	0,1341	0,7422	0,7984	0,4880	0,5913	0,6660	0,3772	0,0371	0,0072	0,1498
	Зовнішня інфраструктура		0,0219	0,0286	0,78420	0,8320	0,2036	0,8332	1,6711	0,4100	0,0412	0,0169	-0,1084
	Людський капітал		-0,9914	0,2386	0,7443	-0,2920	-0,2512	0,1399	0,5939	-0,5821	-0,0397	-0,2593	-0,7301
	Логістичні технології / комунікативні системи		0,1639	0,2050	0,2685	0,1425	0,1767	0,0546	0,2629	0,1025	-0,1428	0,0971	-0,2707
	Конкуренція у кластері		-1,4780	0,3634	0,6643	0,6807	0,3264	0,2393	0,8103	0,4808	0,2535	-0,0314	-0,8661
Стратегія фірми, структура та суспільне підприємство	Конкуренція поза кластеру		-0,4992	0,1493	0,5442	0,0281	-0,0430	0,0752	0,1290	0,0130	0,1618	0,0541	-0,3244
	Співпраця у кластері		-0,1414	-0,0131	-0,0280	0,2201	-0,0536	0,1600	-0,1573	-0,0504	-0,1085	-0,1019	-0,1192
	Співпраця поза кластеру		-0,0241	0,0366	0,1109	-0,0103	-0,0171	0,0298	0,0723	0,0337	-0,0075	0,0448	-0,0741
Попит	Відносини з клієнтами у кластері		0,0740	0,3680	0,4486	0,5327	0,3579	0,2760	0,4899	0,3169	0,1858	0,3054	0,0677
	Відносини з клієнтами поза кластеру		-0,0827	0,1790	0,2669	0,2575	0,2875	0,1374	0,4102	0,1998	0,0268	0,1035	-0,0504
Уряд	Державний вплив на рівні порту		-0,3351	-0,1387	0,2528	-0,0358	-0,0551	-0,0940	-0,0916	-0,2486	-0,3336	-0,0985	-0,3198
	Державний вплив на регіональному рівні		-0,7423	-0,2409	-0,0983	-0,0845	-0,2450	-0,1452	-0,1504	-0,1661	-0,4866	-0,1228	-0,5308
	Державний вплив на національному, міжнародному рівні		-1,3505	-0,7798	-0,8146	-0,7884	-0,8154	-0,7761	-0,7937	-0,8526	-1,0877	-0,8137	-1,3448
Суміжні та підтримуючі галузі	Банки, постачання тощо		-0,0217	0,0706	0,0799	0,0387	0,0387	0,0458	0,0796	0,0387	0,0179	-0,0202	-0,0217

Джерело: Haezendonck E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf A. & Verbeke A. (2000) Competitive advantage of seaports. *International Journal of maritime economics*, volume II, number 2, 69–82

Визначальним критерієм успішного функціонування агентської компанії на ринку є репутація і фінансова забезпеченість. Так, наприклад, для укладення договору агентування суден у Ризькому порту необхідна наявність у морського агента» [9]:

- статутного капіталу не менше 7114 євро;
- наявність в штаті підприємства сертифікованих судових агентів (фізичних осіб);
- дія страхівки цивільно-правової відповідальності професійної діяльності;
- план агентування кількості суден в рамках договору;
- інші критерії, встановлені портом.

Про важливість репутації та фінансової спроможності компанії на ринку агентських послуг свідчить досвід Великобританії. Так, адміністрація порту при роботі з агентом оцінює кредитний рейтинг компанії для визначення фінансових ризиків співпраці з агентською організацією. Кредитні рейтинги компаній (від 0 до 100, де 100 означає мінімальний ризик співпраці) надаються спеціалізованими агентствами (наприклад, Агентством кредитного рейтингу «Creditsafe UK») на основі відкритої щорічної фінансової звітності з онлайн реєстру компаній «Companies House».

Для роботи в портах Китаю потенційний морський агент подає попередню заявку з дотриманням всіх інструкцій, після чого апліканту призначається співбесіда на знання агентської роботи (робота з документами, заповнення відповідних форм, знання імміграційних, портових і митних вимог, імпорту, експорту та транзиту небезпечних вантажів, медична допомога тощо). При успішній співбесіді агент вноситься до тимчасового реєстру, сплачує відповідні платежі. Далі відбувається процедура перевірки наданих документів і своєчасність сплат агентом і, за умови агентування більше одного каботажного судна та здійснення більше 18 суднозаходів або більше шести океанських суден та 12 суднозаходів, він вноситься до підтвердженого реєстру.

У Сінгапурі процедура реєстрації морських агентів така ж, як і при реєстрації будь-якого іншого бізнесу в країні і відбувається вона спеціальним органом з обліку та корпоративного регулювання (ACRA – The Accounting and Corporate Regulatory Authority). Крім здійснення процедурних кроків для отримання профілю компанії в ACRA, морський агент повинен внести певні депозити (до 35 тисяч доларів США) при реєстрації

у таких системах, як: імміграційна онлайн-платформа, платформа MARINET Морської і портової служби, платформа iMos для замовлення послуг лоцманів, буксирування і постачання питної води служби сінгапурського порту.

Треба відмітити, що не менш важливим фактором конкурентоспроможності порту є експедиційні послуги. Експедирування вантажу може відбуватися за двома різними видами – внутрішній портовий та глобальний, коли процедура охоплює весь період переміщення. Процедура зберігання доставлених в порт вантажів також передбачає низку особливостей. Іноді виникає потреба не вивозити вантаж, який прибув в контейнері, а дочекатися певного часу для його переправлення. У такому випадку необхідна послуга зберігання, яка може бути як короткостроковою, так і довгостроковою. Зберігання вантажу також може передбачати його розвантаження і переміщення на склад, з подальшим пошуком автотранспортного засобу або залізничного транспорту.

Аналізуючи фактори негативного впливу на конкурентоспроможність морського порту Антверпен (табл.) було виявлено, що найбільше значення має клітинка матриці, «відкритий доступ до моря / конкуренція у кластері» – 1,4780, що вказує на обмеженість відкритого доступу до моря порту.

Також значний негативний вплив має місце фактору «національний та міжнародний рівень державного втручання» з ланками логістичних ланцюгів: «відкритий доступ до моря» – 1,3505; «внутрішня навігація» – 1,3448; «дороги» – 1,0877 та іншими. Це свідчить про те, що експерти негативно оцінили ефективність прийняття рішень державними структурами, які не сприяють розвитку конкурентоспроможності морських портів.

У результаті проведеного аналізу матриці конкурентоспроможності виявлені ключові недоліки порту Антверпен, а саме: слабка конкурентоспроможність внутрішніх навігаційних служб та обмежена морська доступність. Уведення «діамантових» рамок дозволило розширити визначення переваг та слабких місць специфічного портового кластеру, надало можливість зробити суттєвий внесок у розвиток політики та менеджменту порту.

Висновки

Підсумовуючи вищенаведене, треба відмітити необхідність урахування зарубіжного та вітчизняного досвіду з питань удосконалення методо-

логії оцінки конкурентоспроможності морських портів, подальших наукових досліджень розробки методів оцінки конкурентного середовища водного транспорту.

До основних проблем, які впливають на конкурентоспроможність морських портів України можна віднести необхідність підвищення рівня вимог до агентських компаній, скорочення їх чисельності за рахунок малих неефективних агентств, покращення фінансової спроможності та репутації. Важливим фактором конкурентоспроможності портів також є надання якісних послуг експедирування та складування вантажів, а також проходження усіх ланок логістичного ланцюга доставки вантажу.

З метою покращення конкурентоспроможності морських портів України необхідно удосконалювати вітчизняне законодавство у сфері морського транспорту відповідно вимог ЄС та усього світу.

Прогресивними шляхами удосконалення методології оцінки конкурентоспроможності морських портів є застосування методу експертних оцінок з використанням психометричної шкали Лайкерта на основі «діамантового» підходу Портера, методу «Аналіз середовища функціонування» за допомогою нелінійного програмування, розробки інтегрального рівня конкурентоспроможності, методів теорії нечітких множин.

Список використаних джерел

1. Сич Є.М., Бойко О.В., Бігун Ю.В. Конкуренція та конкурентоспроможність на транспортному ринку: методологія аналізу. – URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:1hDlq1lvwSQJ:jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/2510/2500+&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ua>.
2. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013>.
3. Haezendonck E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf A. & Verbeke A. (2000) Competitive advantage of seaports. International Journal of maritime economics, volume II, number 2, 69–82.
4. Castillo-Manzano, J., Castro-Nunes, M., Laxe, F., Lypes-Valpuesta, L. and Arevalo-Quijada, M. (2009) Low-cost port competitiveness index Implementation in the Spanish port system. Marine Policy 33(4): 591 – 598.
5. Бодровцева Н. Ю. Оценка конкурентоспособности морских портов с использованием метода «Анализ среды функционирования» [Текст] // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы VI Меж-

дунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь 2017 г.). – СПб.: Свое издательство, 2017. – С. 208–213. – URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/263/13421>.

6. Бойко С.Ю. Формування організаційно-економічного механізму функціонування та розвитку вантажних портів – URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe.

7. Новікова К.В. Економічний механізм забезпечення конкурентоздатності транспортних підприємств України. – URL: <https://pstu.edu/wp-content/uploads/2018/09>.

8. Морские агенты, их классификация. – URL: <https://deckofficer.ru/news/item/morskie-agenty-ikh-klassifikatsiya>

9. АМПУ. Как количество превратит в качество? URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2018/16473-morskie-agenty-kak-kolichestvo-prevrati>.

References

1. Sych Ye.M., Boiko O.V., Bihun Yu.V. Konkurentsiiia ta konkurentospromozhnist na transportnomu rynku: metodolohiia analizu. – URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:1hDlq1lvwSQJ:jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/2510/2500+&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ua>.
2. Stratehiia rozvytku morskikh portiv Ukrainy na period do 2038 roku. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013>.
3. Haezendonck E., Pison G., Rousseeuw P., Struyf A. & Verbeke A. (2000) Competitive advantage of seaports. International Journal of maritime economics, volume II, number 2, 69–82.
4. Castillo-Manzano, J., Castro-Nunes, M., Laxe, F., Lypes-Valpuesta, L. and Arevalo-Quijada, M. (2009) Low-cost port competitiveness index Implementation in the Spanish port system. Marine Policy 33(4): 591 – 598.
5. Bodrovceva N. Yu. Ocenka konkurentosposobnosti morskikh portov s ispolzovaniem metoda «Analiz sredy funkcionirovaniya» [Tekst] // Problemy i perspektivy ekonomiki i upravleniya: materialy VI Mezhdunar. nauch. konf. (g. Sankt–Peterburg, dekabr 2017 g.). – SPb.: Svoe izdatelstvo, 2017. – S. 208–213. – URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/263/13421>
6. Boiko S.Iu. Formuvannia orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu funktsionuvannia ta rozvytku vantznykh portiv – URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?
7. Novikova K.V. Ekonomichnyi mekhanizm zabezpechennia konkurentozdatnosti transportnykh pidpriemstv Ukrainy. – URL: <https://pstu.edu/wp-content/uploads/2018/09>.

8. Morskie agenty, ich klasyfikacya. – URL: <https://deck-officer.ru/news/item/morskie-agenty-ikh-klasyfikatsiya>

9. AMPU. Kak kolichestvo prevratit v kachestvo? URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2018/16473-morskie-agenty-kak-kolichestvo-prevrati>.

Дані про автора

Кудрицька Наталія Василівна,

к.е.н., с.н.с., Інститут економіки та прогнозування
НАН України

e-mail natalyust@ukr.net

Данные об авторе

Кудрицкая Наталья Васильевна,

к.э.н., с.н.с., Институт экономики и прогнозирования
НАН Украины

e-mail natalyust@ukr.net

Information about the author

Natalia Kudritska,

Candidate of Science (Economics), PhD, Institute of
Economics and Forecasting, NAS of Ukraine

e-mail natalyust@ukr.net

УДК 330.34.014-026.23:338.48-44(1-22)-047.44:001.8:005.336.1

ЧОБАЛЬ Л.Ю.,
КЛЯП М.П.,
РОМАН Я.Ю.

Методика оцінки економічної ефективності стратегій суб'єктів підприємництва сфери сільського аграрного туризму

Предметом дослідження є методика оцінки економічної ефективності стратегій суб'єктів підприємництва сфери сільського аграрного туризму.

Мета дослідження – окреслити методичні підходи до визначення економічної ефективності стратегій суб'єктів підприємництва сфери сільського аграрного туризму.

Методи дослідження. У роботі використані діалектичний метод наукового пізнання, метод аналізу і синтезу, порівняльний метод, метод узагальнення даних.

Результати роботи. Дано визначення сутності поняття «ефективна стратегія». Наведено ознаки ефективної стратегії. Виділено етапи щодо методики оцінки економічної ефективності вибраних стратегій суб'єктів підприємництва сфери сільського аграрного туризму.

Висновки. Результатами проведеного дослідження стали наступні висновки. Окреслено методiku оцінки економічної ефективності вибраних стратегій суб'єктів підприємництва сільського аграрного туризму, яка розглядає економічну ефективність стратегій як результативність економічної системи, що виражається у відношенні корисних кінцевих результатів її функціонування до витрачених ресурсів. При цьому виділено дві основні групи показників ефективності – господарської та фінансової діяльності.

Ключові слова: економічна ефективність, сільський аграрний туризм, стратегія, підприємство, менеджмент, конкурентоспроможність, рентабельність, показники ефективності.

ЧОБАЛЬ Л.Ю.,
КЛЯП М.П.,
РОМАН Я.Ю.

Методика оценки экономической эффективности стратегий субъектов предпринимательства сферы сельского аграрного туризма

Предметом исследования является методика оценки экономической эффективности стратегий субъектов предпринимательства сферы сельского аграрного туризма.

Цель исследования – определить методические подходы к определению экономической эффективности стратегий субъектов предпринимательства сферы сельского аграрного туризма.