

Надточій І. І., Огорь Г. М. Методичні підходи до оцінки привабливості ринку

У статті представлений універсальні методи експертних оцінок сильних і слабких сторін конкурентів-підприємств, що діють на одному ринку, дозволять на основі результатів діагностики, обґрунтовано розробляти стратегію конкурентної боротьби підприємства з декількома конкурентами.

Ключові слова: конкуренція, стратегія конкурентної боротьби, діагностика сильних і слабких сторін конкурентів, конкурентоспроможність підприємств, ринок, продукція, обсяг ринку, сегмент ринку.

Nadtoshiy I., Ogor G. Methodological approaches to evaluation market attraction

The article presents the universal methods of expert assessments of strengths and weaknesses of competitors – enterprises operating in the same market, based on the results of diagnostics, will be able to reasonably develop a competitive strategy for the enterprise with several competitors.

Key words: competition, competition strategy, diagnostics of strengths and weaknesses of competitors, competitiveness of enterprises, market, products, market volume, market segment.

Стаття надійшла до редколегії 09.06.2017

УДК 330.101.54

Альона ОГІЄНКО

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту організацій та ЗЕД Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського, м. Миколаїв, Україна

e-mail: ogienko_alena@ukr.net

Іван КАЙТАНСЬКИЙ

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри готельно-ресторанного та туристичного бізнесу ВП «Миколаївська філія Київського національного університету культури і мистецтв», м. Миколаїв, Україна

e-mail: kaytanskiy@gmail.com

Віталій ЯЦКЕВИЧ

магістрант кафедри менеджменту організацій та ЗЕД Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського, м. Миколаїв, Україна

АКТИВІЗАЦІЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АГРАРНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНУ ПІД ВПЛИВОМ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ МИКОЛАЇВСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ

У статті досліджено теоретико-методичні засади формування стратегії розвитку морського порту. Проаналізовано сучасний стан реалізації стратегії розвитку портового господарства та визначені особливості розвитку зовнішньоекономічної діяльності аграрного сектора економіки Миколаївської області. Обґрунтовані основні складові стратегії розвитку Миколаївського морського порту та визначено їх вплив на активізацію зовнішньоекономічної діяльності аграрного сектору економіки регіону.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, стратегія, аграрний сектор, порт, інвестиційна привабливість порту.

В умовах міжнародної економічної інтеграції транспорт стає однією з важливіших галузей економіки України, яка забезпечує функціонування всього народногосподарсь-

кого механізму. Основна маса зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт. Сьогодні морська транспортна система України не повною мірою готова до

забезпечення росту перевезень. Збільшується знос технічних засобів портів, погіршується їх структура, що негативно впливає а обсяги перевезень. Внаслідок цього, в умовах конкуренції відбувається витіснення українських портів з міжнародних ринків транспортних послуг. Саме тому актуальність питання обрання правильної стратегії розвитку підтверджується.

Дослідженню проблем розвитку морських торговельних портів сьогодні приділяється значна увага з боку таких науковців: С. М. Боняра, В. В. Віннікова, О. В. Воркунова, В. В. Жихарева, К. О. Ільницького, О. М. Кібіка, І. Т. Кіщака, В. Г. Коби, М. В. Ковбатюка, О. М. Котлубая, С. В. Крижанівського, М. Т. Примачова, С. І. Примачова, В. І. Чекаловеця та інші. Наукові та практичні проблеми, пов'язані зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів різних рівнів управління економікою, і шляхи їх вирішення відображені в роботах багатьох вітчизняних вчених, зокрема: Білого В., Віннікова В., Губенко В., Зав'ялова П., Ключник А., Кредісова А., Лагодієнко В. Павленко Ф., Щербака В., Яковлева А., та ін. Втім, висновки учених є дещо суперечливими, не існує єдиного погляду на проблематику та концептуальні основи розвитку портового господарства та його впливу на зовнішньоекономічну діяльність підприємств аграрного сектора.

Мета роботи полягає в формуванні теоретично-методичних основ розробки стратегії розвитку морського порту та визначення її впливу на активізацію зовнішньоекономічної діяльності аграрного сектора економіки.

Виходячи із сформульованої мети, в роботі вирішуються такі завдання:

- систематизувати теоретичні, методичні і практичні положення щодо формування стратегії розвитку морських портів;
- охарактеризувати основні методичні підходи до вибору пріоритетної стратегії розвитку порту;
- здійснити діагностику сучасного стану розвитку портової галузі Миколаївської області;
- проаналізувати зовнішньоекономічну діяльність аграрного сектора економіки регіону;
- обґрунтувати концептуальні основи формування стратегії розвитку морського порту Миколаївської області;

- визначити перспективи залучення інвестицій у портове господарство України.

Усі існуючі стратегії диференційовані по різним ознакам (типу галузі, видом і обсягом виробництва, рівнем управління, стадії «життєвого циклу» організації, за характером поведінки на ринку, за позицією в конкурентному середовищі, за спрямованістю організаційного розвитку та багатьма іншими ознаками). Все це істотно спрощує вибір необхідної стратегії.

Стратегія порту – це багатогранне поняття, призначене менеджменту організації в якості засобу досягнення заданих або встановлених цілей її розвитку [1].

Ефективна стратегія порту – це та стратегія, яка дозволяє порту отримувати конкурентні переваги від змін у зовнішньому середовищі за рахунок своєчасної до них адаптації. Іншими словами, ефективна стратегія порту повинна мати властивість адаптивності по відношенню до перспективи її реалізації.

Портова галузь Миколаївської області представлена 3-ма морськими портами і 1 річковим, а також двома крупними приватними терміналами [2].

ДП «Миколаївський морський торговельний порт» є одним із морських портів, який входить в ДП «Адміністрацію морських портів України». Порт, в межах відведеної йому території і акваторії здійснює роботи та надає послуги, що включають судовласників та вантажавласників (рис.1).

В розпорядженні порту: Портальні крани вантажопідйомністю від 5 до 40 тонн; Автовантажувачі вантажопідйомністю від 1,5 до 25 тонн; Трактори, бульдозери, тягачі, екскаватори; Трюмні та складські машини; Ролтрейлери та низькорамні причепа; Плавкрани вантажопідйомністю 5 та 100 тонн для перевантаження великовагових вантажів.

У порту створені приватні стивідорні компанії, які працюють на принципах державно-приватного співробітництва. З кожним роком ними переробляється все більше вантажів як на причалах АМПУ, так і на власних.

З метою оцінки факторів і явищ, що впливають на конкурентоспроможність морського порту роздивимося ці фактори, розподіливши на чотири категорії: strengths (сильні



Рисунок 1 – Напрями діяльності Миколаївського морського торговельного порту

сторони), weaknesses (слабкі сторони), opportunities (можливості) і threats (загрози) SWOT-аналіз (табл. 1).

На даному етапі аналізу можна відзначити, що портова галузь Миколаївської області має значну кількість слабких і сильних сторін порту, а також загроз і можливостей. Очевидно, що, не знаючи середовища, порти не зможуть існувати. Порти вивчають середовище, щоб забезпечити собі успішне просування до своїх цілей. Визначення сильних та слабких сторін підприємств, допомагає виділити напрями в яких вони можуть досягти успіху, однак цьому є певні загрози: нестійкий фінансовий стан, постійне зростання конкурентоспроможності конкурентів, недостатній рівень інвестицій [3].

На основі проведених досліджень, можна виділити основні проблеми, які стримують збалансований розвиток портів України, і Миколаївської області зокрема:

- спад обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою (глибина та довжина причалів), низьким рівнем здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт (якість, технологічність, швид-

кість), процедур оформлення транзитних документів, подальшими посиленнями конкурентів;

- законодавство в сфері митного оформлення та перетину кордону є недостатньо прозорим, що суттєво ускладнює прикордонні операції та збільшує їх тривалість та вартість;
- спад прибутковості портів у зв'язку з подальшим зносом їх основних засобів, зниженням вартості послуг як результат росту внутрішньої конкуренції;
- недофінансування галузі на оновлення основних засобів, зниження завантаженості портів у зв'язку з втратою транзиту, розрізаних планів щодо нарощення потужностей, і як результат, внутрішньої конкуренції між українськими портами;
- повільне вдосконалення транспортних та перевантажувальних технологій, недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії морського з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надходження інвестицій у розвиток портів.

Таблиця 1 – SWOT-аналіз портової галузі Миколаївської області

	Сильні сторони	Слабкі сторони
Внутрішнє середовище	<ol style="list-style-type: none"> 1. Привабливість географічного розташування 2. Порти з достатніми потужностями і високим рівнем покриття системами забезпечення безпеки мореплавства 3. Цілорічна навігація 4. Можливість взаємодії з усіма видами транспорт (ж/д, авто, внутрішній водний) 5. Розвинена залізнична інфраструктура під'їзних шляхів 6. Кваліфікована робоча сила і управлінський персонал 7. Багаторічний досвід 8. Використання механізмів державно-приватного партнерства 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Низький відсоток використання транзитного потенціалу 2. Необхідність постійного проведення днопоглиблюваних робіт портах 3. Складна процедура митного оформлення вантажів 4. Недостатній обсяг інвестицій в оновлення портових технологій 5. Низький рівень інновацій, нових портових технологій 6. Залежність від залізничної станції (недостатня потужність, відсутність електрифікованих шляхів) 7. Недостатня потужність зовнішніх кабельних ліній електропередач від Миколаїв-обленерго
	Можливості	Загрози
Зовнішнє середовище	<ol style="list-style-type: none"> 1. Територіальна та технологічна можливість розвитку портової інфраструктури 2. Перспективне зростання вантажообігу 3. Створення сучасних логістичних комплексів поблизу портів 4. Створення вільних портових економічних зон 5. Конкурентоспроможні тарифи 6. Розвиток транспортних коридорів 7. Реалізація інвестиційних проектів на не-облаштованих територіях 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Негнучкість тарифної політики 2. Зростання конкуренції сторонніх організацій – перевізників 3. Розвиток портової інфраструктури країн Чорноморського басейну 4. Зменшення обсягів світової торгівлі 5. Форс-мажорні загрози

Важливою складовою експорту підприємств Миколаївської області є експорт саме продукції аграрного сектору, одного з найважливіших сфер матеріального виробництва, в якій створюються матеріальні блага рослинного і тваринного походження для забезпечення населення продуктами харчування, а промисловості – сировиною. тому, для початку варто дослідити динаміку експорту сільськогосподарської продукції підприємствами миколаївської області (рис. 2).

Імпортні поставки сільгосппродукції мають значно менші обсяги ніж її експорт. Протягом 2011–2016 рр. питома вага сільгосппродукції у загальнообласному імпорті товарів коливалася від 1,4% до 4%, а найбільші поставки спостерігалися у 2014 р. на суму 35,3 млн дол. США, що на 34,7% перевищило поставки попереднього року (рис. 3) [4].

З наведених даних видно, що у минулому році імпортні поставки суттєво скоротилися. За 2016 р. підприємствами області імпортовано

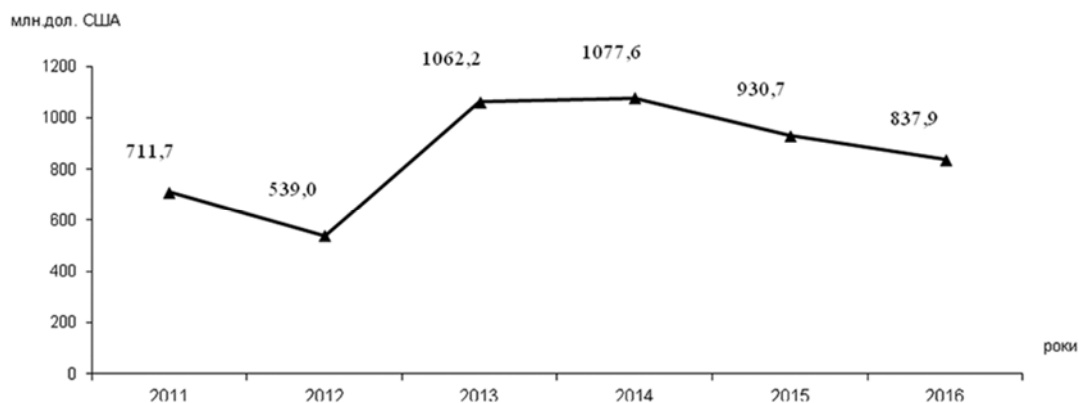


Рисунок 2 – Динаміка експорту сільськогосподарської продукції підприємствами Миколаївської області

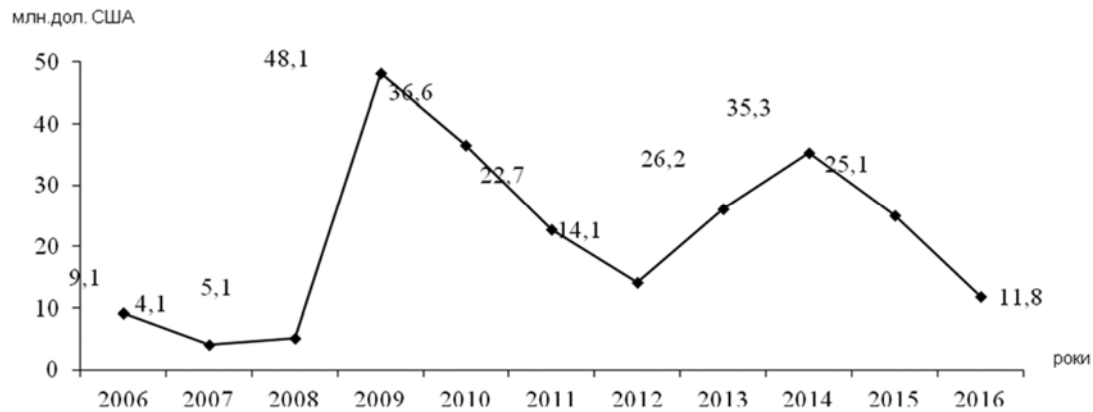


Рисунок 3 – Динаміка імпорту сільськогосподарської продукції підприємствами області

сільгосппродукції на 11,8 млн дол. США, що на 52,9% менше, ніж у 2015р., при цьому її частка в імпорті регіону знизилася з 4% до 2,1%. У порівнянні з 2011р. імпортні закупівлі зменшилися вдвічі, частка – на 0,7 в.п.

Враховуючи особливості розвитку української економіки та основні тенденції розвитку світового портового господарства [5], можна сформулювати декілька напрямів розвитку Миколаївського морського порту (рис. 4).

Для реальної і ефективної реалізації стратегії необхідна всебічна діагностика і обґрунтування майбутнього Миколаївського морського торговельного порту і окремих обслуговуючих бізнес-одиниць. Систему відносин адміністрації порту у процесі стратегічного планування наведено на рис. 5.

Пріоритетами у процесі стратегічного планування мають бути ресурсозбереження та інноваційний якісний підйом технології переробки вантажів і обслуговування клієнтів у порту. В ситуації, що склалася у діяльності портового господарства, можна запропонувати три моделі участі регіону у функціонуванні і розвитку Миколаївського морського порту:

Запропоновані моделі базуються на експертній оцінці і можуть бути використані як для теоретичних висновків про закономірності можливих змін досліджуваного об'єкту, так і для прийняття рішень, що відбиваються на життєдіяльності порту та регіону. Ми вважаємо, що стосовно Миколаївського морського торговельного порту муніципалізація є недоцільною, оскільки потужність і економічний стан порту не співвідносяться із господарством міста.

Отже, на нашу думку, в сучасних умовах життєздатними є підтримуюча та протекційніська моделі участі регіону у розвитку порту і вибір однієї з цих моделей сьогодні насамперед знаходиться в руках керівництва держави, галузі та порту. Проведений комплекс досліджень дозволяє нам запропонувати динамічний механізм реалізації моделей у залежності від закономірностей розвитку національної економіки в цілому. На сучасному етапі для Миколаївського морського порту без сумніву прийнятна «стимулююча» модель, орієнтована на підтримку з боку держави. У динаміці розвитку можливий послідовний перехід до ринкової моделі, яка потребує



Рисунок 4 – Основні напрямки розвитку Миколаївського морського порту



Рисунок 5 – Система відносин адміністрації порту у процесі стратегічного планування

адаптації не тільки системи портового господарства, але й всієї економіки регіону для гармонійних взаємовідносин і взаємної підтримки у розвитку [6].

Під механізмом активізації концесійної діяльності у морських портах пропонуємо розуміти сукупність форм і методів організації концесійної діяльності, які забезпечує створення і впровадження новітніх технологій у виробничий процес та розвиток господарських відносин, що, відповідно, й створює умови для підвищення ефективності функціонування морських портів. Основною метою реалізації механізму активізації концесійної діяльності морських портів є створення умов для модернізації техніко-технологічної бази портового господарства, покращення якості надання портових послуг, прискорення інноваційних процесів, використання існуючого потенціалу порту.

Механізм залучення інвестицій є важливою складовою стратегічного розвитку портового господарства України. Адже за рахунок реалізації інвестиційних проектів з'являється можливість забезпечити сталий розвиток не тільки безпосередньо портів, але й аграрних підприємств.

Згідно стратегії розвитку Миколаївського морського порту також розроблено ряд інвестиційних проектів [7]:

Будівництво перевантажувального комплексу зернових вантажів в тилу причалу № 9. З метою забезпечення перевантаження постійно зростаючих обсягів зерна в напрямках країн ближнього й дальнього зарубіжжя, виникла необхідність організації додаткового перевантажувального комплексу;

Будівництво перевантажувального комплексу зернових та олійних культур в тилу причалів № 1,2. Інвестор OM Noble Group (Гонконг) (через ТОВ «Дунайська судноплавно-стівідорна компанія» реалізується проект розвитку перевантажувального терміналу на причалах № 1,2 шляхом перепрофілювання комплексу по перевалці генеральних і навалочних вантажів на комплекс по перевалці зернових і олійних культур і продуктів їхньої переробки.

Створення перевантажувального комплексу зернових і олійних культур і продуктів їхньої переробки на базі причалів № 1,2 дозволить щорічно переробляти до 2,5 млн тон зернових вантажів і продуктів їхньої переробки, створити додатково більш 140 робочих

місце, забезпечити значний приплив податкових надходжень у бюджеті всіх рівнів;

Реконструкція складів № 8,9, площадки № 5. Будівництво котельні. Будівництво наливного терміналу. Інвестиційні пропозиції надано ТОВ «Європейська транспортна стивідорна компанія» у межах створення Виробничо-перевантажувального комплексу в тилу причалів 13,14.

Комплекс заходів з модернізації зернового перевантажувального комплексу в тилу причалу № 14. Інвестиційні пропозиції надано ТОВ «Грінтур-Екс». Оператор морського терміналу – ТОВ «Грінтур-Екс» входить до групи Компаній BUNGE – міжнародної інтегрованої компанії, що працює на ринку сільгосппродукції і продуктів харчування в понад 130 країнах.

У майбутньому, серед проектів у сфері портової діяльності найбільш цікавою, з погляду інвесторів, повинна залишатись переробка контейнерів. Це обумовлено сталим збільшенням обсягів світових контейнерних перевезень у Середньому на 8–9% щорічно, а також тим, що розвиток контейнерних перевезень надає поштовх до розвитку всієї портової інфраструктури. Крім того є потенціал для зростання переробки продукції рослинництва (насамперед, зерна) та нафтопродуктів.

В області сконцентровано потенційно привабливі умови розвитку комплексного транспортного вузла: вигідне географічне положення регіону; багатогалузева промисловість; розгалужена транспортна система; розвинене по-

ртове господарство. Наявність водних артерій та приморське розташування області впливають на розвиток морського та річкового транспорту. В процесі аналізу сучасного стану і тенденції розвитку морських портів Миколаївської області, дійшли наступних висновку, що Морські порти регіону працюють переважно з експортними вантажами. Експорт становить 73% перероблених вантажів, імпорт – 11%, каботажні – 2%, транзит – 14% З кожним роком обсяги транзитних вантажів через морські порти зменшуються. За останні три роки він знизився на 41,3% З кожним роком приватними стивідорними компаніями переробляється все більше вантажів. %).

Враховуючи особливості розвитку української економіки та основні тенденції розвитку світового портового господарства, можна сформулювати декілька напрямів розвитку Миколаївського морського порту: диверсифікація діяльності; розвиток дистрибутивної діяльності, складовою частиною якої є інформаційна інфраструктура; формування портово-промислового комплексу; удосконалення системи стратегічного планування. Для нормального функціонування порти зобов'язані в межах своєї компетенції відпрацювати тактику і стратегію поетапного входження в систему міжнародного ринку портових послуг. У першу чергу це стосується розробки стратегічного плану розвитку порту у вигляді генеральної схеми розвитку, розробки цільових програм реалізації окремих тактичних завдань.

Список використаних джерел

1. Букач Т. М. Роль транспортного забезпечення Миколаївської області / Т. М. Букач, А. В. Огієнко // Актуальні проблеми менеджменту ЗЕД в контексті євроінтеграційних процесів. – Збірник тез та доповідей. – Матеріали I Всеукраїнської науково-практичної Інтернет конференції – Миколаїв: МНУ імені В. О. Сухомлинського, 2015. – С. 23-25.
2. Дергаусов М. Управління морськими портами України в умовах глобалізації Економіки / М. Дергаусов // – Економіка України. – 2001. № 11. Заволока С. М. Формування стратегії оновлення основних фондів морських портів України / С. М. Заволока // – Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Одеса, 2004. – Вип.19. – С 72-79.
3. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції / Б. Карпінський. – К.: Економіка України - № 7. – 2008. – 13 с.
4. Кіщак І.Т. Водні транспортні коридори у контексті євроінтеграції України / І.Т.Кіщак, С.П. Шевчук // Четверті економіко-правові дискусії: матеріали міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. – Львів, 2014. – С. 74-76.
5. Кіщак І.Т. Транспортні коридори у системі транскордонного співробітництва України / І.Т. Кіщак, С.П. Шевчук // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірник наукових праць. – Випуск 119 (частина II). – К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин. – 2014. – С. 23-30.
6. Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні : Статистичний збірник. – К.: Держкомстат України, 2016. – 216 с.

References

1. Bukach T. M. Rol transportnoho zabezpechennia Mykolaivskoi oblasti / T. M. Bukach, A.V. Ohienko // Aktualni problemy menedzhmentu ZED v konteksti yevrointehratsiinykh protsesiv. – Zbirnyk tez ta dopovidei. – Materialy I Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi Internet konferentsii – Mykolaiv: MNU imeni V. O. Sukhomlynskooho, 2015. – S. 23-25.
2. Derhausov M. Upravlinnia morskymy portamy Ukrainy v uslovyakh hlobalizatsii Ekonomiky / M. Derhausov // – Ekonomika Ukrainy. – 2001. - № 11.
3. Zavoloka S. M. Formuvannia stratehii onovlennia osnovnykh fondiv morskyykh portiv Ukrainy / S. M. Zavoloka // – Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. – Odesa, 2004. – Vyp.19. –S 72-79.
4. Karpinskyi B. Transportna systema Ukrainy v konteksti yevropeiskoi intehratsii / B. Karpinskyi. – K.: Ekonomika Ukrainy - № 7. – 2008. – 13 s.
5. Kishchak I.T. Vodni transportni korydory u konteksti yevrointehratsii Ukrainy / I.T.Kishchak, S.P. Shevchuk // Chetverti ekonomiko-pravovi dyskusii: materialy mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii. – Lviv, 2014. – S. 74-76.
6. Kishchak I.T. Transportni korydory u systemi transkordonnoho spivrobitnytstva ukrainy / I.T. Kishchak, S.P. Shevchuk // Aktualni problemy mizhnarodnykh vidnosyn: Zbirnyk naukovykh prats. – Vypusk 119 (chastyna II). – K.: Kyivskiy natsionalnyi universytet imeni Tarasa Shevchenka. Instytut mizhnarodnykh vidnosyn. – 2014. – S. 23-30.
7. Eksport, import i tranzyt vantazhiv v Ukraini : Statystychnyi zbirnyk. – K.: Derzhkomstat Ukrainy, 2016. – 216 s.

Огиенко А., Кайтанський І., Яцкевич В. Активизация внешнеэкономической деятельности аграрного сектора экономики региона под влиянием стратегического развития Николаевского морского порта

В статье исследованы теоретико-методические основы формирования стратегии развития морского порта. Проанализировано современное состояние реализации стратегии развития портового хозяйства и определены особенности развития внешнеэкономической деятельности аграрного сектора экономики Николаевской области.

Обоснованы основные составляющие стратегии развития Николаевского морского порта и определено их влияние на активизацию внешнеэкономической деятельности аграрного сектора экономики региона.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность стратегия, аграрный сектор, порт, инвестиционная привлекательность порта.

Ohienko A., Kaytansky I., Yatskevich V. Activation of foreign economic activity of the agricultural sector of regional economy under the influence of Mykolaivsky's strategic development

In the article the theoretical and methodical principles of formation of the strategy of development of the seaport are researched. The present state of implementation of the development strategy of the port economy and the peculiarities of development of foreign economic activity of the agrarian sector of the economy of Mykolaiv region are analyzed.

The basic components of the development strategy of Mykolaiv sea port are substantiated and their influence on activation of foreign economic activity of the agrarian sector of the region's economy is determined.

The main tasks of the state policy of development of sea ports are: increase of competitiveness of the port industry; further modernization and development of objects of the port infrastructure of general use; ensuring effective state regulation of specialized services provided at the seaport; ensuring the creation of equal and competitive conditions for conducting business and receiving services at the seaport; provision of technological development of the port industry and training of specialists in the port industry; attraction of private investments for development of sea ports; active participation in international organizations in order to create conditions for cross-border transportation of goods; bringing the standards of work of seaports in line with European ones and so on.

Keywords: foreign trade strategy, the agricultural sector, the port, investment attractiveness of the port.

Стаття надійшла до редколегії 05.03.2018