

---

---

целью налаживания хозяйственно-производственной деятельности предприятия под влиянием внешней среды.

**Ключевые слова:** механизм, адаптация предприятия, мониторинг, методы адаптации.

**Benyk N. H.**

### **CONCEPTUAL MODEL OF ADAPTATION MECHANISMS SHIPREPAIRER TO ENVIRONMENT CHANGES**

*The paper proposes a system of process solutions, referred to as "the mechanism of adaptation" of the enterprise. Determined by the components of the mechanism, which is designed to establish the economic and production activity under the influence of the external environment.*

**Keywords:** mechanism, adaptation of the enterprise, monitoring, methods of adaptation.

УДК 355.691.32

**Власова В.П.**

### **АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

*В статті розглянута класифікація морських торговельних портів, проаналізовано їх діяльність. Визначено фактори, які мають негативний та позитивний вплив на розвиток портів. Вказано основні проблеми морських торговельних портів України.*

**Ключові слова:** морський торговельний порт, класифікація морських торговельних портів, переробка вантажів у морських портах.

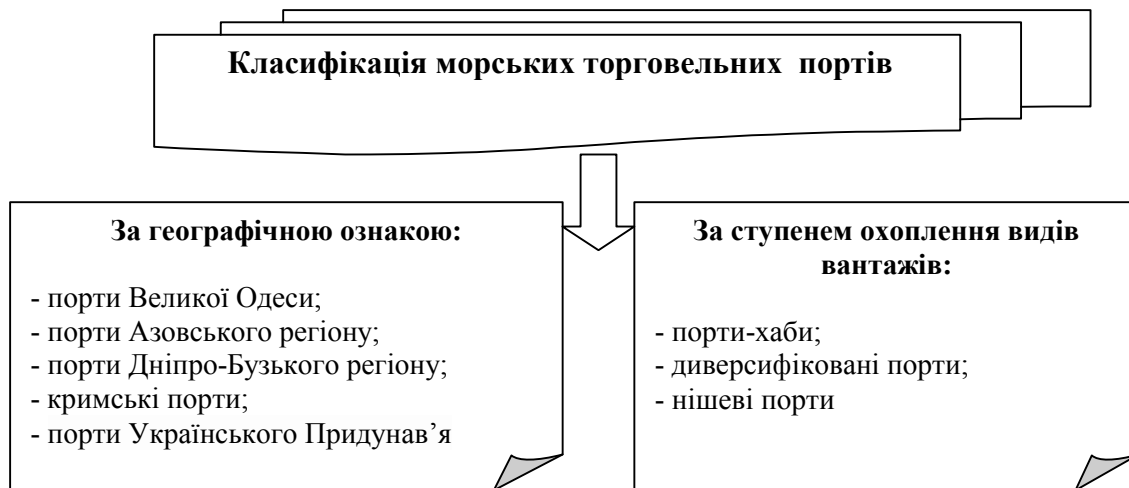
**Постановка проблеми.** Морські порти мають велике значення для розвитку економіки країни. Сучасний морський порт – це великий транспортний вузол, що зв’язує різні види транспорту: морський, річковий, залізничний, автомобільний, трубопровідний та ін. Портова діяльність є стратегічним аспектом розвитку економіки держави і однією із ключових ланок функціонування транспортної системи, тому аналіз діяльності морських торговельних портів (МТП), визначення проблем та перспектив розвитку є актуальним питанням.

**Аналіз останніх публікацій.** Теоретичні та практичні аспекти діяльності та розвитку МТП висвітлено у роботах Боняр С.М, Вінникова В.В, Кібік О.М, Ковбатюк М.В, Корнійко Я.Р. Чекаловця В.І., Примачова М.Т., Примачової С.І., Дергаусова М.М., Ільницького К.О, Котлубая О.М. та ін.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** В зв’язку із зміною економічної та політичної ситуації в Україні набуває актуальності детальний аналіз діяльності МТП, визначення основних факторів, що впливають на їх діяльність, а також пошук шляхів подолання проблем розвитку портів.

**Постановка завдання.** Метою даної статті є аналіз діяльності МТП, визначення проблем розвитку та основних напрямків їх подолання.

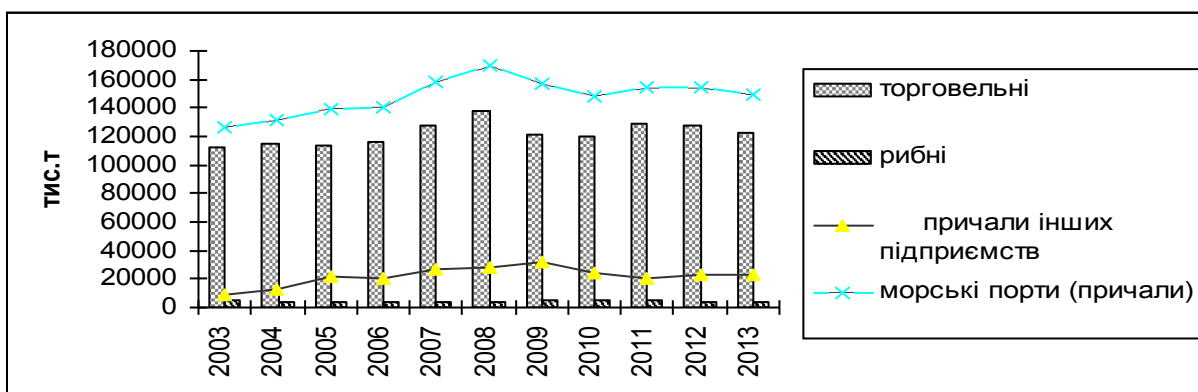
**Викладення основного матеріалу.** Для аналізу діяльності МТП та визначення перспектив розвитку порти поділено на групи (рис.1).



*Рис. 1. Класифікація морських торговельних портів України*

На території країни, а саме на Чорноморському та Азовському узбережжі у 2013 році діяли 18 українських МТП, які в цілому забезпечували перевалку більше 40% вантажів Чорноморського регіону, їх сумарна потужність дорівнювала 180 млн. т. Динаміка обсягу переробки вантажів наведена на рис. 2.

На основі даних [8] визначено місце вітчизняних МТП серед морських портів ЄС. В портах країн Євросоюзу в 2012 році здійснено перевалку 3,73 млрд. тон вантажів. Абсолютним лідером залишаються Нідерланди, через порти цієї країни в 2012 році пройшло 543 млн. тонн вантажів. На другому місці Великобританія (500 млн. тонн), на третьому – Італія (476 млн. тонн). Польща з показником 58 млн. тонн на 14 місці. За даними Держкомстату всі порти України за 2012 рік перевалили 154,3 млн.т вантажів. Таким чином, Україна на європейській карті портів зайняла б дев'яте місце серед 23 країн ЄС, які мають портові потужності, випередивши Грецію.



*Рис. 2. Динаміка обсягів переробки у морських портах України за 2003-2013 роки*

В Україні МТП за географічною ознакою можна поділити на п'ять регіональних груп, що обслуговують поряд розташовані промислові підприємства, національні та міжнародні транспортні коридори.

Перша група включає порти Великої Одеси: Одеський, Іллічівський, Южний порти та Білгород-Дністровський. Їх частка у загальному вантажопотоку морських портів становить 60%.

Друга група – порти Азовського регіону. Маріупольський та Бердянський порти за рахунок розвиненої промисловості Сходу України обслуговують 15% вантажопотоку.

---

Маріупольський порт є найбільшим в Україні з перевалки генеральних вантажів, зокрема металу, що генерує значну частку валютної виручки країни. Порт в основному перевантажує продукцію Маріупольського меткомбінату ім. Ілліча, «Азовсталі» та інших металургійних комбінатів. На Маріупольський МТП припадає 40% експортних відвантажень української металургійної продукції.

До третьої групи входять порти Дніпро-Бузького регіону: Миколаївський, Херсонський, Олександрівський, Садовський. Спеціалізуються в основному на зернових, метали, автомобілях, їх частка становить 15%.

Четверта група портів – це кримські порти. Зараз у зв'язку з анексією Криму вони не підпорядковуються Адміністрації МТП України. Аналіз підсумків роботи морегосподарського комплексу України за 2013 р. з урахуванням базових трендів розвитку поточної економічної та політичної ситуації 2014 р. показав, що питома вага портів АР Крим у загальному вантажообороті портів України не була вирішальною, що свідчить про необхідність дослідження незадіяного ресурсного потенціалу інших морських портів, розташованих на території України. Їх питома вага у 2013 році становила 7,7% від загального обсягу вантажообороту портів України [3].

П'яту групу становлять порти Українського Придунав'я: Ренійський, Ізмаїльський, Усть-Дунайський. Вони забезпечують 2,3% всього вантажопотоку, і їх частка з кожним роком зменшується. Світова економічна криза, неконкурентоспроможна тарифна політика, висока конкуренція міжнародних логістичних центрів Росії, України, країн Європи, переорієнтація основних вантажопотоків на металургійні комбінати в Австрії, Угорщині, Сербії, Румунії, а також портів, перевізників, вантажовласників призвели протягом 2007-2012 років до зниження обсягів перевезень вантажів від 30 до 70%.

Дем'янченко А.Г. [4] поділяє вітчизняні порти на порти-хаби, диверсифіковані, нішеві.

Хаби – найбільші представники галузі, які рівномірно обробляють всі види вантажів; мають широкий спектр обладнання, транспортну інфраструктуру, порівняно з іншими дрібними внутрішніми портами, сприятливе зовнішнє оточення, тісні зв'язки з усіма працюючими в порту компаніями [4]. Виходячи з вищесказаного, в Україні хабом є лише Одеський порт. Миколаївський МТП прагне стати інтермодальним хабом Півдня України, але зараз він є добре диверсифікованим підприємством із сформованими групами вантажів.

За результатами проведених досліджень вантажопотоку [1,6] визначено порти, які відносяться до диверсифікованих (порти середніх розмірів, які однаково успішно працюють з усіма видами вантажів) та нішевих (підприємства, що особливо активно розвивають переробку певного вантажу або групи вантажів, які виробляються або споживаються на прилеглих територіях).

Маріупольський, Іллічівський, Ренійський (незважаючи на його малий оборот) порти мають високий рівень концентрації на декількох видах вантажів, тому їх та Миколаївський віднесемо до диверсифікованих. Решта портів України – нішеві, серед яких особливо чітко виділяється така спеціалізація: Ізмаїльський – вугілля і руда, Херсонський – сипучі вантажі, Олександрівський – автомобілі, Білгород-Дністровський – ліс.

Якщо ранжувати порти за обсягами переробки вантажів, то лідерами будуть п'ять МТП: Одеський, Южний, Іллічівський, Миколаївський, Маріупольський. У 2014 році цими портами перероблено 123 430,06 тис. тонн вантажів, що становить 86% загального обсягу. Лідером залишається порт Южний, він збільшив обсяги переробки на 9,2% порівняно з попереднім роком. На другому місці Одеський (збільшення обсягів на 6,1%), далі – Миколаївський та Іллічівський, в їхній роботі також спостерігається позитивна динаміка. Маріупольський порт є останнім серед провідних портів, в 2014 році він зменшив обсяги переробки на 16,1%.

МТП за підсумками 2014 року показали зниження обсягів вантажопереробки на 2,5% (з урахуванням Криму). Експорт трохи виріс в країни ЄС та Африки, але сильно впав до СНД. Структура переробки вантажів у 2014 наведена на рис. 3.

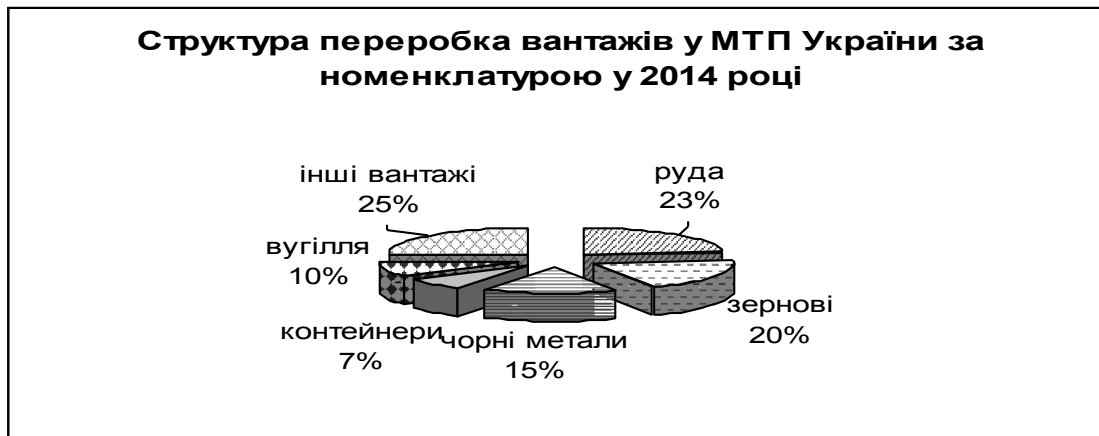


Рис.3. Структура переробки вантажів у МТП України.

Найкращу динаміку зростання серед видів вантажу показало зерно – 27%. У сукупній структурі вантажів, які пройшли через морські порти у 2014 році, переважали: руда – 23%, зернові – 20%, чорні метали – 15%, вугілля – 10%, контейнери – 7% [5]. Обсяги переробки наливних вантажів, контейнерів та вугілля за аналізований період зменшились. Зростання (рис. 4) експорту зернових стримує від значної втрати вантажообороту в МТП.



Рис.4. Експорт зерна за маркетинговими роками, млн. тонн

Морські порти переважно працюють 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 транзит через морські порти знизився на 41,3%. Зменшується частка транзиту російських вантажів.

На думку О.М. Котлубая [7], зменшення перевезень транзитних російських вантажів відбулось за рахунок ексклюзивних залізничних тарифів у Росії, які побудовані так, щоб було вигідно везти їх у російські порти. Сьогодні в українські порти йде той транзит, який не можуть переробити російські порти. Із збільшенням пропускної спроможності Тамані і Новоросійська наша частина буде все більше скорочуватися. Тому при високих тарифах портові послуги повинні бути якісними та різноманітними.

Позитивний вплив на розвиток вітчизняних морських торговельних портів мають такі фактори як:

1. Високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових вантажів.
2. Вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків.
3. Наявність потужностей з обробки вантажів.

---

4. Наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі.

5. Наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Проте, негативно на розвиток МТП впливають:

1. Спад обсягу транзитних вантажопотоків.

2. Законодавство у сфері митного оформлення та перетину кордону потребує змін.

3. Недостатнє оновлення основних фондів портів.

4. Недостатні глибини акваторії портів та підхідних каналів.

5. Низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури.

6. Низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки.

7. Недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надходження інвестицій у розвиток портів.

8. Збільшення соціального навантаження у зв'язку зі зниженням ефективності портів і відсутності додаткових доходів (концесійні платежі, додана вартість від створення припортових виробництв), при цьому зберігаються соціальні зобов'язання порту.

9. Складна політична ситуація в країні.

При визначенні перспективи розвитку портів враховуються прогноз темпів розвитку світової економіки, прогноз зовнішньої торгівлі для провідних світових економік, конкурентне середовище на ринку портових послуг із урахуванням конкуренції між вітчизняними портами державної та інших форм власності, конкуренції із закордонними портами, стан та перспективи розвитку провідних експортних, імпорتنих і транзитних вантажопотоків із проходженням через порт.

Враховуючи незначні темпи росту світової економіки, високу конкуренцію між портами Чорноморсько-Азовського басейну, нестабільну політичну ситуацію, можна зазначити, що основним завданням вітчизняних МТП є: зберегти існуючі вантажопотоки, утримувати та розвивати портову інфраструктуру.

В найближчій перспективі основні тенденції розвитку МТП:

1. Збереження та поглиблення спеціалізації МТП.

2. В основному порти працюватимуть з експортними вантажами.

3. За рахунок приватних інвестицій відбуватиметься будівництво, модернізація та реконструкція портових терміналів.

4. Реалізовуватимуться проекти днопоглиблення акваторії портів та підхідних каналів.

5. Будуть розроблятися та реалізовуватися проекти розвитку портової та припортової залізничної інфраструктури за рахунок державних та приватних інвестицій.

6. Контрольні процедури в портах будуть приводитися у відповідність до стандартів ЄС.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** На основі проведеного аналізу діяльності МТП визначено, що вітчизняні порти мають потенціал для розвитку, але необхідно зберігати та збільшувати вантажопотоки. Збільшення вантажопотоків можливе за умов стабілізації політичної та економічної ситуації, спрощення митної процедури в портах, продуманої політики щодо портових зборів, продовження розпочатої портової реформи. Подальші дослідження будуть проводитись у напрямку пошуку найбільш адекватного інструментарію реалізації політики реформування галузі, зростання її конкурентоспроможності шляхом залучення приватних інвесторів.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Ігнатенко Є.В. Територіальна організація та сучасний стан портового господарства України.
3. Щодо стабілізації роботи морських портів України в умовах анексії АР Крим. Аналітична записка. [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/>

- 
4. Демянченко А.Г. Роль и структура морских портов Украины // Проблемы экономики. – 2013. – № 2. – С. 53-59.
  5. Обсяг переробки вантажів у морських портах України у 2014 році склав понад 144 млн тонн. Електронний ресурс: [Режим доступу]: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/47378.html>
  6. Национальный морской рейтинг Украины-2012 [Электронный ресурс] // Порты Украины. – 2013. – № 1. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3139>
  7. Мнение ученого: Почему одесские порты потеряли российский транзит? [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.odessit.ua/news/oblast/7205-mnenie-uchenogo-pochemu-odesskie-porty-poteryali-rossiyskiy-tranzit.html>
  8. Центр транспортних стратегій. [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://cfts.org.ua/>

**Власова В.П.**

### **АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ**

*В статье рассмотрена классификация морских торговых портов, проанализирована их деятельность. Определены факторы, имеющие негативное и позитивное влияние на развитие портов. Указаны основные проблемы морских торговых портов Украины.*

**Ключевые слова:** морской торговый порт, классификация морских торговых портов, переработка грузов в морских портах.

**Vlasova V.P.**

### **ANALYSIS OF OPERATIONS AND PROSPECTS OF THE UKRAINIAN COMMERCIAL SEA PORTS DEVELOPMENT**

*In the article there are classifications of commercial sea ports, and analysis of their activities are pointed. In the work the factors which have a negative and positive influence on the development of ports are pointed. The main problems and main trends in the development of commercial sea ports of Ukraine are determined.*

**Keywords:** commercial sea port, the classification of commercial sea ports, cargo handling in sea ports.

УДК 338:65

**Клюєва В.І.**

### **МЕХАНІЗМ ВПЛИВУ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВА**

*У статті розглянуто сутність понять інтелектуального капіталу та ефективності, проаналізовано основні складові ефективності роботи, визначено чинники впливу інтелектуального капіталу на ефективність роботи підприємства.*

**Ключові слова:** інтелектуальний капітал, ефективність роботи підприємства, чинники впливу на ефективність діяльності підприємства.

**Постановка проблеми.** Економічні трансформації останніх років, а також глобалізаційні процеси світу суттєво вплинули на управлінській підхід керівників, а саме на взаємозалежність інтелектуальної компоненти та рівня конкурентоспроможності. Усвідомлення цього потребує визначення механізмів, які б покращили результативність та ефективність роботи сучасних підприємств, збільшили розмір прибутку та сформували чітке становище підприємства в стратегічній перспективі.