

Злобіна Д.М., студентка
Гайдаснко О.М., к.е.н., доцент,
(Одеський національний економічний університет)

ДЕЯКІ ПИТАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ТОРГОВЕЛЬНИМИ ПОРТАМИ УКРАЇНИ

Морські торговельні порти є складовою частиною транспортної та виробничої інфраструктури держави. Від рівня технологічного та технічного оснащення портів, відповідності системи управління та інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку.

Сьогодні економічна система України розбалансована та нестабільна, будь-які зміни носять непередбачуваний характер та ще більш непередбачувані наслідки. Тому необхідна технологія проведення постійної діагностики наявних ресурсів і можливостей. Транспорт належить до галузей виробничої інфраструктури та забезпечує вантажні перевезення, обслуговує потреби інших галузей економіки. Для реалізації стратегії збалансованого розвитку морського транспорту необхідно визначити ті фактори зовнішнього середовища, від яких вирішальним чином залежить ефективність його функціонування в конкретний період часу за допомогою стратегічного аналізу.

Підкреслюючи важливість зазначених у стратегії проблем, хотілося б звернути увагу на такий метод стратегічного управління, як SWOT – аналіз. Методологія SWOT передбачає спочатку виявлення сильних і слабких сторін, а також загроз і можливостей, і після цього встановлення ланцюжків зв'язків між ними, які в подальшому можуть бути використані для формулювання стратегії організації [1, с.297].

Однак, формулювання стратегії неможливо без урахування сильних і слабких сторін портів-конкурентів. При розробці стратегії для морських портів України важливо виявити можливості і загрози на ринку транспортних послуг всього Чорноморсько - Азовського басейну, а також оцінити сильні та слабкі сторони портів України порівняно з портами-конкурентами інших країн.

Більше 30 портів функціонують в Чорному та Азовському морях, включаючи болгарські, грузинські, румунські, російські, турецькі та українські порти. В Україні до великих портів Чорного моря відносяться Одеса, Іллічівськ, Південний, Азовського моря - Маріуполь, Бердянськ.

Правовою базою для функціонування порту є Кодекс Торговельного мореплавства України, прийнятий 23 травня 1994 р., згідно з яким порт є державним підприємством. Законом «Про морські порти України», який набрав чинності 13 червня 2013 року, запущено механізм державно – приватного партнерства, покликаний дати імпульс економічним реформам на морському транспорті та сприяти переходу портів на нову інвестиційну модель розвитку. В рамках даного партнерства по даним експертів капітальні інвестиції в три порти Одеської області можуть протягом 25 років скласти до 70 млрд. гривень [2, с.9].

У 2013 році затверджена «Стратегія розвитку морських портів до 2038 року», яка передбачає значне збільшення вантажопотоків, підвищення конкурентоздатності, ефективне використання об'єктів портової інфраструктури, реалізацію проектів державно-приватного партнерства. При цьому, вантажообіг морських портів України в 2013 році склав 109,72 млн. тн, що на 17 % менше ніж у 2012 р. Причому вантажообіг портів - монополістів склав 75,53 млн. тонн, тобто 68,8 % [3]. У той же час російські порти Південного басейну збільшили вантажообіг на 13,7 % до 180,9 млн. тн. Крім того, Міністерство транспорту Російської Федерації розробляє «Стратегію розвитку морської портової інфраструктури до 2030 року». Згідно зі Стратегією основна вантажна база, яка тягнє до Північно-Західного та Південного регіонів і обробляється у портах країн Балтії та України, має бути переорієнтована на російські морські порти. Подібна політика загрожує втратою транзитних вантажопотоків, які йдуть через українські порти.

У 2013 році обсяг перевалки вантажів через морські порти Грузії склали 20,2 млн. тн., перевищивши показник попереднього року на 9 %. Вантажообіг турецького порту Ердемір виріс

в 2013 році на 9,1 % і склав 12 млн. тн , посівши 9 місце в рейтингу чорноморських портів [4]. Тобто, морські торговельні порти України відчувають значну конкуренцію з боку інших держав.

Розглянемо вантажообіг морських торговельних портів України в 2008-2013 роках (табл.1).

Таблиця 1

Вантажообіг морських торговельних портів України в 2008-2013рр, тис.тн.

Порт	2011	2012	2013	Темп зростання 2012,%	Темп зростання 2013,%
Бердянський	3646,7	5332	20755	146	390
Белгород-Дністровський	2192	4520	17975	206	397
Измаїльський	3456	7952	17651	230	222
Іллічівський	39890	121129	286135	303	236
Керченський	2008	13191	25723	656	195
Маріупольський	98756	159509	343957	162	216
Миколаївський	5942	13675	60083	230	439
Одеський	153941	297630	371194	193	124
Октябрський	9356	21318	44778	228	209
Херсонський	2591	20296	44274	783	218

За даними таблиці видно, що найбільший вантажообіг в Одеському порту, Іллічівськом та Маріупольському. Найменший вантажообіг - у Белгород-Дністровському, проте це пояснюється тим, що ці регіони значно менші за розміром. Проте, такі порти як Миколаївський та Херсонський можуть значно ефективніше використовувати свої можливості та нарощувати темпи збільшення вантажообігу.

Проаналізуємо техніко - технологічний аспект діяльності портів. Транспортна галузь у всьому світі є однією з найбільш передових по впровадженню нових технологій. Це стосується як організації перевізного процесу , так і модернізації засобів перевезення . З такого потужного впливу науково - технічного середовища на розвиток транспортного комплексу важко виділити окремі напрямки, але серед основних можна відзначити наступні:

1.Застосування нових технологій при організації перевізного процесу. В рамках цього напрямку, активно розробляються і застосовуються нові технології при здійсненні вантажно - розвантажувальних робіт , експедируванні вантажу. Так наприклад , 22 жовтня 2013 року на на Андросівському молу Одеського порту відбулося відкриття першої черги зерноперевантажувального комплексу нового покоління до 4 млн. тонн на рік [1,с. 12].

2. Застосування нових технологій при створенні об'єктів транспортної інфраструктури. З цією метою в Одеському морському торговельному порту здійснюється будівництво контейнерного терміналу на штучно утвореній території з зовнішньої сторони Карантинного молу, який забезпечить приріст обігу контейнерів на 600 тис. TEU за рік [1,с. 12].

Але існує зворотня сторона медалі: велика кількість різних технологічних і екологічних нормативів, які потребують обов'язкового дотримання та ведуть до збільшення собівартості перевезення вантажів і пасажирів. Впровадження нових технологій, застосування нових матеріалів та елементів, з одного боку, збільшує техногенне навантаження на навколишнє середовище, а з іншого - на людину, що працює в таких умовах.

Крім того, стан кранового господарства в морських торговельних портах України можна з повною впевненістю назвати «критичним». Ступінь зносу портових кранів в даний час становить до 95 % , а до 2015 року досягне 100 %. Всього в Україні налічується 595 портових кранів , з яких 100 потребують заміни в найближчі два- три роки.Середній вік кранів складає 29 років. Мінтранзв'язку України зосереджує увагу на оновленні парку грейферних кранів і перевантажувальних комплексів у морських і річкових портах.

На основі вищевказаного стає можливим побудова матриці SWOT - аналізу для українських морських торговельних портів Чорноморсько-Азовського басейну (табл.2). В майбутньому рекомендується проводити SWOT - аналіз для кожного порту окремо.

Таблиця 2

SWOT - аналіз українських морських торгових портів

Сильні сторони	Слабкі сторони
<p>Вигідне географічне розташування - на перерізі міжнародних транспортних коридорів У багатьох портах природні глибини і цілолітня навігація Добре розвинена мережа морських портів з достатніми потужностями Розвинена залізнична інфраструктура Близькість центрів споживання і виробництва масових вантажів до деяких портів По вантажообігу порти України займають 2 місце в Чорноморсько – Азовському басейні Прибуткова і рентабельна діяльність Кваліфікована робоча сила та управлінський персонал, багаторічний досвід Активний маркетинг Порти стратегічно важливі для сталого розвитку української економіки</p>	<p>Україна використовує свій транзитний потенціал лише на 25 %; Існуюче законодавство перешкоджає розвитку портів і акваторії; Складна процедура митного оформлення вантажів; Низька швидкість обробки вантажів; Застарілі організаційні структури; Незадовільний технічний стан портових споруджень і устаткувань; Недостатні інвестиції в оновлення портової інфраструктури; Негнучкість тарифної політики.</p>
Можливості	Загрози
<p>За коефіцієнтом транзитності Україна займає перше місце в Європі; Розвиток транспортних коридорів; Розвиток контейнерних перевезень шляхом створення сучасних контейнерних терміналів у портах Одеси , Іллічівська, Южного; Менші транспортні витрати і терміни доставки товарів у порівнянні з Середзем-номорськими і балтійськими маршрутами; Розвиток державного частного партнерства</p>	<p>Нерозвиненість державного приватного партнерства; Недосконалість нормативно правової бази; Будівництво портових потужностей на Таманському півострові; Анексія Криму; Зростання конкуренції, насамперед з боку російських портів; Створення контейнерних терміналів в портах Болгарії , Румунії та Росії Зменшення загальних обсягів вантажо-і контейнерообробки</p>

Отже, проведений SWOT - аналіз зовнішнього середовища показав, що для галузі морського транспорту України існує дуже багато загроз, основною причиною яких є нестабільне політичне становище, жорстка конкуренція та потреба в інвестиційних ресурсах. Тому основною вимогою для функціонування морегосподарського комплексу стає його гнучкість та здатність швидко та вчасно пристосовуватися до динамічного зовнішнього середовища. За умови прийняття зважених стратегічних та оперативних рішень на основі постійного моніторингу внутрішнього та зовнішнього середовища загрози існуванню комплексу немає.

Література

1. Степанов О.М. Виробничі стратегії морського порту / О.М. Степанов // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті .Зб.наук .праць . - Одеса : ОНМУ . - 2013 . - Вип. 20 . -С. 19-33 .
- 2 Михайлова В. Розчищаючи шлях до реформи/ В.Михайлова // Порти України2013. № 9.– С.8-11.
3. Державний комітет статистики України .Офіційний сайт [Електронний ресурс] . - Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Вантажообіг 25 найбільших портів і терміналів Чорномор'я в 2013 р. / Транспортний бізнес [Елек тронний ресурс] . - Режим доступу : <http://www.transport.com.ua/index.php?newsid>

