
ПОРТОВА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 338.47:339.96

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВІТЧИЗНЯНИХ ПОРТІВ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Глушко Г.М., Ільченко С.В.

У статті досліджено проблему конкурентоспроможності вітчизняних портів. Проведено ретроспективний аналіз наявних наукових уявлень у частині конкурентоспроможності, надано авторське визначення дефініції конкурентоспроможності порт та наведено формули для розрахунку показника конкурентоспроможності порту. Авторами визначено основні особливості сучасного етапу фінансово-економічної кризи в країні та запропоновано алгоритм щодо підтримки конкурентоспроможності порту.

Постановка проблеми: Сучасна ринкова економіка, що базується на принципах вільного підприємництва, потребує необхідності вирішення виробничих завдань з додержанням критерію конкурентоспроможності при здійсненні господарської діяльності. Виникнення ринку споживача, вихід на ринок великих промислових підприємств глобального рівня, ефемерний захист вітчизняних виробників методами макроекономічного регулювання, значна технічна та технологічна відсталість, дефіцит якісних управлінських кадрів посилюють важливість проблем конкуренції і конкурентоспроможності для сучасних вітчизняних портів особливо в умовах фінансово-економічної кризи, хвиля якої загострює наведені проблеми в країні.

Аналіз останніх досліджень: Дослідженню проблем конкуренції приділили увагу такі зарубіжні та вітчизняні вчені як: М. Портер [8, 9], Б. Райзберг, Л.Лозовскій [1], Д. Мильгром [2], Х. Фасхiev [3, 4], Ю. Мишин [6], В.Д. Андріанов [7], Р. Фатхутдинов [10, 11], А.В. Глухів [5] та інші. Проблемами функціонування портів в умовах конкурентного середовища досліджено у роботах наступних вітчизняних вчені: Афанасьева О., Буркинський Б., Вінников В., Ільченко С., Кибик О., Котлубай М., Котлубай О., Колодин Л., Крижановський С., Меркт О., Примачев Н., Пустовит О., Постан М., Степанов О., Чекаловець В., Ярова Н. Водночас, незважаючи на наявність значної кількості робіт, недостатньо дослідженими залишаються проблеми конкурентоспроможного функціонування вітчизняних портів в умовах фінансово-економічної кризи з метою подолання кризових явищ та підвищення конкурентоспроможності окремих портів.

Постановка завдання: Мета дослідження полягає у визначенні та наведені критеріїв для оцінки конкурентоспроможності вітчизняних портів в умовах фінансово-економічної кризи.

Основний матеріал дослідження: Проблеми конкуренції та конкурентоспроможності є дуже багатограними та динамічними, що унеможливує раз і назавжди дослідити цю проблематику. Конкурентоспроможність на різних рівнях управління має яскраво виражену

галузевої та регіональної специфіки, більш того, різні підприємства та стратегічні групи використовують власні конкурентні стратегії, постійно здійснюють моніторинг, аналіз та оцінку конкурентної інформації та приймають велику кількість управлінських рішень, що має на меті постійне зростання конкурентоспроможності.

На нашу думку, є достатньо масштабний дефіцит наукових уявлень у частині дослідження сутності конкурентоспроможності портів, що пов'язано із виділенням їх як базового суб'єкту конкурентоспроможності та характеристикою їх об'єктних бізнес-процесів, які, у свою чергу, направлені на забезпечення стійкого зростання конкурентоспроможності продукції або послуг, що випускається. Методичне недоцільно розділяти поняття конкурентоспроможності продукції та підприємства, вони знаходяться в чіткому та неподільному взаємозв'язку та взаємозумовленості, причому еволюція розвитку вітчизняної промисловості гостро диктує необхідність організації управління конкурентоспроможністю не лише на рівні господарюючих суб'єктів, але і на галузевому рівні, що дозволить значно скоротити операційні витрати промислових підприємств на виконання ряду управлінських функцій, пов'язаних з забезпеченням конкурентоспроможності на внутрішньому і зовнішніх ринках.

Найбільш логічну та формалізовану методику оцінки конкурентоспроможності організації пропонує Р. Фатхутдинов. Він рекомендує:

- рівень конкурентоспроможності вважати як середньозважену величину за показниками конкурентоспроможності конкретних товарів на конкретних ринках;

- окремо проводити аналіз ефективності діяльності організації виходячи з конкурентоспроможності та ефективності кожного товару на кожному ринку;

- окремо розраховувати показник стійкого функціонування організації;

- прогнозувати перераховані три комплексних показника мінімум на 5 років.

Ми пропонуємо конкурентоспроможність суб'єктів конкуренції на рівні підприємств й галузі ми пропонуємо визначати й оцінювати наступним чином.

Конкурентоспроможність порту є здатність підприємства залишатися економічно ефективним, в умовах конкурентного середовища, тобто досягати основної мети свого існування в умовах наявності суб'єктів -конкурентів, що мають схожі мети і реалізують схожі бізнес-процеси для їх досягнення.

Конкурентоспроможність порту у якості показника стратегічного виробничого управління можна формалізувати співвідношенням прибутку від роботи на ринку до частки ринку, що займає підприємство, а у якості критерію оцінки конкурентоспроможності використовувати співвідношення прибутку (як суми прибутків усіх учасників ринку) на обсяг ринку (сума часток усіх учасників ринку).

Конкурентоспроможність порту може бути виміряно наступними нормативами:

$$K_{\text{сп.під}} = \frac{\text{Пр}_{\text{під}} / \text{Д}_{\text{рин.під}}}{\text{Пр}_{\text{ури}} / \text{О}_{\text{рин}}} \leq 0,75 \quad (1)$$

де $K_{\text{сп.під}}$ - конкурентоспроможність підприємства,

$\text{Пр}_{\text{під}}$ – прибуток підприємства на конкретному ринку,

$\text{Д}_{\text{рин.під}}$ - частка конкретного ринку підприємства,

$Pr_{уч.рин}$ - прибутків усіх учасників ринку, що розглядається,

$O_{рин}$ - обсяг усього ринку, що аналізується.

У цьому випадку конкурентоспроможність підприємства на ринку, що зглядається низька, що може бути обумовлено або фазой життєвого циклу, або низьким рівнем результативності основних бізнес-процесів.

$$0,75 < K_{оптiм} < 1,25 \quad (2)$$

У цьому випадку підприємство конкурентоспроможно, якщо отриманий прибуток дозволяє організувати просте та розширене виробництво, швидкість основних бізнес-процесів відповідає, або трохи перевищує середньогалузевий рівень.

$$1,25 < K_{оптiм} \quad (3)$$

У цьому випадку підприємство відрізняється високою конкурентоспроможністю і є лідером конкурентного ринку.

За такою структурою показників конкурентоспроможності підприємства стає зрозумілим феномен конкурентоспроможності, відзначений М.Портером: дійсними лідерами галузі є не підприємства з найбільшою часткою ринку, а підприємства з найвищою результативністю та ефективністю бізнес-процесів, що виражено у показниках конкурентоспроможності.

Для визначення рівня конкурентоспроможності порту може бути використана наступна формула:

$$Ki = \frac{\sum_{t=1}^n Ii}{\sum_{t=1}^n Z} * \sum_{t=1}^n kri * \sum_{t=1}^n krai \quad (4)$$

де Ki - рівня конкурентоспроможності і-го порту;

Ii – індивідуальний індекс ринкової активності і-го порту за період часу - n;

Z - загальний індекс ринкової активності портів регіону за період за період часу - n;

kri - коефіцієнт, що враховує ринковий потенціал і-го порту за період часу - n;

$krai$ - коефіцієнт, що враховує ринкову активність і-го порту за період часу - n;

Більш ранні дослідження проблем конкурентоспроможності підприємств пропонували індукційний метод оцінки, що базується на бальному чи частковому виміренні конкурентоспроможності окремих бізнес-процесів підприємств та подальшої узагальнюючої оцінці з використанням бального рейтингу або інтегральної оцінки за методикою оцінки конкурентоспроможності підприємств, галузі, країни).

На наш погляд, такі спроби формалізації не враховують спеціалізацію підприємств портової сфери. Запропоновані у роботі показники оцінки конкурентоспроможності підприємств відштовкуються від з закономірності управління ним у конкурентному середовищі, більш інформативні, дозволяють позиціонувати підприємство на стратегічній карті галузі, вишукувати і реалізовувати резерви росту конкурентоспроможності, що закладені у кількості, якості, швидкості, результативності та ефективності основних й додаткових

бізнес-процесів у рамках системи виробничого менеджменту промислових підприємств. Запропоновані показники мають достатнє змістовне значення, дозволяють аргументувати сценарні розрахунки оптимізації показників організаційно-економічного розвитку підприємства у тому числі в умовах фінансово-економічної кризи.

Фінансово-економічна криза для порту може бути визначена як крайнє загострення протиріч між фінансово-економічною системою порту в основі якої лежить діючий організаційно-економічний механізм управління портом та умовами навколишнього середовища, що швидко змінюються, це в свою чергу загрожуватиме стійкому стратегічному розвитку порту та підтримки його конкурентоспроможності.

Основними причинами фінансово-економічної кризи вітчизняних портів є застарілі системи керування, що використовуються ще з часів розвалу Радянського Союзу, з іншого боку розвал налагоджених зв'язків з вантажовласниками, крім того, відставання у впровадженні та використанні сучасних технологій, низька якість послуг, що надаються, відсутність науково-розроблених та діючих стратегій розвитку з системою контролю щодо їх виконання, значний податковий та регуляторний тиск.

Однак, фінансово-економічну кризу, що для вітчизняних портів затяглася вже на два десятиліття років, слід розглядати не лише як негативне явище, але й з точки зору позитивних причинно-наслідкових зв'язків, що пов'язано зі необхідністю зміни діючого організаційно-економічного механізму, впровадженням сучасних технологій та підвищенням рівня конкурентоспроможності порту. Глибока структурна деформованість, низька конкурентоспроможність виробів, монополізація портів, їх ізольованість від світового ринку, криза виробництва були притаманні українській економіці ще за часів адміністративно-командної системи. За роки реформ ситуація не лише не поліпшилася, а, й значною мірою ускладнилась.

Для виходу з кризи вітчизняним портам необхідно реалізувати заходи стратегічного і тактичного напрямів. Стратегічний включає заходи тривалого характеру щодо вдосконалення організаційно-економічного механізму управління на основі вирішення теоретичних і практичних питань із застосуванням усього інструментарію економічних досліджень: імітаційного та математичного моделювання, економічного експериментування і прогнозування, експертних методів та статистичного аналізу тощо.

Впровадження антикризового управління у портах потребує розробки відповідного теоретичного підґрунтя — теорії кризових явищ, їх виникнення, розвитку, діагностики, організації переборення і методичного забезпечення, на рівні окремого порту — практичного інструментарію діагностики загрози кризи та банкрутства, оцінки наявного потенціалу виживання, прогнозування наслідків виникнення ситуації банкрутства, підготовки та економічної експертизи окремих антикризових заходів, оцінки їх наслідків, формування антикризової програми порту та організації контролю за її реалізацією. Для цих цілей у дослідженні запропоновано наступний механізм, а саме - алгоритм досягнення конкурентоспроможності портом, який доцільно структурувати наступним чином (рис. 1).

Як видно з наведеного алгоритму, вихідним пунктом набуття підприємством конкурентоспроможності є розрахунок мінімально ефективного

обсягу виробництва, оцінка ємності ринку й структури конкурентної пропозиції, що мають метою визначення та прогнозування крапки стану підприємства та перспектив його конкурентоспроможності на ринку, що аналізується. Наступним етапом розрахунків є структурування показників доходів та витрат з використанням показників конкурентоспроможності, накопленої конкурентоспроможності, конкурентного потенціалу, зони конкурентного лідерства. У будь-якому випадку аналіз конкурентоспроможності здійснюється у рамках галузі, оскільки конкурентоспроможність порту сама по собі не існує, а лише у чіткої прив'язці до обсягу конкурентної пропозиції на конкретному ринку.

Запропоновані дії та розрахунки реалізуються у рамках розробки стратегії розвитку порту на найближчу, середньострокову та довгострокову перспективу.

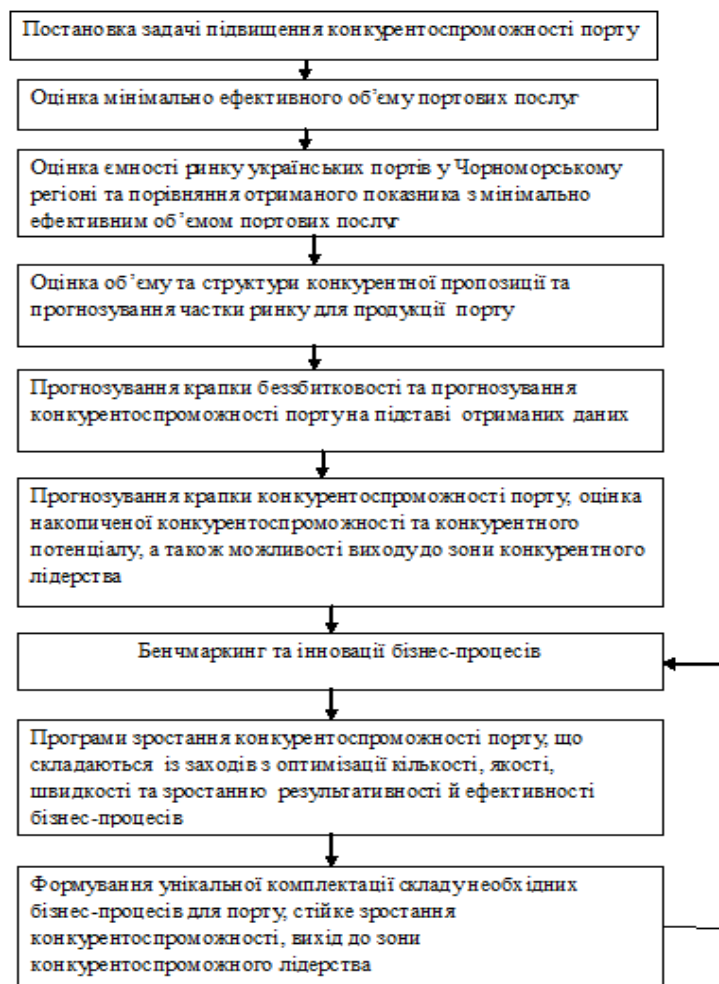


Рис.1 - Алгоритм підтримки конкурентоспроможності порту

Висновки. У результаті проведеного дослідження щодо визначення рівня конкурентоспроможності вітчизняних портів в умовах фінансово-економічної кризи було виявлене наступне. Розробка програм зростання конкурентоспроможності порту здійснюється на тактичному рівні, та є наслідком стратегічних розрахунків й управлінських рішень, адекватність яких перевіряється у жорсткій конкурентній боротьбі. Зростання показників конкурентоспроможності є переконливим і достатнім наслідком ефективності обраної та тієї що реалізується стратегії розвитку порту, одночасно ці показники є індикаторами, що вказують на наявність чи зміну відповідних тенденцій у розвитку конкурентоспроможності підприємств портової галузі. Для визначення рівня конкурентоспроможності порту запропоновано формулу, що враховує індивідуальний індекс ринкової активності порту, його ринковий потенціал та активність на ринку. Окрім того наведено алгоритм щодо досягнення конкурентоспроможності портом в умовах впливу фінансово-економічної кризи.

Література

1. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева.- М.: Инфра-М, 2010. – 512 с.
2. Мильгром Д. А. Оценка конкурентоспособности экономических технологий/ Д.А. Мильгром // Маркетинг в России и зарубежом.- 1999.- №2. -С. 44-51
3. Фасхиев Х.А. Оценка экономической эффективности, качества и конкурентоспособности изделий машиностроения / Х.А. Фасхиев // Машиностроитель.- 2000. - № 5. С.2.-12.
4. Фасхиев Х.А., Костин И.М. Оценка конкурентоспособности автомобилей / Х.А. Фасхиев // Вестник машиностроения.- 2003.- № 2. – С. 22-31.
5. Глухів А.В. Оцінка конкурентоздатності товару і способи її забезпечення / А.В. Глухів // Маркетинг. - 1999. - №2. - С. 56 - 64.
6. Экономика предприятия / под ред. Сафронова Н.А. М. – Юрист, 1998.- 245 с.
7. Мишин Ю. Слагаемые конкурентоспособности: рекомендации по разработке стратегии развития производственных структур // Риск. - 1999.- №.1 – С. 48-59.
8. Уроков В. Правовая основа обеспечения конкурентоспособности промышленных предприятия. // Хозяйство и право, 1999. - №8. С. 83.
9. Андрианов В.Д. Конкурентоспособность России в мировой экономике // Маркетинг, 1999. - № 5. - С. 4-12;
10. Ясин Е.Г., Яковлев А.А., Конкурентоспособность и модернизация российской экономики: начало проекта // Конкурентоспособность и модернизация экономики. - М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004. – 468 с.
11. Воронов А.А. Оценка и менеджмент конкурентоспособности продукции. Краснодар, КубГУ – 2004. – 398 с.
12. Куликов Г. В. Японский менеджмент и теория международной конкурентоспособности / Г. В. Куликов — М.: Экономика, 2000. — 247 с.

13. Портер Майкл Э. Конкуренция / Майкл Э. Портер.; пер. с англ. – М.: «Вильямс», 2005. - 608 с.

14. Портер Майкл Э. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл Э. Портер.; пер. с англ. - 2-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 454 с.

15. Фатхутдинов Р.А., Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент - М.: Издат.-книготорг. Центр «Маркетинг», Дашкови Ко, 2002.- 886 с.

16. Фатхутдинов Р.А., Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление: Учеб. пособие для вузов. - М.: ИНФРА-М, 2000. – 456 с.

Abstracts

The problems of the competitiveness of Ukrainians' ports are studied at the article. A retrospective analysis of existing scientific knowledge in terms of competitiveness was done, the author's definition of the terms port competitiveness was given and formulas for calculating the index of competitiveness of the port were proposed. The basic features of the current stage of the financial crisis in the country and the algorithm how to support the competitiveness of the port were defined by the authors.

As the results of the study the determine of the competitiveness level of domestic ports in the aspects of financial and economic crisis had revealed the following. Development programs for increase the port competitiveness have to be carried out at the tactical level, and are the results of strategic calculations and management decisions, the adequacy of which is tested in tough competition. Growth of competitiveness indicators is compelling and sufficient consequence and effectiveness of the chosen development strategy implemented by the port, while these figures are indicators that indicate the presence or changing trends in the respective competitiveness.

To determine the port's competitiveness a formula that takes into account individual market activity index port, its market potential and market activity was proposed. Besides the algorithm to achieve the competitiveness of the port under the impact of the financial crisis was also proposed.