

УДК 330

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2019-6.44>

Колодяжна І.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри інноватики та управління,
Приазовський державний технічний університет

АНАЛІЗ ІННОВАЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

У даній статті розглядається підхід щодо оцінки інноваційної привабливості підприємств морської галузі, аналізуються необхідні показники, що характеризують їхню інноваційну привабливість. В статті отриманий інтегральний показник інноваційної привабливості морського порту, на підставі якого збудований відповідний рейтинг інноваційної привабливості державних морських портів України. Проведено ранжування морських портів за показниками, які підтверджують сильний розкид масштабів українських портів за рівнем їх фактичної потужності. Побудована матриця привабливості морських портів на підставі класифікації соціально-економічних властивостей і характеристик досліджуваних ознак. Пропонується виділити найбільш суттєві групи показників ринкової частки та інноваційної привабливості морських портів за секторами, які впливають на прийняття рішення для подальшої побудови на їх основі моделі інноваційної привабливості підприємства.

Ключові слова: стратегія, інновація, інноваційна діяльність, підприємство морської галузі, інноваційна привабливість, система управління.

АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

Колодяжная И.В.

В данной статье рассматривается подход к оценке инновационной привлекательности предприятий морской отрасли, анализируются необходимые показатели, характеризующие их инновационную привлекательность. В статье получен интегральный показатель инновационной привлекательности морского порта, на основании которого построен соответствующий рейтинг инновационной привлекательности государственных морских портов Украины. Проведено ранжирование морских портов по показателям, подтверждающие сильный разброс масштабов украинских портов по уровню их фактической мощности. Построена матрица привлекательности морских портов на основании классификации социально-экономических свойств и характеристик исследуемых признаков. Предлагается выделить наиболее существенные группы показателей рыночной доли и инновационной привлекательности морских портов по секторам, которые влияют на принятие решения для дальнейшего построения на их основе модели инновационной привлекательности предприятия.

Ключевые слова: стратегия, инновация, инновационная деятельность, предприятия морской отрасли, инновационная привлекательность, система управления.

ANALYSIS OF THE MARITIME ENTERPRISES INVESTMENT ATTRACTIVENESS

Kolodyaznaya Iryna

The study aim is a theoretical study of the strategic management problems of marine industry innovative activities. The article considers the approach to assessing the enterprises innovative attractiveness in the maritime industry, analyzes the necessary indicators characterizing their innovative attractiveness. To assess the investment attractiveness of the seaport, it

was proposed to introduce such factors as the volume of cargo turnover, its dynamics, the profitability of the port and the rate of its change, the presence and condition of infrastructure, capital productivity, diversification, and investment attractiveness of the region into the integral indicator model. A generalized assessment of seaports was conducted in terms of their competitive position in the market and investment attractiveness. In the work, an integral indicator of the seaport innovative attractiveness is obtained, on the basis of which the corresponding rating of innovative attractiveness of Ukraine state seaports is built. The seaports were ranked by indicators, confirming the strong scatter in the scale of Ukrainian ports in terms of their actual capacity. The matrix of seaports attractiveness is constructed on the basis of the socio-economic properties and characteristics classification of the studied features. To build a matrix of investment attractiveness and market share indicators, we used statistical tools that allowed us to take into account the degree of the data homogeneity, their variation, and distribution features. At the same time, six high-quality port groups have been identified, reflecting the ability of enterprises to be attractive objects for the implementation of public-private partnership projects. It is proposed to single out the most significant groups of market share indicators and innovative attractiveness of seaports by sectors, which influence the decision-making process for the further development of enterprise innovative attractiveness model on their basis. Distribution of market share and investment attractiveness indicators of seaports by sector.

Keywords: strategy, innovation, innovative activity, marine sector enterprises, innovative attractiveness, management system.

Постановка проблеми. Основною метою функціонування підприємства є можливість сприяти розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищенню конкурентоспроможності українських морських портів шляхом проведення адміністративної реформи та створення умов і механізмів для залучення інвестицій. Згідно «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні [4].

Сьогодні більшість підприємств стикається з інноваційними викликами, пов'язаними з розвитком високіх технологій, інформатизацією, зміною змісту праці та якості робочої сили. Кризова ситуація в інноваційній сфері українських підприємств зумовлена відсутністю стратегії інноваційного розвитку. Інноваційний розвиток є безперервним процесом удосконалення діяльності підприємства за допомогою інновацій, які впроваджуються у всі сфери діяльності підприємства. Саме реалізація стратегії інноваційного розвитку, яка втілює бачення підприємства, і надає можливість максимально використовувати його потенціал, дозволяє домогтися значної переваги на ринку, посилити і надовго закріпити свої конкурентні позиції.

Взагалі актуальність розробки інноваційної стратегії підприємства визначається низкою умов, серед яких: швидкість та інтенсивність зміни чинників зовнішнього середовища, функціонування підприємств в умовах підвищеного ризику, кардинальна зміна цілей операційної діяльності підприємства, пов'язана з новими комерційними можливостями

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню формування інноваційної стратегії останнім часом приділялося багато уваги зі сторони науковців. Здебільшого дослідження проводили такі вчені, як І.Ю. Гришова, О.П. Дяченко [1; 2], В.О. Морочова, М.І. Торбіна, В.В. Батюлькевич, В.С. Коталько, К.В. Ларина, М.Г. Саєнко, Л.С. Довгань, В.П. Сладкевич, Г.В. Осовська, А.В. Трачук, А.Г. Поршнев, Т.Г. Дудар, Г.В. Мітченко, Л.В. Страшинська, Л.О. Коростильова та багато інших.

Результати наукових досліджень цих і багатьох інших вітчизняних та зарубіжних вчених і практиків внесли вагомий вклад у розв'язання теоретичних та прикладних аспектів проблеми стратегічного управління

інноваційним розвитком і служать важливою теоретико-методологічною базою щодо подальшого розвитку досліджень у цьому напрямі. Однак, деякі питання розробки, формування та практичного застосування концепції стратегічного управління інноваційним розвитком як важеля підвищення ефективності управління та високопродуктивної діяльності морських портів не одержали свого остаточного визначення. В результаті виникла об'єктивна необхідність виявити основні проблеми стратегічного управління інноваційним розвитком діяльності морських портів, дослідити й обґрунтувати взаємодію та оцінку ефективності функціонування складових елементів даної системи.

Постановка завдання. Метою дослідження є теоретичне дослідження проблем стратегічного управління інноваційною діяльністю підприємства морської галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. В галузі морського транспорту (а саме секторі державних морських портів), в умовах проходження процесу роздержавлення, конкуренція спостерігається не стільки за вантажі та клієнтів, скільки за інвесторів, тому інтерес представляють характеристика порту з найважливіших фінансово-економічних критеріям і вибір відповідних адекватних способів взаємодії держави та приватних інвесторів за допомогою різних форм і договорів державно-приватного партнерства [1, с. 99].

Для оцінки інвестиційної привабливості морського порту в модель інтегрального показника було запропоновано ввести такі фактори, як обсяг вантажообігу, його динаміку, рентабельність діяльності порту і темп її зміни, наявність та стан інфраструктури, фондодідачу, диверсифікованість, інвестиційна привабливість регіону. У результаті нескладної статистичної обробки вихідних даних про діяльність 18 державних морських портів України за 2017-2018 рр. був отриманий інтегральний показник інвестиційної привабливості морського порту, на підставі якого збудований відповідний рейтинг (рис. 1).

Результати розрахунків показують, підтверджуючи реальний стан справ, лідерство Одеського морського торгового порту. Незважаючи на 4-е місце в рейтингу вантажообігу в 2018 р, за рахунок високої рентабельності і розвиненої інфраструктури, Маріупольський морський торговельний порт зайняв 2-е місце за рівнем інвестиційної привабливості, обійшовши такі потужні порти, як Південний та Іллічівський, у зв'язку з падін-

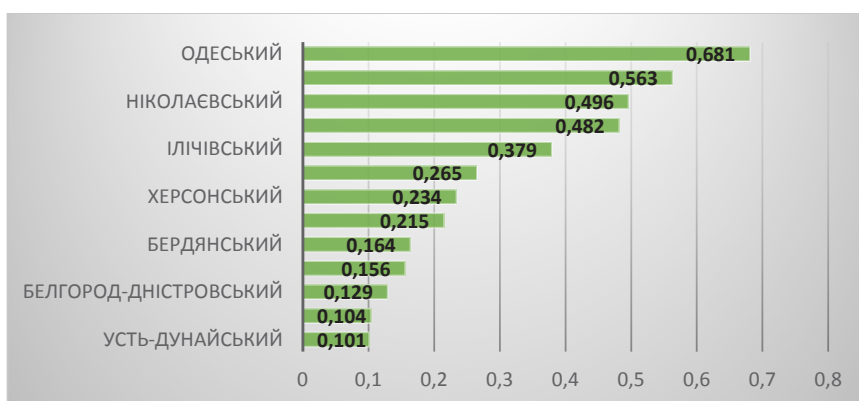


Рис. 1. Рейтинг інвестиційної привабливості державних морських портів України

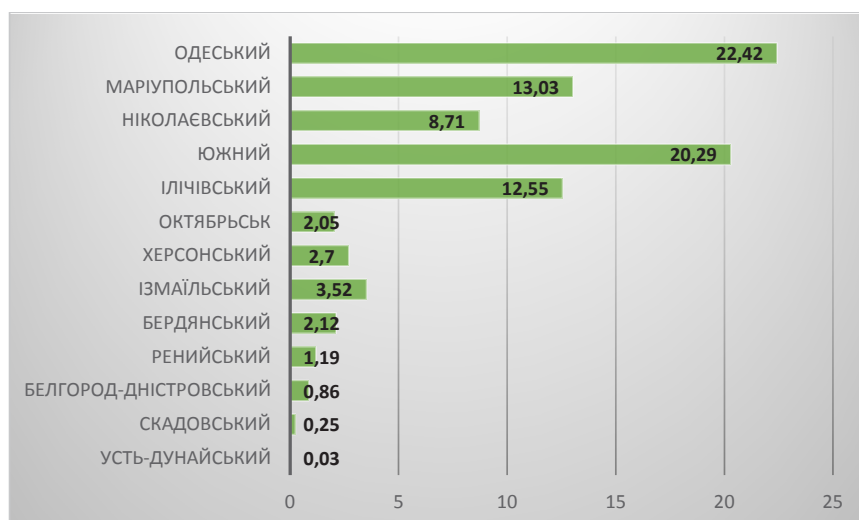


Рис. 2. Розподіл державних морських портів України за середньою ринковою часткою у 2017-2018 рр.

ням вантажообігу на цих підприємствах в 2018 р., високими витратами на одиницю обробленого вантажу в порівнянні з Миколаївським морським портом меншою рентабельністю.

Відсутність стабільних і відповідних проектних потужностей вантажопотоків, призводить до ситуації, коли рейтинг інвестиційної привабливості вище середнього тільки в першій шістці морських портів, тоді як Усть-Дунайський, Скадовський і Білгород-Дністровський порти мають більш ніж в 4 рази гірші показники, ніж лідер галузі.

Аналіз ринкових часток державних морських портів за 2017-2018 рр. дозволяє їх ранжувати в чотири групи за цим показником (рис. 2), який підтверджує сильний розкид масштабів українських портів за рівнем їх фак-

тичної потужності та явну диференціацію [2, с. 9]:

- лідери галузі – Одеський порт;
- порти з сильною конкурентною позицією – Маріупольський, Ілчівський і Миколаївський;
- порти зі слабкою конкурентною позицією – Ізмаїльський, Херсонський, Бердянський;
- порти-аутсайтери ринку – Ренійський, Білгород-Дністровський, Скадовський, Усть-Дунайський.

Виходячи з цього, постає питання про доцільність існування портів останньої групи окремо і можливості їх об'єднання для вирішення спільних проблем. Тобто розподіл часток ринку державних морських портів України занадто неоднорідне: існує явний лідер – Одеський морський торговельний порт і група портів, переробних вантажі на кілька порядків менше (Усть-Дунайський та Скадовський).

Якщо конкурентну позицію визначають ринкова частка, темпи її зростання, то силу конкурентної позиції характеризують динаміка продажів, рентабельність, економічні показники діяльності підприємства, тобто ті фактори, які вводяться в модель оцінки інвестиційної привабливості підприємства. Виходячи з цього, провести узагальнену оцінку морських портів з точки зору їх конкурентного становища на ринку та інвестиційної привабливості пропонується за допомогою матриці привабливості

морських портів України, яка може стати дієвим інструментом галузевого аналізу і вибору тих чи інших форм співпраці держави і приватних інвесторів. Матриця була побудована на підставі класифікації соціально-економічних властивостей і характеристик досліджуваних ознак в чотири групи (табл. 1).

При цьому виділяється шість якісних груп портів, що відбивають здатність підприємств бути привабливими об'єктами для реалізації проектів державно-приватного партнерства:

- порти першої групи – лідери ринку і підприємства з високою ринковою часткою, що володіють високою і достатнім ступенем інвестиційної привабливості (квадрати 1-4);

Таблиця 1. Форма матриці привабливості морських портів України

Інвестиційна привабливість морського порту	Ринкова доля морського порту			
	Лідери ринку	Порти з сильною ринковою позицією	Порти зі слабкою ринковою позицією	Аутсайтери ринку
Високо привабливі	1	3	5	9
Досить привабливі	2	4	6	10
Помірно привабливі	7	8	11	13
Малопривабливі	15*	16*	12	14

* не описує в подальшому ситуації, що подаються як практично неможливі

Таблиця 2. Розподіл показників ринкової частки та інвестиційної привабливості морських портів за секторами

Найменування порту	Інвестиційна привабливість морського порту, коеф.		Середня ринкова доля, %	
	1-й сектор	2-й сектор	1-й сектор	2-й сектор
Бердянський	–	0,164	–	2,12
Білгород-Дністровський	–	0,129	–	0,86
Ізмаїльський	–	0,215	–	3,52
Іллічівський	0,376	–	12,55	–
Маріупольський	0,563	–	13,03	–
Миколаївський	0,496	–	8,71	–
Одеський	0,681	–	22,42	–
Октябрськ	–	0,265	–	2,05
Ренійський	–	0,156	–	1,19
Скадовський	–	0,104	–	0,25
Усть-Дунайський	–	0,101	–	0,03*
Херсонський	–	0,234	–	2,70
Південний	0,482	–	20,29	–
Середнє значення	0,512	0,169	15,4	1,91
ВСЬОГО	–	–	77,00	33,00

* Виключається з аналізу для підвищення якості його результатів

– порти другої групи – підприємства зі слабкою конкурентною позицією, з високою і достатньою інвестиційною привабливістю, за рахунок якої можна буде наростити ринкову частку (квадрати 5 і 6);

– порти третьої групи – помірно привабливі підприємства з точки зору якості їх фінансово-господарської діяльності, однак володіють достатнім ринковим потенціалом (квадрати 7 і 8);

– порти четвертої групи – аутсайтери ринку за показником ринкової частки, проте досить привабливі з фінансових, економічних та технічними характеристиками, що дозволяє припустити їх подальше зростання при вмілому управлінні (квадрати 9 і 10);

– порти п'ятої групи – помірно привабливі підприємства з меншим, ніж середній, показником ринкової частки, які не мають ні явно виражених конкурентних переваг, ні високу ймовірність їх появи (квадрат 11);

– порти шостої групи – явно непривабливі на перший погляд підприємства, які можуть використовуватися не як джерело прибутку і високоприбуткових вкладень, а як інструмент мінімізації витрат промислової групи, в транспортний ланцюжок якої можуть увійти квадрати 12, 13 і 14.

Для побудови матриці привабливості морських портів України за показниками інвестиційної привабливості та ринкової частки було використано статистичний інструментарій, який дозволив врахувати ступінь однорідності даних, їх варіацію, особливості розподілу. Розрахунки статистичних показників варіації продемонстрували значний розкид значень двох досліджуваних сукупностей, так як коефіцієнт варіації інвестиційної привабливості склав 60,24%, а ринкової частки – 126%, що свідчить про неможливість адекватного застосування методики подальшого аналізу і зіставлення значень даних параметрів без певного упорядкування [3]. Тому, щоб виключити вплив дуже великих та дуже маленьких показників вантажопереробки та інвестиційної привабли-

вості сукупність цих значень була розділена на два сектори: в першій визначені порти з показником індексу інвестиційної привабливості та ринкової частки вище середньої, а в другій – нижче цього значення (табл. 2).

Після проведеного поділу значень параметрів на два сектори показники варіації істотно покращилися: за ринковою часткою в першому секторі $V_{ar1} = 37\%$, у другому секторі $V_{ar2} = 83\%$ (до меншого значення прийти не представляється можливим через дуже високого відносного коливання крайніх значень ознаки навколо середньої – коефіцієнт осциляції дорівнює 277%); за інвестиційною привабливістю морських портів в першому секторі $V_{ar1} = 20\%$, у другому секторі $V_{ar2} = 40\%$. При формуванні такої матриці важливим питанням є визначення меж інтервалів запропонованих класифікаційних груп.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, для вирішення цієї проблеми доцільно використовувати структурне угруповання при заданій кількості груп з рівними інтервалами. Розраховується ширина інтервалу шляхом ділення на кількість груп різниці максимального і мінімального значень ознаки. Однак такий підхід дещо спотворює реальну ситуацію з класифікацією певних об'єктів за обраними ознаками, так як часто їх варіація неоднорідна, і відбувається невинувдане усунення окремих значень ознаки в групи з кращими або гіршими характеристиками.

Результати аналізу свідчать, що морські порти України для здійснення інноваційних процесів мають внутрішній потенціал. Головна мета системи стратегічного управління інноваційним розвитком орієнтована на підвищення конкурентоспроможності портової галузі та інтеграції її до пріоритетної Європейської транспортної мережі. а подальші дослідження в сфері залучення інвестицій в інфраструктурні проекти розвитку портового господарства дозволять удосконалити державні механізми.

1. Гришова І.Ю., Дяченко О.П. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 11. С. 97–102.
2. Гришова І.Ю., Дяченко О.П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 5–11.
3. Про морські порти України: Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI із змінами // *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 05.01.2020).
4. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://www.uspa.gov.ua/perspektivnij-plan-rozvitku-galuzi-do-2038-roku> (дата звернення: 05.01.2020).

1. Gryshova, I. Yu., Dyachenko, O. P. (2019). *Derzhavna investytsiyna polityka rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy* [State investment policy of development of seaports of Ukraine]. *Investytsiyyi: praktyka ta dosvid – Investment: practice and experience*, 11, 97–102.

2. Gryshova, I. Yu., Dyachenko, O. P. (2019). *Derzhavna polityka rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy v konteksti rozvytku mizhnarodnykh transportnykh korydoriv* [State policy of development of Ukrainian seaports in the context of development of international transport corridors]. *Investytsiyyi: praktyka ta dosvid – Investment: practice and experience*, 13, 5–11.

3. *Pro mors'ki porty Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 17 trav. 2012 r. # 4709–VI iz zminamy* [On the seaports of Ukraine: the law of Ukraine] (2012). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy – Information of the Verkhovna Rada of Ukraine (VVR)*. 2013. # 7. St. 65. Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (accessed 05 December 2020).

4. *Stratehiya rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy na period do 2038 roky* [The development strategy of the seaports of Ukraine for the period until 2038]. Retrieved from: <http://www.uspa.gov.ua/perspektivnij-plan-rozvitku-galuzi-do-2038-roku> (accessed 05 December 2020).

E-mail: irina3063@meta.ua