

5. Загорюлькин А.Н. Методологические подходы к комплексной оценке эффективности инновационной стратегии устойчивого развития предприятия в индустрии туризма // Культура народов Причерноморья. – 2005. – № 67. – С. 69–74.
6. Загорюлькин А.Н. Методика выбора инновационной стратегии устойчивого развития предприятия и особенности ее применения в индустрии туризма // Культура народов Причерноморья. – 2005. – № 71. – С. 62–70.
7. Загорюлькин А.Н. Особенности создания прогнозной модели в инновационной стратегии устойчивого развития предприятия // Культура народов Причерноморья. – 2005. – № 73. – С. 15–23.

**Мірошко В.М.**

## **ОБГРУНТУВАННЯ КОНЦЕПТУАЛЬНИХ ОСНОВ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ПОРТУ**

Постановка проблеми. Ефективність національної економіки, економічний ріст, усталеність розвитку територіальних комплексів і зовнішньоекономічної діяльності традиційно визначається функціонуванням транспорту. Транспорт одночасно формує умови налагодження довгострокових стратегічних зв'язків між економічними суб'єктами і відображує рівень розвитку економіки. Тому процес формування стратегії розвитку транспорту та його інфраструктури є актуальним і знаходиться завжди на пріоритетному місці в державі.

Стан вивчення проблеми. Зазначені аспекти формування стратегії розвитку транспорту знаходяться постійно в полі зору науковців та досліджувались в роботах Геєця В., Буркинського Б.В., Данилишина Б.М., Долішнього М.І., Фащевського М., Чернюка Л. та багатьох інших. Разом з тим, не всі аспекти цієї багатопланової проблеми всебічно досліджені. На деяких з них, а саме на формуванні стратегії розвитку порту ми й акцентуємо увагу.

Завдання і методика досліджень. Мета досліджень полягає у визначенні концептуальних основ формування стратегії розвитку Херсонського морського торговельного порту. Теоретичною та методологічною основою дослідження є діалектичний метод пізнання і системний підхід до вивчення економічних процесів; монографічний; законодавчі, нормативно-правові акти.

Результати досліджень. У відповідності до традиційної постановки питання на макро– та мікроекономічному рівні прогнозування розвитку господарюючих суб'єктів першим пунктом стратегічного плану Херсонського морського торговельного порту буде формування місії, визначення її призначення і сутності. Для Херсонського морського торговельного порту місія визначена як сприяння економічному розвитку регіону і країни шляхом ефективного обслуговування судно- та вантажовласників. Основним видом послуг є конкурентоспроможні вантажно-розвантажувальні роботи з одного виду транспорту на інший за допомогою надійних механізмів, які можуть задовольнити вимоги вітчизняних та іноземних споживачів, вивести порт до числа лідерів морського транспорту України та країн Причорномор'я, дозволять забезпечити відповідний рівень прибутків та відрахувань до державного та місцевого бюджетів.

Сучасна стратегія економічного розвитку Херсонського морського торговельного порту, на відміну від попередніх років, повинна мати якісно нову основу. Її характерні риси полягають у прагненні до максимальної ефективності господарської діяльності, якісних змінах техніко–технологічної бази порту і його кадрового складу. Реалізація стратегії, по суті, залежить від швидкості та глибини використання потенційних резервів морського порту – це шлях реального прискорення розвитку портового господарства.

Намічені стратегічні перетворення повинні враховувати специфіку Херсонської області, м. Херсона та Херсонського морського торговельного порту. Першою особливістю є двоїста сфера обслуговування “клієнт-море” та “клієнт-ріка-море”. Другу особливість складає взаємозалежність розвитку Херсонського морського торговельного порту від напрямків розвитку сільського господарства області. Херсонська область займає провідне місце по виробництву зерна, соняшника та іншої сільськогосподарської продукції, які є одними з основних вантажів спеціалізації порту.

Ми вважаємо за доцільне акцентувати увагу на дослідженні питання, які нові форми співробітництва порту та регіону ефективніше використати і які стимули застосувати у першу чергу для розкриття резервів порту.

Концепція стратегічного розвитку порту виходить з визнання того факту, що його керівництво має усвідомлювати свою територіальну єдність з м. Херсон та Херсонською областю. Звідси випливає стратегічна ціль – прискорити ріст продуктивних сил порту і інтенсифікувати розвиток його економіки. Механізм досягнення встановленої цілі ґрунтується на суспільній власності і може бути приведений у рух радикальною стратегією і плановими регуляторами на макрорівні і ринковою орієнтацією на мікрорівні.

Успіх реалізації стратегічних планів розвитку порту тісним чином пов'язаний із підприємствами Херсонської області. Вони повинні супроводжувати розвиток порту збільшенням виробництва експортної продукції. Сприятливий клімат та сталий розвиток порту дозволять досягнути довгострокову ціль – активізувати обмін з іноземними країнами. Цей напрямок розвитку діяльності порту націлений на вирішення задач загальноекономічного масштабу, його слід віднести до макрорівня.

Порт потребує чіткої системної політики, на основі якої можна розробляти і виконувати програми розвитку, узгоджено вирішувати економічні та інші проблеми, а також здійснювати реструктуризацію порту, управляти активами та персоналом.

Об'єктивно назріла необхідність створення єдиної системи управління якістю послуг порту і окремо

працюючих структур на його території. Складність полягає у тому, що порт та всі організації, які діють на території порту, обслуговують його повинні тісно взаємодіяти, цілеспрямовано проводити політику якості послуг, бути готовими, при необхідності, навіть на підвищення витрат на забезпечення якості. Ця політика не завжди влаштовує підприємницькі структури, однак системна документація і суворий контроль процесу створює імідж “якості” для порту. Стосовно морського транспорту якість – це процес делікатних послуг і скорочення часу.

Для реальної і ефективної реалізації стратегії необхідна всебічна діагностика і обґрунтування майбутнього Херсонського морського торговельного порту і окремих обслуговуючих бізнес-одиниць.

Систему відносин адміністрації порту у процесі стратегічного планування наведено на рис. 1.

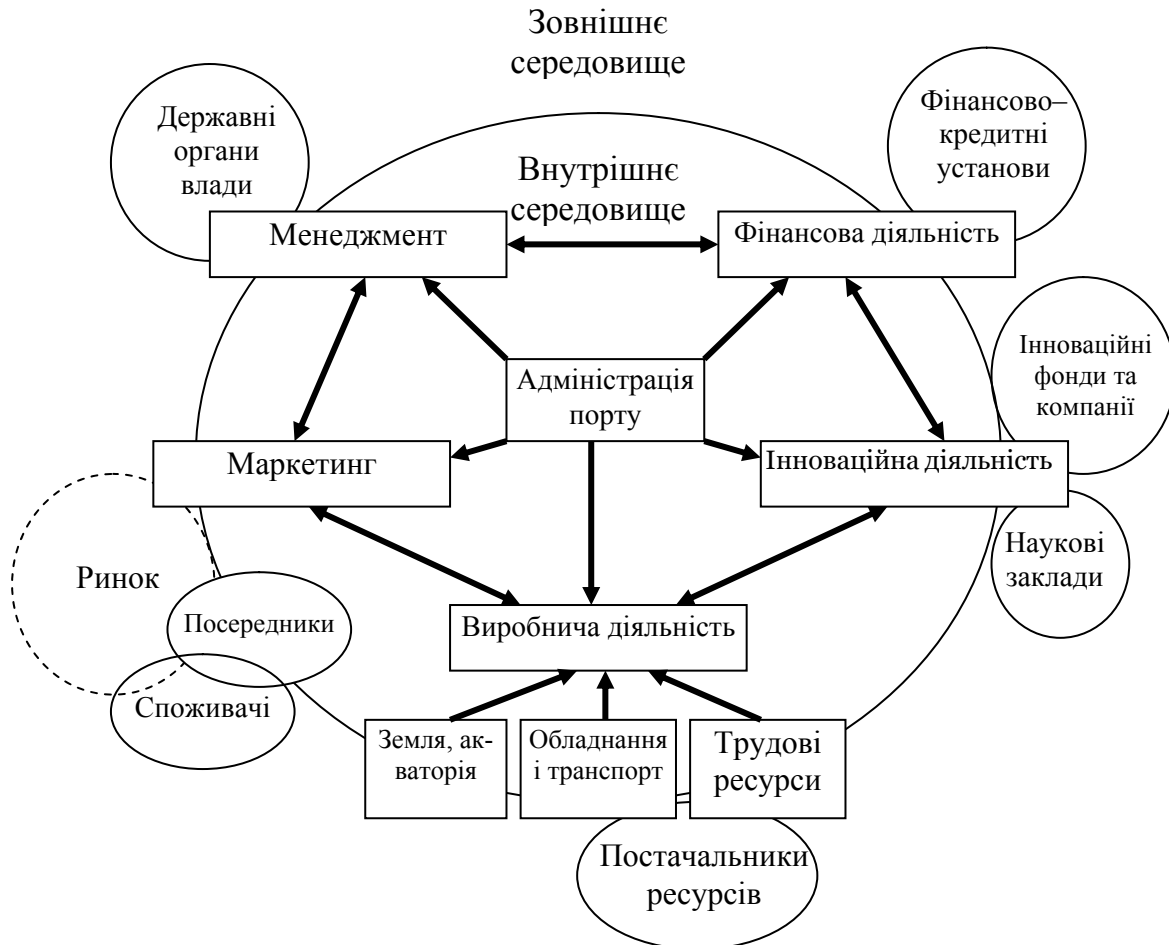


Рис. 1. Система відносин адміністрації порту у процесі стратегічного планування

Основним змістом стратегічного і поточного планів розвитку порту є інноваційна, господарська і комерційна діяльності, показники яких формуються самим портом у відповідності до його цілей та з урахуванням можливостей і на основі аналізу і прогнозу ринкової ситуації.

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 Херсонського морського торговельного порту:

1. Ринкова (вільний розвиток).
2. Підтримуюча (з деякою участю регіону).
3. Стимулююча (взаємовигідне співробітництво з регіоном) (табл. 1).

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 відбуваються на життєдіяльності порту та регіону.

Ми вважаємо, що стосовно Херсонського морського торговельного порту муніципалізація є недоцільною, оскільки потужність і економічний стан порту не співвідноситься із господарством міста, яке знаходиться у занепаді. Донорська позиція порту відносно виробничо-економічної системи міста може привести до негативного результату при регулюванні розвитку порту владою міста. Враховуючи масштаб діяльності і спеціалізацію порту, його розвиток має відбуватися узгоджено із розвитком держави та регіону. В такому випадку реалізація протекціоністської моделі є доцільною. Вона дозволить посилити позиції порту на національному та міжнародному рівнях.

Таблиця 1. Основні характеристики моделей участі регіону у розвитку порту

Характеристики	Моделі розвитку		
	Ринкова	Підтримуюча	Стимулююча
Цілі моделі	Самофінансування, самоокупність, саморозвиток. Подолання недосконалості ринкових умов	Орієнтація на гармонізацію діяльності з економікою регіону. Вибіркове поширення ринкових механізмів.	Орієнтація на цілі розвитку області і держави. Послаблення ринкових механізмів.
Основні принципи моделі	Обмеження використання підтримки держави та регіону, втручання влади тільки у виключних випадках.	Розширення можливостей впливу влади міста та регіону у розвиток порту.	Адміністрування владою можливостей розвитку порту.
Функція порту у економіці регіону	Адаптаційна	Ринкова	Антиринкова
Напрямки розвитку	Лідерування у регіоні. Створення зрілих форм спільного підприємства. Взаємодія з регіоном є другорядною.	Галузевий розвиток. Часткова участь регіону у розвитку порту. При підтримці влади регіону формується ринкова ідеологія.	Інтеграція цілей і можливостей. Усталені форми співробітництва та економічні зв'язки. Антиринкова ідеологія.

Висновок. Отже, на нашу думку, в сучасних умовах життєздатними є підтримуюча та протекціоністська 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 Херсонського морського торговельного порту без сумніву прийнятна “стимулююча” модель, орієнтована на підтримку з боку держави. У динаміці розвитку можливий послідовний перехід до ринкової моделі, яка потребує адаптації не тільки системи портового господарства, але й всієї економіки регіону для гармонійних взаємовідносин і взаємної підтримки у розвитку.

#### Джерела та література

1. Воловик Е. Транспорт и проблемы национальной экономики // Экономист. – 2002. – №10. – С.32–37.
2. Долішній М. І. Актуальні завдання інтенсифікації соціально-економічного розвитку регіонів України // Регіональна економіка. – 2005. – №2(36). – С. 7–15.
3. Фашевський М., Чернюк Л. Геоелектронічний потенціал розвитку продуктивних сил України // Економіка України. – 2002. – №7. – С.32–36.

#### Могилова А.Ю.

### ИНВЕСТИРОВАНИЕ В БЕЗОТХОДНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА

Збільшення безвідходності виробництва завжди було шляхом до підвищення рентабельності підприємства, а інвестиційні проекти, націлені на організацію безвідходного та підвищення безвідходності поточного виробництва безсумнівно є прибутковими. Збільшити безвідходність виробництва можна двома основними шляхами:

- 1) реалізувати відходи стороннім організаціям;
- 2) освоїти виробництво нової продукції з відходів існуючого виробництва, яку потім можна використовувати для задоволення особистих виробничих потреб підприємства чи реалізувати на сторону.

Метою даної роботи було визначено на конкретному виробничому прикладі довести вірність висловлених стверджень.

В процесі коксування цільовим кінцевим продуктом є кокс, але мають місце кілька побічних продуктів. На ВАТ “Дніпрококс” одним з побічних продуктів є коксовий газ, що частково застосовується у власному виробництві (зворотній газ), частково реалізується заводу ім. Петровського, надлишковий газ спалюється та викидається у трубу (таким чином в атмосферу потрапляє шкідлива для людського організму сіра).

З метою збереження комерційної таємниці не вказані роки досягнення конкретних розмірів окремих показників діяльності заводу.

Коксове виробництво на ВАТ “Дніпрококс” характеризується наступними показниками (табл.1).

Таблиця 1. Основні показники виробництва коксу на ВАТ “Дніпрококс”

Показник	Одиниця виміру	
Обсяг виробництва коксу	<i>m</i>	535764
Виробництво коксового газу	<i>m</i> <sup>3</sup>	187517400
Споживання коксового газу	<i>m</i> <sup>3</sup>	146263572
Надлишок коксового газу	<i>m</i> <sup>3</sup>	41253828