

*Горбаченко С. А., кандидат економічних наук,
старший викладач кафедри економічних теорій
Одеського інституту фінансів
Українського державного університету
фінансів та міжнародної торгівлі*

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ МОРСЬКИХ ПОРТІВ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ

***Анотація.** У статті сформульовано теоретичні та методичні засади отримання конкурентних переваг та зміцнення конкурентоздатності. Проаналізовано сучасний стан вітчизняної портової галузі, в тому числі, в порівнянні з країнами-конкурентами за вантажо потоками Чорного моря. Охарактеризовано економічну, технічну та правову специфіку функціонування морських портів України. Визначено коло проблем, що запобігають ефективній конкурентній боротьбі портів Одеського регіону з портами інших країн. Запропоновано систему заходів щодо впорядкування тарифної схеми, вдосконалення механізмів державного регулювання діяльності портів та її інституційного забезпечення. Визначено основні напрями можливих конкурентних переваг портів Одеського регіону на міжнародному ринку морських вантажних перевезень. Зроблено пропозиції щодо створення портового кластера на території Одеської області.*

***Ключові слова:** морські порти, конкурентоздатність, морські вантажні перевезення, тарифи, кластер.*

Постановка проблеми. В сучасному світі морські перевезення є не тільки невід'ємною частиною світової транспортної системи та важливим чинником світової торгівлі, але й об'єктом жорсткої конкурентної боротьби. Україна має сприятливі конкурентні передумови для розвитку морегосподарського комплексу, особливо у сегменті портового господарства. Проте сучасний конкурентний статус вітчизняних морських портів не дозволяє їм розраховувати на значну частку ринку морських вантажних перевезень. Навпаки, зберігається тенденція втрати Україною власних ринкових позицій на користь портів Румунії та Росії. Отже вкрай важливим є пошук механізмів реалізації конкурентних переваг морських портів України. В Україні функціонує 18 морських торгових портів, розташованих у басейнах Чорного, Азовського морів та у гирлах Дунаю і Дніпра. Найпотужніші з них концентруються навколо Одеси. Тому саме на базі Одеського регіону можливо сформувати основні конкурентні переваги вітчизняної портової галузі.

Мета дослідження – проаналізувати поточну конкурентоздатність морських торговельних портів Одеського регіону, визначити можливості та шляхи отримання певних конкурентних переваг у майбутньому. Адже досвід деяких європейських країн (Румунії, Польщі, Латвії) довів, що саме за рахунок ефективної портової діяльності можна підвищити інвестиційну привабливість країни, забезпечити створення нових робочих місць, підвищити конкурентоздатність національної економіки на міжнародному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми конкурентоспроможності та конкурентних переваг є ключовими у дослідженнях багатьох науковців.

Теоретичні і практичні аспекти підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських портів розглядаються, насамперед, у контексті подолання кризи у вітчизняному портовому господарстві. Зокрема, А.В. Затулко [9] досліджував можливості реалізації інвестиційних проектів на базі морських портів, С.М. Боняр [2] торкався проблем відповідності портів су-

часним вимогам щодо контейнерних перевезень. Декілька наукових праць присвячено також питанням тарифної політики у портовому сегменті.

Вихід із кризи більшість фахівців бачать у державно-приватному партнерстві, зокрема, у концесії. У цьому сенсі важливими є юридичні аспекти реалізації концесійних механізмів у портовому господарстві, які висвітлено у публікації О. Лосевської [6].

Інші фахівці, зокрема, А.М. Котлубай [5], зосереджують увагу на реалізації державної політики у сфері морського транспорту та економіко-правових шляхів розвитку портового господарства. Проблемами структурних перетворень у морегосподарському комплексі і, окремо, у портовій галузі займається Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України.

Таким чином, у поточних дослідженнях переважає підхід державного втручання, в той самий час, як ринковим механізмам збільшення конкурентоспроможності вітчизняних портів, у тому числі за рахунок нецінових чинників, все ще приділяється недостатньо уваги.

Виклад основного матеріалу. Конкурентні переваги – це сильні сторони підприємства, якщо вони забезпечують перевагу над конкурентами і є дуже важливими для цільового ринку [1, с. 19]. Тобто, поняття конкурентної переваги можна визначити як ті характеристики й властивості товару, які створюють для фірми певну перевагу над своїми прямими конкурентами.

Фахівці часто ототожнюють конкурентні переваги з можливостями підприємства більш ефективно розпоряджатися наявними ресурсами, тобто з його конкурентоспроможністю. Така аналогія має під собою вагомі підстави, тому що зміст конкурентоспроможності трактується як здатність випереджати суперників у досягненні поставлених економічних цілей. Разом з тим між цими поняттями є причинно-наслідкове розходження.

Формування конкурентних переваг у широкому значенні трансформується в завдання адаптації системи управління до змін конкурентного середовища, що надає змогу швидко й точно визначати напрями підвищення конкурентоспроможності.

Стратегії досягнення конкурентних переваг та зміцнення конкурентоспроможності застосовуються практично всіма ефективно функціонуючими компаніями в країнах із розвинутою ринковою економікою та поступово стають невід'ємним елементом систем планування діяльності і вітчизняних підприємств. Вони набирають щоразу важливішого значення у зв'язку з технологічними, економічними, конкурентними і соціально-культурними змінами, характерними для останніх десятиліть.

Питання формування конкурентних переваг є досить актуальними і для підприємств морського господарства, особливо у портовому сегменті. Порти є ключовим елементом, на якому замикається діяльність практично всіх підприємств і організацій морегосподарського комплексу України.

Морські торговельні порти є державними підприємствами, а їхній статус закріплений в Кодексі торговельного мореплавання України. Майже всі українські порти мають чітко виражену спеціалізацію.

Так, Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країни Придунав'я та Центральної Європи.

Азовські порти (Керч, Бердянськ, Маріуполь) здійснюють транспортне обслуговування промислових центрів Донбасу та беруть участь у перевезеннях експортних вантажів у країни Середземномор'я, Придунав'я, Центральної Європи.

Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Октябрьськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) забезпечують транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків; обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору (включаючи нафтовантажі). Найбільш значними з цих портів є Іллічівськ, Одеса та Южний. На їхню частку сумарно припадає близько 60% усього вантажообігу українських морських портів [2].

Лідуюче положення портів Одеського регіону обумовлюють найбільша пропускна здатність, найкращі морські підходи та можливість приймати великі судна. Морські

торговельні порти та приватні термінали «Великої Одеси» переробляють широку номенклатуру вантажів: наливні, сипучі та тарно-штучні. У структурі вантажообігу значною є питома вага імпорتنих та транзитних вантажів (включаючи контейнери).

Перехід до ринкових відносин підвищив динамічність процесів конкурентної боротьби на ринку портових послуг. Порти України ведуть запеклу конкурентну боротьбу з іншими портами на Чорному морі, серед яких: Новоросійськ, Сочі, Туапсе (Росія); Бургас, Варна (Болгарія); Батумі, Поті, (Грузія); Сухумі (Абхазія); Констанца (Румунія); Самсун, Трабзон (Туреччина).

Аналіз ринку портових послуг свідчить, що з 445,8 млн. тонн обсягу вантажів, що перевалюються 96 терміналами в Чорноморсько-Азовському басейні, найбільший обсяг припадає на російські портові комплекси – 172,8 млн. тонн (38,8 %), за ними – українські порти і термінали (34,9 %), термінали Румунії (10,3 %), Болгарії (6,1 %), Грузії (5,0 %) і Туреччини (5,0 %) [3].

У зв'язку зі скороченням обсягів перевезень в останні роки, морські порти України мають сьогодні резерви переробної спроможності у розмірі приблизно 33,3%. Однак по портах використання пропускної спроможності вони різні. Наприклад, у портах Чорноморського та Азовського басейнів задіяно 75-90% пропускної спроможності. Потужності Одеського нафтового терміналу використовуються на 65-90% (переробна спроможність терміналу залежить від інтенсивності та ритмічності подачі нафти до причалів). В той самий час порти Дунайського басейну використовують не більше ніж 20-30 % [3].

Якість обслуговування замовників транзитних перевезень, терміни переробки вантажів у портах визначаються станом наявної інфраструктури та ступенем пристосованості портів до вимог сьогодення. На жаль, у більшості українських портів, що були побудовані ще у минулому столітті (за винятком Іллічівська, Южного та Усть-Дунайська), й досі не здійснено необхідну реконструкцію.

Причальний фронт морських портів України має загальну довжину близько 38 км, з яких у задовільному технічному стані знаходиться лише приблизно 70%. До 30% причалів, які мають незадовільний технічний стан та експлуатуються з обмеженими технологічними навантаженнями, потребують капітального або профілактичного ремонту. Близько 2% довжини причального фронту перебуває в аварійному стані та не експлуатується [4].

Слід додати, що майже 80% портових огорожувальних споруд побудовані 50-100 років тому і тільки 20% – мають вік 20-30 років. Потребує ремонту або повної реконструкції 70% площі відкритих складських площадок, у першу чергу у портах, які здійснюють перевантаження багатотоннажних контейнерів і навалочних вантажів відкритого зберігання. Бракує закритих складів зі спеціальним обладнанням для зберігання харчових продуктів, а також хімічних вантажів тощо.

Також проблемою є не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики, що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність. Зокрема у Європі широко використовується поняття «логістика сервісного відгуку» (SRL), що визначається як процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найефективнішим щодо витрат і задоволення запитів споживачів способом. SRL – підхід є найчастіше основним стратегічним елементом менеджменту багатьох закордонних фірм, які надають послуги, у тому числі, портіві.

В той самий час обслуговування в українських портах є найдорожчим на Чорноморському узбережжі. Це пояснюється тим, що Україна – єдина держава, де з радянських часів практично не відбулись реформи в «портовій» сфері. Кабінет міністрів та його структури, як і раніше, встановлюють «портові» тарифи на свій розсуд. На відміну від України, уряди сусідніх Румунії та Росії кілька років тому кардинально зменшили портові тарифи та збори, що посилює позиції і портів, і місцевих експортерів. Нині обсяги румунських та російських тарифів в 2-3 рази нижчі за українські. Наприклад, захід стандартного контейнеровоза до Констанци (Румунія) коштує близько 19 тис. дол., до Новоросійська (РФ) – 21 тис., в той час як до Одеси – майже 45 тис. дол.

Здешевлення послуг конкурентів призвело до стрімкої втрати вантажопотоків українськими портами. Так, найбільші вітчизняні морські порти – Одеса, Іллічівськ та Южний – за рік разом

перевозять лише 57 млн. тонн вантажів, в той час як їхні головні конкуренти – Новоросійськ та Констанца – перевантажують за рік відповідно 117 млн. та 48 млн. тонн. Крім того, активізували свою діяльність польський Гданськ, російський Таганрог та порти країн Балтії. Через високі збори та тарифи в українських портах міжнародні перевізники уникають включення України в свої регулярні транзитні маршрути, бо це їм невигідно.

Таким чином, конкурентоспроможність українських портів, при постійному і цілеспрямованому розвитку зарубіжних портів, поступово знижувалася протягом останніх 5-10 років. Це не дозволило Україні зайняти відповідний її географічним можливостям сегмент на світовому ринку з переробки вантажів у морських торговельних портах [5].

У 2013 році основна частина переробки вантажів у морських портах (причалах) виконувалася в Одеській, Миколаївській та Донецькій областях (рис. 1). Отже, саме Одеський регіон є лідером вітчизняної портової галузі. Проте портам Одеського регіону також притаманні загальнодержавні та локальні чинники їхньої низької конкурентоспроможності на міжнародному рівні: низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт; недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою; відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення суднових партій контейнерів, що прибувають у порт або відправляються з нього; відсутність належної взаємодії з суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим).



Рис.1. Структура переробки вантажів у морських портах (причалах) України за регіонами [13]

Задля отримання конкурентних переваг портам Одеського регіону, насамперед, необхідно перейти до формату «портів третього покоління». За кордоном однією з основних функцій портів стало забезпечення різноманітних зв'язків між суб'єктами ринку транспортних послуг, а також споживачами і виробниками перевезених вантажів. У зв'язку з цим в останні десятиліття в них розвиваються найрізноманітніші галузі економіки – не тільки транспорт, але й промисловість, постачання, торгівля, експедиторські, сюрвейерські, митні та інші послуги. Відтак, багато закордонних морських портів третього покоління, наприклад, Гамбург чи Роттердам, можна назвати логістичними центрами з розподілу вантажів.

При збільшенні вантажообігу портів Одеського регіону важливим параметром виступає час виконання певних операцій. У цьому контексті, у якості конкурентних переваг, можна розглядати можливість швидкої очистки техніки при частій зміні завантажувального продукту чи використання в комплексі стаціонарних пневматичних вібророзвантажувачів, що дозволяють у кілька разів скоротити час вивантаження сипучих продуктів і, відповідно, зменшити час простою вагонів.

Якщо продовжувати тему технічного переоснащення, у рамках програми модернізації та розвитку виробничої бази України потрібно створити комплекси для приймання імпортованих енергоносіїв, у тому числі реконструювати Одеську нафтогавань, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівську та Южному, закупити перевантажувальну

техніку підвищеної вантажності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту. Це, в свою чергу, потребує значних інвестицій.

Інвестування в об'єкти портової інфраструктури здійснюється на основі окремих договорів. У якості останніх можуть виступати договір концесії, договір про спільну діяльність, договір оренди та інші види інвестиційних договорів.

Найбільш перспективною з означених форм вважається концесія – форма партнерства держави та приватного капіталу є одним з найважливіших способів підвищення ефективності інфраструктури, який дозволяє швидко залучати значні інвестиції в економіку. Держава поступово відмовляється від неефективних методів господарювання, передаючи функції управління державною власністю приватному сектору, який, користуючись державними гарантіями, надає свій досвід, знання (ноу-хау), здійснює капіталовкладення і мінімізує ризик [6, с. 31].

Компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами. Згідно з Законом України «Про морські порти України» [7] інвестування в стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела.

Відтак, портовій галузі необхідна певна допомога з боку держави. В першу чергу, Кабінет міністрів має збалансувати тарифну політику, щоб повернути вітчизняним портам конкурентоспроможність, а Україні – втрачені вантажопотоки. Також необхідно встановити ставки зборів, які були б конкурентоспроможними в порівнянні з іноземними портами Чорного моря. Ці тарифи мають бути єдиними для всіх державних морських портів та розташованих у них терміналах і причалах усіх форм власності та галузевого підпорядкування. Саме ціна на обслуговування може стати вирішальною конкурентною перевагою в умовах подолання наслідків світової фінансової кризи.

В цьому напрямку вже зроблено певні кроки. Так, наказом Міністерства інфраструктури України «Про розміри знижок до граничних акордних ставок плати за виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з транзитними вантажами в портах України на 2012 р.» затверджено знижки в розмірі 30% до граничної акордної ставки плати, передбаченої за виконання таких робіт, надання яких дасть змогу не лише зберегти існуючі, а й залучити додаткові транзитні вантажопотоки. Надання знижок сприятиме створенню робочих місць для портовиків, дозволить збільшити надходження до Держбюджету.

Крім того, необхідно розробити дієві механізми державно-приватного партнерства. В останні роки приватні термінали ведуть цілком успішну конкуренцію з державними, у державних портах ефективно працюють стивідорні компанії. Наприклад, адміністрація ДП МТП «Одеса» і компанія-оператор контейнерного терміналу «ГПК Україна» (дочірня фірма німецького концерну HHLA) підписали меморандум про паритетне інвестування будівництва глибоководного терміналу «Карантинний мол» в Одеському порту. На сьогодні тривають підготовчі роботи з облаштування південного та північного берегоукріплень, заповнення причалу піском та з'єднання нової території терміналу з уже існуючою територією [8].

На місцевому рівні розвиток портового господарства повинен здійснюватись у відповідності зі «Стратегією розвитку Одеської області на період до 2020 року», де регіон бачиться як сучасний виробничий комплекс, спроможний розвивати та задовольняти внутрішні потреби, нарощувати експорт конкурентоспроможної продукції та послуг, збільшувати виробництво наукоємної промислової продукції на основі максимального використання сприятливих умов та переваг геополітичного положення регіону, глибоко аналізувати та раціонально використовувати економічний, науковий, трудовий потенціал.

Особливим фактором, що впливає на розвиток і зростання портів Одеського регіону, може стати глибоководний судновий канал «Дунай – Чорне море». Необхідність його реалізації

обумовлена декількома позиціями: інтеграційними процесами в Євразійському просторі, визначенням експертами Європейського Союзу 7-го водного Міжнародного транспортного коридору як найбільш пріоритетного в напрямку Схід – Захід, традиційними торгово-економічними зв'язками країн Європи в районі Дунайського басейну. Крім цього, головна перевага каналу «Дунай – Чорне море» полягає в можливості двобічного руху судів у цілодобовому режимі протягом усього року [9].

З інституційної точки зору, певні конкурентні переваги портам Одеського регіону може надати створення Чорноморського кластера. Це обумовлюється наступними чинниками. По-перше, вигідне економіко-географічне розташування регіону та його високий транзитний потенціал, що сприяє розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. По-друге, наявні обсяги вантажообігу портів означеного регіону. По-третє, значний науковий потенціал, представлений науково-дослідними та проектно-конструкторськими інститутами та вищими навчальними закладами, які займаються дослідженнями в галузі морського транспорту. По-четверте, значна зосередженість на території регіону відповідних інституційних структур. В Одеській області розташовані Асоціація портів України «Укрпорт» (м. Одеса), секретаріат Міжнародної асоціації судновласників Чорноморського регіону (BINSА), Дирекція Міжнародної Асоціації портів Чорного та Азовського морів (BASPA), Асоціація морських агентств України (м. Одеса), Асоціація «Союз портових операторів» (м. Одеса) та деякі інші організації морегосподарського комплексу.

Морський кластер має охоплювати компанії різноманітних морських секторів. Так, наприклад, морський кластер Шлезвіг-Гольштейн (Німеччина) поєднує: рибальство, суднобудування, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво суднового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання «чистих» видів енергії, офшорні конструкції, інформаційні технології, морський туризм [10].

Отже, й до Чорноморського кластера доцільно включити не тільки підприємства і організації портової діяльності, а й підприємства рекреаційної, туристичної галузі, судноплавні компанії, наукові установи та вищі навчальні заклади, які здійснюють підготовку фахівців з морських спеціальностей.

Висновки. В Україні всі морські торговельні порти є державними підприємствами, а їхнє керування здійснює Адміністрація морських портів України. Кожен з портів має відповідну спеціалізацію, а деякі – тісно пов'язані з вантажопотоками окремих фінансово-промислових груп. Отже, конкурувати за внутрішній ринок вітчизняним портам немає ніякого сенсу. Тому основна конкурентна боротьба точиться з портами Росії, Румунії, Туреччини.

На жаль, в останні роки Україна втрачає свої конкурентні позиції у боротьбі за міжнародні вантажопотоки у Чорноморському регіоні. Означену ситуацію обумовлює низка зовнішніх (політична нестабільність, загальні кон'юнктурні тенденції світового ринку вантажних перевезень) та внутрішніх (неефективна тарифна політика) чинників.

Найбільш конкурентоспроможними з українських портів наразі є Іллічівськ, Одеса та Южний або «порти Великої Одеси». Саме на їхній базі є можливість зміцнювати конкурентні переваги вітчизняного портового господарства. Інституційне середовище задля цього може забезпечити створення Чорноморського кластера.

Проте, для успішного розвитку морських торговельних портів Одеського регіону необхідно, насамперед, здійснити певні кроки щодо їхньої реконструкції відповідно до вимог світового ринку. Особливо це стосується сегменту контейнерних перевезень.

Окреме питання – це тарифна політика. За показниками цінової конкурентоспроможності вітчизняні порти програють портам не тільки Румунії і Росії, але й Балтійських країн. У цьому контексті для подальших досліджень ключового значення набувають механізми державно-приватного партнерства, які будуть використані у портовій галузі. Наразі, найбільш перспективними формами такої співпраці вважаються концесія та спільна діяльність.

Список використаної літератури

1. Балабанова Л.В. Маркетингове управління конкурентоспроможністю підприємств: стратегічний підхід: Моногр. /Л.В.Балабанова, В.В.Холод. – Донецьк: ДонДУЕТ, 2006. –294 с.
2. Боняр С.М. Аналіз роботи морських торговельних портів України / С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3%2815%29/narezka/Vnutr_3_15__2012__109_.pdf
3. Филипенко А. О. Аналітична записка: Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави /А. О. Филипенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles/490/>
4. Ємельянова О. Ю Аналітична записка: Перспективні шляхи та механізми інтеграції ринку транспортних послуг України до країн ЄС / О.Ю Ємельянова, Д. Прейгер, О. В. Собкевич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>
5. Котлубай А.М. Економіко-правові шляхи підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів / А. М. Котлубай. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnya-konkurentosposobnosti-ukrainskih-portov>
6. Лосевська О. Концесія в українських портах у світлі Закону України «Про морські порти України» / О.Лосевська, В. Лебедєв // Юридична газета. – 2012. – № 48. – С. 31–33.
7. Закон України «Про морські порти України» від 17. 05. 2012 р. № 4709-VI: http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82_%C2%AB%D0%AE%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9%C2%BB
8. Собкевич О. В. Аналітична записка: Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі / О.В. Собкевич, О.Ю.Ємельянова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>
9. Затулко А.В. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України /А.В.Затулко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170>
10. Єрмакова О.А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні / О.А. Єрмакова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/econpr_2008_4_17.pdf

*Gorbachenko Stanislav A. Ph.D., senior lecturer in Dep. Economic theories
Odessa Institute of Finance
of Ukraine State University of Finance and International Trade*

METHODICAL BASES OF FORMATION COMPETITIVE ADVANTAGES OF SEA PORTS ODESSA REGION

Abstract. *This article formulated the theoretical and methodological foundations of obtaining competitive advantages and strengthen competitiveness. The current state of the national port sector, including in comparison with countries competing for cargo Black Sea. Characterized economic, technical and legal specifics of the operation of seaports Ukraine. Defined range of problems that prevent effective competition ports of Odessa region with the ports of other countries. The system of measures to streamline the tariff scheme, improving the mechanisms of state regulation of ports and its institutional support. The main areas of potential competitive advantage ports of Odessa region on the international market of maritime transportation. Make suggestions for creating cluster port in Odessa region.*

Keywords: *marine ports, competitiveness, marine freight transportations, tariffs, cluster.*

References

1. Balabanov LV Marketing management competitiveness of enterprises, strategic approach: monograms. /L.V.Balabanova, V.V.Holod. – DONETSK: DonDUET, 2006. – 294 p.
2. Bonyar SM Analysis of the sea ports of Ukraine / SM Bonyar, YA.R. Korniyko [electronic resource]. – Access: http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3%2815%29/narezka/Vnutr_3_15__2012__109_.pdf
3. Filipenko A. Memorandum: On the strategic priorities realize the potential of Ukraine as a maritime state / A.A Filipenko [electronic resource]. – Access: <http://od.niss.gov.ua/articles/490/>
4. Emelyanov A. Yu Memorandum: Prospective ways and mechanisms to integrate transport market Ukraine to the EU / O.YU Emelyanov, D. Prager, A. Sobkevych [electronic resource]. – Access: <http://www.niss.gov.ua/articles/475/>
5. Kotlubai A.M. Economic and legal ways to improve the competitiveness of Ukrainian ports /A.M. Kotlubai [electronic resource]. – Access: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnya-konkurentosposobnosti-ukrainskih-portov>
6. Losevska A. Concession in Ukrainian ports in light of the Law of Ukraine «On Sea Ports of Ukraine» / O.Losevska, V. Lebedev // Legal newspaper. – 2012. – № 48. – S. 31–33.
7. Law of Ukraine «On Sea Ports of Ukraine» from 17. 05. 2012 p. № 4709-VI: http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82_%C2%AB%D0%AE%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9%C2%BB
8. Sobkevych A.V. snapshot: Investment mechanisms of structural transformations in the transportation /A.V. Sobkevych., O.Yu.Yemelyanova [electronic resource]. – Access: <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>
9. AV Zatulko Problems and prospects of development of seaports Ukraine / A.V.Zatulko [electronic resource]. – Access: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170>
10. OA Ermakova The possibility to create cross-border maritime cluster in the Black Sea region /O.A. Ermakov [electronic resource]. – Access: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/econpr_2008_4_17.pdf

*Горбаченко С. А., кандидат экономических наук,
старший преподаватель кафедры экономических теорий
Одесского института финансов*

Украинского государственного университета финансов и международной торговли

МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ МОРСКИХ ПОРТОВ ОДЕССКОГО РЕГИОНА

***Аннотация.** В статье сформулированы теоретические и методические основы получения конкурентных преимуществ и увеличения конкурентоспособности.*

Проведен анализ текущего состояния отечественной портовой отрасли, в том числе, в сравнении со странами-конкурентами за грузопотоками Черного моря. Охарактеризована экономическая, техническая и правовая специфика деятельности морских портов Украины. Определен круг проблем, не позволяющих портам Одесского региона эффективно конкурировать с портами других стран. Предложен комплекс мероприятий по упорядочению тарифной схемы, усовершенствованию механизмов государственного регулирования деятельности портов и ее институционального обеспечения. Определены основные направления возможных конкурентных преимуществ портов Одесского региона на международном рынке морских грузоперевозок. Сделаны предложения по созданию портового кластера на территории Одесской области.

***Ключевые слова:** морские порты, конкурентоспособность, морские грузоперевозки, тарифы, кластер.*