

мического и социального кризиса, а также для повышения уровня жизни населения региона.

Литература

1. Геєць В. М. Нестабільність та економічне зростання / В. М. Геєць. — К. : Ін-т екон. та прогнозув., 2000. — 344 с.
2. Економіка України: Підсумки перетворень та перспективи зростання / [за ред. В. М. Геєця]. — Х. : Форт, 2000. — 392 с.
3. Інноваційна стратегія українських реформ / [Гальчинский А. С., Геєць В. М., Кінах А. К., Семиноженко В. П.]. — К. : Знання України, 2002. — 336 с.
4. Сиденко В. Р. Глобализация — европейская интеграция — экономическое развитие: украинская модель: в 2-х томах / В. Р. Сиденко. — К. : Феникс, 2008. — 376 с.
5. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004—2015 роки) «Шляхом Європейської інтеграції» / А. С. Гальчинський, В. М. Геєць та ін. — К. : ІВЦ Держкомстату України, 2004. — 416 с.

Бережной А. В.,

аспірант,

Национальная академия природоохранного
и курортного строительства

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ МОРСКОГО ПОРТА РЕГИОНА

Актуальность исследования современных подходов к разработке механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта региона обусловлена, прежде всего, его ролью и значением в социально-экономическом развитии территории. Так, основываясь на результатах исследований теоретических подходов [4, 5, 7, 11], следует считать, что роль морского порта состоит в активизации международной торговли, усилении международного разделения труда, развитии регионального промышленно-транспортного комплекса, обеспечивающего свободное перемещение грузов наиболее выгодным способом. Это позволяет рассматривать морской порт в качестве элемента экономической системы, создающей долю ВВП, в качестве элемента инфраструктуры мирового рынка, способствующего удовлетворению растущих потребностей человечества, а также в качестве фактора, обеспечивающего экономический рост ре-

гиона. Роль морского порта в экономике региона подтверждена также аналитическими материалами экспертов ООН [4], согласно которым в 2011 году посредством морского транспорта было транспортировано 8,7 млрд тонн грузов, что составляет больше 80 % от объема мировой торговли. Вместе с этим, отмечается, что к числу главных барьеров развития международной торговли относятся именно транспортные расходы [5], при этом морской порт составляет наибольшую часть совокупных расходов на транспортировку грузов. Поэтому деятельность морского порта является важной для международных торговых транзакций и транспортных расходов компаний. Для Украины развитие морских портов является стратегически важным аспектом, поскольку протяженность морской береговой линии составляет около 2782 км, вдоль Черного и Азовского морей, в стране функционируют 18 морских торговых портов и 4 рыбных порта. Следует также отметить, что протяженность судоходных рек в стране составляет 3235 км, на которых созданы 11 речных портов. Это позволяет сделать вывод о том, что Украина, во-первых, имеет значительный морской транспортный потенциал, а во-вторых, большое число морских портов создает конкурентную среду в определенных районах, что делает необходимым повышение уровня их конкурентоспособности. Следовательно, развитие морских портов Украины, а также обеспечение соответствующего уровня их конкурентоспособности является важной задачей государственного регулирования, имеющего целью создание условий для эффективного использования потенциала (экономического, природно-ресурсного, инфраструктурного и др.) страны и ее регионов.

Механизм обеспечения конкурентоспособности морского порта должен предусматривать совокупность принципов, методов и инструментов, реализация которых обеспечит конкурентоспособность морского порта и синергетический эффект в социально-экономическом развитии региона. При этом конкурентоспособность морского порта региона следует рассматривать как комплексную характеристику, которая формируется в результате взаимодействия внешних и внутренних факторов конкурентной среды, в соответствии с техническим и экономическим потенциалом, эффективное использование которых обеспечивает экономический рост припортовых территорий. Принимая во внимание тренды международной конкуренции в портовом хозяйстве, возможно сделать вывод о том, что основным конкурентным преимуществом порта является «лидерство в издержках». При этом постоянно появляются новые факторы конкурентоспособности морских портов, в числе которых конъюнктура мировой эконо-

мики, деятельность ТНК, государственная политика, а также коммерческая и политическая неопределенность. Поэтому эффективность механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта обеспечивается реализацией таких принципов, как децентрализация, приоритетность, партнерство.

В качестве основных методов механизма предлагается выделить экономические, организационные, правовые, реализация которых позволит повысить конкурентоспособность морского порта. Так, экономические методы предусматривают разработку эффективной тарифной политики, позволяющей регулировать уровень портовых сборов и тарифов, что обеспечит рациональную загрузку порта. Это связано с тем, что в условиях нарастающей конкуренции между морскими портами, необходимо создать для грузовладельца и судовладельца возможность выбора порта, учитывая потребительские свойства, стоимость и качество услуг. Поэтому структура портовых сборов должна быть достаточно гибкой, учитывать региональные особенности и динамику развития рынка портовых услуг. Организационные методы предусматривают разработку, согласование и утверждение перечня стратегических грузов для региона, контроль и регулирование использования средств от сборов целевого назначения, формирование централизованных, заемных и инвестиционных фондов. В числе организационных методов определение компетенций региональных органов власти в отношении регулирования деятельности морского порта, позволяющих устранить дублирование их полномочий. Правовые методы предусматривают определение границ территории и акватории морского порта, обеспечение безопасности в морском порту, регулирование земельных отношений и вопросов собственности на объекты инфраструктуры морских портов. Наиболее важной проблемой в развитии морского порта региона является правовое регулирование процессов разгосударствления и приватизации объектов инфраструктуры, терминалов и других сооружений припортовой территории.

В рамках механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта обоснована целесообразность использования кластеризации, СЭЗ, интеграции, ГЧП, концессии, как наиболее прогрессивных инструментов развития. Следует отметить, что создание свободных экономических зон, развитие государственно-частного партнёрства позволит привлечь инвестиции в развитие морского порта и припортовой инфраструктуры, а также обеспечит доступ к надежным кредитным ресурсам. Учитывая, что морской порт по своей структуре является сложной транспортно-логистической системой, использование кластерной модели позволит усилить тес-

ноту взаимосвязей бизнеса, науки и власти, создаст предпосылки для развития различных форм интеграции.

Основываясь на результатах исследования, в качестве подходов к управлению конкурентоспособностью морских портов, предлагается выделять процессный, маркетинговый, кластерный. Процессный подход предусматривает непрерывную взаимосвязь действий и функций, направленных на достижение основной цели, учитывая информационные, трудовые, финансовые, организационно-административные и материально-технические ресурсы. Маркетинговый подход обеспечивает конкурентоспособность морского порта посредством увеличения рыночной доли. Кластерный подход является наиболее эффективным в отношении обеспечения конкурентоспособности морского порта, поскольку позволяет создать структуру, в которой все участники приобретают дополнительные конкурентные преимущества посредством совокупного влияния эффектов масштаба и синергии. Таким образом, использование представленных методов и инструментов обеспечит возможность регулирования развития морского порта, учитывая, что его конкурентоспособность как транспортно-погрузочного комплекса определяется такими характеристиками, как локализация порта, направление грузопотока и способность принимать большие суда. Однако, данные характеристики обусловлены, преимущественно, геополитическим расположением морского порта, трендами международной торговли, темпами экономического развития и географическими характеристиками морской акватории. Поэтому регулирующие воздействия должны быть, главным образом, сфокусированы на повышении конкурентоспособности портовых услуг, что предполагает создание хинтерленда и условий для интермодальных стыковок, а также модернизацию складских помещений, объектов портовой инфраструктуры.

Литература

1. Зименков Р. И. Свободные экономические зоны / Р. И. Зименков. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. — 316 с.
2. Кацман Ф. М. Особые экономические зоны / Ф. М. Кацман // Транспорт Российской Федерации. — 2007. — № 8. — С. 22—26.
3. Малышкина Е. Об особых экономических зонах в Российской Федерации / Е. Малышкина // Транспорт Российской Федерации. — 2005. — № 7. — С. 18—21.
4. Benacchio M., Ferrari C., Haralambides H., Musso E. On the Economic Impact of Ports: Local vs. National Costs and Benefits. Forum of Shipping and Logistics, Special Interest Group on Maritime Transport and Ports International Workshop. Genoa — June 8 — 10, 2000.

5. Bird J.H. Seaports and Seaport Terminals. London: Hutchinson University Library, 1971.
6. Casson M. The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry / M. Casson // Journal of Transport Economics and Policy — 1986. — Vol. 20, N 1. — P. 7—29.
7. Chandler Jr. A. D. The Visible Hand / Jr. A. D. Chandler — Cambridge: Harvard, 1977.
8. Clark x., Dollar d., Micco a. Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade / journal of development economics. 2004. Vol. 75. No. 2. P. 417-450.
9. De Langen, P. (2004). Governance in seaport clusters // Maritime Economics and Logistics. 2004. Vol. 4. p. 141–156.
10. Ducruet C. Port regions and globalization. In: Ports in proximity: competition and cooperation among adjacent seaports. By Notteboom T., Ducruet C., De Langen P.W. Aldershot, Ashgate, 2009.
11. Goss R.O. Economic policies and seaports. The economic functions of ports // Maritime Policy and Management. 1990. Vol. 17, p. 207-220.
12. Freemont A. Global Maritime Networks: The case of Maersk / A. Freemont // Journal of Transport Geography — 2007. — Vol. 16, N. 6. — P. 431—442.
13. Haezendonck E. Essays on strategy analysis for seaports / E. Haezendonck. — Leuven: Garant, 2001.
14. Kaufmann G. Port Impact Studies: comparison and evaluation of existing methods. Thesis, School of community and regional planning, Vancouver 1979.
15. United nation conference on trade and development 2012 [электронный ресурс] / — режим доступа: www.unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2012_en.pdf
16. Ports, Cities, and Global Supply Chains / [J.Wang, T. E. Notteboom, D. Olivier, B. Slack and others]. — Ashgate: Aldershot, 2007. — P. 51—68.

Березянюк Т. В.,

к.е.н., доцент.,

Інститут післядипломної освіти

ІПДО Національний університет харчових технологій

СУСПІЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ БІЗНЕСУ ЯК ОСНОВА ПІСЛЯКРИЗОВОГО ЗРОСТАННЯ

У світовому суспільстві активне обговорення проблематики коригування відносин між суспільством та корпоративним сек-