

РОЗДІЛ 12. СТРАТЕГІЇ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ COMPETITIVENESS MARITIME TRANSPORT IN UKRAINE

Перевезення морським транспортом є не лише невід'ємною складовою транспортної системи у всьому світі, але й вагомим фактором міжнародної торгівлі та об'єктом жорсткої конкурентної боротьби. Наша країна має доволі сприятливі конкурентні передумови для ефективного розвитку морегосподарського комплексу, особливо у сфері портового господарства. В той же час нинішній конкурентний статус українських морських портів зазвичай не дозволяє їм певною мірою розраховувати на вагому частку ринку вантажних перевезень морським транспортом. Формування конкурентних переваг у широкому значенні трансформується в доручення пристосування системи керування до змін конкурентного оточення, що надає змогу рухливо й сповна розкривати напрямки підвищення конкурентоспроможності порту. Стратегії успіху конкурентних переваг та безпосереднє зміцнення конкурентоспроможності застосовуються майже всіма ефективно функціонуючими портами в країнах із розвинутою економікою та поволі стають невід'ємною частиною систем планування діяльності порту. Вони набувають щоразу більш важливої ролі у зв'язку з економічними, технологічними, конкурентними і соціальними та культурними змінами, притаманними для попередніх десятиліть.

Ключові слова: портове господарство, морські перевезення, конкурентоспроможність, порти

Перевозки морським транспортом являється не тільки неотъемлемой составляющей транспортной системы во всем мире, но и весомым фактором международной торговли и объектом жесткой конкурентной борьбы. Наша страна имеет достаточно благоприятные конкурентные предпосылки для эффективного развития морехозяйственного комплекса, особенно в сфере портового хозяйства. В то же время нынешний конкурентный статус украинских морских портов обычно не позволяет им в определенной степени рассчитывать на весомую долю рынка грузовых перевозок морским транспортом. Формирование конкурентных

преимуществ в широком смысле трансформируется в доверенности приспособления системы управления к изменениям конкурентного окружения, что дает возможность подвижно и вполне раскрывать направления повышения конкурентоспособности порта. Стратегии успеха конкурентных преимуществ и непосредственное укрепление конкурентоспособности применяются почти всеми эффективно функционирующими портами в странах с развитой экономикой и постепенно становятся неотъемлемой частью систем планирования деятельности порта. Они приобретают каждый раз более важную роль в связи с экономическими, технологическими, конкурентными и социальными и культурными изменениями, характерными для предыдущих десятилетий.
Ключевые слова: портовое хозяйство, морские перевозки, конкурентоспособность, порты

Sea transportation is not only an integral part of the transport system worldwide, but also a major factor in international trade and the subject of intense competition. Our country has quite favorable competitive conditions for the effective development of the maritime complex, especially in the field of port economy. At the same time, the current competitive status of Ukrainian seaports usually does not allow them to rely on a significant share of the market of freight transport by sea. The purpose of the article is to consider the competitiveness of our seaports. Formation of competitive advantages in the broad sense is transformed into an order of the adaptation of the control system to changes in the competitive environment, which enables to dynamically and fully reveal the directions of increasing the competitiveness of the port. Strategies for success of competitive advantages and direct enhancement of competitiveness are applied by almost all efficiently functioning ports in the developed economies and gradually become an integral part of port planning systems. They play an increasingly important role every time due to the economic, technological, competitive and social and cultural changes inherent in previous decades.

Key words: port economy, sea transportations, competitiveness, ports

УДК 338.2

Ткаченко А.М.

д.е.н., професор,
завідувач кафедри підприємництва,
торгівлі та біржової діяльності
Запорізький національний технічний
університет

Постановка проблеми. Наразі перевезення морським транспортом є не лише невід'ємною складовою транспортної системи у всьому світі, але й вагомим фактором міжнародної торгівлі та об'єктом жорсткої конкурентної боротьби. Наша країна має доволі сприятливі конкурентні передумови для ефективного розвитку морегосподарського комплексу, особливо у сфері портового господарства. В той же час нинішній конкурентний статус українських морських портів зазвичай

не дозволяє їм певною мірою розраховувати на вагому частку ринку вантажних перевезень морським транспортом. Зберігається тенденція деякої втрати нашою країною ринкових позицій на користь портів Росії та Румунії. Отже доволі важливим є дієвий пошук механізмів підвищення конкурентоспроможності морських перевезень України. В нашій державі функціонує майже два десятка морських торгових портів котрі розташовані у басейнах Азовського та Чорного, морів,

а також та у гирлах Дніпра та Дунаю. Найбільш потужні з них концентруються навколо Одеси. Саме тому на базі Одеської області є можливість сформувати головні конкурентні переваги української портової галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання формування конкурентоспроможності є першорядним у дослідженнях багатьох науковців. Теоретичні і практичні аспекти підвищення конкурентоспроможності морських портів розглядаються, передусім, у контексті подолання кризи. Зокрема, А.В. Затулко [6] аналізував резерви здійснення інвестиційних проектів на базі морських портів, С.М. Боняр [2] торкався питань відповідності портів теперішнім канонам стосовно контейнерних перевезень. Низка наукових праць присвячено також питанням розвитку тарифної політики портового сегменту. Вихід із кризи деякі фахівці бачать у розвитку державно-приватного партнерства, передусім, у концесії. У цьому сенсі доволі важливими є нормативно-правові аспекти реалізації концесійних механізмів у сфері портового господарства які розкрито О. Лосевською [4]. Інші спеціалісти, приміром, А.М. Котлубай [3], концентрують увагу на здійсненні державної політики у площині морського транспорту та економічних і правових напрямів піднесення портового господарства. Питаннями структурних трансформацій у морському комплексі та, зокрема, у портовій сфері займається Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України.

Безумовно у поточних дослідженнях превалює підхід безпосереднього державного втручання, в той час, як ринковим механізмам зростання конкурентоспроможності портів, у тому числі за рахунок нецінових факторів, все ще приділяється доволі мало уваги [1, с. 132].

Постановка завдання. Метою дослідження є розгляд конкурентоздатності морських портів нашої країни. Досвід певних європейських держав (Польщі, Румунії, Латвії) показав, що саме за рахунок продуктивної роботи морського транспорту можна примножити інвестиційну привабливість держави, забезпечити створення робочих місць, примножити конкурентоздатність національної економіки не лише на національному, але й на міжнародному рівні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Морські порти мають велику роль для розвитку економіки будь якої країни. Продуктивність транспортної системи залежить від наявного рівня якості портових послуг, особливо сьогодні, коли головною тенденцією є нагальне створення високо глобалізованої економіки, започаткованої на інноваційних транспортних комунікаціях, а канали трансграничного руху товарів стають беззаперечним стратегічним ресурсом, що формує інтеграцію національної економіки у світове господарство.

До прийняття Закону «Про морські порти України» нормативно-правовою основою для роботи порту був Кодекс торговельного мореплавства України. Поміж правознавців велися суперечки про віднесення порту до об'єктів або суб'єктів права. Приміром, у Господарському кодексі України (ст.62) суб'єкт господарювання визначається як суб'єкт права, а Цивільним кодексом (ст.191) воно визначається як майно нерухомого характеру, себто розглядається як об'єкт права. Варто зазначити, що у міжнародному морському праві класичною концепцією є сприймання про суб'єкт господарювання як про цілісний майновий комплекс. Морський порт в даному випадку сприймається як акваторія і територія землі, котра призначена для заходження та обслуговування морських суден. Стаття 11 Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 року, схвалена в Монтего-Бей також трактує порт як об'єкт права [7].

На сучасній фазі розвитку морських портів щільне співробітництво держави та приватного сектору є гарантією вдалого здійснення концесійних проектів. Державно-приватне партнерство може здійснюватись у всяких формах. Концесії в морських портах сполучають деталі подібних різновидів контрактів зокрема лізингових угод та договорів на керування. Відповідно до концесійної угоди приватний партнер має право уживати інфраструктурний об'єкт для надання послуг безпосередньо покупцям і одержує прибуток залежно від доброякісності та кількості наданих послуг. Співпрацюючи з державним сектором на засадах концесії, концесіонер бере на себе значну частку ринкових та операційних загроз.

Варто зазначити, що морські торговельні порти нашої країни в 2017 році примножили вантажооборот відносно 2016 року на 0,6 % – до 132,578 млн т. В той же час безпосередня переробка експортних вантажів поменшала на 1,7 % тобто на 98,517 млн т, у внутрішньому сполученні – у 2,8 рази, що в натуральному виразі склало 1,838 млн т. Перевалка імпортованих вантажів підвищилась на 27,8% та склала 20,417 млн т, а транзитних грузопотоків відповідно – на 14,3%, до 11,804 млн т [5].

Для підвищення конкурентних переваг портової сфери нашої країни наразі варто внести помітні зміни в практику морських портів України з метою зростання привабливості портової галузі для національних й іноземних інвесторів і найбільш плідного використання механізму державно-приватного партнерства [8, с. 225].

Для оцінювання конкурентоспроможності порту слід враховувати динаміку зовнішніх і внутрішніх чинників впливу. Конкурентоспроможність порту розкривають показники, котрі розкривають: конкурентоспроможність перевезень; фінансовий стан порту; ефективність вантажоперевезень; імідж суб'єкта господарювання тощо [7].

Класифікація методів оцінювання конкурентоспроможності порту визначає їх поділ на поодинокі групи за певною рисою. Найчастіше такою рисою виступає форма надання наслідків оцінювання, відповідно до якої виокремлюють матричні, графічні, розрахункові та комбіновані методи.

Розрахункові методи оцінювання конкурентоспроможності порту можна поділити на:

- специфічні методи – методи, котрі дають право охарактеризувати конкурентоспроможність порту за поодинокими аспектами його діяльності – виробничим, фінансовим, інноваційно-інвестиційним, маркетинговим тощо;

- комплексні методи – методи, що ґрунтуються на комплексному підході до оцінювання конкурентоспроможності порту [4].

До провідних методів оцінювання конкурентоспроможності порту відносяться методи, в основі котрих лежить: життєвий цикл послуги; частка ринку; конкурентна перевага; теорія ефективної конкуренції; метод бенчмеркінгу тощо. Серед комплексних методів оцінювання одне з чільних місць займає метод котрий засновано на теорії дійової конкуренції.

Відповідно до теорії дійової конкуренції, найбільш конкурентоспроможними є ті порти, де найліпшим чином організована робота підрозділів та служб. На продуктивність роботи кожної служби впливає безліч чинників – ресурсів підприємства. Оцінювання продуктивності роботи будь-кого підрозділу визначає безпосереднє дослідження ефективності використання ресурсів. [9, с. 76].

Конкурентні переваги – це сильні вектори порту, якщо вони забезпечують прерогативу над конкурентами і є доволі цінними для цільового ринку. Іншими словами, філософію конкурентної переваги можна схарактеризувати як ті характеристики й властивості якості послуги, які створюють для порту чітку прерогативу над своїми беззаперечними конкурентами.

Спеціалісти часто прирівнюють конкурентні переваги з перспективами порту більш ефективно керувати існуючими ресурсами, себто з його конкурентоспроможністю. Подібна схожість має під собою важливі підстави, тому що сутність конкурентоспроможності тлумачиться як змога обганяти супротивників у досягненні поставлених економічних цілей.

Формування конкурентних переваг у широкому значенні трансформується в доручення пристосування системи керування до змін конкурентного оточення, що надає змогу рухливо й сповна розкривати напрямки підвищення конкурентоспроможності порту.

Стратегії успіху конкурентних переваг та безпосереднє зміцнення конкурентоспроможності застосовуються майже всіма ефективно функціонуючими портами в країнах із розвиненою еконо-

мікою та поволі стають невід'ємною частиною систем планування діяльності порту. Вони набувають щоразу більш важливої ролі у зв'язку з економічними, технологічними, конкурентними і соціальними та культурними змінами, притаманними для попередніх десятиліть.

Проблеми формування конкурентних переваг є доволі актуальними і для підприємств морського господарства, особливо у портовому сегменті. Порти є провідним елементом, на котрому замикається діяльність практично всіх суб'єктів господарювання морегосподарського комплексу нашої країни.

Морські порти мають чітко виражену спеціалізацію. Так, Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого транспортного коридору та вантажопотоки у країни Придунав'я та Центральної Європи. Азовські порти (Керч, Бердянськ, Маріуполь) виконують транспортне обслуговування у перевезеннях експортних вантажів у країни Придунав'я, Середземномор'я та Центральної Європи. Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Октябрьське, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) покривають потреби транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків; обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору. Найбільш важливими з цих портів є Одеса, Іллічівськ, та Южний. На їхню частку сумарно припадає понад 60% усього вантажообігу морських портів України [2].

Лідуюче положення портів Одеси обумовлюють максимальна пропускна здатність, якнайкращі морські підходи та можливість приймати великі судна. Морські порти та приватні термінали «Великої Одеси» переробляють велику номенклатуру вантажів: сипучі, наливні, та тарно-штучні. У побудові вантажообігу помітною є питома вага транзитних та імпорتنих вантажів [1, с. 133].

Економічні передумови розвитку сучасних портів зазвичай є результатом формування взаємовідносин міжнародної торгівлі в далекосяжних прибуткових векторах для українських споживачів та експортерів.

Туристична експансія через порти наразі є реалістичною при наявності привабливих туристичних місць. Прикладами є Генуя, Барселона, та інші порти систематичного заходу круїзних лайнерів. Вкладення з боку місцевих органів врядування та держави, наявність інвестиційних коштів потрібних для оновлення та експлуатації об'єктів портової інфраструктури позначаються на формуванні можливостей розвитку портів. Включення в міжнародні транспортні коридори потребує продуктивної комунікації між різноманітними видами транспорту. Другими словами, порт може розширяти торгівлю та навпаки. На розвиток морських портів суттєво впливає також зміна напрямків переміщення ван-

тажів. Наслідок від зміни торговельної орієнтації в певній країні може вельми суттєво позначатися на завантаженості порту, як з позитивної, так і з негативної точки зору. Це може бути також пов'язано із рухом товарів, потужністю їхнього обігу.

Законодавчі засади морської діяльності в нашій країні та державна політика розвитку морських портів спирається на нормативно-правові акти, які характеризуються закономірністю їх пристосування до нинішніх умов та виробленням єдиного підходу щодо вдосконалення механізмів регулювання портової галузі [11, с. 145].

Вагомість дійового функціонування портового господарства у контексті забезпечення національної безпеки України є основою для ініціативного державного втручання у роботу підприємств галузі. Більшість адміністративних функцій в портовому сегменті закріплено за Адміністрацією морських портів України [5].

Порти можуть бути державною власністю, перебувати у власності муніципалітетів, управлятися публічними компаніями. У раду директорів останніх входять представники урядових органів, залізничних, судноплавних, лоцманських та інших компаній.

Робота морського порту свідчить про складну природу роботи порту, котра здійснюється широкою кількістю суб'єктів господарювання різних форм власності, які безпосередньо надають усілякі послуги судовласникам. Портом здійснюються численні функції, котрі поділяються на функції комерційної діяльності та державного контролю. Порти посідають важливу роль в економічному житті кожної країни та приймають безпосередню участь у міжнародному розподілі праці. Подібна характеристика дає шанс забезпечити добротну розробку нормативно-правових актів, що пов'язані з роботою порту, та сформулювати першорядні стратегічні вектори розвитку портів нашої країни [12, с. 82].

На Азовському та Чорноморському узбережжі у 2016 році працюють 13 морських портів підпорядкованих Адміністрації морських портів України, які забезпечують перевалку близько 40 % вантажів Чорноморського регіону, їх сумарна потужність складає 180 млн. тон. На території морських портів працюють державні та приватні суб'єкти господарювання портової діяльності, які втілюють в життя процеси по зберіганню вантажів та інші портові послуги [13, с. 31].

Порти нашої країни ведуть жорстку конкурентну боротьбу з іншими портами на Чорному морі, серед яких: Бургас, Варна; Новоросійськ, Сочі, Туапсе; Сухумі; Батумі, Поті; Констанца; Самсун, Трабзон. Аналіз ринку портових послуг підтверджує, 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 – порти і термінали України (34,9 %), термінали Румунії (10,3 %), Болгарії (6,1 %), Грузії (5,0 %) і Туреччини (5,0 %) [1, с. 133].

У зв'язку зі скороченням в останні роки розмірів перевезень, морські порти нашої країни наразі мають резерви переробної здатності у обсязі приблизно 33%. 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 70-90% (переробна спроможність терміналу залежить від інтенсивності та ритмічності подачі нафти до причалів). В той самий час порти Дунайського басейну використовують не більше ніж 30 % [1, с. 133].

Морсько-господарський комплекс нашої країни є доволі трудним комплексом взаємопов'язаних суб'єктів господарювання різної величини та спеціалізації, взаємодія яких є незмінною частиною їх роботи та загалом сприяє розвитку морської галузі. У побудові галузі наявні суб'єкти господарювання як широкого профілю, так і вузькоспеціалізовані. Провідними векторами, в яких працюють підприємства морської галузі, є портове господарство, судноплавство, сервісна діяльність, експедирування, брокерські послуги тощо. [6].

Морські порти є великою складовою часткою не тільки транспортно-логістичної, але й виробничої інфраструктури країни. Морські порти безпосередньо виступають сполучними ланками між наземними та морськими частинами всієї транспортної системи країни, а також є осередком консолідації позицій невпинного поділу, зберігання та руху вантажів у пункті перетину всіх видів транспортних потоків [14, с. 132].

Центральна відмінність портового господарства від других транспортних комплексів безпосередньо полягає у концентрації науково технічних, виробничих, організаційних ресурсів у досить незначній кількості приморських територіальних громад, без урахування зацікавлень котрі важко розраховувати на продуктивну діяльність портів. Для прибережних зон є в наявності кілька альтернативних різновидів вживання, а подекуди вони стають зонами сутички інтересів суб'єктів господарювань різних галузей.

Висновки з проведеного дослідження. Головною вадою управління портовим господарством в Україні є її зайва централізація, котра не підтримує гнучкості господарської системи, а навпаки, може спричинити втрату ініціативності та управлінської безвідповідальності. В же час гнучкість організаційних структур управління портовим господарством є помітним підґрунтям для реалізації поставлених перед галуззю задач. В протилежному випадку суб'єкти портового господарства певною мірою ризикують не устигати за техніч-

ними, економічними, політичними та другими змінами зовнішнього середовища.

Портам України варто більш широко використовувати закордонний досвід керування портовим господарством. Варто наголосити, що у більшості морських держав є в наявності відповідні керуючі органи, робота котрих спрямована на фронтальне здійснення морської політики держави, а також на сферу морської безпеки.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Горбаченко С. А. Методичні засади формування конкурентних переваг морських портів Одеського регіону. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія. Економічні науки. 2015. № 1 (78). С. 132–138.

2. Боняр С. М., Корнійко Я. Р. Аналіз роботи морських торговельних портів України URL: http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3%2815%29/narezka/Vnutr_3_15_2012_109_.pdf

3. Котлубай А. М. Економіко-правові шляхи підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnya-konkurentosposobnostiukrainskih-portov>.

4. Лосевська О., Лебедєв В. Концесія в українських портах у світлі Закону України «Про морські порти України». Юридична газета. 2012. № 48. С. 31–33.

5. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

6. Затулко А. В. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170>.

7. Власова В. П. Сучасні наукові підходи щодо дефініції «морський порт». Водний транспорт. 2013. Вип. 3. С. 115–119.

8. Карпенко О. О., Власова В. П. Ідентифікація ризиків при реалізації концесійних проєктів у морських портах України. Бізнесінформ. 2018. № 3. С. 224–230.

9. Чернишева О. М., Івлєв О. О., Безкоровайна О. П. Особливості оцінювання конкурентоспроможності підприємства методом заснованим на теорії ефективної конкуренції. Економічний вісник ДВНЗ «Український державний хіміко-технологічний університет». 2015. № 1. С. 75–80.

10. Ненно І. М. Передумови та чинники розвитку морської портової галузі України. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. Том 16. Вип. 3 (37). С. 110–124.

11. Коваль В. В., Котлубай В. О., Горбаченко С. А. Стан та особливості удосконалення механізмів регулювання портової галузі України. Економіка і суспільство. 2018. Випуск 16. С. 144–149.

12. Крисюк Л. М., Корецька О. В. Управління стійкістю розвитку малих і середніх підприємницьких структур портової діяльності. Молодий вчений. 2015. № 4 (19). С. 82–89.

13. Щербина В. В., Бею К. Ю. Аналіз вантажообігу як основного фактору впливу на прибуток підприємств портової галузі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2017. № 3 (60). С. 31–45.

14. Карпенко О. О. Аналіз досвіду використання інформаційно-комунікаційних технологій у портах світу. Економіка і суспільство. 2018. Випуск 15. С. 130–137.

REFERENCES:

1. Horbachenko S. A. Metodichni zasady formuvannya konkurentnykh perevah morskykh portiv Odeskoho rehionu. Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo. Serii. Ekonomichni nauky. 2015. vol. 1, no. 78, pp. 132–138. 2. Boniar S. M., Korniiiko Ya. R. Analiz roboty morskykh torhovelnykh portiv Ukrainy Available at: http://www.maritime.kiev.ua/uploads/Jurnal/3%2815%29/narezka/Vnutr_3_15_2012_109_.pdf (in Ukrainian)

3. Kotlubai A. M. Ekonomiko-pravovi shliakhy pidvyshchennia rivnia konkurentospromozhnosti ukrainskykh portiv Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/ekonomiko-pravovye-puti-povysheniya-urovnya-konkurentosposobnostiukrainskih-portov> (in Ukrainian)

4. Losevska O. Lebediev V. Kontsesiia v ukrainskykh portakh u svitli Zakonu Ukrainy «Pro morski porty Ukrainy». Yurydychna hazeta. 2012. no. 48, pp. 31–33. (in Ukrainian)

5. Zakon Ukrainy «Pro morski porty Ukrainy» vid 17.05.2012 r. № 4709-VI. Available at : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

6. Zatulko A. V. Problemy ta perspektyvy rozvytku morskykh portiv Ukrainy Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170>

7. Vlasova V. P. Suchasni naukovi pidkhody shchodo definitsii «morskyi port» Vodnyi transport. 2013. vol. 3, pp. 115–119. (in Ukrainian)

8. Karpenko O. O., Vlasova V. P. Identyfikatsiia ryzykiv pry realizatsii kontsesiinykh proektiv u morskykh portakh Ukrainy. Biznesinform. 2018. no. 3, pp. 224–230. (in Ukrainian)

9. Chernysheva O. M., Ivliev O. O., Bezkorovaina O. P. Osoblyvosti otsiniuvannia konkurentospromozhnosti pidpriemstva metodom zasnovanym na teorii efektyvnoi konkurentsii Ekonomichni visnyk DVNZ «Ukrainskyi derzhavnyi khimiko-tekhnologichnyi universytet». 2015. no.1, pp. 75–80. (in Ukrainian)

10. Nienno I. M. Peredumovy ta chynnyky rozvytku morskoj portovoi haluzi Ukrainy. Rynkova ekonomika: suchasna teoriia i praktyka upravlinnia. vol. 16, no. 3 (37), pp. 110–124.

11. Koval V. V., Kotlubai V. O., Horbachenko S. A. Stan ta osoblyvosti udoskonalennia mekhanizmiv rehuliuвання portovoi haluzi Ukrainy. Ekonomika i suspilstvo. 2018. no. 16, pp. 144–149. (in Ukrainian)

12. Krysiuk L. M., Koretska O. V. Upravlinnia stiikistiury rozvytku malykh i serednikh pidpriemnytskykh struktur portovoi diialnosti Molodyi vchenyi. 2015. no 4 (19), pp. 82–89. (in Ukrainian)

13. Shcherbyna V. V., Bieiu K. Yu. Analiz vantzhoobihu yak osnovnoho faktoruvplyvu na prybutok pidpriemstv portovoi haluzi. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. 2017. vol. 3, no.60, pp. 31–45. (in Ukrainian)

14. Karpenko O. O. Analiz dosvidu vykorystannia informatsiino-komunikatsiinykh tekhnolohii u portakh svitu. Ekonomika i suspilstvo. 2018. no. 15, pp. 130–137. (in Ukrainian)

Tkachenko A.M.Candidate of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of Enterprise, Trade and Exchange Activities
Zaporozhye National Technical University**COMPETITIVENESS MARITIME TRANSPORT IN UKRAINE**

Sea transportation is not only an integral part of the transport system worldwide, but also a major factor in international trade and the subject of intense competition. Our country has quite favorable competitive conditions for the effective development of the maritime complex, especially in the field of port economy. At the same time, the current competitive status of Ukrainian seaports usually does not allow them to rely on a significant share of the market of freight transport by sea.

The purpose of the article is to consider the competitiveness of our seaports.

Formation of competitive advantages in the broad sense is transformed into an order of the adaptation of the control system to changes in the competitive environment, which enables to dynamically and fully reveal the directions of increasing the competitiveness of the port.

Ports of Ukraine should more widely use the experience of managing the port economy abroad. It is worth emphasizing that most of the maritime powers have appropriate control bodies in place, which are aimed at frontal implementation of the state's maritime policy, as well as in the field of maritime security.

Strategies for success of competitive advantages and direct enhancement of competitiveness are applied by almost all efficiently functioning ports in the developed economies and gradually become an integral part of port planning systems. They play an increasingly important role every time due to the economic, technological, competitive and social and cultural changes inherent in previous decades.

The main disadvantage of managing the port economy in Ukraine is its excessive centralization, which does not support the flexibility of the economic system, and on the contrary, it can lead to loss of initiative and managerial irresponsibility. At the same time, the flexibility of the organizational structures of the management of the port economy is a visible ground for the implementation of tasks set before the industry. Otherwise, the subjects of the port economy are at a certain risk not having the technical, economic, political and other changes in the environment.