Маркетинг і логістика

УДК 339.13:339.9:656.614 doi: 10.12958/1817-3772-2021-1(63)-31-36

М. В. Макаренко,
доктор економічних наук,
ORCID 0000-0003-2006-3474,
e-mail: marimakva@gmail.com,

В. В. Просянок,
кандидат технічних наук,
ORCID 0000-0002-0869-9309,
e-mail: prosyanok@gmail.com,

А. З. Шайхатдінов,
кандидат історичних наук,
ORCID 0000-0003-4811-7358,
e-mail: zakirovanvar1983@gmail.com,
Азовський морський інститут Національного університету «Одеська морська академія», м. Маріуполь

ДОСЛІДЖЕННЯ ЧИННИКІВ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТІВ ЄС

Постановка проблеми. Конкуренція надихає усі галузі до розширення, вдосконалення технологій, пошуку інновацій та приводить до підвищення якості продукції та послуг. Отже, це приносить користь споживачам, оскільки вони мають можливість вибирати між кількома постачальниками чи товарами, тиснути на постачальників для підвищення якості та зниження цін. Подібним чином постачальники виграють від конкуренції, оскільки це робить ринок більш активним, що вимагає більш інноваційного управління, маркетингових методів, а також більш стратегічного мислення. Крім того, постачальники можуть порівняти свою продукцію, персонал і, що більш важливо, вони можуть показати клієнтам, наскільки вони добрі. Кожна компанія, яка працює в даній галузі, повинна мати конкурентоспроможну стратегію. На сьогодні портова промисловість не звільняється від конкуренції. З постійним збільшенням контейнеризації вона зазнала дуже високої конкуренції. Таким чином, конкурентна стратегія дає можливість менеджерам портів та операторам терміналів досягти своїх цілей з найкращим рівнем впевненості, найефективнішими рухами та інвестуванням лише у необхідні ресурси. Більше того, це забезпечує керівників ідеальним інструментом для розуміння природи бізнесу, середовища, де вони функціонують, конкурентоспроможності своїх конкурентів і, головним чином, дає їм здатність управляти конкурентоспроможністю та змінювати ринкове середовище на свою користь.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемами підвищення конкурентоспроможності займалися як теоретики, так і практики: Д. Андерсон, Д. Суиней, Т. Уильямс [1], Д. Бесанко, Д. Дронов, М. Шанлей [2], Т. Чен [3], Д. Флеминг [6], Е. Хайзендок [7]. Важливість забезпечення достатнього рівня конкурентоспроможності на ринку не втрачає своєї актуальності, оскільки умови функціонування підприємств стають все більш складними і потребують відповідних методів, інструментів. Отже, дослідження передового досвіду та вивчення різних аспектів досліджуваного явища продовжують тривати.

Метою статті є дослідження досвіду ЄС у формуванні національної політики в портовій галузі, а саме чинників, які визначають конкурентоспроможність портів.

Виклад основного матеріалу. Транспорт стає невід'ємною частиною виробничого процесу, оскільки глобалізація, порти та морський сектор є ключовими факторами логістичних концепцій. Наприклад, у Європі портовий сектор займає понад 90% загальної торгівлі поза ЄС та приблизно 30% торгівлі всередині ЄС. Таким чином, досвіт ЄС довів, що економічно ефективна, надійна та конкурентоспроможна портова система має стратегічне значення для досягнення лібералізації конкурентоспроможної торгівлі. Більше того, щоб гарантувати, що роль портів сприяє успіху цих принципів, ЄС намагається створити єдину національну політику. Основною метою цієї політики є сприяння засобам управління портовим фінансуванням, конкуренцією та покращення стану портової галузі.

Пропозиції ЄС можна звести до чотирьох основних напрямів. По-перше, вдосконалення та модернізація портової інфраструктури та включення їх до транс'європейської транспортної мережі. По-друге, створення конкурентного ігрового поля. По-третє, просування досліджень і розробок для портів, і останнє – налагодження діалогу між усіма партнерами для вирішення відповідних проблем.

Найбільш сильним з напрямів є НДДКР, де ЄС активно працював. Основними його проєктами є оптимізація процедур завантаження / розвантаження, а

також розробка портового обладнання та ІТ. Іншими словами, НДДКР намагається зменшити час обігу та вдосконалити логістичні системи. ЄС відійшли від простої формалізації. Портові адміністрації, користувачі порту та провайдери послуг погодились створити групу, таку як ESPO, де вони могли б обговорювати проблеми, пов'язані з діяльністю порту. Крім того, комісія регіонального рівня також надає експертів, які визначатимуть проблеми та пропонуватимуть рішення.

Нарешті, у випадку конкурентоспроможності та фінансування інфраструктури її основи записані у створеній «Зеленій книзі» [4; 5].

Однак перше, з чим виникли складності при формуванні єдиної національної політики в портовій галузі – це різниця в розмірі портів, потужностях, географічному розташуванні, управлінні, функціонуванні та зайнятості.

Основні відмінності між європейськими портами є результатом різних культур та способів мислення. Але, незважаючи на такі відмінності, в Європі розташовані чотири з десяти найбільших портів світу, тому конкуренція в цьому регіоні на високому рівні й дуже жорстка.

Ринок портових послуг ЄС, що підлягає вивченню, повинен включати порівняння та аналіз основних подібностей та відмінностей між портами. Хоча існують певні подібності, які можуть бути корисними для створення доброго конкурентного середовища, аналізу та порівняння портів і терміналів. Одночасно, існують відмінності, які можуть бути фактором, що спотворює жорстку конкуренцію (див. рисунок, таблицю).

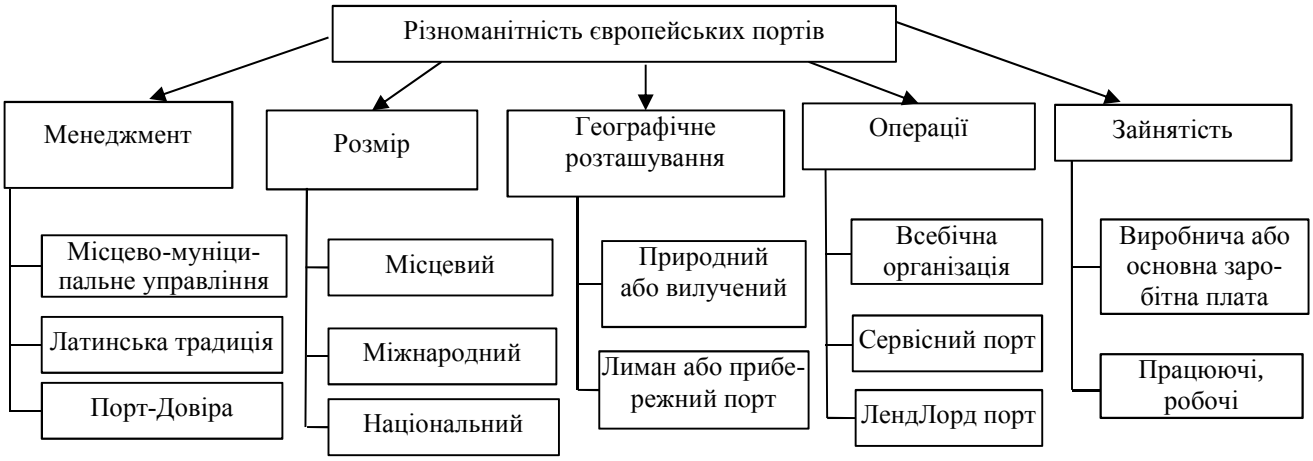

Рисунок. Різноманітність європейських портів

Таблиця

Подібності та відмінності в діапазоні Гамбург-Гавр

Порт	Управління	Розмір	Працевлаштування	Операція	Локація
Гамбург	Ганзейський	Міжнародний	Постійний	Орендодавець	Річка
Бремерхафен	Ганзейський	Міжнародний	Постійний	Орендодавець	Річка
Роттердам	Ганзейський	Міжнародний	Постійний	Орендодавець	Прибережна
Антверпен	Ганзейський	Міжнародний	Постійний	Орендодавець	Річка (шлюзи)
Зебрюгге	Ганзейський	Міжнародний	Постійний	Орендодавець	Прибережна
Гавр	Латинська традиція	Міжнародний	Працівник	Обслуговування	Прибережна

Перш за все, три теорії управління є подібними між більшістю портів, які вивчаються. Ганзейські традиції місцевого або муніципального управління можна знайти в портах Гамбурга, Бремерхафена, Роттердама, Антверпена та Зебрюгге. Латинська традиція, що характеризується незаперечним впливом центрального уряду, можна знайти в порту Гавра. Актуальність цієї різниці полягає в тому, що в першому випадку управління здійснюється повністю автономним органом з чисто комерційною метою, що створює внутрішню конкуренцію та бачення, орієнтоване на споживача. Однак у другому випадку управління здійснює адміністрація порту, яка є частиною центрального уряду, створюючи джерело монополії та базу зайнятості. Отже, конкуренція може бути порушена, якщо порівнювати два порти з різними традиціями управління. Наприклад, Гавр починає змінювати управління, прагнучи підвищити свою конкурентоспроможність на місцевому й міжнародному рівнях.

Далі, розмір порту може бути місцевим, національним або міжнародним. Існує дуже важлива подібність між цими портами, оскільки всі вони є міжнародними; вони обслуговують ту саму велику тео-

риторію і є воротами до Європи, включаючи Скандинавію, країни Балтії та деякі арабські країни. Усі порти цього діапазону приймають вантажі з усього світу і обслуговують більш-менш одну і ту ж глибину.

Нарешті, зайнятість є важливим фактором, оскільки в Європі можна знайти дві практики відрядно або базову заробітну плату або постійну роботу. Між цими портами є схожість, оскільки всі вони працюють з точки зору працівників пулу або постійної роботи. Вони обрали цю практику, оскільки усвідомлюють, що в довгостроковій перспективі краще мати дуже добре підготовлених та кваліфікованих людей, навіть якщо вони в короткостроковій перспективі дорожчі.

З іншого боку, основні відмінності, які можна виявити, – це спосіб роботи та географічне розташування. По-перше, в Європі існує три способи експлуатації портів; орендодавець, сервіс та інструмент. Лише один із портів, що підлягають вивченню, є офіційним портом обслуговування, решта працюють у режимі орендодавчого порту. Ця різниця є однією з найбільш суперечливих тем для вивчення, коли обговорюється конкуренція, оскільки джерела фінансування проєктів, головним чином надбудова, досить різні та полемічні.

В основному орендодавці-порти не інвестують у надбудову. Однак останні події змінюють цю концепцію. Наприклад, порт Роттердам протягом багатьох років є дуже добре зарекомендованим портом орендодавця. Тим не менше, Royal Nedlloyds, Intematio Muller, Royal Pakhoed та NS Group запросили у 2018 р. до Hutchinson Port Holdings (HPH) взяти участь у консорціумі нових власників для Europe Combined Terminals. Ця акція загрожувала європейській самостійності, тому останньою новиною є те, що HPH виділить лише 50% акцій, порт Роттердам збереже 30%, а решта 20% – інші місцеві інвестори. Отже, участь Лендлорду в інвестиціях надбудови – це новий спосіб управління.

Нарешті, географічне розташування. Іншими словами, якщо порт є лиманом або прибережним, це природна гавань або система закритих доків. Цей фактор має одну з основних відмінностей між портами, оскільки дає порівняльну перевагу з точки зору маневрування таким портам, як Роттердам, Зебрюгге та Гавр. Це є недоліком для портів, таких як Гамбург, Бремрхафен та Антверпен, де час маневрування вищий, оскільки вони відносно далеко від моря. Більше того, Антверпен має системи шлюзів біля входу, тому, щоб підвищити конкурентоспроможність, вони розробляють контейнерні термінали поза шлюзом.

Отже, подібність та відмінності разом з індустріалізацією, зв'язками з внутрішніми районами та екологічною політикою є головними факторами, які будуть основою успіху одних портів та загрозою для інших. Ці розбіжності, насправді, є одним із мотивів того, чому ЄК ініціював Закон ЄС, який повинен поширюватися на порти. За допомогою цього закону комісія має намір забезпечити чесну конкуренцію та одночасно поліпшити якість цієї конкуренції в портовому секторі.

Закон ЄС про конкуренцію. Багато портових операторів бачили можливість об'єднати зусилля, щоб скористатися об'єднаними ресурсами, інші застосовують конкурентні стратегії для захисту своїх позицій на ринку. ЄК підтримує посилення конкуренції як каталізатор зміцнення європейської промисловості. Однак конкуренція повинна контролюватися для забезпечення здоров'я ринку та головним чином підвищення рівня гравців. У цьому сенсі існує два основних правила конкуренції, які викладені в Римському договорі.

Стаття 85: «Забороняє угоди та діяльність між двома або більше підприємствами, які можуть призвести до запобігання, обмеження або спотворення конкуренції, що впливає на торгівлю між державами-членами. Це вважається несумісним із цілями Спільного ринку. Прикладами цього є встановлення цін та угоди про ринкові частки» [4; 5].

Стаття 86: «Спрямована на діяльність монополій та інших потужних суб'єктів і забороняє їм зловживати своїм домінуючим становищем на ринку. Поєднання і без того домінуючого підприємства з іншим з метою усунення конкуренції на певному ринку само собою може становити зловживання експлуатацією домінування. Приклади таких типів поведінки включають стягнення несправедливих цін (до високих чи низьких) та відмову продати дистриб'ютору без об'єктивних причин».

За певних обставин, зазначених у статті 85-3 і Римського договору, ЄС уповноважено не застосовувати ці правила. Такими винятками є «блокові виключення» або «групові виключення», які є тими угодами, які сприяють поліпшенню розподілу товарів і, як результат, кінцеві споживачі отримують справедливі вигоди. Нещодавній приклад показує, як конкуренти на портовому ринку можуть під наглядом цього нового закону ЄС скаржитися на забезпечення добросовісної конкуренції. Прикладом є порт Антверпен, де керівник порту подав скарги до ЄС та бельгійського суду на консорціум MSC/Гессеніє, який виграв концесію на будівництво третього контейнерного терміналу в Антверпені. Він заявив, що це призведе до недобросовісної конкуренції в порту, оскільки Гессеніє вже є найбільшим контейнерним оператором у порту, а MSC є основною контейнерною лінією, яка здійснює виклики в порту [9]. Однак, незважаючи на результати випробування, важливим є те, що існує політика, яка регулює конкуренцію і де конкурент може базувати свої претензії. Застосування Закону про конкуренцію (статті 85, 86) доповнює Зелену книгу, де покращення портової конкуренції, а також спосіб підвищення її якості також зосереджені у джерелах портового фінансування.

Зелена книга. Конкурентоспроможність Європи у світовій економіці багато в чому залежить від економічно ефективної системи морського транспорту. У цьому сенсі портовий сектор ЄС є важливим для економіки, оскільки він займає 90% торгівлі поза ЄС. Таким чином, «Зелена книга» щодо морських портів та морської інфраструктури була вкрай необхідною. Однак ця стаття насправді була наслідком двох основних подій, які тривали досить давно.

По-перше, останніми роками транспортна політика Комісії дедалі більше переходила від зосередження уваги на окремих видах транспорту до стратегії, яка наголошує на необхідності розробки більш збалансованої та інтегрованої транспортної системи, яка може забезпечити стійку мобільність у мінливих умовах наступних десятиліть. По-друге, добудова внутрішнього ринку, а також постійний розвиток мереж внутрішнього транспорту по всій Європі значно посилила конкуренцію між портами [8]. Як результат, порти різних держав-членів зараз, як ніколи раніше, конкурують за одну і ту ж торгівлю, тоді як у Союзі стала очевидною тенденція до комерціалізації та участі приватного сектору в портових операціях та інвестиціях.

Ця еволюція підняла питання про доречність та бажаність більш скоординованого підходу до розвитку портів на європейському рівні, щоб належним чином підкреслити вирішальну роль портів у ефективності TETN для сприяння умовам, в яких порти конкурують на надійних комерційних підставах.

Зелена книга охоплює три великі сфери, метою яких є розробка набору послідовної політики щодо окремих питань порту, щоб допомогти максимізувати потенціал портів та їх внесок у європейські та світові транспортні системи [9].

- По-перше, необхідність різних ініціатив для підвищення ефективності роботи портів, включаючи кращі процедури, впровадження нових технологій та сприяння подальшій співпраці між портами.
- По-друге, дії щодо вдосконалення інфраструктури всередині портів та навколо них з метою інтеграції портів у мультимодальні мережі та забезпечення належного доступу до периферійних районів.
- Нарешті, потреба забезпечити дотримання відповідальності Співтовариства згідно з Договором щодо забезпечення вільної та добросовісної конкуренції в портовому секторі.

ЄК вважає водний транспорт головним зусиллям для сприяння вільному пересуванню, конкурентоспроможності та «стійкій мобільності» як в межах єдиного ринку ЄС, так і, ширше, у наших відносинах з рештою світу. У цьому сенсі, як згадувалося вище, Зелена книга потребує встановлення рівних конкурентних умов, так званих «рівних умов» між європейськими портами та всередині них.

Принцип вільної та чесної конкуренції однозначно ставить особливі виклики у випадку фінансування та оплати портової та морської інфраструктури. Різні рівні залучення влади та муніципалітетів означають, що іноді недостатньо ясно: чи передається на практиці вартість інвестицій у портову та морську інфраструктуру користувачам через портові збори. Отже, Зелена книга з питань справедливості передбачає, що «може існувати випадок введення спільноти для забезпечення портової інфраструктури таким чином, щоб у майбутньому користувачі несли реальні витрати на портові послуги». Таким чином, основними принципами Зеленої книги є забезпечення добросовісної конкуренції між портами та всередині них, запобігання жодної дискримінації між користувачами та забезпечення прозорості портових рахунків. Однак питання спотворення конкуренції повинно вирішуватися шляхом розробки гнучкої системи портових зборів, а не шляхом суттєвого та загального перегляду правил державної допомоги щодо інвестицій у інфраструктуру [10]. Ще однією сферою, де слід сприяти добросовісній конкуренції, є такі портові послуги, як обробка вантажів, пілотаж, буксирування та швартування, які вносять важливий внесок у безпеку та ефективність порту. Справді, Європейський Союз встановив, що порти є важливим елементом логістичного транспортного ланцюга. Крім того, ЄС зрозумів, що додаткова та внутрішня торгівля не може бути повністю успішною без цілком надійної, ефективної, економічної та конкурентоспроможної портової системи. Отже, посилення конкуренції між портами та внутрішньопортова конкуренція через мотивацію співпраці, досліджень та розробок, політика регулювання портового фінансування, а також збалансування використання субсидій з місцевих, національних фондів є вкрай необхідними.

Висновок. Таким чином, було розглянуто напрями політики ЄС щодо розвитку портової галузі шляхом регулювання конкурентних стратегій портів, з метою сприяння, регулювання та забезпечення портової конкуренції на місцевому, регіональному та міжнародному рівнях. Дійсно, портові адміністрації та портові оператори повинні почати впроваджувати конкурентні стратегії, що охоплюють вимоги замовника та нові концепції, яких вимагає ринок. Було доведено важливість портової галузі в ЄС та заходи, вжиті ЄК з метою покращення та сприяння конкуренції в портах. Значення портів у європейському контексті було проаналізовано шляхом вивчення різних управлінських характеристик та складнощів щодо розробки єдиної європейської політики, а також заходів, вжитих ЄК для покращення конкуренції в цій галузі. Нарешті, згадується Зелена книга як засіб підвищення конкурентоспроможності та аналізуються її основні моменти.

Література

1. **Anderson D., Sweeney D. and Williams T.** (1993). Statistics for Business and economics, (5th ed.). USA: West Publishing Company. 2. **Besanko D., Dranove D. and Shanley M.** (1996). Economics of Strategy.

USA: John Wiley & Sons, Inc. 3. **Chen T.** (1989). Land utilization in the container terminal. *Maritime policy and management*, Vol. 25, No. 4, pp. 286. doi: https: //doi.org/10.1080/03088839800000054. 4. **European** Commission. (1998). EC Economic Data Pocket Book. (European Communities Report No 5). Luxembourg: Office for Official Publications of the EC. 5. **European** Commission. (1997). The economic accounts of the European Union-1996. (Eurostat and the Statistical Institutes of the Member States Single Volume). Luxembourg: Office for Official Publications of the EC. 6. **Fleming D.** (1997). World container port rankings. *Maritime policy and management*, Vol. 24, No. 2, pp. 175- 181. doi: https:// doi.org/10.1080/03088839700000068. 7. **Haezendonck E., Coeck C. and Verbeke A.** (1999). Value Added Analysis as a tool for strategic Port planning. *P1ANC bulletin*, No. 100, pp. 60-67. 8. **Lambert M.** (1998). World container port traffic league. *Containerisation International Yearbook*, pp. 8-12. 9. **Pallis A.** (1997). Towards a common ports policy? *Maritime policy and management*, Vol. 24, No. 4, pp. 365-380. doi: https://doi.org/10.1080/ 03088839700000044. 10. **Suykens F. and Van de Voorde E.** (1989). A quarter of century of port management in Europe. *Maritime policy and management*, Vol. 25, No. 3, pp. 251-261. doi: https://doi.org/10.1080/ 03088839800000037.

References

1. Anderson, D., Sweeney, D. and Williams, T. (1993). Statistics for Business and economics, (5th ed.). USA, West Publishing Company.

2. Besanko, D., Dranove, D. and Shanley, M. (1996). Economics of Strategy. USA: John Wiley & Sons, Inc.

3. Chen, T. (1989). Land utilization in the container terminal. *Maritime policy and management*, Vol. 25, No. 4, pp. 286. doi: https://doi.org/10.1080/03088839800000054.

4. European Commission. (1998). EC Economic Data Pocket Book. (European Communities Report No 5). Luxembourg, Office for Official Publications of the EC.

5. European Commission. (1997). The economic accounts of the European Union-1996. (Eurostat and the Statistical Institutes of the Member States Single Volume). Luxembourg: Office for Official Publications of the EC.

6. Fleming, D. (1997). World container port rankings. *Maritime policy and management*, Vol. 24, No. 2, pp. 175-181. doi: https://doi.org/10.1080/03088839700000068.

7. Haezendonck, E., Coeck, C. and Verbeke, A. (1999). Value Added Analysis as a tool for strategic Port planning. *P1ANC bulletin*, No. 100, pp. 60-67.

8. Lambert, M. (1998). World container port traffic league. *Containerisation International Yearbook*, pp. 8-12.

9. Pallis, A. (1997). Towards a common ports policy? *Maritime policy and management*, Vol. 24, No. 4, pp. 365-380. doi: https://doi.org/10.1080/03088839700000044.

10. Suykens, F. and Van de Voorde, E. (1989). A quarter of century of port management in Europe. *Maritime policy and management*, Vol. 25, No. 3, pp. 251-261. doi: https://doi.org/10.1080/03088839800000037.

Макаренко М. В., Просянок В. В., Шайхатдінов А. З. Дослідження чинників конкурентоспроможності портів ЄС

Доведено значення портів у європейському контексті шляхом вивчення різних управлінських характеристик та складнощів щодо розробки єдиної європейської політики, а також заходів, вжитих ЄК для покращення конкуренції в цій галузі. Розглянуто основні положення Зеленої книги як засобу підвищення конкурентоспроможності та проаналізовано її основні моменти. Розглянуто напрями політики ЄС щодо розвитку портової галузі шляхом регулювання конкурентних стратегій портів з метою сприяння, регулювання та забезпечення портової конкуренції на місцевому, регіональному та міжнародному рівнях. Транспорт стає невід'ємною частиною виробничого процесу, оскільки глобалізація, порти та морський сектор є ключовими факторами логістичних концепцій. Досвід ЄС довів, що економічно ефективна, надійна та конкурентоспроможна портова система має стратегічне значення для досягнення лібералізації конкурентоспроможної торгівлі. Більше того, щоб гарантувати, що роль портів сприяє успіху цих принципів, ЄС намагається створити єдину національну політику. Основною метою цієї політики є сприяння засобам управління портовим фінансуванням, конкуренцією та покращення стану портової галузі. Підкреслено, що пропозиції ЄС можна звести до чотирьох основних напрямів: вдосконалення та модернізація портової інфраструктури та включення їх до транс'європейської транспортної мережі; створення конкурентного ігрового поля; просування досліджень і розробок для портів; налагодження діалогу між усіма партнерами для вирішення відповідних проблем. Однак перше, з чим виникли складності при формуванні єдиної національної політики в портовій галузі, – це різниця в розмірі портів, потужностях, географічному розташуванні, управлінні, функціонуванні та зайнятості. Основні відмінності між європейськими портами є результатом різних культур та способів мислення. Перш за все, три теорії управління є подібними між досліджуваними портами. Далі, розмір порту може бути місцевим, національним або міжнародним. Існує дуже важлива подібність між цими портами, оскільки всі вони є міжнародними; вони обслуговують ту саму велику територію і є воротами до Європи. Зайнятість є важливим фактором, оскільки в Європі можна знайти дві практики відрядно або базову заробітну плату або постійну роботу. З іншого боку, основні відмінності, які можна виявити, – це спосіб роботи та географічне розташування. Іншими словами, якщо порт є лиманом або прибережним, це природна гавань або система закритих доків. Цей фактор має одну з основних відмінностей між портами, оскільки дає порівняльну перевагу з точки зору маневрування. Підкреслено, що подібність та відмінності разом з індустріалізацією, зв'язками з внутрішніми районами та екологічною політикою є головними факторами, які будуть основою успіху одних портів та загрозою для інших. Ці розбіжності насправді є одним із мотивів того, чому ЄК ініціював Закон ЄС, який повинен поширюватися на порти.

Ключові слова: конкурентна стратегія, чинники конкурентоспроможності, розвиток порту, міжнародні порти, європейська політика.

Makarenko M., Prosyanok V. Shayhatdinov A. Investigation of factors of EU port competitiveness

The importance of ports in the European context is proved by studying the various management characteristics

and difficulties in developing a common European policy, as well as the measures taken by the EC to improve competition in this area. The main provisions of the Green Paper as a means of increasing competitiveness are considered and its main points are analyzed. The directions of the EU policy on the development of the port industry by regulating the competitive strategies of ports, in order to promote, regulate and ensure port competition at the local, regional and international levels, are considered. Transport is becoming an integral part of the production process, as globalization, ports and the maritime sector are key factors in logistics concepts. The EU's experience has shown that a cost-effective, reliable and competitive port system is of strategic importance for achieving the liberalization of competitive trade. Moreover, to ensure that the role of ports contributes to the success of these principles, the EU is trying to create a single national policy. The main purpose of this policy is to promote the means of managing port financing, competition and improving the state of the port industry. It was emphasized that the EU proposals can be reduced to four main areas: improvement and modernization of port infrastructure and their inclusion in the trans-European transport network; creation of a competitive playing field; promotion of research and development for ports; establishing a dialogue between all partners to address relevant issues. However, the first difficulty with the formation of a unified national policy in the port industry is the difference in the size of ports, capacity, geographical location, management, operation and employment. The main differences between European ports are the result of different cultures and ways of thinking. First of all, the three control theories are similar between the ports under study. Further, the size of the port can be local, national or international. There is a very important similarity between these ports, as they are all international; they serve the same great theory and are the gateway to Europe. Employment is an important factor, as in Europe you can find two part-time or basic wage or permanent jobs. On the other hand, the main differences that can be identified are the way of working and the geographical location. In other words, if the port is an estuary or coastal, it is a natural harbor or a system of closed docks. This factor is one of the main differences between ports, as it provides a comparative advantage in terms of maneuverability. others. These differences are actually one of the reasons why the EC initiated the EU Law, which should apply to ports.

Keywords: competitive strategy, competitiveness factors, port development, international ports, European policy.

Макаренко М. В., Просянок В. В., Шайхатдинов А. З. Исследование факторов конкурентоспособности портов ЕС

Доказано значение портов в европейском контексте путем изучения различных управленческих характеристик и сложностей по разработке единой европейской политики, а также мер, принятых ЕК для улучшения конкуренции в этой области. Рассмотрены основные положения Зеленой книги как средства повышения конкурентоспособности и проанализированы ее основные моменты. Рассмотрены направления политики ЕС по развитию портовой отрасли путем регулирования конкурентных стратегий портов, с целью содействия, регулирования и обеспечения портовой конкуренции на местном, региональном и международном уровнях. Транспорт становится неотъемлемой частью производственного процесса, поскольку глобализация, порты и морской сектор являются ключевыми факторами логистических концепций. Рассвет ЕС доказал, что экономически эффективная, надежная и конкурентоспособная портовая система имеет стратегическое значение для достижения либерализации конкурентоспособной торговли. Более того, чтобы гарантировать, что роль портов способствует успеху этих принципов, ЕС пытается создать единую национальную политику. Основной целью этой политики является содействие средствам управления портовым финансированием, конкуренции и улучшения состояния портовой отрасли. Подчеркнуто, что предложения ЕС можно свести к четырем основным направлениям: совершенствование и модернизация портовой инфраструктуры и включения их в трансъевропейскую транспортную сеть; создание конкурентного игрового поля; продвижение исследований и разработок для портов; налаживание диалога между всеми партнерами для решения соответствующих проблем. Однако первое, с чем возникли сложности при формировании единой национальной политики в портовой отрасли, – это разница в размере портов, мощностях, географическом расположении, управлении, функционировании и занятости. Основные различия между европейскими портами являются результатом различных культур и способов мышления. Прежде всего, три теории управления подобны между исследуемыми портами. Далее, размер порта может быть местным, национальным или международным. Существует очень важное сходство между этими портами, поскольку все они являются международными; они обслуживают ту самую крупную теориторию и являются воротами в Европу. Занятость является важным фактором, поскольку в Европе можно найти две практики сдельно, или базовую заработную плату, или постоянную работу. С другой стороны, основные отличия, которые можно обнаружить – это способ работы и географическое положение. Иными словами, если порт является лиманом или прибрежным, это естественная гавань или система закрытых доков. Этот фактор имеет одну из основных различий между портами, поскольку дает сравнительное преимущество с точки зрения маневрирования Подчеркнуто, что сходство и различия вместе с индустриализацией, связями с внутренними районами и экологической политикой главными факторами, которые будут основой успеха одних портов и угрозой для других. Эти различия на самом деле являются одним из мотивов того, почему ЕК инициировал Закон ЕС, который должен распространяться на порты.

Ключевые слова: конкурентная стратегия, факторы конкурентоспособности, развитие порта, международные порты, европейская политика.

Стаття надійшла до редакції 16.12.2020
Прийнято до друку 16.03.2021