

В. В. Рябчук,
аспірант,
ORCID 0000-0003-4261-1881,

Г. Г. Калініна,
кандидат економічних наук, доцент,
ORCID 0000-0003-2150-5326,
e-mail: terra.scorp96@gmail.com,

*Азовський морський інститут Національного університету
«Одеська морська академія», м. Маріуполь*

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТА СТРАТЕГІЧНЕ ПОЗИЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Постановка проблеми. Завдяки розвитку світової торгівлі, більше двох третин загальних вантажів у світі залежить від морського транспорту (Морський шовковий шлях). Морський транспорт та порти відіграють важливу роль у сталому розвитку світової економіки. У даний час, як міжнародні порти перевалки, порти еволюціонують від звичайних роздрібних терміналів до контейнерних розподільчих логістичних центрів (хабів) [1]. Як природний інтерфейс, морський порт також розглядається як спеціальний міжнародний транспортний вузол. Крім того, бум розвитку контейнерного транспорту приводить до досить швидкого, дешевого та ефективного океанського транспортування, що є так званою контейнеризацією. Отже, звичайна оцінка конкурентоспроможності портів відіграє важливу роль для нинішньої портової галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питаннями конкурентоспроможності та позиціонування морських портів на ринку транспортних послуг займалися вчені-практики: Т. Чен [2], Д. Флемінг [3], С. Баррос [4], Т. Ноттебум [5], М. Ламберт [6] та ін. Дослідники достатньо фундаментально розкривали різні аспекти та впливи на економіку явища зростання конкурентоспроможності. Але подальший розвиток ринкових відносин, підсилення жорсткої конкуренції потребує й надалі приділяти особливу увагу питанням позиціонування та конкурентоспроможності портів.

Метою статті є дослідження питань позиціонування та конкурентоспроможності морських портів.

Виклад основного матеріалу. Безперечно, судноплавна та портова галузі мають тісні стосунки зі світовою економікою. Порти є основними вантажоперевізниками та обмінниками інформації із зовнішніми регіонами.

Крім того, портові економіки стали важливими важелями сприяння розвитку регіональної економіки [2]. Існує думка, що порівняно з іншими видами транспорту морські перевезення відповідають приблизно за 85% світової торгівлі [3]. Загальний темп зростання контейнерних перевезень виріс до 80,5% протягом 2005-2014 рр. Незважаючи на збільшення глобальної контейнеризації та швидкий розвиток економіки контейнерних портів, екологічні

проблеми стали вирішальними факторами для залучення ділових партнерів та потенційних інвесторів. Дж. Родріге та його колеги [1] стверджували, що на порти все частіше впливають процеси глобалізації, а перевезення в контейнерах суттєво змінили динамічні показники портів, сприяючи появі спеціалізованих контейнерних портів [1]. Ураховуючи таку ситуацію, порт більше не є індивідуальним або проміжним вузлом логістичного ланцюга. Однак він став багатофункціональним шлюзом і має великий вплив на соціальну економіку. Отже, багато портових адміністрацій та зацікавлених сторін зайняті різнорамітними стратегіями та процесами прийняття рішень для підвищення конкурентоспроможності.

Для того, щоб забезпечити конкурентну позицію порту в межах певного діапазону, багато портових адміністрацій та зацікавлених сторін вимірювали показники конкуренції на основі мікроекономічних концепцій, таких як їхні ринкові частки та річні темпи зростання серед конкурентів.

Однак у минулі роки можна помітити, що зростаюча увага до соціальної відповідальності порту, іншими словами, вплив портових операцій та діяльності на навколишнє середовище, часто привертала увагу громадськості. Порт також стикається з великим тиском щодо результатів своєї соціальної відповідальності [5].

Такі задовільні показники пропускної спроможності або темпи зростання недостатні для вимірювання конкурентної позиції портів у сучасній ситуації. Порти або зацікавлені сторони можуть зважати на додаткові збори за вплив на навколишнє середовище, а саме на викиди, забруднення води, шум тощо для досягнення стійкого розвитку портів. Порти з чудовими екологічними показниками та високою соціальною репутацією, швидше за все, будуть мати перевагу [5].

При цьому порти повинні враховувати вплив навколишнього середовища [5]. Усі портові органи мають враховувати своє поточне позиціонування, переваги, слабкі сторони та інші обмеження, щоб сформулювати ефективну стратегію для підвищення їх ефективності та конкурентоспроможності.

Існують різні методи визначення їх конкурентоспроможності, особливо для контейнерних пор-

тів. Як правило, багато джерел літератури вказують, що є ключові фактори, що впливають на конкурентоспроможність порту, такі як пропускна спроможність порту, продуктивність, якість послуг, доступність внутрішніх територій та репутація. Однак, існують також факти, які свідчать про те, що громадськість все більше зосереджується на екологічних проблемах порту, що призводить до набагато більш негативних зовнішніх ефектів для суспільства. Одним із серйозних впливів на навколишнє середовище є викиди вихлопних газів (забруднення повітря), які в основному спричинені транспортними засобами в портовій галузі.

У 2000 році були встановлені зовнішні витрати різних видів транспорту (включаючи автомобільний, залізничний та внутрішню навігацію). На основі цих даних Е. Хезендонк та її колеги [7] проаналізували екологічні показники роботи порту («Зелений портфельний аналіз») через внутрішні перевезення, включаючи морські порти Гамбург – Гавр. Висновком було таке твердження: якщо портові органи не приймуть до уваги вплив на навколишнє середовище, приймаючи рішення, конкурентоспроможність порту погіршиться порівняно з конкурентами. Таким чином, екологічні показники все ще є тим, що насправді має значення, і насправді їх слід розглядати відповідно до конкурентоспроможності порту [7].

Однак такий аналіз ще не проводився серед азіатських контейнерних портів. Згідно зі статистичними даними Світового банку щодо глобальних перевезень контейнерних портів у списку 10 найбільших у світі контейнерних портів – 9 порти Азії. Тому азіатські контейнерні порти мають домінуючі позиції у світі. При складанні рейтингу головну увагу приділяли економічним показникам порту, але не враховувались екологічні аспекти.

Порти в усьому світі конкурують між собою з точки зору екологічних перспектив. Багато морських портів в ЄС та США вже запровадили екологічно безпечні схеми стимулювання для просування стратегій зелених портів [7; 8]. Отже, Азіатські контейнерні порти повинні нести більше відповідальності за турботу про соціальні наслідки та негативні зовнішні ефекти. Однак, виходячи з наших поточних досліджень, серед азіатських портів не можливо помітно спостерігати таку стратегічну зміну. Азіатський регіон щодо екологічно чистих аспектів відносно відстає від ЄС чи США.

Більшість азіатських портових стратегій та заходів залишаються на стадії побудови інфраструктури, тоді як екологічні стратегії в основному залишаються на теоретичному рівні.

Цікаво було б провести аналіз основних азіатських контейнерних портів, щоб з'ясувати, чи є доступні та можливі інструменти, які можуть допомогти або підтримати їх у розробці належних екологічних стратегій.

Отже, слід визначитися з можливістю бути актуальним і застосовуватися до основних азіатських контейнерних портів аналізу зеленого стратегічного

позиціонування. Основна ідея дослідження полягає в розробці механізму сприяння розвитку як економічного, так і екологічного аспектів розвитку порту. Звичайна стратегія в основному орієнтована на максимізацію загальної пропускної здатності вантажу, а не на зменшення впливу на навколишнє середовище.

Однак така тенденція показує, що звичайна стратегія занадто вузька та застаріла для поточної ситуації. Тому азіатські контейнерні порти мають змінити тактику та дії, щоб досягти стійкого розвитку. Деякі порти Європи та інших частин світу вже змінили стратегічний план сприяння сталому зростанню [9-12]. Завдяки застосуванню екологічної стратегії порти особливо захищаються та підтримуються громадськістю.

Таким чином, питання, досліджуване в роботі, має велике значення для екологічного стратегічного позиціонування для основних азіатських контейнерних портів.

Розвиток портової конкуренції був важливою темою в морській економіці. Е. Ван де Воорде та У. Вінкельмас [8] стверджували, що через складні характеристики та багатогранність поняття портової конкуренції її можна трактувати з різних точок зору [8]. Тоді як кожен рух слід вивчати на основі розвитку портової галузі. Загалом, портова конкуренція постійно змінюється і залежить від розвитку портової галузі. Ряд вчених [8-11] підкреслювали, що розвиток портової промисловості можна розділити на чотири етапи.

Перший етап стосується періоду до XVIII ст., коли порт був просто місцем, де можна завантажувати та розвантажувати вантажі. Більше того, він виступав як ключовий ланцюг товарного обігу.

Другий етап – це період з початку XVIII ст. до середини XX ст. Крім того, почали формуватися основні логістичні функції, такі як зберігання, транспортування та переробка, а також портові промислові та комерційні повноваження.

Таким чином, порти стали вантажним центром обслуговування з доданою вартістю в умовах торгівлі та виробництва.

Третій етап розпочався в 1950-1960-х роках. Завдяки розвитку судноплавства та інформаційних технологій порт перетворився на багатофункціональний інтегрований центр з метою адаптації до вимог світової торгівлі та логістики.

Четвертий етап розпочався наприкінці XX ст. Більше того, багато портів прагнуть до належного шляху реформ. Порти приділяють набагато більше уваги розвитку навколишніх громад та економічній диверсифікації. Своїми цілями ставлять формування міжнародного центру, промислового кластеру, всебічної платформи послуг, а також транспортний центр у світовий ланцюг поставок [9].

Разом з розвитком портової галузі у світі конкуренція між портами стає все більш жорсткішою. У загальноприйнятому розумінні портова конкуренція може бути розділена на три просторові рівні. На основі дослідження географічних та функціональних

параметрів портів було встановлено перший рівень конкуренції між певними територіями портів, які включають ряд портових районів. Другий рівень конкуренції стосується рівня певних портових районів, і в цих районах існують окремі стивідорні послуги. Остаточний рівень змагань знаходиться серед портів [11]. Такі території або райони порту можуть мати подібні характеристики географічно [5]. Після цього Б. Слек [10] запропонував двовимірну концепцію портової конкуренції, яка включає як міжпортові, так і внутрішньо-портові конкурентні структури [10]. Однак автори статті [7] частково погодились з цими критеріями та вважали далі, що портова конкуренція на практиці повинна охоплювати сценарій чотирьох рівнів.

- Рівень 1: Міжпортова конкуренція на рівні портових органів, що означає, що конкуренція існує в різних портах. Зацікавленій стороні подобається, як уряд чи портові органи намагаються зміцнити конкурентні позиції в умовах задоволення вимог ринку та пропонують оптимальні умови праці: інфраструктура або залучення інвестиційного проекту.

- Рівень 2: Міжпортова конкуренція на товарному рівні, що відбувається між портами, коли конкурують за подібні портові підприємства. Адміністрація порту зосереджується на різних категоріях портового трафіку, щоб отримати відносно вищу частку ринку або темпи зростання.

- Рівень 3: Міжпортова конкуренція на рівні оператора, яка говорить про конкуренцію між операторами з різних портів. Крім того, більшість операторів конкурують під час руху певних портових структур.

- Рівень 4: Внутрішньопортовий кластерний рівень конкуренції, коли конкуренція відбувається в тому самому порту, але серед подібних портових підприємств. Наприклад, термінал, буксир або пілотні операції. Цей рівень може запобігти монополії та покращити якість обслуговування в порту.

Таким чином, разом з еволюцією порту змінювалися ключові чинники конкурентоспроможності портів. Визначення головних параметрів конкурентоспроможності порту – це також великий і складний процес. Навіть у той самий період вибір досліджуваних факторів також сильно відрізняється через національну чи регіональну ситуацію. Отже, можливо лише вказувати на загально визнану еволюцію конкурентоспроможності порту. Раніше портова конкуренція просто зосереджувалась на обсягах вантажів між собою. Іншими словами, пропускна здатність вантажу та заходи суден виступали домінуючими умовами для оцінки конкурентних позицій порту. Автори [8-12] погодились з цим з точки зору вантажовідправників та експедиторів. Численні порти на той момент намагались сформулювати різноманітні стратегії, щоб зробити себе більш зайнятим портом серед конкурентів.

Згодом, коли в портову галузь було залучено багато державного фінансування, наприклад проект додаткової інфраструктури або злиття бізнесу, ба-

гато чого змінилося. Громадськість та уряд глибоко усвідомлювали важливість портів для створення соціального забезпечення. Саме порт відповідає за забезпечення кращих умов праці, створює можливості для працевлаштування тощо. Отже, з'явилася концепція доданої вартості, яка стала найважливішим критерієм конкурентоспроможності порту. Більше того, доступність портів все більше відіграє важливу роль. Це означає не лише морську доступність, але зокрема доступність внутрішніх портів.

Для того, щоб відповісти на посилену міжпортову конкуренцію, багато портів та зацікавлені сторони намагались знайти рішення щодо відносин із внутрішніми районами. Сьогодні численні зацікавлені сторони бачать те, що порти роблять щодня, що суттєво впливає на наше довкілля.

Наслідки можуть бути як позитивні, так і негативні. Позитивні, наприклад, проекти днопоглиблювальних робіт. Тоді, як негативні наслідки – викиди вихлопних газів, забруднення води – приносять збиток навколишньому середовищу та негативні зовнішні ефекти.

Таким чином, такі екологічні проблеми та рішення на сьогодні є першою і найголовнішою темою для портової галузі у всьому світі. Громадськість та зацікавлені сторони сьогодні змушують порти не лише враховувати обсяги перевезень, соціальний добробут, а також вплив на навколишнє середовище. Велика частина наукової літератури підтверджує таку ситуацію.

Висновок. Отже, конкурентоспроможність морського порту – це багатопланове поняття, яке в залежності від суб'єкта конкуренції та масштабу оцінюваного конкурентного ринку може розглядатися на макrorівні як конкурентоспроможність морських портів країни, басейну; на мезорівні – як конкурентоспроможність окремого морського порту; на мікрорівні – конкурентоспроможність підприємства, що надає послуги в морському порту, і конкурентоспроможність конкретної послуги, що надається в порту.

Тенденції розвитку портової та судноплавної галузей спрямовані на поширення глобалізації та контейнеризації. Відповідно, конкурентне середовище стає все більш жорстким для усіх учасників ринку морських перевезень. У таких умовах, щоб бути конкурентоспроможним, слід зменшити негативні зовнішні ефекти, більше уваги приділяти охороні навколишнього середовища. Екологічні питання безпосередньо впливають як на глобальне економічне зростання, так і на конкурентоспроможність портів.

Література

1. **Rodrigue Jean-Paul.** The geography of transport systems. 4th ed. New York: Routledge. 2017. P. 100-135.
2. **Chen T.** Land utilization in the container terminal. *Maritime policy and management*. 1989 Vol. 25, No 4. P. 286-303. doi: <https://doi.org/10.1080/030888398000000054>.
3. **Fleming D. K.** World container port rankings. *Maritime policy and management*. 1997. Vol. 24, No 2. P. 175-181. doi: <https://doi.org/10.1080/030888397000000068>.
4. **Bar-**

ros C. P. A Benchmark Analysis of Italian Seaports Using Data Envelopment Analysis. *Maritime Economics & Logistics*. 2006. Vol. 8(4). P. 346-365. 5. **Lam & Notteboom, T.** (2005). The Peripheral Port Challenge in Container Port Systems. In Leggate, H., McConville, J., Morvillo, A. (Eds.). *International Maritime Transport: Perspectives*. London: Routledge. P. 173-188. 6. **Lambert M.** World container port traffic league. *International Yearbook*. 1998. P. 8-12. 7. **Haezendonck E., Coeck C. and Verbeke A.** (1999). Value Added Analysis as a tool for strategic Port planning. *PIANC bulletin*. 1999. No. 100. P. 60-67. 8. **Van de Voorde E. and Winkelmanns W.** (2002). A General Introduction to Port Competition and Management. In: Huybrechts et al., Eds., *Port Competitiveness* (Ed. De Boeck, Antwerp), Ed. De Boeck, Antwerp, 1-16. 9. **Stopford M.** *Maritime Economics*. Published December 19, 2008 by Routledge. 840 p. 10. **Slack B. and Wang J.** The Challenge of Peripheral Ports; an Asian perspective. *Geojournal*. 2002. Vol. 56(2). P. 159-166. doi: <https://doi.org/10.1023/A:1022452714114>. 11. **Winkleman W. and Van de Voorde.** (2002). *Port Competitiveness*. Antwerp, Belgium, De Boeck Ltd. 12. **Wood D. F., Barone A., Murphy P. & Wardlow D. L.** *International Logistics*. New York: Chapman & Hall, 1995.

References

- Rodrigue, Jean-Paul. (2017). *The geography of transport systems*. 4th ed. New York, Routledge (pp. 100-135).
- Chen, T. (1989). Land utilization in the container terminal. *Maritime policy and management*, Vol. 25, No. 4, pp 286-303. doi: <https://doi.org/10.1080/03088839800000054>.
- Fleming, D. K. (1997). World container port rankings. *Maritime policy and management*, Vol. 24 (2), pp. 175-181. doi: <https://doi.org/10.1080/03088839700000068>.
- Barros, C. P. (2006). A Benchmark Analysis of Italian Seaports Using Data Envelopment Analysis. *Maritime Economics & Logistics*, 8(4), pp. 346-365.
- Lam & Notteboom, T. (2005). The Peripheral Port Challenge in Container Port Systems. In Leggate, H., McConville, J., Morvillo, A. (Eds.). *International Maritime Transport: Perspectives*. (pp. 173-188). London, Routledge.
- Lambert, M. (1998). World container port traffic league. *International Yearbook*, pp. 8-12.
- Haezendonck, E., Coeck, C. and Verbeke, A. (1999). Value Added Analysis as a tool for strategic Port planning. *PIANC bulletin*, No 100, pp. 60-67.
- Van de Voorde, E. and Winkelmanns, W. (2002). A General Introduction to Port Competition and Management. In: Huybrechts et al., Eds., *Port Competitiveness* (Ed. De Boeck, Antwerp), Ed. De Boeck, Antwerp, 1-16.
- Stopford, M. (2008). *Maritime Economics*. Published December 19, 2008 by Routledge. 840 p.
- Slack, B. and Wang, J. (2002). The Challenge of Peripheral Ports; an Asian perspective. *Geojournal*, 56(2), pp. 159-166. doi: <https://doi.org/10.1023/A:1022452714114>.
- Winkleman, W. and Van de Voorde. (2002). *Port Competitiveness*. Antwerp, Belgium, De Boeck Ltd.
- Wood, D. F., Barone, A., Murphy, P. & Wardlow, D. L. (1995). *International Logistics*. New York, Chapman & Hall.

Рябчук В. В., Калініна Г. Г. Конкурентоспроможність та стратегічне позиціонування морських портів

Завдяки розвитку світової торгівлі, більше двох третин загальних вантажів у світі залежить від морського транспорту. Морський транспорт та порти відіграють важливу роль у сталому розвитку світової економіки. У даний час, як міжнародні порти перевалки, порти еволюціонують від звичайних роздрібних терміналів до контейнерних розподільчих логістичних центрів (хабів). Безперечно, судноплавна та портова галузі мають тісні стосунки зі світовою економікою. Порти є основними вантажоперевізниками та обмінниками інформації із зовнішніми регіонами. Крім того, портові економіки стали важливими важелями сприяння розвитку регіональної економіки. Для того, щоб забезпечити конкурентну позицію порту в межах певного діапазону, багато портових адміністрацій та зацікавлених сторін вимірювали показники конкуренції на основі мікроекономічних концепцій, таких як їхні ринкові частки та річні темпи зростання серед конкурентів. Однак у минулі роки можна помітити, що зростаюча увага до соціальної відповідальності порту, іншими словами, вплив портових операцій та діяльності на навколишнє середовище часто привертала увагу громадськості. Порт також стикається з великим тиском щодо результатів своєї соціальної відповідальності. Такі задовільні показники пропускної спроможності або темпи зростання недостатні для вимірювання конкурентної позиції портів у сучасній ситуації. Порти або зацікавлені сторони можуть зважати на додаткові збори за вплив на навколишнє середовище, а саме на викиди, забруднення води, шум тощо для досягнення стійкого розвитку портів. Порти з чудовими екологічними показниками та високою соціальною репутацією, швидше за все, будуть мати перевагу. Існують різні методи визначення їх конкурентоспроможності, особливо для контейнерних портів. Як правило, багато джерел літератури вказують, що є ключові фактори, що впливають на конкурентоспроможність порту, такі – пропускна спроможність порту, продуктивність, якість послуг, доступність внутрішніх територій та репутація. Однак існують також факти, які свідчать про те, що громадськість все більше зосереджується на екологічних проблемах порту, що призводить до набагато більш негативних зовнішніх ефектів для суспільства. Одним із серйозних впливів на навколишнє середовище є викиди вихлопних газів (забруднення повітря), які в основному спричинені транспортними засобами в портовій галузі. Тенденції розвитку портової та судноплавної галузей спрямовані на поширення глобалізації та контейнеризації. Відповідно, конкурентне середовище стає все більш жорстким для усіх учасників ринку морських перевезень. У таких умовах, щоб бути конкурентоспроможним, слід зменшити негативні зовнішні ефекти, більше уваги приділяти охороні навколишнього середовища. Екологічні питання безпосередньо впливають як на глобальне економічне зростання, так і на конкурентоспроможність портів.

Ключові слова: конкурентоспроможність портів, конкурентні переваги, екологічний менеджмент, показники продуктивності, конкурентна позиція.

Ryabchuk V., Kalinina G. Competitiveness and Strategic Positioning of Seaports

Thanks to the development of world trade, more than two-thirds of the world's total cargo depends on maritime transport. Maritime transport and ports play an important role in the sustainable development of the global economy. Currently, as international transshipment ports, ports are evolving from conventional retail terminals to containerized distribution logistics centers (hubs). Undoubtedly, the shipping and port industries are directly related to the global economy. The ports are the main carriers and information exchangers with the outer regions. In addition, the port economy has become an important lever for promoting regional economic development. In order to ensure a port's competitive position within a certain range, many port administrations and stakeholders have measured competition performance based on microeconomic concepts such as market shares and annual growth rates among competitors. However, in past years it can be seen that the growing attention to the social responsibility of the port, that is, the impact of port operations and activities on the environment, has often attracted public attention. The port is also facing great pressure on the results of its social responsibility. Such a satisfactory capacity or growth rate is insufficient to measure the competitive position of ports in today's environment. Ports or interested parties may have additional charges for environmental impacts, such as emissions, water pollution, noise, etc. to achieve sustainable port development. Ports with excellent environmental performance and high social reputation are likely to have a competitive advantage. There are various methods for determining their competitiveness, especially for container ports. As a rule, a lot of literature indicates that the key factors affecting the competitiveness of a port, such as port capacity, productivity, quality of service, accessibility of inland areas and reputation. However, there is also evidence that the public is increasingly focusing on environmental issues of the port, which leads to much more negative externalities for society. One of the major environmental impacts is exhaust gas emissions (air pollution), which are mainly caused by vehicles in the port industry. The development trends of the port and shipping industries are associated with the spread of globalization and containerization. Accordingly, the competitive environment is becoming increasingly tough for all participants in the maritime transport market. In such conditions, in order to be competitive, it is necessary to reduce negative externalities and pay more attention to environmental protection. Environmental issues directly affect both global economic growth and the competitiveness of ports.

Keywords: competitiveness of ports, competitive advantages, environmental management, performance indicators, competitive position.

Рябчук В. В., Калініна Г. Г. Конкурентоспособность и стратегическое позиционирование морских портов

Благодаря развитию мировой торговли, более двух третей общих грузов в мире зависит от морского транспорта. Морской транспорт и порты играют важную роль в устойчивом развитии мировой экономики.

В настоящее время, как международные порты перевалки, порты эволюционируют от обычных розничных терминалов к контейнерным распределительным логистическим центрам (хабам). Бесспорно, судоходная и портовая отрасли имеют непосредственное отношение к мировой экономике. Порты являются основными грузоперевозчиками и обменниками информации с внешними регионами. Кроме того, портовая экономика стала важным рычагом содействия развитию региональной экономики. Для того, чтобы обеспечить конкурентную позицию порта в пределах определенного диапазона, много портовых администраций и заинтересованных сторон измеряли показатели конкуренции на основе микроэкономических концепций, таких как рыночные доли и годовые темпы роста среди конкурентов. Однако в прошлые годы можно заметить, что растущее внимание к социальной ответственности порта, то есть влияющие портовых операций и деятельности на окружающую среду, часто привлекали внимание общественности. Порт также сталкивается с большим давлением на результаты своей социальной ответственности. Такие удовлетворительные показатели пропускной способности или темпы роста недостаточны для измерения конкурентной позиции портов в современных условиях. Порты или заинтересованные стороны могут иметь дополнительные сборы за воздействие на окружающую среду, а именно на выбросы, загрязнение воды, шум и т.д. для достижения устойчивости развития портов. Порты с прекрасными экологическими показателями и высокой социальной репутацией, скорее всего, будут иметь конкурентное преимущество. Существуют различные методы определения их конкурентоспособности, особенно для контейнерных портов. Как правило, многие источники литературы указывают, что ключевые факторы, влияющие на конкурентоспособность порта, такие – пропускная способность порта, производительность, качество услуг, доступность внутренних территорий и репутация. Однако, существуют также факты, которые свидетельствуют о том, что общественность все больше сосредотачивается на экологических вопросах порта, что приводит к гораздо более негативным внешним эффектам для общества. Одним из серьезных воздействий на окружающую среду являются выбросы выхлопных газов (загрязнение воздуха), которые в основном вызваны транспортными средствами в портовой отрасли. Тенденции развития портовой и судоходной отраслей связаны с распространением глобализации и контейнеризации. Соответственно, конкурентная среда становится все более жесткой для всех участников рынка морских перевозок. В таких условиях, чтобы быть конкурентоспособным, следует уменьшить негативные внешние эффекты, больше внимания уделять охране окружающей среды. Экологические вопросы непосредственно влияют как на глобальный экономический рост, так и на конкурентоспособность портов.

Ключевые слова: конкурентоспособность портов, конкурентные преимущества, экологический менеджмент, показатели производительности, конкурентная позиция.

Стаття надійшла до редакції 01.03.2021
Прийнято до друку 16.03.2021