

Бережной Артем Валерьевич,

*аспирант кафедры менеджмента природоохранной деятельности и региональной политики,
Национальная академия природоохранного и курортного строительства
(г. Симферополь, Украина)*

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МОРСКОГО ПОРТА РЕГИОНА: МЕТОДОЛОГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ И ИНСТРУМЕНТАРИЙ РЕАЛИЗАЦИИ

На основе исследования современных теорий конкуренции представлен организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности, базис которого формируют процессный, маркетинговый и кластерный подходы, которые учитывают специфику функционирования морского порта. При этом обоснована необходимость учета роли порта в экономике региона как элемента инфраструктуры и логистической системы, а также особенностей современного развития, которые проявляются в глобализации экономики и интеграции бизнеса.

Ключевые слова: морской порт региона, конкурентоспособность, конкурентные преимущества, регион, организационно-экономический механизм.

Постановка проблемы. Современные исследования свидетельствуют о том, что обеспечение конкурентоспособности морского порта региона требует разработки организационно-экономического механизма, направленного на активизацию внешнеэкономической и инвестиционной деятельности, развитие территориальных промышленных комплексов, учитывая взаимосвязи порта с субъектами экономики региона. Согласно международному опыту обеспечение конкурентоспособности морского порта позволит усилить экономический потенциал региона, а также активизировать социально-экономическое развитие приморских территорий. Это актуализирует необходимость исследования современных подходов к обеспечению конкурентоспособности морского порта региона как базиса организационно-экономического механизма, отражающего принципы, формы, методы, инструменты регионального регулирования, под воздействием которых формируются условия для эффективного использования конкурентных преимуществ порта.

Анализ последних исследований и публикаций. В современной науке представлено множество подходов к определению экономической сущности дефиниций «конкурентоспособность» и «конкурентные преимущества» морского порта региона. При этом развитие морского порта и портового региона (города) предлагается рассматривать с учетом их взаимосвязи [4]. Также в научной работе [8] отмечается, что взаимосвязь между развитием морского порта и региона проявляется в качестве эпизодического и косвенного взаимодействий. Так, денежные средства, поступающие в экономику от торговой деятельности, основанной на морских перевозках и бизнес-деятельности, необходимой для выполнения операций в порту, стимулируют рост предпринимательской активности в других отраслях, создавая, таким образом, мультипликативный эффект в экономике региона [9; 11]. Ученый А. Фримонт [10] обосновывает, что конкурентные преимущества морского порта региона необходимо определять как элемент логистической цепи и как элемент корпоративной структуры,

учитывая интересы грузоотправителя, судоходной компании, цель которых состоит в максимизации прибыли и минимизации транзакционных и транспортных издержек. Ученые западноевропейской научной школы [8] выделяют «портовую триаду» как базовый концепт развития любой портовой системы, которая имеет три фундаментальные составляющие: форелэнд, морской порт, хинтерлэнд. Так, форелэндом считалась внутренняя территория морского порта, а остальная примыкающая наземная территория, в большей степени, обслуживалась именно портом и считалась его хинтерлэндом. Однако современные версии данных дефиниций являются результатом эволюции морских портов, развития логистических стратегий и созданием новых технологий транспортировки. Поэтому ограничивающие условия со стороны форелэнда и характеристики хинтерлэнда рассматриваются как взаимозависимые переменные, которые отражают пространственную и функциональную взаимосвязь между морским и наземным плечом транспортировки пассажиров и грузов. Следовательно, форелэнд возможно рассматривать как совокупность всех морских транспортных связей судоходных компаний в отдельном морском порту, что, по сути, является комплексным понятием, поскольку в рамках Мирового океана порт может иметь связь с любым другим морским портом. При этом развитие форелэнда, в первую очередь, зависит от технических характеристик самого морского порта и географических характеристик прилегающих акваторий. Так, проведение дноуглубительных работ, расширение подходных каналов, модернизация причалов и соответственно погрузочно-разгрузочного оборудования позволяет обрабатывать в морских портах суда крупного тоннажа, что повышает его конкурентоспособность и, как результат, расширяет портовый форелэнд. В научной работе [10] рассматривается современное контейнерное судоходство в качестве важного аспекта стратегии «траншипмента», оказавшего значительное влияние на развитие морских портов и его форелэнда. Так, возможность перегрузки контейнеров в магистральных портах – «хабах» с крупных на мелкие суда позволила судоходным компаниям создать глобальные логистические цепи. Вследствие этого морской порт имеет возможность расширить свой форелэнд посредством интеграции с глобальными логистическими цепями. Однако следует учитывать, что развитие форелэнда зависит от уровня развития наземных транспортных связей, способных обеспечить доставку грузов в порт и из порта. Таким образом, современное развитие морского порта региона характеризуется сложными и противоречивыми процессами, что обуславливает активную научную дискуссию представителей различных научных школ. Учитывая характер проблем морского сектора Украины, требуют развития научно-прикладные подходы к обоснованию методов и инструментов, позволяющих создать условия для развития конкурентных преимуществ, обеспечивающих соответствующий уровень конкурентоспособности морского порта региона.

Выделение нерешенных составляющих общей проблемы. Принимая во внимание сущность представленных подходов, специфику деятельности морского порта, а также особенности его взаимодействия с элементами региональной среды, следует полагать, что усиление конкуренции на рынке морских перевозок обуславливает необходимость развития конкурентных преимуществ порта с учетом номенклатуры грузов, направлений грузопотоков и трендов экономического развития, что, в свою очередь, обеспечивает высокий уровень конкурентоспособности порта. Поэтому морской порт следует рассматривать как точку экономического роста и стратегическое преимущество региона, что в условиях глобализации экономики создает дополнительные конкурентные преимущества для бизнеса, экономики региона и социума. В данной

связи необходимым является разработка дееспособных механизмов, позволяющих эффективно использовать конкурентные преимущества порта и консолидированный потенциал региона.

Поэтому **целью данного исследования** является обоснование организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта региона, реализация которого позволит создать условия для эффективного использования его конкурентных преимуществ. Для достижения цели решены следующие задачи: проанализированы современные подходы к определению принципов, обеспечивающих реализацию регулирующих воздействий; обоснованы методы ограничительного и стимулирующего характера, направленные на обеспечение конкурентоспособности морского порта региона; на основе результатов анализа международного опыта предложены инструменты обеспечения конкурентоспособности, включая портовые особые экономические зоны, интеграцию, концессию, государственно-частное партнёрство, портово-промышленные кластеры; формализован организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности морского порта региона; обоснована необходимость оценки уровня конкурентоспособности морского порта региона, учитывая его роль в экономике, а также функции как транспортно-перегрузочного комплекса и элемента логистической цепочки.

Основной материал. В научных работах [4; 6; 7] в качестве подходов обеспечения конкурентоспособности морских портов предлагается выделять процессный, маркетинговый и кластерный, которые учитывают специфику функционирования морского порта. Процессный подход предусматривает непрерывную взаимосвязь действий и функций, направленных на повышение уровня конкурентоспособности порта, учитывая технологию портовых услуг, вид производственно-экономических ресурсов, особенности стратегического и оперативного менеджмента. Маркетинговый подход предусматривает определение узкой специализации портовых услуг, осуществление действий, направленных на достижение их высокого качества, формирование клиентской базы, оптимизацию транзакционных издержек, учитывая логистические цепочки морского порта.

Кластерный подход, по мнению ученых [11], является наиболее эффективным в отношении обеспечения конкурентоспособности морского порта региона, поскольку позволяет создать структуру, в которой все участники приобретают дополнительные конкурентные преимущества посредством совокупного влияния эффектов масштаба и синергии. Данный подход предусматривает развитие интеграционных связей между морским портом, промышленными, транспортными и другими предприятиями региона, структурами региональной власти, консалтинговыми предприятиями и транспортно-логистическими системами, результатом которого является создание промышленно-портового кластера.

Таким образом, представленные подходы следует рассматривать в качестве методологической основы формирования организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта региона, учитывая роль порта в экономике региона как элемента инфраструктуры и логистической системы и особенности современного развития, которые проявляются в глобализации экономики и интеграции бизнеса. Поскольку механизм представляет собой совокупность направленных действий для достижения целей посредством создания благоприятных условий для эффективного использования ресурсов, необходимо обосновать принципы, формы, методы и инструменты обеспечения конкурентоспособности морского порта региона (рис. 1).

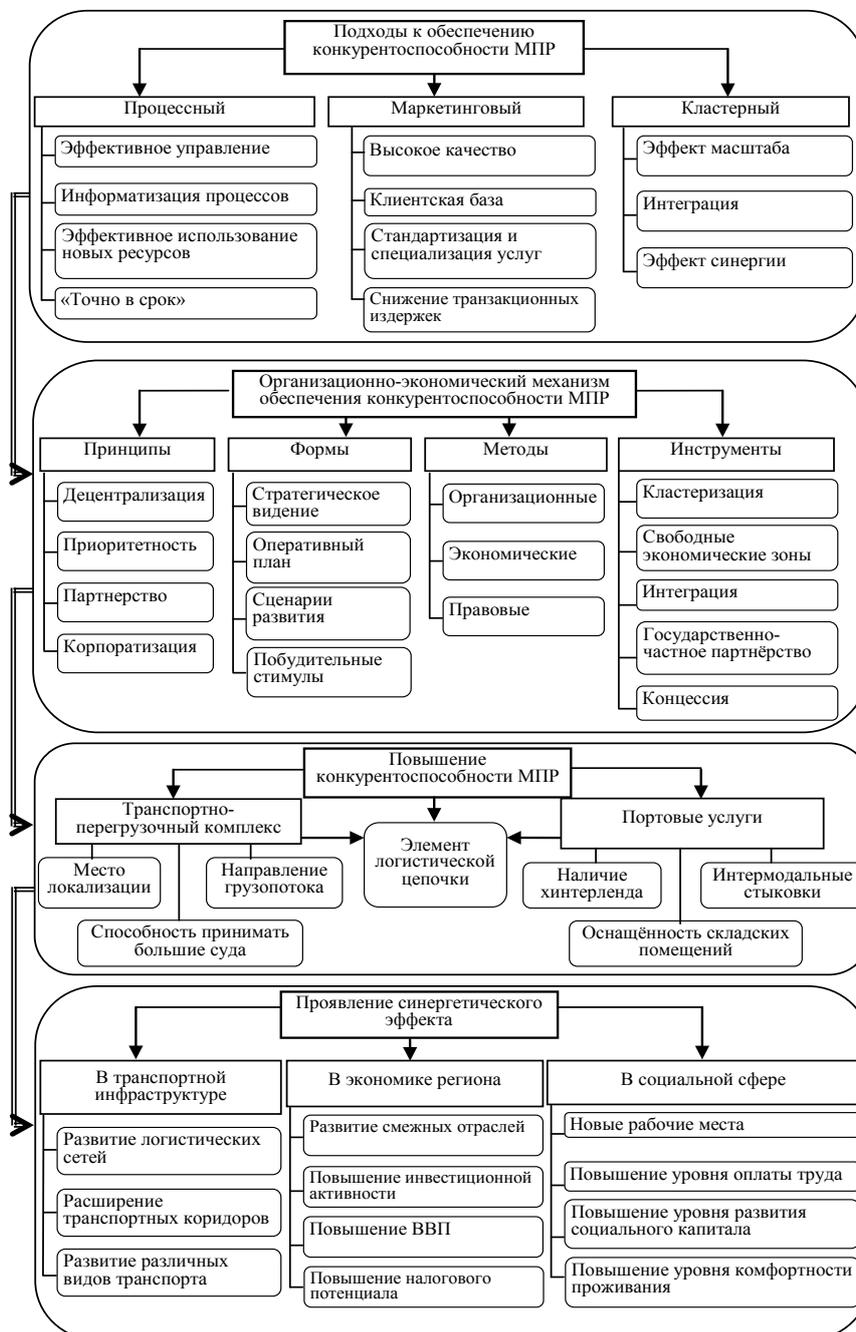


Рисунок 1 – Структурно-логическая схема подхода к обеспечению конкурентоспособности морского порта региона

Принимая во внимание тренды международной конкуренции в портовом бизнесе, можно сделать вывод о том, что одним из основных его конкурентных преимуществ является «лидерство в издержках». При этом следует учитывать, что постоянно появляются новые факторы конкурентоспособности морских портов, в числе которых конъюнктура мировой экономики, деятельность ТНК, государственная политика, а также коммерческая и политическая неопределенность. Поэтому эффективность организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта региона будет обеспечиваться реализацией таких принципов, как децентрализация, приоритетность, партнерство и корпоратизация. В условиях рыночной экономики в качестве главного принципа рассматривается децентрализация [5; 8], реализация которого позволяет расширить полномочия в отношении принятия управленческих решений и использования современных форм развития бизнеса на различных иерархических уровнях экономики (микро-, мезо- и макроуровень). Принцип приоритетности позволяет рассматривать морской порт как конкурентное преимущество и стратегический ресурс региона, эффективное развитие которого обеспечит экономический рост. Принцип партнерства предполагает соблюдение баланса интересов субъектов экономических отношений в рамках портового хозяйства, который обеспечивается посредством сотрудничества органов местного самоуправления, предпринимательских структур, общественных организаций и морского порта. Поэтому необходимо усиливать взаимодействие морского порта региона с организациями и предприятиями рыночной среды (стейкхолдерами), что позволит учитывать интересы и цели участников в отношении обеспечения конкурентоспособности порта. Принцип корпоратизации предполагает возможность преобразования морского порта в открытое акционерное общество (или холдинг) при условии сохранения порта в государственной собственности либо при условии передачи определенной части акций инвесторам. Таким образом, реализация выделенных принципов позволит усилить роль морского порта в экономике региона, создаст условия для эффективного использования производственного, финансового, научного и материально-технического потенциалов.

В качестве основных форм организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта региона предлагается рассматривать определение стратегического видения (стратегия), разработку оперативного плана действий (программы), разработку сценариев (прогнозирование), а также пакета побудительных стимулов (стимулирование). В научных работах [1-3] отмечается, что эффективность регулирующих воздействий предусматривает использование административно-правовых и организационно-экономических методов, которые основаны на нормативно-правовых документах. Так, административно-правовые методы оказывают прямое воздействие на объект регионального регулирования посредством распоряжений, нормативных актов, законов и сконцентрированы, преимущественно, на достижении интересов структур региональной власти. В Украине основными документами, регламентирующими деятельность морских портов, являются решение СНБУ «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави» (2008 г.), «Морская доктрина Украины» на период до 2035 года» (2009 г.), программа «Развития Международных транспортных коридоров Украины» (2009 г.), «Транспортная стратегия Украины на период до 2020 г.», «Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период до 2020 г.». Данные документы направлены на содействие развитию Украины как морской

державы, защите и обеспечению ее национальных интересов и безопасности в Азовском и Черном морях, Керченском проливе и других районах Мирового океана, повышению международного авторитета Украины. Экономические методы предусматривают косвенное воздействие на объект регулирования, ориентированы на учет стратегических целей и предполагают использование ограничительных и стимулирующих инструментов (снижение или повышение ставок налогов, таможенных пошлин и др.). Данные 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. Организационно-экономические методы предусматривают разработку эффективной тарифной политики, позволяющей регулировать уровень портовых сборов и тарифов, что обеспечит рациональную загрузку порта. Данные 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.

Основываясь на зарубежном опыте в рамках организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта региона, предлагается использовать такие инструменты, как свободные экономические зоны (СЭЗ), государственно-частное партнёрство (ГЧП), интеграция, концессия, кластеризация. С целью стимулирования развития морского порта региона и повышения конкурентоспособности портовых услуг в мировой практике используются портовые особые экономические зоны (ПОЭЗ), в рамках которых созданы условия для развития международных экономических отношений, а также для активизации инвестиционной деятельности в портовом секторе. Так, по мнению Р.И. Зименкова [1], ПОЭЗ являются эффективным инструментом, который обеспечивает экономический рост региона посредством активного привлечения внутренних и внешних инвестиционных ресурсов в развитие стратегических направлений экономики. Мировой опыт функционирования портовых ОЭЗ позволяет прийти к выводу о том, что эффективное развитие морского порта предполагает активное участие государства в создании благоприятных условий для инвестиционной и инновационной деятельности, результативность которой проявляется в синергетическом эффекте. Однако в результате неэффективности государственных инвестиций в портовый сектор возникает дефицит финансовых ресурсов, необходимых для технической модернизации морского порта, что создает предпосылки для разгосударствления и развития государственно-частного партнерства (ГЧП) в портовом секторе экономики. Данные тенденции предусматривают институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом, выделение государственных субсидий и бюджетных кредитов, обеспечивающих реализацию стратегически важных проектов для экономики региона и страны.

Учитывая международный опыт, привлечение частного капитала в развитие морского порта способствует повышению его конкурентоспособности за счет инновационного и технологического обновления портовой инфраструктуры. Это объясняется тем, что технологический прогресс и рост конкуренции изменили роль государства в развитии морских портов. Поэтому в странах Европы, Восточной Азии и США морские порты являются координационными центрами регионального развития,

которые развиваются за счет государственных субсидий, направленных на проектирование и технологическое обновление портовых сооружений. Так, например, морские порты Северной Европы (Антверпен, Роттердам, Гамбург) настолько близко связаны с муниципалитетами, что в некоторых случаях трудно отделить бюджет морского порта от регионального бюджета. По мнению автора, использование ГЧП в развитии морского порта региона способствует значительному влиянию порта на социально-экономическое развитие региона, а также привлечению инвестиций в основной капитал, в разработку проектно-сметной документации, в строительство и реконструкцию сооружений и объектов инфраструктуры морского порта.

Учитывая опыт развития таких морских портов, как порт Роттердама, порт Антверпена, а также шведского порта Гетеборг, отметим, что одним из современных инструментов привлечения инвестиций является концессия. Это позволяет реализовывать долгосрочные высокорентабельные проекты, предусматривающие масштабную технологическую реструктуризацию инфраструктуры порта, строительство новых терминалов, внедрение инновационных технологий в организацию управления погрузочно-разгрузочными работами, создание современных контейнерных терминалов. По мнению автора, основным этапом развития морских портов Северной Европы является передача акций частным операторам с одновременным заключением договора концессии, что позволило разделить порт на специальные зоны по видам деятельности. Так, в порту Генуя терминалы, сооружения и объекты инфраструктуры (причалы, средства механизации, коммуникации, подъездные пути и др.) были переданы в концессию частным операторам на срок, предусматривающий период окупаемости капитальных вложений.

В научной работе [6] стратегию интеграции предлагается рассматривать в качестве инструмента, обеспечивающего конкурентоспособность субъектов бизнеса. Это связано с тем, что интеграция предусматривает слияние компаний, включая полный технологический и организационный цикл, создавая конкурентное преимущество за счет экономии на масштабе и повышения уровня координации бизнес-процессов. Поэтому в современных условиях экономического развития наблюдаются тренды, связанные с использованием горизонтальной и вертикальной интеграции в деятельности морских портов (терминалов), а также судоходных компаний, которые создают систему морских перевозок для отдельных компаний. Это объясняется тем, что стратегия интеграции способствует расширению бизнеса, развитию логистики, повышению конкурентоспособности интегрированных компаний в морской порт и, непосредственно, самого порта [10].

Учитывая опыт развития морских портов Европы (порт Роттердам, Антверпен, Гётеборг), отметим, что одним из современных инструментов привлечения инвестиций является концессия. Это позволяет реализовывать долгосрочные высокорентабельные проекты, предусматривающие масштабную технологическую реструктуризацию инфраструктуры порта, строительство новых терминалов, внедрение инновационных технологий в организацию управления погрузочно-разгрузочными работами, создание современных контейнерных терминалов. Вместе с этим в экономической науке обосновано, что конкурентоспособность транспортной системы региона обеспечивается посредством создания транспортных логистических систем с последующей их интеграцией в национальную макрологистическую систему. При этом ученые отмечают, что взаимодействие порта с органами местной власти, научными и учебными заведениями способствует образованию морских транспортно-логистических кластеров,

что, в свою очередь, обеспечивает повышение конкурентоспособности морского порта, создавая при этом синергетический эффект в экономике региона. Также отмечается, что создание транспортно-логистических кластеров следует рассматривать в качестве стратегического ресурса приморской территории, эффективное использование которого обеспечит не только конкурентоспособность морского порта, но и экономический рост региона. Основываясь на вышеизложенном, следует считать, что использование кластерного подхода в развитии морского порта является эффективным направлением в региональной политике, которое позволяет создать новые конкурентные преимущества региона, повысить его экспортно-импортный потенциал и уровень конкурентоспособности портовых услуг. Основываясь на вышеизложенном, отметим, что создание свободных экономических зон и 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 региона по своей структуре является сложной транспортно-логистической системой, его конкурентоспособность будет обеспечиваться эффективностью использования кластерной модели, позволяющей усилить тесноту межотраслевого взаимодействия между портом, бизнесом, наукой, властью, инфраструктурой. Поскольку конкурентоспособность морского порта региона обеспечивается с учетом его функций, специализации портовых услуг и роли в экономике региона, необходимо фокусировать воздействие организационно-экономического механизма конкурентоспособности морского порта как транспортно-перегрузочного комплекса, элемента логистической цепочки, учитывая специализацию и качество портовых услуг. Принимая во внимание роль морского порта в экономике региона, реализация механизма обеспечения его конкурентоспособности создаст синергетический эффект, включая развитие смежных отраслей, повышение инвестиционной активности и рост ВВП, усиление налогового потенциала. В транспортной сфере эффект будет проявляться в развитии логистических сетей, расширении транспортных коридоров, развитии различных видов транспорта, а в социальной сфере – в создании новых рабочих мест, повышении уровня оплаты труда и комфортности проживания, а также развитии социального капитала.

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Таким образом, предложенный организационно-экономический механизм учитывает специфику деятельности морского порта, процессы реформирования морехозяйственного комплекса, а также современные инструменты обеспечения конкурентоспособности порта как сложной транспортно-логистической системы региона, в которую интегрированы субъекты бизнеса, региональной власти, транспортные сети, инвестиционные компании и др. При этом конкурентоспособность морского порта региона рассматривается как комплексная характеристика, которая формируется в результате взаимодействия внешних и внутренних факторов конкурентной среды, эффективное использование которых обеспечивает экономический рост припортовых территорий. Поэтому дальнейшие исследования необходимо сфокусировать на обосновании интеграционных форм развития морского порта региона, учитывая интересы компании, которая интегрируется в его структуру с целью создания логистической цепочки, а также на оценке уровня конкурентоспособности морского порта с точки зрения его возможности удовлетворять требованиям компаний в отношении функций порта как транспортно-перегрузочного комплекса, который предоставляет портовую услугу качества.

А.В. Бережний. Організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності морського порту регіону: методологія формування та інструментарій реалізації

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. On the economic impact of ports: local vs. national costs and benefits / M. Benacchio, C. Ferrari, H. Haralambides, E. Musso // Forum of Shipping and Logistics, Special Interest Group on Maritime Transport and Ports International Workshop. – Genoa. – June 8 – 10, 2000.
5. Casson M. The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry / M. Casson // Journal of Transport Economics and Policy. – 1986. – Vol. 20, №1. – P. 7-29.
6. Chandler A.D. The Visible Hand / A.D. Chandler – Cambridge : Harvard, 1977. – P. 88-90.
7. De Langen P. Governance in seaport clusters // P. De Langen / Maritime Economics and Logistics. – 2004 – №4. – P. 141-156.
8. Ducruet C. Port regions and globalization. In: Ports in proximity: competition and cooperation among adjacent seaports / C. Ducruet, T. Notteboom, P.W. De Langen. – Aldershot, Ashgate, 2009. – P. 43-54.
9. Goss R.O. Economic policies and seaports. The economic functions of ports / R.O. Goss // Maritime Policy and Management. – 1990. – №17. – P. 207-220.
10. Freemont A. Global maritime networks: the case of Maersk / A. Freemont // Journal of Transport Geography. – 2007. – Vol. 16, №6. – P. 431-442.
11. Kaufmann G. Port impact studies: comparison and evaluation of existing methods / G. Kaufmann // School of community and regional planning. – Vancouver, 1979.

А.В. Бережний, аспірант кафедри менеджменту природоохоронної діяльності та регіональної політики, Національна академія природоохоронного та курортного будівництва (м. Сімферополь, Україна)

Організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності морського порту регіону: методологія формування та інструментарій реалізації

На основі дослідження сучасних теорій конкуренції представлено організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентоспроможності, базис якого формують процесний, маркетинговий та кластерний підходи, що враховують специфіку функціонування морського порту. При цьому обґрунтовано необхідність урахування ролі порту в економіці регіону як елемента інфраструктури та логістичної системи, а також особливостей сучасного розвитку, які проявляються в глобалізації економіки та інтеграції бізнесу.

Ключові слова: морський порт регіону, конкурентоспроможність, конкурентні переваги, регіон, організаційно-економічний механізм.

A.V. Berezhnoi, PhD Student of the Department of Environmental Performance Management and Regional Policy, National Academy of Environmental Protection and Resort Development (Simferopol, Ukraine)

The organizational and economic mechanism of competitiveness of the seaport region: methodology of formation and tools of realization

The aim of the article. The modern trends of the development of the marine economy demonstrate the increasing competition in the maritime transport market. Therefore, the port is the point of economic growth and strategic advantage in the region. It creates the additional competitive advantages for businesses, the region's economy and society. The aim of this study is to support the organizational-economic mechanism of competitiveness of the maritime port in the region. It will create the conditions for the effective use of its competitive advantage.

The results of the analysis. Several tasks were solved: the contemporary approaches to the identification of the principles to ensure the regulatory influences; the justification of the restrictive and

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

incentive-based methods. The competitive tools are offered, including the port special economic zones, integration, concession, public-private partnership, port-industrial clusters. It was formalized the organizational-economic mechanism of the competitiveness of the seaport of the region. The necessity of assessing of the competitiveness of the port of the region was considered. A function of a freight transshipment complex and the supply chain were offered. The scientific innovation is the development of the scientific-theoretical foundations of the organizational-economic mechanism of the competitiveness of the maritime port in the region.

Conclusions and directions of further researches. The author considers the important scientific and applied tasks of the development of the competitive advantages of the port. The effective use of the internal capacity in the region is shown.

The organizational-economic mechanism of the competitiveness is submitted in the scientific work. It is based on the study of the modern theories of competition. The organizational-economic mechanism of the competitiveness forms the basis of the process, marketing and clustered. The role of the port in the region as part of the infrastructure and logistics system is considered.

Keywords: seaport region, competitiveness, competitive advantage, region, organizational and economic mechanism.

1. Zimenkov, R.I. (2005). Svobodnyie ekonomicheskie zony [Free economic zones]. Moscow: UNITI-DANA [in Russian].
2. Katsman, F.M. (2007). Spetsialnyie ekonomicheskie zony [Special economic zones]. *Transport Rossiiskoi Federatsii – Transport of the Russian Federation*, 8, 22-26 [in Russian].
3. Malyshkina, E. (2005). Ob specialnykh ekonomicheskikh zonakh v Rossiiskoi Federatsii [About the special economic zones in the Russian Federation]. *Transport Rossiiskoi Federatsii – Transport of the Russian Federation*, 7, 18-21 [in Russian].
4. Benacchio, M., & Ferrari, C. (2000, June 8-10). 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 [in English].
5. Casson, M. (1986). The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry. *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 20, 1, 7-29 [in English].
6. Chandler, Jr. A.D. (1977). *The Visible Hand*. Cambridge: Harvard [in English].
7. De Langen, P. (2004, April). Governance in seaport clusters. *Maritime Economics and Logistics*, 4, 141-156 [in English].
8. Ducruet, C. (2009). *Port regions and globalization. In: Ports in proximity: competition and cooperation among adjacent seaports*. Holland: Logistik [in English].
9. Goss, R.O. (1990, January). Economic policies and seaports. The economic functions of ports. *Maritime Policy and Management*, 17, 207-220 [in English].
10. Freemont, A. (2007, April). Global Maritime Networks: The case of Maersk. *Journal of Transport Geography*, Vol. 16, 6, 431-442 [in English].
11. Kaufmann, G. (1979). *Port Impact Studies: comparison and evaluation of existing methods*. Vancouver: School of community and regional planning [in English].

Отримано 18.03.2014 р.