

схеми повернення товарів та коштів, використовувати надійних партнерів, зокрема кур'єрські служби та банківські установи, застосовувати різні варіанти оплати за товари та послуги, розміщувати на сайті відгуки споживачів.

#### Перелік використаних джерел:

1. Гейтс Б. Бизнес со скоростью мысли. Москва: Эксмо, 2003. 227 с.
2. Кузьо Н.С., Косар Н.С., Мельниченко І.І. Електронна комерція в Україні: сучасний стан, галузеві особливості та організаційні форми. *Маркетинг і цифрові технології*. 2021. Том 5. №1. С.27-41
3. Куклінова Т.В. Сучасні тенденції та фактори Інтернет-торгівлі в Україні. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2018. № 1 (65). С. 95–10
4. Офіційний сайт Асоціації Ритейлерів України. URL: <https://rau.ua/uk/novyni/onlajn-diktaturae-commerce/> (дата звернення до ресурсу 16.10.2021 року)
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення до ресурсу 16.10.2021 року)
6. Michael Keenan. Global Ecommerce Explained: Stats and Trends to Watch in 2021. URL: <https://www.shopify.com/enterprise/global-ecommerce-statistics> (дата звернення до ресурсу 16.10.2021 року)
7. Porter M. Strategy and the Internet. URL: <http://hbswk.hbs.edu/item/2165.html> (дата звернення до ресурсу 16.10.2021 року)
8. Tapscott D., Ticoll D., Lowy A. Digital Capital: Harnessing the Power of Business Webs, Harvard Business Press. Boston, Mass: Harvard Business School Press, 2000. 272 p.

УДК 338.47:627

**Стовба Тетяна**

кандидат економічних наук, доцент  
доцент кафедри економіки та морського права  
Херсонська державна морська академія  
м. Херсон, Україна

**Stovba Tetyana**

PhD ( Economics)

Docent, Associate Professor of Economics and Maritime Law Department

Kherson State Maritime Academy

Kherson, Ukraine

## **НАПРЯМКИ ПОСИЛЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ DIRECTIONS OF STRENGTHENING THE COMPETITIVENESS OF THE UKRAINE MARITIME PORT INDUSTRY**

Вітчизняна морська портова галузь охоплює 18 портів, 38 державних підприємств з щорічним оборотом майже 10 млрд. грн., 5000 галузевих суб'єктів господарювання; одне робоче місце у портовій галузі сприяє створенню 4–5 робочих місць у суміжних галузях [1]. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури України. Портова галузь України має значний потенціал для розвитку транспортних шляхів і вантажопотоку з урахуванням світової кон'юнктури ринку, вигідного розташування на перетині міжнародних транспортних коридорів для забезпечення транзитних вантажопотоків, але не конкурентоспроможна через велику кількість накопичених проблем не здатна збільшити обсяги вантажообігу і, таким чином, наповнювати держбюджет. Прагнення іноземних судновласників здійснювати євразійські економічні зв'язки оминаючи територію України вимагає від уряду негайно впровадити заходи щодо посилення конкурентоспроможності морської портової галузі шляхом її модернізації з метою збільшення обсягів вантажообігу та залучення транзитних вантажопотоків.

Ефективність сучасної економіки визначають інтелектуальні чинники – знання, інформація, високі технології, що створюють глобальну конкуренцію. Тому в сучасному високоінтелектуальному світі на перший план виходять якісні конкурентні показники: якість людських ресурсів, особистісні цінності та пріоритети, здатність до інновацій, організаційна культура тощо. Кількісні характеристики (гнучкі, рухливі, заміщені): природні, трудові, матеріальні, інвестиційні ресурси є достатньо рухливими, мають короткостроковий характер. Тому потенціали успіху або ключові фактори успіху (КФУ) в конкуренції поділяють на дві групи:

1) КФУ вищого порядку ґрунтуються на використанні нових технологій, унікальних комбінацій ресурсів, які призводять до підвищення продуктивності праці, не можуть бути відтворені в такій же формі конкурентами. Саме ці чинники є основою інноваційної конкуренції, яка прийшла на зміну ресурсному суперництву. Слід зазначити, що інноваційну перевагу важко подолати. Країни, що накопичили знання і продовжують вкладати кошти в розвиток фундаментальних і прикладних досліджень, мають суттєві переваги. Високий науковий та інноваційний потенціал допомагає створювати нові продукти, процеси, підвищувати ефективність за рахунок економії на масштабі та охопленні.

2) чинники, що поєднують нестабільні та короткотермінові переваги. Вони ґрунтуються на цінових факторах і впливі протекціоністських заходів з боку держави та цінових зсувів на світовому ринку [2, с.113-114].

Напрямки посилення конкурентоспроможності підприємства можна поділити на дві групи: оперативні та стратегічні.

Оперативні напрямки проявляються у здатності економії часу, простору, витрат, використанні нових підходів до управління запасами, результативністю реакції через зміну ринкової ситуації і дії конкурентів, диференційованістю системи оплати праці, впливом кон'юнктури на кількість робочих годин і оплату за них тощо.

До стратегічних напрямків посилення конкурентоспроможності підприємств необхідно віднести наступні:

цілеспрямоване освоєння надання нових послуг, використання сучасних технологій обробки суден, залучення нових клієнтів (вантажовідправників, судноплавних компаній, фрахтувальників, вантажоотримувачів тощо);

формування інноваційної культури;

стабільні і довготривалі взаємовідносини з вантажовідправниками, судноплавними компаніями, фрахтувальниками, вантажоотримувачами;

створення кластерів, які приводитимуть до стратегічної, оперативної, організаційної інтеграції, що створюватимуть нові унікальні цінності і можливості для всіх учасників [2, с.113-114].

Для подальшого розвитку і перемоги в конкурентній боротьбі учасники повинні використовувати ідеї, ресурси і можливості підприємств незалежно від галузі та географічних меж.

Підприємства з метою пристосування до умов перманентних змін і страхування від можливих провалів на ринку, переходять до партнерства. Основним стимулом для об'єднання підприємств є досягнення ефекту синергії.

Процеси інтерналізації, зростання соціальної відповідальності бізнесу, розвитку людських ресурсів, модернізації технологій обслуговування, організації виробництва, цифровізація призводять до підвищення значущості управлінського персоналу, що вимагає перманентного оновлення і адаптації інструментів мотивації та контролю, спрямованих на створення зацікавленості в інноваційному розвитку виробництва. Тому актуальними стають «м'які» методи впливу на виробничу систему, які базуються на гуманістичних принципах.

Інноваційна культура, яка створить умови для розвитку людських ресурсів, поєднання інтересів всіх зацікавлених груп, забезпечить тривалу і сталу життєздатність підприємств

портової індустрії, оскільки здатність до самоосвіти, колективне прийняття основних рішень створюють базу для вдосконалення матеріальних активів.

Наразі головним імперативом інноваційного розвитку у світі є цифровізація. Поширенню цифровізації у морських портах сприятимуть Інтернет речей, автоматизація, роботизація, безпілотні транспортні засоби та обладнання, розробки у галузі кібербезпеки, 3D-моделювання, 3D-друк, нанотехнології (наприклад, нанесення нанопокриттів на підводну частину судна з метою зменшення сили тертя, витрат палива тощо). Впровадження вищезазначених інновацій дозволить крім традиційної обробки суден оптимізувати рух, прискорити і автоматизувати процеси обслуговування суден та вантажів завдяки більшій прозорості, зменшити корупцію та кількість людських помилок і, таким чином, підвищити ефективність функціонування морських портів [3, с. 222].

Інвестиції у днопоглиблювальні роботи, сучасне потужне підйомно-транспортне обладнання, розширення акваторії порту для заходу та обробки великих суден, штучний інтелект та блокчейн для удосконалення обміну інформацією між різними учасниками процесу транспортування, створення сайтів для портових логістичних та виробничих операцій у портовій зоні дозволить збільшити трафік та кількість заходів суден, розробка і впровадження сучасних засобів для бункерування, а також використання скрапленого природного газу в якості суднового палива, електрифікація сприятимуть зменшенню шкідливих викидів у морському порту та підвищенню ефективності його роботи [3, с. 222].

Портові оператори Китаю є лідерами щодо автоматизації портів. Так, Shanghai Yangshan Phase IV є найбільшим повністю автоматизованим терміналом у світі. Разом з підвищенням пропускної здатності порту повністю автоматизований термінал дозволяє знизити викиди вуглецю до 10% [4]. Разом з Китаєм планують створювати розумні порти Велика Британія, Німеччина, Канада, Нідерланди та ін.

Проведені дослідження щодо впровадження новітніх технологій у діяльність провідних морських портів світу підтверджують необхідність та нагальність інноваційного розвитку морської портової галузі України з метою посилення її конкурентоспроможності.

Наразі світ активно працює над створенням інтелектуальних морських портів. Концепція інтелектуального порту передбачає впровадження низки передових технологій: від штучного інтелекту до хмарних сервісів і технології блокчейн для управління та відстеження руху вантажів, використання яких дозволить портам і вантажовідправникам підвищити ефективність операцій. За прогнозами світових аналітиків у найближчі п'ять років ринок інтелектуальних портових технологій зросте майже на 2 млрд. доларів [4]. Проте, значні інвестиції, брак кваліфікованих людських ресурсів, стурбованість з боку профспілок щодо скорочення чисельності працівників та необхідності їх перенавчання і забезпечення зайнятості, а також час, необхідний для впровадження інновацій, перешкоджають ширшому впровадженню автоматизації у морських портах.

Дослідження прикладів інноваційного розвитку провідних портів світу дозволило узагальнити новітні тенденції портової індустрії: цифровізація логістичних потоків та обробки різноманітних даних, роботизація суден та використання дронів, автоматизація процесу управління, збільшення пропускної здатності портів та ін., що сприятиме поліпшенню екології, зменшенню рівня корупції та кількості помилок і, таким чином, підвищенню їх конкурентоспроможності.

#### Перелік використаних джерел:

1. Інформація про водний транспорт України. Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro/vodniy-transport-ukraini.html> (дата звернення 15.10.2021).
2. Стовба Т.А. Чинники та напрямки посилення конкурентоспроможності підприємств легкої промисловості. Таврійський науковий вісник: Збірник наукових праць ХДАУ. Вип. 62. Частина II. Херсон : Айлант, 2009. С. 109–115.
3. Стовба Т.А. Стратегічні імперативи інноваційного розвитку морських портів України. Наукові перспективи. 2021. №8(14). С. 222–235.
4. Кумеков Р. Мир готовится к внедрению интеллектуальных портов. Судоходство : веб-сайт. URL: <https://sudohodstvo.org/mir-gotovitsya-k-vnedreniyu-intellektualnyh-portov/> (дата звернення 18.09.2021).

УДК 330

**Сульженко Роман**  
студент групи ППм-51

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя  
м. Тернопіль, Україна

**Науковий керівник: Маркович Ірина**

кандидат економічних наук, доцент  
доцент кафедри економіки і фінансів,

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя  
м. Тернопіль, Україна

**Roman Sulzhenko**

Student of the group PP -31

Ternopil Ivan Puluj National Technical University

Ternopil, Ukraine

**Scientific supervisor: Iryna Markovych**

PhD (Economics), Docent\

Associate Professor of Economics and Finance Department

Ternopil Ivan Puluj National Technical University

Ternopil, Ukraine

### СУЧАСНІ ПІДХОДИ ВЕДЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ІНТЕРНЕТ-ТОРГІВЛІ MODERN APPROACHES OF EFFECTIVE INTERNRT-TRADE

Міжнародний економічний простір опинився у складних для функціонування обставинах. Причиною цього стали особливості пандемії, віддаленість клієнтів, відсутність налагоджених механізмів сервісу доставки тощо. Все це обумовлює зміну вектора з традиційних підходів ведення бізнесу у новий – якісно кращий, більш гнучкий та мобільний. За таких обставин об'єктивується потреба у критичному аналізі відомих економічної науки та практиці традиційних способів ведення бізнесу, відборі найкращих, які забезпечать процес торгівлі безперешкодно, навіть за умов віддаленості клієнтів. З цієї тези випливає аргумент про потребу визначення критеріального апарату, за яким встановивши відповідність визначимо можливість ведення бізнесу в нових соціально-економічних обставинах. Результатом такого підходу має бути реалізація прогностичної функції, сутністю якої буде розгорнута характеристика, на основі якої власник чи підприємець зможе зрозуміти чи реалізовуватиметься його справа в умовах пандемії, які слабкі сторони наявні, як їх усунути, чи, загалом модифікувати весь процес. Такими критеріями, передовсім, мають стати гнучкість, мобільність, варіативність та оперативність способів обробки зворотного зв'язку та інші. Очевидно, їх обґрунтування належить практикам – підприємцям, що мають позитивний досвід ведення власної справи у складних умовах віддаленості.

Підхід, що його ми описали вище, і взятий нами за основу розкривається в актуальності Інтернет-торгівлі. Як і будь-який із способів ведення бізнесу, інтернет-торгівля зберігає за собою традиційні характеристики продажу, а також містить специфічні ознаки,