



УДК 656.078.8

DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-79-84

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ

Е. И. Акунец

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения

В данной статье рассматриваются конкурентоспособные отношения между стивидорскими компаниями в портовой отрасли Российской Федерации. Рассмотрен рынок стивидорных услуг как экономическая система отношений между стивидорными компаниями и грузовладельцами и судовладельцами, а также рассмотрены функции стивидоров. Представлены основные составляющие конкурентоспособности стивидорных компаний. Рассмотрена пять уровней модели конкурентных отношений стивидорных компаний.

Ключевые слова: стивидорная компания, рынок стивидорных услуг, конкурентоспособность, портовая отрасль.

Для цитирования:

Акунец Е. И. Конкурентоспособность стивидорных компаний в портовой отрасли // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №1(27), ISSN 2077-5687. – СПб.: ГУАП., 2021 – с. 79-84. РИНЦ. DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-79-84.

COMPETITIVENESS OF STEVEDORING COMPANIES IN THE PORT INDUSTRY

E. I. Akunets

Saint-Petersburg State University of Aerospace Instrumentation

This article discusses the competitive relationship between the stevedoring companies in the port sector of the Russian Federation. The market of stevedoring services is considered as an economic system of relations between stevedoring companies and cargo owners and shipowners, as well as the functions of stevedores. The main components of the competitiveness of stevedoring companies are presented. Considered five levels of the model of competitive relations of stevedoring companies.

Keywords: stevedoring company, stevedoring services market, competitiveness, port industry.

For citation:

Акунец Е. И. Competitiveness of stevedoring companies in the port industry // System analysis and logistics.: №1(27), ISSN 2077-5687. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAI., 2021 – p. 79-84. DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-79-84.

Введение

Стивидорные услуги – это услуги по обеспечению перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, включая иные дополнительные услуги по хранению, сертификации, экспедированию грузов, что обусловлено спецификой деятельности отдельных стивидорных компаний. Под данными услугами также понимаются процессы погрузо-разгрузочных работ и укладки груза на судне.

1. Рынок стивидорных услуг

На протяжении длительного времени рынок стивидорных услуг демонстрирует существенный рост. За последние 18 лет мощность морских портов Российской Федерации увеличилась более чем в три раза и на данный момент составляют более 1061 млн тонн [2].

Сам же собой рынок стивидорных услуг представляет собой систему экономических отношений, которые формируются между продавцом и покупателем в процессе оказания услуг по обеспечению перевалки грузов и иных сопутствующих услуг (транспортно-экспедиторское обслуживание, хранение грузов и т.д.). Данный рынок развивается под воздействием как внутренних, так и внешних факторов [1].

В связи с тем, что стивидорные компании представляют услуги как грузу (погрузо-разгрузочные работы, хранение и т.д.), так и судну (швартовка, услуги по работе с судном и т.д.) то они на данном рынке выступают как продавцы. В качестве покупателей выступают грузовладельцы и перевозчики (т.е. судовладельцы).

На данный момент на рынке стивидорных услуг, внутри одного бассейна, наблюдается



достаточно жесткая конкуренция. На сегодняшний день погрузо-разгрузочные операции на территории большинства портов России осуществляют не менее трех стивидорных компаний (рис. 1). Например, на 2020 год в порту Находка работают 12 стивидорных компаний, в порту Новороссийск – 9, в порту Усть-Луга – 13, а в Большом порту Санкт-Петербурга – 32 компании.

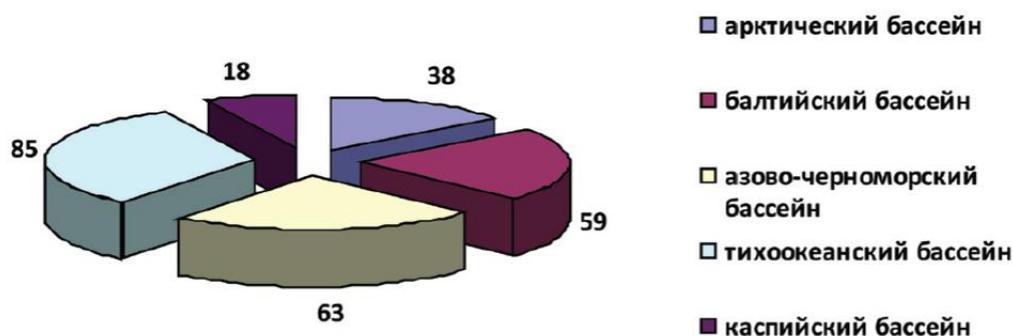


Рис. 1. Количество стивидорных компаний в морских портах

2. Функции стивидорных компаний

Понятие «стивидор» в качестве логистического термина сформировалось в Великобритании, само слово имеет исконно морское происхождение – от испанского *estibador* (паковщик, работающий в порту). Причем, что характерно, в «доконтейнерный» период морских перевозок (до середины семидесятых годов прошлого века), стивидорами называли только высококвалифицированных бригадиров, управлявших линейными рабочими – портовыми грузчиками. В настоящее время на Западе под стивидором прежде всего понимают компанию, которая занимается вопросами погрузки-разгрузки (в России этот термин вообще применяется только к юридическим лицам) [6].

Стивидорные компании являются неотъемлемой части жизни и работы морского и речного порта, которая выполняет следующие функции:

- 1) Подготовка к погрузо-разгрузочным работам (т.е. наличие мест на складе, бригад грузчиков, техники с необходимой грузоподъемностью и грузозахватывающими механизмами);
- 2) Планирование размещения груза на складе;
- 3) Погрузо-разгрузочные работы по прибытию любого вида транспорта в порт, с использованием кранов, погрузчиков, автопогрузчиков и т.д.;
- 4) Каргопланирование и формирование плана, с учетом железнодорожных составов и автотранспорта;
- 5) Организация обработки грузов в таможенных зонах;
- 6) Охрана груза на территории склада порта;
- 7) Ведение полного документооборота по всему перемещению груза для отправителя и получателя груза, а также для администрации порта и таможни;
- 8) Устранение внештатных ситуаций.

Исходя из данных функции можно сделать вывод, что для ускорения работы стивидорных компаний необходимо чтобы большая часть функций были автоматизированы. В связи с этим компании будут работать эффективнее и безошибочнее, а следовательно, повысится пропускная способность порта, а также его логистическая и коммерческая привлекательность.

3. Формирование стоимости в портовой отрасли

В общем виде порты – это инфраструктурные объекты, которые могут быть организованы самым разным способом. Множество факторов влияет на организационную структуру и модели управления ими, в том числе социально-экономические характеристики государства, исторические



условия развития, расположение, виды обрабатываемых грузов. Учитывая этот факт, не существует единой общеприемлемой модели для структуры портовой отрасли, однако типичной будет цепочка создания стоимости в морском портовом секторе (рис. 2) [3].

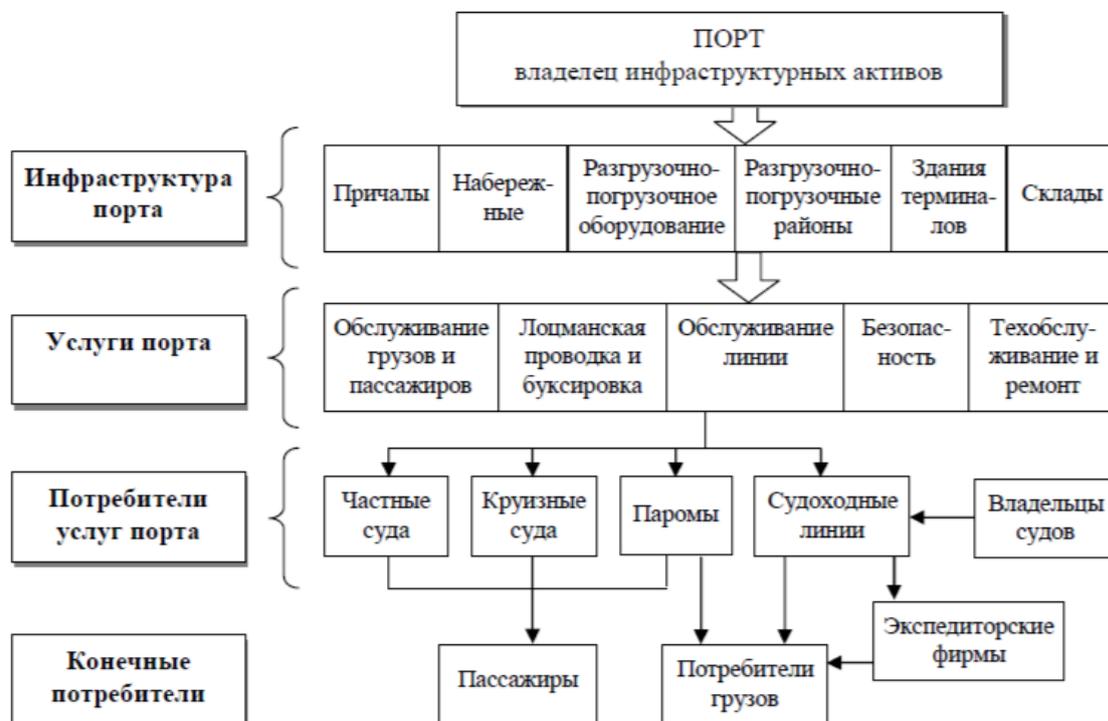


Рис. 2. Процесс формирования стоимости в морском порту

Услуги морских портов, согласно российскому законодательству, отнесены к сферам деятельности субъектов естественной монополии. На основании Федерального закона от 12.08.1995 г. № 147-ФЗ и Постановления Правительства РФ от 07.03.1995 г. № 239 услуги, которые оплачивают суда в виде портовых сборов, отнесены к сфере деятельности субъектов естественных монополий, а тарифы на осуществление погрузочно-разгрузочных работ в портах, а также портовые сборы и услуги ледокольного флота подлежат государственному регулированию. Оплата остальных услуг осуществляется на договорной основе [4].

В связи с тем, что в российском законодательстве отсутствует нормативно-правовой механизм для определения уровня взимаемых сборов, то в ряде случаев ставки портовых сборов в российских портах иногда превышают значения некоторых аналогичных ставок в зарубежных портах. Данный недостаток в законодательстве отрицательно сказывается на конкурентоспособности российских портов.

Имеющая система портовых сборов не предусматривает возможности корректировки ставок портовых сборов, при учете ставок в портах-конкурента. Слабая реализация портовых мощностей и неравномерная загрузка приводит к тому, что порт работает с более рентабельным грузопотоком и с помощью него осуществляет покрытие затрат на содержание порта.

4. Конкурентоспособность стивидорных компаний

Суть конкуренции на стивидорном рынке состоит в противоборстве стивидорных компаний между собой за наиболее привлекательный рынок для своих услуг. На сегодняшний день компании работают в условиях жесткой конкуренции, что обостряется соперничеством не только с портами внутри страны, а также и с портами других стран.

Для условий рыночных отношений конкурентоспособность является главным фактором, с



помощью которого стивидорная фирма может достичь успеха в своей деятельности. Под конкурентоспособностью стивидорной компании следует понимать интеграцию четырех основных составляющих: продуктовой, экономической, управленческой и маркетинговой, которые формируют устойчивое положение компаний на рынке [5].

Продуктовая составляющая направлена на осуществление стивидорных услуг, которые на рынке являются объектом купли-продажи. Для данной составляющей огромную роль является потребительский спрос услуг.

Экономическая составляющая направлена на эффективность процесса продажи стивидорных услуг, которая выражается через экономические показатели. Для данной составляющей большую роль играет величина издержек на осуществление услуг.

Управленческая составляющая направлена на достижение необходимой рыночной позиции за счет качественных управленческих решений. Для данной составляющей огромную роль играет строгая структурно-организационная схема управления стивидорной компанией.

Маркетинговая составляющая направлена на маркетинговые взаимоотношения между стивидорными компаниями и потребителями услуг. Для данной составляющей большую роль играют долгосрочные и взаимовыгодные отношения между компаниями и грузовладельцами с грузоперевозчиками.

Конкурентоспособности стивидорной компании формируется под воздействием определенной окружающей среды, которая создается под влиянием рыночного пространства, а также ограничений со стороны социально-экономических, политических, культурных, демографических и экологических факторов [5].

5. Модели конкурентных отношений стивидорных компаний

Конкуренция благоприятно воздействует на экономику портового хозяйства страны, поскольку соперничество стивидорных компаний за предпочтения грузовладельцев приводит к снижению стоимости производства за счет более эффективного использования ресурсов, повышение качества услуг. Конкуренция на стивидорном рынке обеспечивает рыночной системе механизм саморегулирования, который реализует эффективность, пропорциональность и динамичное развитие сферы стивидорных услуг [5].

При составлении модели конкурентных отношений между стивидорными компаниями на российском рынке можно выделить пять уровней конкуренции:

- 1) Конкуренция между стивидорными компаниями одного порта;
- 2) Конкуренция между стивидорными компаниями одного бассейна;
- 3) Конкуренция между стивидорными компаниями одного государства в пределах одного бассейна;
- 4) Конкуренция между стивидорными компаниями разных государств в пределах одного бассейна;
- 5) Конкуренция между стивидорными компаниями разных бассейнов.

Конкуренция между стивидорными компаниями одного порта получает из-за того, что порт является акционерной организацией. На данный момент на территории порта осуществлять свою деятельность может множество как компаний, как говорилось ранее их количество меняется в пределах от 4 до 30 компаний. При борьбе за клиентов компании стараются расширить товарную номенклатуру обрабатываемых грузов на территории порта, что положительно сказывается на деятельности самого порта.

Конкуренция между стивидорными компаниями одного бассейна представляет собой конкуренцию между портами в одном бассейне. Данная конкуренция выражается в том, что стивидорные компании осуществляют переговоры с потенциальными грузовладельцами и грузоперевозчиками с целью обеспечения их более широкого набора транспортных и других услуг и наиболее высоком качестве. Пример данной конкуренции можно наблюдать в Финском заливе, а



именно взаимодействие Большого морского порта Санкт-Петербурга и порт Бронка.

Конкуренция между стивидорными компаниями одного государства в пределах одного бассейна осуществляется за счет ценовой борьбы между стивидорными компаниями. Данная деятельность осуществляется путем снижения или удержания на низком уровне ставок за обслуживания грузов, которые обрабатываются несколькими портами. Также большое внимание в данной конкуренции уделяется скорости и качеству обработки грузов, расширенному спектру услуг и предоставлению льготных условий.

Для конкуренции между стивидорными компаниями разных государств в пределах одного бассейна характерно существенное отличие в экономических, технологических и логистических условий деятельности стивидорных компаний. В связи с тем, что долгосрочные и взаимовыгодные отношения между стивидорными компаниями и грузовладельцами с грузоперевозчиками сравниваются в разных странах из-за этого влияния государства в данных отношениях играют важную роль. Государство является основным регулятором экономической активности в сфере оказания стивидорных услуг, а следственно повышается значение различных факторов, которые влияют на рынок стивидорных услуг.

Конкуренция между стивидорными компаниями разных бассейнов характеризуется обширностью геоэкономических условий, которые сопровождаются ужесточением конкуренции между региональными рынками стивидорных услуг. В настоящее время на территории России располагаются несколько крупных транспортных бассейнов, в которых работа стивидорных компаний осуществляется с другими видами транспорта совместно с обслуживанием экспортно-импортного грузопотока. В России морские порты располагаются на территории пяти морских бассейнов: Северный, Балтийский, Черноморско-Азовский, Каспийский и Дальневосточный.

Заключение

Стивидорные компании сегодня являются стратегически важными для развития народного хозяйства страны субъектами, государство уделяет их развитию пристальное внимание, особенно в области формирования цен. Рынок стивидорных услуг подвержен сильному влиянию внутренних факторов, включая как взаимодействие продавцов и покупателей, так и жесткую конкурентную среду не только на микроуровне (внутри каждого порта захода), но и на мезоуровне (между портами отдельно взятого морского бассейна).

Для конкурентной борьбы между стивидорными компаниями между собой необходимо чтобы компании обладали современными системами автоматизации. Ведь чем больше стивидорских функций будет автоматизировано, тем эффективней, безошибочнее и быстрее компания будет работать, а, значит, и пропускная способность, логистическая и коммерческая привлекательность соответствующего терминала или порта будет выше.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Ботнарюк, М.В.* Российский рынок стивидорных услуг и особенности его развития на современном этапе /М.В. Ботнарюк //Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. – 2014. – №6. - С.155-162
2. *Макаренко В.* Снижение прибыли и рост активов: результаты 1 полугодия НМТП [Электронный ресурс] // journal.tinkoff.ru: Т -Ж: журнал про ваши деньги. 2020. 17 ноября. – URL: <https://journal.tinkoff.ru/news/nmtp1h2020/> (дата обращения: 08.02.2021).
3. *Демьянченко А.Г.* Функции и модели управления современным портом. /А.Г. Демьянченко. //Экономика промышленности. – 2012. - №3-4. – С.258-267.
4. *Левин Б.А.* Инновационные процессы логистического менеджмента в интеллектуальных транспортных системах. Т. 3. Новые крупные инновационные разработки конкретных



- задач в области логистического менеджмента / Б.А. Левин, Л.Б. Миротин. – М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2015. – 343 с.
5. *Костоглодов, Д.Д., Кипа, Н.А.* Развитие продуктового конкурентного преимущества Российской стивидорной компании в системе отраслевых конкурентных отношений. //Д.Д. Костоглодов, Н.А. Кипа// Вестник РГУПС. – 2009. - №2. – С.85-93.
 6. *Борзенкова, Н.О.* Аспекты системного анализа работы компании-стивидора /Н.О. Борзенкова //Кафедра отраслевого менеджмента, Государственный университет управления. – 2015. – С.3

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Акунец Екатерина Игоревна –

Студент кафедры системного анализа и логистики

ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения»

190000, Россия, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, д. 67, лит. А

E-mail: kat-akunec@yandex.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Akunets Ekaterina Igorevna –

student of the system analysis and logistics department

Saint-Petersburg State University of Aerospace Instrumentation

SUAI, 67, Bolshaya Morskaia str., Saint-Petersburg, 190000, Russia

E-mail: kat-akunec@yandex.ru