



УДК 656.615

DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-85-91

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Е. И. Акунец

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения

В данной статье выполнен анализ морских транспортных узлов Российской Федерации. Изложены условия конкурентоспособности морских узлов и влияние иностранных портов. Показаны условия функционирования морских транспортных узлов и принципы формирования конкурентоспособности. Рассмотрены критерии конкурентоспособности морских узлов, которые выделяют как судовладельцы, так и грузовладельцы. Описана эволюция развития морских транспортных узлов.

Ключевые слова: морской транспортный узел, конкурентоспособность, портовая отрасль, морской порт.

Для цитирования:

Акунец Е. И. Анализ конкурентоспособности морского транспортного узла // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №1(27), ISSN 2077-5687. – СПб.: ГУАП., 2021 – с. 85-91. РИНЦ. DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-85-91.

ANALYSIS OF COMPETITIVENESS MARITIME TRANSPORT NODE

E. I. Akunets

Saint-Petersburg State University of Aerospace Instrumentation

This article analyzes the sea transport node of the Russian Federation. The conditions of competitiveness of sea nodes and the influence of foreign ports are stated. The conditions for the functioning of sea transport node and the principles of the formation of competitiveness are shown. The criteria of competitiveness of sea nodes, which are distinguished by both shipowners and cargo owners, are considered. The evolution of the development of sea transport node is described.

Keywords: maritime transport node, competitiveness, port industry, sea port.

For citation:

Акунец Е. И. Analysis of competitiveness maritime transport node // System analysis and logistics.: №1(27), ISSN 2077-5687. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAI., 2021 – p. 85-91. DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-85-91.

Введение

Для развития экономики страны существование морских портов чрезвычайно велико. Проблемы повышения конкурентоспособных отечественных морских портов, которые сегодня чаще определяются как морские транспортные узлы, для России как крупнейшей морской державы является сегодня весьма актуальными.

Современный морской порт – это крупный транспортный узел, который связывает между собой различные виды транспорта: водный, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный и др. Деятельность порта является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из главным звеном функционирования транспортной системы. Морские порты являются стратегическими объектами государства, что и определяет необходимость их постоянного совершенствования.

Значительна роль портов состоит в обеспечении транспортной независимости, внешней торговли, а также в использования транзитной возможности России. В морских портах осуществляется национальная морская, таможенная и пограничная политика, производится государственный портовый контроль. Российская Федерация располагает самой протяженной в мире береговой линией морского побережья.

Конкурентоспособность морских транспортных узлов

На сегодняшний день российские морские транспортные узлы функционирует в жестких конкурентных условиях. С одной стороны находятся «морские» конкуренты – такие же морские



узлы, которые осуществляют свою деятельность на территории страны. При этом основными конкурентами являются узлы, расположенные в одном морском бассейне, или в разных, но совершающих деятельность недалеко друг от друга [3].

Конкурентоспособность услуг – это способность услуги не только соответствовать требованиям конкретного рынка или покупателя (группы покупателей), но и превосходить услуги конкурентов по ряду параметров, устанавливаемых на определенный период, и подлежит корректировке в зависимости от сложившейся рыночной ситуации. Основными параметрами, определяющими конкурентоспособность услуги морского транспортного узла являются цена и качество [4].

Однако, при формировании конкурентоспособности морского транспортного узла следует анализировать всех конкурентов, вне зависимости от дальности их расположения.

С другой стороны, существует потенциальная конкуренция со стороны других видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, речного и др.), которые также принимают участие в перевозке грузов. И даже, принимая во внимание тот факт, что серьезными конкурентами их считать нельзя (в силу условий выполнения перевозки), полностью абстрагироваться от данного фактора нельзя, так как это может повлечь снижение грузооборота узла.

Исходя из сказанного можно сделать вывод, что конкурентоспособность морских транспортных узлов формируется исходя из следующих факторов: внутриотраслевой конкуренции и соперничества с другими видами транспорта (рис. 1)

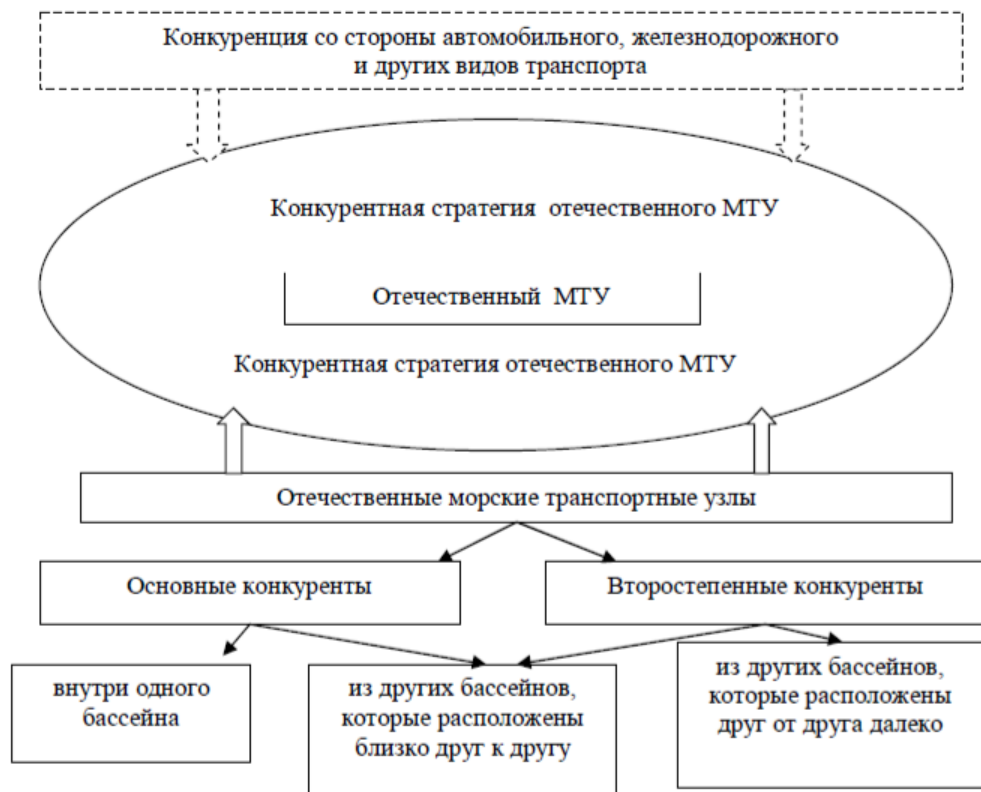


Рис. 1 Влияние факторов на конкурентоспособность морских транспортных узлов

Под фактором внутриотраслевой конкуренции понимается воздействия на конкурентные позиции всех отечественных морских транспортных узлов, расположенных как вблизи, так и в отдаленности от отдельно взятого узла. При этом морские транспортные узлы «из других бассейнов» могут выступать как основными (если они расположены в непосредственной близости), так и



второстепенными конкурентами, при условии, что они также могут привлечь часть грузопотоков, ослабив конкурентные позиции других узлов. Межотраслевая – это конкуренция между различными видами транспорта. Вследствие специфики морских перевозок (низкая себестоимость, значительная партионность и т.д.), фактор межотраслевой конкуренции не является доминирующим. Однако, поскольку конкуренция все-таки существует, на рисунке его влияние обозначено пунктиром [1].

Влияние иностранных портов на формирование конкурентоспособности морских транспортных узлов

Морские транспортные узлы также принимают участие в конкурентной борьбе с иностранными морскими портами как ближнего, так и дальнего зарубежья. При этом конкуренцию с портами ближнего зарубежья следует считать наиболее опасной, поскольку значительная часть внешнеторговых грузов уже сегодня проходит именно через порты Балтики и Украины.

Российские морские транспортные узлы осуществляют свою деятельность в условиях конкуренции со стороны иностранных морских портов, что приводит к выводу, что формирование конкурентоспособности узла должно происходить также и в соответствии с влиянием воздействия на его функционирования фактора международной конкуренции.

Следовательно, формирование конкурентоспособности отечественного морского транспортного узла должно происходить с учетом трех факторов: внутриотраслевой, межотраслевой, а также фактора мировой конкуренции. И если первым двум факторам узел еще может противостоять самостоятельно, то последний является доминирующим, поскольку он отражает тенденции развития мировой экономики.

В свете экономических событий отечественные морские транспортные узлы должны объединить свои усилия, чтобы, используя эффект содружества от партнерских отношений, укрепить свои конкурентные позиции. Речь в данном случае идет о том, что морские транспортные узлы должны интегрироваться, применяя концепцию маркетинга взаимодействия, которая обуславливает получение долгосрочной выгоды от межфирменного взаимодействия.

Интегрирование морских транспортных узлов должно начинаться с формирования партнерских отношений внутри отдельно взятого узла, чтобы подготовить базис для перехода на следующий уровень. После того, как партнерские отношения компаний отдельно взятого узла сформированы и все его участники получают определенную выгоду, видится необходимость переходить к следующему этапу: формирование партнерских отношений между узлами одного бассейна, что приведет к более устойчивым конкурентным позициям всех участников вследствие получения возможности пользоваться ресурсами друг друга (информация, связи деловых партнеров, имидж и деловая репутация отдельных участников объединения и т.д.).

Более того, каждый отдельно взятый морской транспортный узел является конкурентом других узлов, поэтому на втором этапе речь идет о создании деловой сети между конкурентами, которые могут быть связаны исключительно через партнерские отношения, поскольку производственные связи в данном случае отсутствуют.

В контексте вышесказанного конкурентоспособность морского транспортного узла должна формироваться в первую очередь на основе принципа маркетингового взаимодействия, что в итоге укрепит его конкурентные позиции не только на отечественном, но и на мировом уровне [1].

Условия функционирования морских транспортных узлов

На сегодняшний день между отдельными стивидорными компаниями, составляющими морской транспортный узел, между морскими отечественными узлами, а также между отечественными морскими узлами и иностранными портами существует достаточно жесткая конкуренция. Также имеет место факт укрупнения стивидорного бизнеса, что создает предпосылки для формирования единых операторов грузопотоками и услугами (в данном случае стивидорными),



и также предполагает возможность создания в ближайшем будущем единых операторов услуг по профессиональным направлениям, формирование конкурентной стратегии морских транспортных узлов должно происходить с учетом их функционирования в следующих условиях:

- 1) внутренней конкурентной среды (конкуренция между отдельными компаниями, составляющими морской транспортный узел);
- 2) внутриотраслевой и межотраслевой конкурентной среды (конкуренция между морскими отечественными узлами, а также между отечественными морскими транспортными узлами и иными видами транспорта);
- 3) международной конкуренции (конкуренция между отечественными морскими узлами и иностранными портами);
- 4) тенденций укрупнения бизнеса, что создает предпосылки для создания операторов по направлениям, обуславливая формирование деловых сетей и кластеров.

Также необходимо отметить, что особенности конкурентной среды морского узла оказывают существенное влияние на выбор концептуальных основ, а также форму сотрудничества, в рамках которой и происходит формирование его конкурентоспособности.

Несмотря на то, что конкурентоспособность морского транспортного узла формируется под воздействием разных условий и факторов, в результате проведенных исследований, можно сказать, что основой успешной реализации конкурентоспособности является синергетический эффект от партнерских отношений. Это обусловлено существующими сегодня тенденциями укрупнения стивидорного бизнеса, а также тем, что при всех возможных вариантах развития морского транспортного узла (как самостоятельного объединения или в рамках интегрирования с другими узлами на разных уровнях) базисом построения конкурентоспособности является именно межфирменное взаимодействие [2].

Критерии конкурентоспособности морских транспортных узлов, предъявляемые покупателями портовых услуг

В качестве покупателей услуг в морских транспортных узлах выступают грузовладельцы и судовладельцы.

Основными критериями конкурентоспособности морских транспортных узлов грузовладельцы выделяют следующее:

- 1) Стоимость обслуживания судна;
- 2) Оплата погрузо-разгрузочных работ;
- 3) Время стоянки судна под грузовыми операциями.

При этом под качеством понимается не только сохранность груза (которая является основным критерием), но и общее время доставки груза, а также выполнение индивидуальных пожеланий (оформление и доставка счет-фактуры и иных документов, возврат НДС и так далее).

Судовладельцы же оценивают работу конкурентоспособных морских транспортных узлов по следующим критериям:

- 1) Стоимость обслуживания судна;
- 2) Оплата погрузо-разгрузочных работ;
- 3) Общее время стоянки судна (включая стоянку на рейде и у причала);
- 4) Качество оказываемых услуг.

Под качеством судовладельцы же понимают не только быстроту выполнения погрузо-разгрузочных операций и сохранность груза (во время перевалки), но и своевременное выполнение заказанных судном услуг при условии соблюдения всех пунктов, оговоренных контрактом [5].

Исходя из различных критериев для грузовладельцев и судовладельцев можно выделить критерии, в соответствии с которыми покупатели услуг оценивают конкурентоспособность морского транспортного узла:

- 1) Стоимость обслуживания судна (тарифы и сборы);



- 2) Оплата погрузо-разгрузочных работ;
- 3) Время стоянки судна, ценность оказываемых услуг.

Эволюция поколений развития морских транспортных узлов

Морские транспортные узлы являются масштабными и сложно изменяемыми структурами, которых можно наблюдать постоянное совершенствование – модернизируется инфраструктура, повышаются стандарты предоставления услуг, идет поиск наиболее эффективных организационных моделей. В 1992 г. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (UNCTAD) предложили выделить отдельно процесс эволюции «поколений» портов. В зависимости от разнообразия, степени технологичности инфраструктуры, специализации и пропускной способности выделили четыре поколения развития морского транспортного узла.

Морской узел первого поколения – это организации, мощности которых, стратегия и деятельность сосредоточены на предоставлении основных услуг, то есть обработка грузов и судов, безопасность.

Морские узлы второго поколения анализируют тенденции мирового рынка и специализируются на создании или расширении терминалов по особым видам грузов, используя при этом новые методы и приемы управления, основанные на планировании и маркетинге. Порт становится не только грузообработывающим, но и сервисным центром.

Деятельность морских узлов третьего поколения направлена не только на обработку грузов и предоставление сопутствующих услуг. Их задача состоит в расширении спектра услуг, создания эффективной платформы для полноценной логистики. Такие предприятия укрепляют связи с городом и пользователями услуг, используют комплексную систему сбора и анализа информации, стараются налаживать партнерские взаимоотношения со всеми компаниями, работающими в порту.

Морские узлы четвертого поколения – это не одна структура, а комплекс (сеть) физически не связанных между собой портов, объединенных общим управлением или сотрудничеством с оператором. С другой стороны, такие узлы характеризуются расширением связей с другими видами транспорта, диверсификацией, интернационализацией и автоматизацией деятельности; они оптимально интегрированы в логистические цепочки и мировые цепи поставок. До четвертого поколения эволюционируют морские порты, специализирующиеся на контейнерных, ро-ро перевозках.

Также стоит отметить, что не каждый морской транспортный узел должен стремиться перейти в третье или четвертое поколение, не каждому это доступно в силу объективных условий. К тому же редко можно найти порт, который будет четко подходить под данную классификацию: обычно элементы предыдущих поколений присутствуют в более поздних, и наоборот. Что касается самого определения «порт четвертого поколения», то UNCTAD в основном ограничивается пространственной эволюцией, в то время как порты изменяются и в хозяйственном, и в социальном измерении.

Таким образом, конкурентоспособность и устойчивое развитие морского транспортного узла определяются не только эксплуатационными характеристиками, но и зависят от интеграции всех измерений. Учет пространственных тенденций позволит эффективнее организовать управленческую структуру порта, оптимизировать взаимоотношения с непосредственными партнерами логистической цепи, быстро реагировать на изменение рыночной среды, однако приводит к тому, что порт отдалается от своего региона, их развитие идет не параллельно и не взаимообусловлено. Понимание социальных аспектов развития создает ответственность порта перед общественностью города (района), в котором он расположен, и заставляет обращать внимание и минимизировать негативные последствия своего присутствия на территории [2].

Принципы формирования конкурентоспособности морских транспортных узлов

В качестве основных методологических принципов формирования конкурентоспособности



морских транспортных узлов можно выделить следующие:

- 1) принцип достижения Парето-улучшения (это такое перераспределение ресурсов, при котором благосостояние части экономических агентов повышается без понижения благосостояния другой части или когда повышается благосостояние всех экономических агентов и за счет достижения устойчивого конкурентного преимущества в том числе);
- 2) принцип детерминизма отношений, который присутствует в межфирменном взаимодействии и предполагает наличие и дальнейшее развитие отношений от дуальных до сетевых;
- 3) принцип маркетингового взаимодействия, предполагающий использование эффекта взаимосвязи сетевых партнерских отношений в маркетинговом аспекте и ориентированный на ценность взаимоотношений.

Также следует отметить, что успех конкурентоспособности также детерминируется смещением акцентов при построении партнерских отношений. В данном случае речь идет о переходе от простых отношений к сетевым, то есть отношениям взаимодействующих между собой компаний, образующих деловую сеть на основе маркетинга взаимодействия.

Отличие партнерских отношений от сетевых партнерских отношений состоит в том, что первые объясняют необходимость формирования межфирменного сотрудничества с позиции получения выгоды от грамотного использования ресурсов, в то время как последние акцентируют внимание на ценности взаимоотношений, что и является залогом получения партнерами дополнительных конкурентных преимуществ [1].

Заключение

В настоящее время существует серьезная проблема низкой конкурентоспособности отечественных морских транспортных узлов вследствие их недостаточной пропускной способности, а также по ряду других причин (высокие портовые сборы и тарифы на услуги, географические особенности расположения узла, ценность оказываемых услуг), что актуализирует формирование конкурентной стратегии морского узла.

Вследствие отраслевых особенностей функционирования морского транспортного узла некоторые критерии (стоимость судозахода и погрузо-разгрузочных работ в части тарифов и портовых сборов) в определенной степени находятся в компетенции государства (особенно портовые сборы). В связи с этим формирование конкурентоспособности морской транспортный узел должен быть ориентирован на снижение внутриотраслевых различий, то есть сокращения стояночного времени судна (что повысит пропускную способность узла), а также повышение ценности оказываемых услуг (критерии, которые полностью подконтрольны участкам узла).

Учитывая зависимость конкурентоспособности морского транспортного узла от взаимодействия составляющих элементов, конкурентная стратегия должна формироваться на основании концепции маркетинга взаимодействия, которая акцентирует внимание на получении дополнительных конкурентных преимуществ через управление партнерскими отношениями.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Ботнарюк, М.В.* Теоретические предпосылки и условия формирования конкурентной стратегии МТУ. /М.В. Ботнарюк. //Вестник транспорта Поволжья. – 2012. – №1. – С. 15-22.
2. *Демьянченко А.Г.* Функции и модели управления современным портом. /А.Г. Демьянченко. //Экономика промышленности. – 2012. - №3-4. – С.258-267.
3. *Смирнов Г.* Состояние морских транспортных узлов [Электронный ресурс] // uikc.ru: аудиторская-консалтинговая группа. 2014. 20 марта. – URL: <https://uikc.ru/articles/sostoyanie-morskih-transportnyh-uzlov> (дата обращения 15.02.2021).
4. *Ботнарюк М.В.* Критерии конкурентоспособности морского транспортного узла в



контексте специфики его деятельности и взаимоотношений с покупателями услуг. /М.В.Бонтарюк. //Современная концепция. – 2013. - №3. – С.120-128.

5. *Бонтарюк М.В.* К вопросу повышения конкурентоспособности морского транспортного узла в современных условиях. /М.В. Бонтарюк. // Современная концепция. – 2011. - №3. – С.32-43.

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 Morskaya str., Saint-Petersburg, 190000, Russia

E-mail: kat-akunec@yandex.ru