

АНАЛИЗ ФАКТОРОВ, ОКАЗЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПОРТОВ

Analysis of Factors Affecting the Competitiveness of Ports

Viktors Blohins

Baltic International Academy, Latvia

Abstract. *Globalization and the growth of world trade force ports to change accordingly to changing market conditions. Ship sizes grow rapidly, so ports should deepen the harbour, modify port equipment and train personnel. In other worlds – ports have to be ready to react. The challenge of finding the vectors of development in those changing conditions is a crucial fact.*

In the paper, the author analyses the extent of the research work done in the sphere of competitiveness of ports and deals with the main factors influencing the position of ports in the world market. Therefore, the purpose of the work is to highlight the major factors affecting the port competitiveness. The main research method is the theoretical research. The analysis is based on the research carried out by scientists in the field of competitiveness of ports.

As a result, three main factors were identified and described. The most important factor affecting the competitiveness of the port is the development of port hinterlands. Development initiatives of these territories and the relations between them should be laid down in each port's development plan. Remaining factors are regular shipping lines existence and value added services in ports. Other factors that influence the overall port position on the market are also being reviewed.

Keywords: *port hinterlands, port development, port competitive factors, port regionalization, shipping lines, value added services, ports of Latvia.*

Введение **Introduction**

Глобализация, рост мировой торговли двигает порты по всему миру подстраиваться под меняющиеся условия рынка. Размеры кораблей неизбежно растут, чтобы обеспечить растущие объёмы грузов.

Судоходные компании ищут новые пути рационализации грузоперевозок. Выбор порта для обработки грузов ставит перед портами ЕС, и всего мира все новые и новые вызовы. Конкурентоспособность порта это бесконечный процесс модернизации и рационализации его деятельности, чтобы соответствовать вызовам быстро меняющегося рынка.

Целью данной работы является выявление важнейших факторов которые оказывают влияние на место порта на мировом рынке. Задачами исследования являются: анализ научных трудов на заданную тематику; выделение наиболее важных факторов оказывающих влияние на конкурентоспособность порта. Основным методом исследования является теоритический анализ. Посредством доступа к базе данных исследовательских работ сайта www.sciencedirect.com, были проанализированы исследовательские работы на тему конкурентоспособности портов. В ходе работы рассматриваются факторы влияющие на положение порта на рынке грузоперевозок.

Конкурентоспособность портов *The competitiveness of ports*

Итогом работы порта является его годовой грузооборот. Грузооборот порта является индикатором успешности выбранной политики управления. Совокупность факторов оказывает влияние на конечный результат.

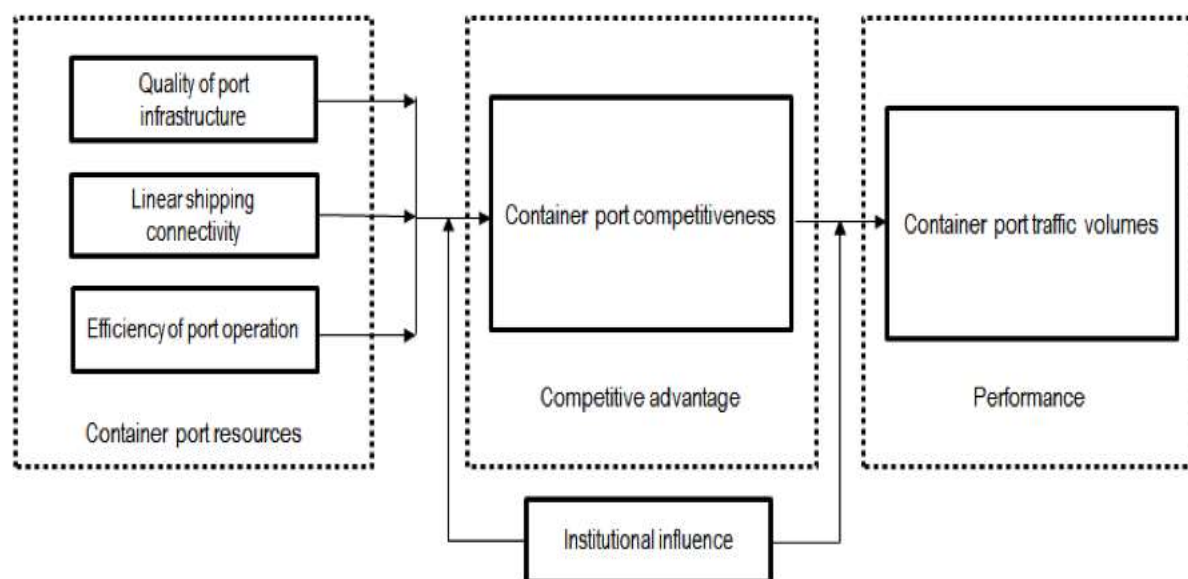


Рисунок 1. Факторы определяющие конкурентоспособность порта
(источник: Hyuksooa & Sangkyunb, 2015)

Fig.1 Factors determining the competitiveness of the port
(source: Hyuksooa & Sangkyunb, 2015)

Факторы влияющие на итоговые показатели (грузооборот порта), и, непосредственно, на конкурентоспособность порта, хорошо отображает **Error! Reference source not found.** (Hyuksooa & Sangkyunb, 2015). Результат работы порта определяет три фактора - ресурсы контейнерного порта, конкурентное преимущество и производительность.

Первый блок – ресурсы порта, состоит из инфраструктуры порта, доступности регулярных судоходных линий и эффективности работы. Инфраструктуру порта определяют его физические размеры (площадь), длина причалов, глубина их осадки. Размеры складских помещений и доступность услуг добавленной стоимости, в конечном итоге влияют на выбор клиента. Возможность дооснастить или обработать перевозимый груз будет большим преимуществом, по сравнению с другими конкурентами. Доступность судоходных линий, которые проходят через порт, оказывает прямое воздействие на грузооборот. Логично, что при их отсутствии стоимость транспортировки увеличивается. Этот и остальные факторы более подробно разобраны в третьей главе работы. Говоря о эффективности работы, время полного обслуживания судна (загрузка\разгрузка), является жизненно важным фактом конкурентоспособности (Peters, 2001). Быстрая и качественная работа ценится, сэкономленное время для перевозчика – это хорошая репутация для порта.

От того насколько порт конкурентоспособен на рынке, зависит жизнедеятельность порта. Не удивительно, что часто повторяющейся темой для исследований является конкурентоспособность портов.

(Ferrari, 2011) в своем исследовании отмечает, что основополагающий фактор в формировании конкурентоспособности порта является уровень пенетрации в припортовых территориях (англ. Port hinterlands). Это исследование продемонстрировало, что потенциальная площадь рынка Лигурийских портов может быть больше, чем те области, которые обслуживаются в настоящее время.

Не только развитие порта, но и территория, привязанная к порту, является важным аспектом в формировании конкурентоспособности порта. Так большое внимание уделяется развитию территорий находящихся в непосредственной близости к портам. Данный термин очень часто встречается в работах на тему развития портов.

В работе «Связи припортовых территорий: сравнительное исследование польских и бельгийских случаев» (англ. Port hinterland connections: a comparative study of Polish and Belgian cases)(Aronietis et al., 2011), также была выявлена возможность более эффективного метода связи между портом и припортовыми территориями посредством использования речного транспорта. Следует отметить, что на данный момент он не использовался и является более перспективным, ввиду большей экологичности, по сравнению с более традиционным дорожным транспортом. Как и в этой работе, некоторые авторы отмечают, что железнодорожный транспорт является лучшей альтернативой для связи между “сухими” и обычными портами, опять же являясь более экологичным

видом транспорта. Также снижается и загруженность дорог в городе. (Rosso et al., 2009)

Выжимку важных факторов определяющих конкурентоспособность порта составил Soner Esmera (Esmera, 2016). Им было, выделено 10 факторов:

Таблица 1. Факторы, влияющие на конкурентоспособность порта (источник: Esmera, 2016)

Table 1 The factors affecting the competitiveness of the port (source: Esmera, 2016)

Авторы (Authors)	Факторы (Factors)
Tongzon (2007), Clark et al. (2001), NG (2006), Featherstone (1979)	Уровень качества обслуживания
Tongzon (2007), Bennathan (1979), Haralambides (2002), Yang (1999)	Портовые сборы, цены и стратегии ценообразования
NG (2006)	Репутация порта
Huybrechts et al. (2002), Tongzon (2007), Pi (2004), Tongzon (2007)	Доступность порта
Wan and Zhang (2013), Tongzon (2007), Notteboom and Rodrigue (2005), Slack (1985), Lirn et al. (2004), Yuen et al. (2012), Heaver (2006), Wong et al. Yuen et al. (2012), Heaver (2006), Wong et al. (2008), Fan et al. (2009), Zeng and Yang (2002)	Припортовые соединения (Hinderland connections)
Musso (2007), Yap and Notteboom (2007)	Соглашения о сотрудничестве (слияния и альянсы)
Notteboom (2006), Tongzon (2007)	Навигационный доступ
Magala and Sammon (2008)	Логистические услуги в цепочке поставок
Merk and Hesse (2012), Merk and Lee (2013)	Доступность регулярных судоходных линий

Важность развитости припортовых территорий и их сети не может быть приуменьшена. 12 авторов отмечают важность данного аспекта, что говорит о его значимости. После данного фактора следует ценовая политика порта. Vithala R. отметил что обратный эффект от ценовой политики более мгновенен и прямолинеен, чем от не денежных инструментов повышения конкурентной позиции. (Vithala, 1984) Цена на услуги представляет собой простой способ коммуникации с клиентами. Как плюс можно отнести тот факт, что развивая не денежные методы повышения конкуренции, порт, одновременно, обеспечивает безопасность своей позиции, так как это не так просто отследить как, скажем, цены.

В дополнении к этим факторам можно добавить возможность взаимодействия портов одной страны. Для более рационального использования мощностей одной, отдельно взятой страны, целесообразно использовать все ее ресурсы. Некоторые также утверждают и призывают к необходимости интра-портовой интеграции (англ. Intra-port integration) с распределением грузов по портам страны. Эффективность работы двух испанских портов была проанализирована, в результате чего стало очевидным нерациональное использование мощностей региона Канарских островов. (Tovara et al., 2015)

Регион работы порта *Port hinterlands*

С неизбежным увеличением грузопотоков портов нагрузка на существующую припортовую инфраструктуру увеличивается. Пути, по которым грузы доставляются в порт и из него обретают все большее значение. Ухудшение ситуации в этих связующих элементах транспортной цепочки, на прямую отражается на эффективности работы порта.

Данное понятие было определено в документе Объединённых Наций – «Port hinterland connections» следующим образом, “Hinterland” – это территория внутри страны, на которой распределяется портовый импорт, и территория с которой собирается экспорт (UN, 2010). Коридоры, соединяющие порты с терминалами, находящимися за пределами территории порта, создают грузопотоки для порта. По этим коридорам порт получает доступ к дистрибьюционным цепочкам в регионе и стране. Развитие этих коридоров высвобождает мощности порта и позволяет переваливать более крупные объёмы грузов.

Пожалуй самой яркой работой, которая соответствует данному исследованию и продолжает тему припортовых территорий, является работа – Регионализация порта: на пути к новой фазе развития портов (англ. Port regionalization: towards a new phase in port development, 2005 г.).

Вопрос описанный в исследовании, описывает развитие системы внутреннего распределения грузов. Это подразумевает распределение грузопотока не только в рамках порта, а также между припортовыми территориями (англ. Hinterlands). Также отводится большое значение терминалам, находящимся вне территории порта, и их связи с портом.

Рисунок 2 показывает стадии регионализации порта, с течением времени стали задействованы разные элементы транспортной цепочки. Всего автор иллюстрации определяет 6 этапов регионализации порта. От независимых друг от друга портов до крупных хабов с обширной региональной сетью поставок. Из иллюстрации видно, что большое

значение отводится на линии, соединяющие между собой порт и логистические центры либо inland терминалы, с увеличением грузопотоков возрастает нагрузка на эти соединения, что требует эффективного планирования.

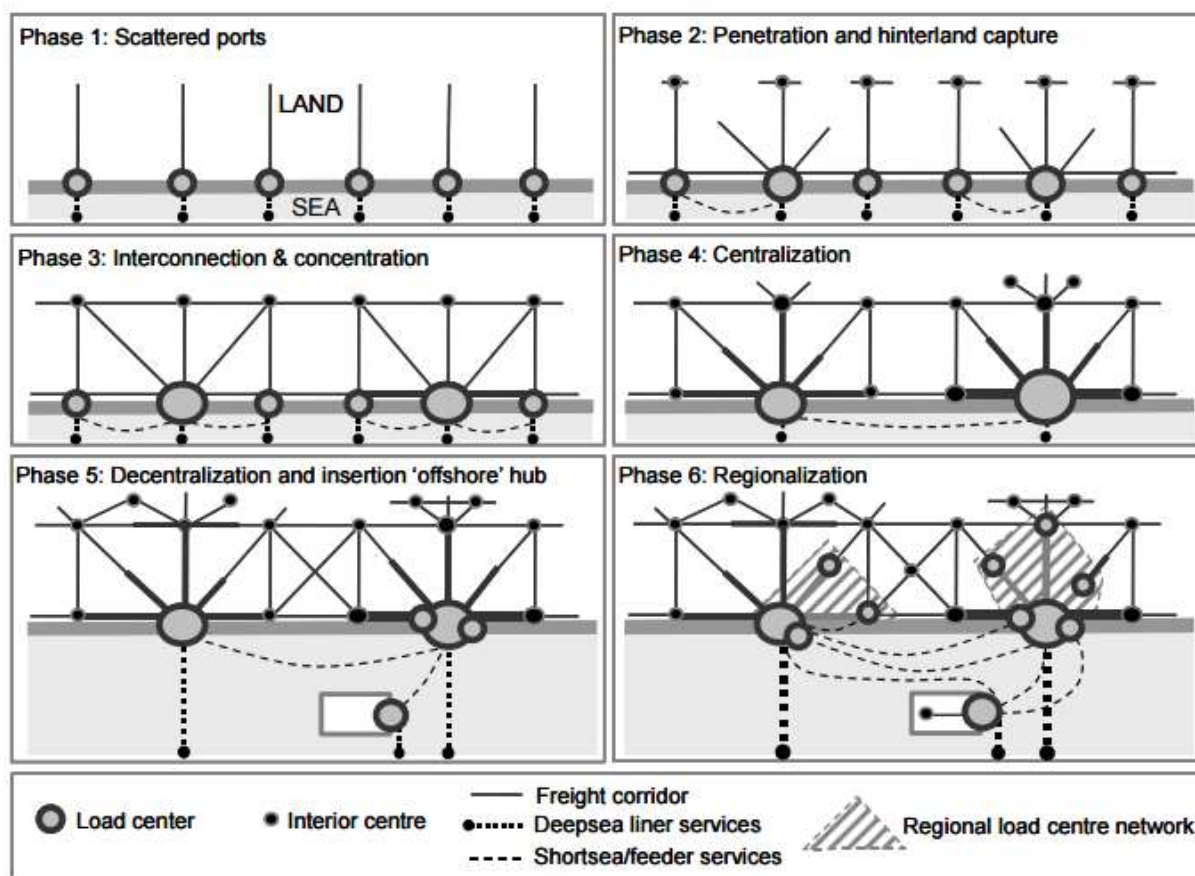


Рисунок 2. Регионализация порта (источник: Notteboom & Rodrigue, 2007)
Fig.3 Port regionalization (source: Notteboom & Rodrigue, 2007)

Пятый этап регионализации примечателен одной характерной особенностью, о которой упоминается в работе - это появление офшорных хабов. Реальным примером можно назвать терминалы, находящиеся в порту Ванкувера, Канада. На расстоянии 5 километров от берега был возведен искусственный остров, на котором находится контейнерный и угольный терминал. Остров соединен с автодорогой и имеет железнодорожное сообщение.

Вопрос развития припортовых территорий и связанных с этим вопросов довольно хорошо исследован. Основной проблемой как утверждалось ранее является неизбежное увеличение грузопотоков. Различные подходы для решения этой проблемы были разработаны. Rob Konings в своей работе выделяет речной транспорт как перспективный для

развития связей между портом и припортовыми территориями (Konings, 2007). В свою очередь железнодорожный транспорт в связке с “сухими” портами был предложен другими исследователями (Rosso et al., 2009). Так или иначе, планирование эффективности сообщения между элементами транспортной цепочки крайне важно для беспроблемной работы порта и для транспортной инфраструктуры в целом.

Кроме рассмотренных выше факторов есть и другие, которые освещены в научных трудах. Следующие из них были выделены автором как наиболее важные.

Регулярные судоходные линии *Regular shipping lines*

В этой связи имеет значение то, кем поставляются товары в порт. В случае с поставкой грузов в порт важным элементом во взаимоотношениях с портом, появляются крупные судоходные компании, которые осуществляют регулярные грузовые перевозки. Регулярные судоходные линии подразумевают под собой транспортировку товаров на крупных судах, как правило, пересекающих океаны по регулярным маршрутам и по определенному расписанию. Сейчас насчитывается порядка 400 регулярных линий по всему миру. Суда используемые для данных целей, это, как правило, крупные контейнеровозы и roll-on/roll-off судна. Они же перевозят 60 процентов (WSC, 2016) всех интернациональных грузов, перевозимых морем.

Компании, обеспечивающие перевозки контейнеров являются важнейшим элементом мировой экономики стран. Их работа позволяет странам осуществлять торговлю между собой, открывать новые рынки и развивать экономики стран.

Греция является крупнейшей судовладельческой страной, за которой следуют Япония, Китай, Германия и Сингапур. Эти страны контролируют более 50% мирового тоннажа. Пять из 10 лучших судовладельческих стран находятся в Азии, четыре в Европе и одна из Америки (UN, 2015).

Важность присутствия таких компаний в порту, обуславливается открывающимися возможностями для местных производителей и других компаний, которые пользуются услугами порта. Безусловно, это же влечет за собой положение порта на мировом рынке.

Услуги добавленной стоимости *Added value services*

Диверсификация стандартного логистического набора услуг для портов, стала необходимостью в рамках конкурентного рынка (Tongzon & Heng, 2005). Порты начинают предлагать услуги, которые могут помочь клиентам сэкономить деньги и рационализировать процесс сбыта товаров на рынок. Операции, предлагаемые портом могут иметь мульти направленный характер, в зависимости от поставленных целей и задач порта (Esmera et al., 2016).

Услуги добавленной стоимости (англ. Value added services) представляют собой набор дополнительных услуг предлагаемых портами, помимо погрузки и разгрузки грузов.

Перечень услуг порта как логистического центра представляет следующие виды услуг (UN, 2002):

- Прием товаров, подготовка к отправке, возврат пустой упаковки;
- Простое хранение, распределение, сбор заказа;
- Подготовка к использованию товара в стране сбыта (англ. Countylizing) и настройка, добавление частей и учебных пособий;
- Монтаж, ремонт;
- Контроль качества, тестирование продуктов;
- Установка и обучение;
- Обучение применению изделий на территории заказчика.

Автор исследования также обращает внимание на то, что как логистические, так и судоходные компании подтверждают значимость услуг добавленной стоимости в общей цепочке поставок. Данная тенденция будет и в будущем.

Возможность консолидации центров предлагаемых услуги добавленной стоимости на расстоянии от порта, может стать хорошей возможностью для улучшения эффективности работы порта (Crainica et al., 2009). Инициировав, тем самым, высвобождение потока грузов из центра порта к припортовым территориям.

Все вышесказанное доказывает, что услуги добавленной стоимости как инструмент для увеличения конкурентоспособности порта, а задачей порта является обеспечение условий для развития данного вида услуг. Являясь неотъемлемой частью дистрибьюционной цепочки, данный вид услуг позволяет порту повышать свою привлекательность для потенциальных клиентов, а клиентам порта оптимизировать свои издержки.

Заключение **Conclusion**

В ходе работы было проанализировано более 10ти источников на тему конкурентоспособности портов.

Важнейшим фактором, влияющим на конкурентоспособность портов является развитость припортовых территорий (англ. Port hinterlands). Инициативы развития этих территорий и связей между ними должно быть заложено в каждом плане развития порта. Реализация такой политики выводит процесс развития порта на внешний уровень. Помимо данного фактора были выделены и другие.

Так, не мало важным является и присутствие в порту регулярных судоходных линий, которые обеспечивают привлечение новых грузов и клиентов. Со стороны порта важным является предоставление услуг обработки этих грузов. Все больше и больше на порт возлагаются новые задачи по работе с грузами. Так порты становятся важными элементами в логистической цепочке доставки грузов, иногда участвуя и в производственной цепочке, до оснащая или дорабатывая товары.

На основании проведенного анализа работ на тему конкурентоспособности портов были выявлены факторы, которые оказывает влияние на место порта на общем рынке морских грузоперевозок. Успешное развитие порта - это задача не только правления порта, но и руководства города, региона и страны. Большой перечень факторов делает порт интересным для судоходных компаний, работа над совершенствованием аспектов работы порта не заканчивается на его территории.

Summary

In the paper, the author has analyzed more than 10 scientific sources.

The most important factor affecting the competitiveness of the port is the development of port hinterlands. Development initiatives of these territories and the relations between them should be laid down in each port's development plan. Implementation of such a policy brings the port development onto the outer planning level. Apart from this factor, the author emphasizes other factors as well.

The presence of regular shipping lines in the port can be mentioned as one of the important factors too, because it attracts new cargo and new customers. For the port, it is important to provide cargo handling services and to get involved in new operations with shipped goods. Since ports are important elements in the logistic chain, they should participate in the production chain too, for example, by modifying products or assembling them.

There were identified the main competitive factors that identify the port's position in the market. The successful development of the port is not only the task of the board of the port; it is also the task for the city council, for the region and, of course, for the country itself. The above mentioned factors make the port more attractive for shipping companies. At the end of the paper, the author points out that improvement of operation processes of the port does not end on its own territory.

Список литературы *References*

- Aronietis, R., Pauwels, T., Vanelslender, T., Gadziński, J., Gołędzinowska, A., & Wasil, R. (2011). Port hinterland connections: a comparative study of Polish and Belgian cases. *Procedia - Social and Behavioral Science*. Издание 20. с. 59-68.
- Crainica, T., Gendreaub, M., & Potvinb, J. (2009). Intelligent Freight Transportation. *Transportation Research C: Emerging Technologies*. Издание 17-6. с. 110.
- Esmera, S., Nguyen, H., Bandara, Y., & Yeni, K. (2016). Non-Price Competition in the Port Sector: A Case Study of Ports in Turkey. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. Издание 32-1. с.7.
- Ferrari, C., Parola, F., Gattorna, E. (2011). Measuring the Quality of Port Hinterland Accessibility: The Ligurian Case. *Transport Policy*, Издание 18-2. с. 382–391.
- Hyuksooa, C., Sangkyunb, K. (2015). Examining Container Port Resources and Environments to Enhance Competitiveness: A Cross-Country Study from Resource Based and Institutional Perspectives. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, Издание 31-3. с. 341–362.
- Notteboom, T. (2007). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime policy and management*, Выпуск 32-3. с. 297-313.
- Peters, H. J. F. (2001). Developments in global sea trade and container shipping markets: Their effects on the port industry and private sector involvement. *International Journal of Maritime Economics*, Выпуск 3. с. 3–26.
- Konings, R. (2007). Opportunities to improve container barge handling in the port of Rotterdam from a transport network perspective. *Journal of Transport Geography*, Выпуск 15. с. 297-313.
- Roso, V., Woxenius, J., Lumsden, K. (2009). The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. *Journal of Transport Geography*, Выпуск 15. с. 338–345
- Tongzon, J., Heng, W. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Издание 39-5. с. 405–424.
- Tovara, B., Hernández, R., Rodríguez-Dénizc, H. (2015). Container port competitiveness and connectivity: The Canary Islands main ports case. *Transport Policy*, Издание 38. с. 40–51.
- United Nations. (2002). *Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centers*. (с.27). (ссылка доступа: http://www.unescap.org/sites/default/files/pub_2194_fulltext.pdf 01.10.16).
- United Nations. (2010). Economic Commission for Europe. *Hinterland Connections of Seaports*. (ссылка доступа: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/itc/ECE-TRANS-210.pdf> 10.10.16).

- United Nations. (2015). Conference on Trade And Development. *Review of maritime transport* (ссылка доступа: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf 01.10.16).
- Vithala, R. (1984). Pricing Research in Marketing: The State of the Art. *The Journal of Business. Издание 57-1-2.* с. 39-60.
- World Shipping Council. Вебсайт организации (ссылка доступа: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/how-liner-shipping-works>).