

УДК 332.1+338.465.2

ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПОРТОВЫХ УСЛУГ*Куценко С.В.*

В статье рассмотрены основные особенности конкурентоспособности портовых услуг. Определены факторы конкурентоспособности портовой деятельности в современных условиях развития национальной экономики. Очерчен круг деструктивных факторов с точки зрения различных уровней портового менеджмента. Обоснована необходимость разработки конкурентной стратегии развития портового хозяйства региона на принципах взаимодействия субъектов управления макро-, мезо- и микроуровня.

Ключевые слова: конкурентоспособность, портовые услуги, деструктивные факторы, конкурентная стратегия.

Конкурентоспособность портовых услуг определяется наличием конкурентных преимуществ, а свойством конкурентных преимуществ является их подчиненность влиянию различных факторов. Для достижения конкурентного преимущества необходимы комплексные усилия. Иногда и их недостаточно в результате действия внешних факторов. Более того, одни и те же факторы могут, как усилить, так и ослабить конкурентные преимущества. При этом на конкурентоспособность морского торгового порта в современных условиях влияют факторы разных уровней, которые определяют специфические особенности портовых услуг.

Исследованию особенностей портовых услуг посвящены работы Бойко С.В., который выделил факторы портовой деятельности с точки зрения их воздействия на эффективность деятельности грузовых портов [1, с. 10], Меркт Е. В., определившей круг факторов конкурентоспособности портовых предприятий [2, с. 75], и Марченко В.Т., охарактеризовавшей факторы влияния на прибыльность портовых услуг [3, с. 249]. Ученые освещают данные аспекты лишь с точки зрения предприятия, а региональный и государственный уровень проработаны пока что недостаточно полно.

Целью данного исследования выступает рассмотрение основных особенностей относительно определения конкурентоспособности портовых услуг посредством выделения ряда факторов, оказывающих влияние на их конкурентоспособность и обеспечивающих ее повышение.

Особенности конкурентоспособности портовых услуг определяются спецификой осуществления деятельности в портах. В результате исторического развития морского транспорта порты выполняют не только функции загрузки-разгрузки судов, обслуживания флота, обеспечения его транспортно-экологических связей, но и функции координации всех элементов транспортной системы, участвующих в перемещении грузов.

Важным в определении конкурентоспособности портовых услуг является учет факторов различных уровней:

1. К факторам мегауровня можно отнести мировые тенденции развития портовой деятельности, уровень научно-технологического развития, инновационные разработки. Большинство стран обеспечивают повышение конкурентоспособности своих услуг путем внедрения инноваций, разработки высокотехнологического оборудования, производство которого невозможно без использования научно-технического потенциала. В процессе своей экспортно-импортной деятельности морские порты вступают в прямую конкурентную борьбу с зарубежными портами на рынке транзитных услуг. Специфика рынка транзитных грузоперевозок заключается в повышенном интересе, который проявляют зарубежные страны к транзиту грузов через территорию АР Крым и ее морские порты. Наиболее масштабно этот интерес проявляется через факторы макроуровня.

2. В общем плане под факторами макроуровня следует понимать проявления преимущественно внешних воздействий на масштабы деловой активности субъектов портового хозяйства. Геополитическое положение порта и гидрометеорологические климатические условия представляют ему неоспоримое конкурентное преимущество. Историческое расположение на пересечении ма-

гистральных маршрутов товародвижения увеличивает конкурентоспособность портовых услуг в данном регионе. Однако в мировой практике существует достаточно примеров, когда порты, не имеющие стратегического местоположения, завоевывали значительную долю рынка путем более рационального использования своего рыночного потенциала, чем конкуренты. Следует также отметить, что существуют порты с благоприятными гидрометеорологическими климатическими условиями, которые из-за чрезвычайно консервативной стратегии развития так и не получили успешного развития [4, с. 37]. Поэтому необходим всесторонний учет геоэкономических факторов усиления конкурентных позиций морских портов крымского региона в борьбе за перспективные транзитные грузопотоки с целью стабилизации их функционирования в перспективе.

На успешность функционирования портов непосредственно влияют и политическая стабильность в государстве, определяющая стратегические приоритеты взаимодействия с различными странами, и проводимая правительством внешнеэкономическая политика, определяющая стратегические направления сотрудничества с зарубежными партнерами, и социально-экономическая политика государства, включающая систему государственного регулирования портовой деятельности и формирующая общий имидж крымских портовых предприятий в мире.

3. Развитие конкурентной среды в отрасли портового хозяйства происходит с участием местных органов власти и применением различных методов государственного влияния. Крайне важно, чтобы механизм государственного регулирования деятельности портов носил не только ограничивающий характер (применение таможенного, валютного, налогового, тарифного регулирования), но и стимулирующий (применение льготного налогового, инвестиционного и др. регулирования). В этом смысле особенно важную роль играет развитие партнерских отношений с местными органами власти. Морские торговые порты являются основным градообразующим фактором практически для всех приморских городов. Социально-экономическая сфера морских портов и прибрежных городов неразрывно взаимосвязаны: развитие города оказывает определяющее влияние на развитие и функционирование порта, и наоборот. В последнее время роль местных органов в развитии порта значительно возросла. Сотрудничество с местными органами власти открывает для порта широкие возможности по привлечению инвестиционного капитала, участию в экологических программах и др. Кроме того, в системе сотрудничества большую роль также играет отраслевое и межотраслевое взаимодействие (например, судоремонтных, судостроительных, агентских, шипчандлерских компаний). А формирование транспортно-логистических центров, имеющих стратегическое значение для развития регионального рынка портовых услуг и отличающихся как налаженными транспортно-коммуникационными связями, так и перспективами их дальнейшего развития, является одной из возможностей повышения конкурентоспособности портовых услуг [5, с. 16]. Гибкость системы отраслевого взаимодействия содействует комплексному развитию транспортной и логистической инфраструктуры; сетевому информационному сопровождению процесса обработки грузов; взаимной увязке перечисленных компонентов для скоординированной работы. Все эти аспекты целесообразно отнести к факторам мезоуровня.

4. Факторы микроуровня определяют базовый уровень конкурентоспособности портовых услуг и относятся к группе тех элементов, которые порт может регулировать и непосредственно влиять на их изменения.

В настоящее время на первый план при выборе порта со стороны грузовладельцев и мультимодальных операторов выходят неценовые факторы. Стоимости портовых услуг противопоставляется их качество и надежность, т. к. практически важен маршрут движения грузопотока, совокупные транспортные издержки и доставка товаров в режиме «точно в срок». Таким образом, порт выбирают на основе совокупной стоимости всего транспортного цикла, в который он включен. В этой связи главной проблемой крымских портов выступает малопривлекательность маршрутов товародвижения для трейдеров, несмотря на конкурентоспособную стоимость перевалки грузов.

Очевидно, что трейдеров интересует качество портовых услуг, которое одновременно от-

ражает качественные параметры предоставления услуг и качество производственных процессов. К качественным параметрам относятся своевременная перегрузка грузов с одного вида транспорта на другой («just in time» – «точно в срок»), сохранность грузов (отсутствие краж, повреждений, порчи), среднее время выполнения портовых операций, безопасность погрузочно-разгрузочных работ [6, с. 73], а полезный эффект перевозок пассажиров заключается в обеспечении потребностей населения в перемещении с учетом надлежащего качества транспортного обслуживания.

На окончательный результат портового обслуживания влияет то, какими производственными мощностями обладает порт, т. е. высокое качество используемого производственного оборудования, машин и механизмов (краны, погрузчики, тягачи и др.), складского хозяйства, наличие и качество специализированных перегрузочных терминалов, железнодорожных подъездов к порту непосредственно повышает конкурентоспособность портовых услуг. Важным является также состояние груза к моменту перегрузки: тщательная упаковка, правильно выбранные размеры и конструкция тары, достаточная маркировка. Поэтому качество выполнения перегрузочного процесса зависит от уровня технологического развития предприятия и является результатом мер, принимаемых для обеспечения точности и надежности выполнения производственных операций. К параметрам, определяющим качество процесса, относятся: уровень технологий погрузо-разгрузочных работ; техническая оснащенность порта; уровень организации производства; уровень координации и взаимодействия со смежными видами транспорта. К сожалению, большинство портов по своей технологической оснащенности не соответствует новым требованиям, которые предъявляются к современным портам. Основную роль в повышении конкурентоспособности порта теперь играет стратегия развития портовой инфраструктуры, ориентированной на диверсификацию, т. е. на расширение номенклатуры услуг, предоставляемых портом. Для того чтобы продукция порта считалась высококачественной, порт должен предоставлять весь спектр возможных услуг. Помимо таких основных, как погрузо-разгрузочные работы, хранение грузов, к услугам порта относятся промышленные услуги судам и грузам (ремонт судов, судового оборудования, упаковка, маркировка грузов), административные, а также дополнительные коммерческие (банковские, страховые услуги), организационные услуги.

Кроме того, особенностью предоставления современных портовых услуг выступает возможность предоставления в реальном времени информации об операциях с грузом – наличие системы электронного обмена данными, доступной грузо- и судовладельцам, уровень компьютеризации документооборота, т. е. от способности порта оказывать интегрированные информационные услуги непосредственно зависит его конкурентоспособность. Проблема отсутствия современных средств связи на наземном и железнодорожном транспорте приводит к отказу от отечественных портовых услуг.

Также в настоящее время возрастает роль человеческого фактора. Требования к персоналу порта возникают у потребителей портовой продукции, начиная с момента заключения договоров на обслуживание и заканчивая получением груза для грузовладельцев. Подбор и установка кадров, их профессиональная подготовка и компетентность, повышение квалификации во многом определяют конечные результаты портового обслуживания.

Пользователей портовых услуг волнует не только их качество и цена, но и стабильность в портах. В результате обострения противоречий между устаревшей формой организации оплаты труда и новой, чаще неофициальной, практикой извлечения дополнительной выгоды за счет пользователей портовых услуг, негласные «обычаи» приводят к усилению социальной напряженности и формированию негативной репутации порта.

Конкурентное преимущество получают порты, менеджмент которых ориентирован на современный маркетинг. Маркетинг здесь не просто реклама деятельности порта или способ привлечения в порт грузовой клиентуры [2, с. 76], а комплексный процесс приспособления порта к изменениям во внешней среде с целью максимального извлечения выгоды из своих рыночных преимуществ с учетом реально сложившейся в государстве экономической и социально-политической ситуации.

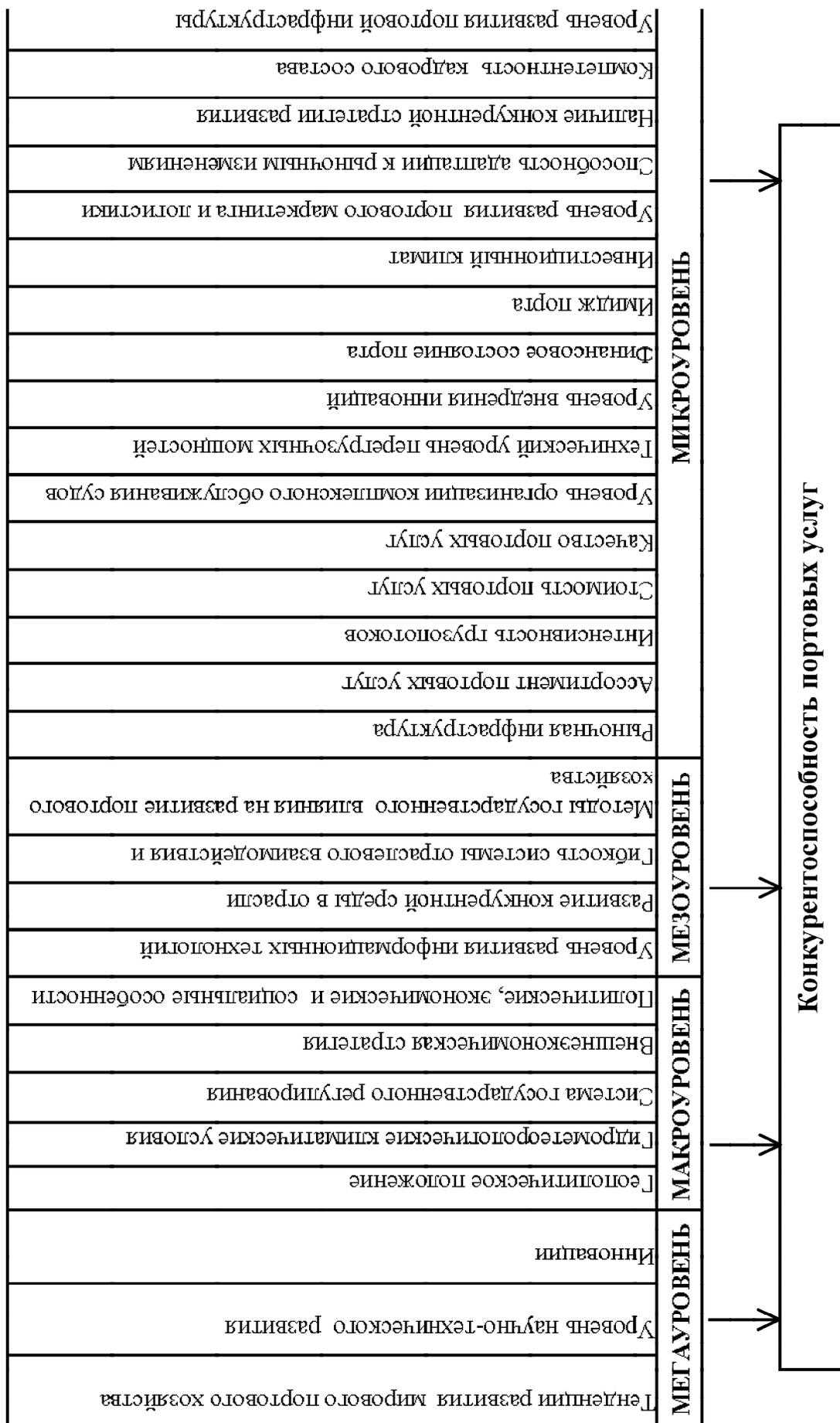


Рис. 1. Совокупность факторов конкурентоспособности портовых услуг

Источник: составлен автором

Следовательно, многое в успешном выживании того или иного порта зависит от его способности адаптироваться к условиям внешней среды. Для этого ему необходимо постоянно отслеживать развитие рынка, его конъюнктуры. Эффективный портовый маркетинг составляет основу механизма адаптации порта к постоянно происходящим во внешней среде изменениям [4, с. 42]. Ведь в настоящее время роль порта не ограничивается перевалкой грузов или традиционным обслуживанием судов, конкурентоспособность порта зависит от предоставления других связанных услуг, включая индустриальные, торговые, информационные, финансовые и досуг. Таким образом, современный порт должен служить не только одним из элементов судоходной системы, но и быть способным трансформироваться в ключевое звено интегрированной транспортно-логистической системы, объединяющей производственную, торговую, транспортную, логистическую и информационно-коммуникационную составляющие. Базовые виды коммерческой деятельности порта изменяются очень быстро, что формирует проблему установления границ между традиционными и новыми функциями порта, перемещающимися в сторону более выгодных деловых интересов, например, участия в региональном развитии или туристическом бизнесе.

В последние годы важное значение в обеспечении международной конкурентоспособности услуг приобрел экологический фактор. Сочетание более жестких экологических стандартов и более острой конкуренции на мировом рынке заставляет предприятия использовать принципы предупреждения загрязнения в комплексе с экологическим самоконтролем. Поэтому остро стоит проблема совершенствования рыночных и фискальных механизмов работы морских портов таким образом, чтобы экологические издержки включались в себестоимость предоставляемых услуг, и исключались из налогооблагаемой базы. Современные порты смогут удерживать лидирующие позиции в конкурентной борьбе лишь в случае повышения экологичности предоставляемых портовых услуг (уменьшения вредных выбросов в атмосферу при перегрузке, экологичная упаковка и т. п.).

Таким образом, выделив круг факторов оказания портовых услуг, определяющих их конкурентоспособность, можно отразить их схематично (рис. 1).

Кроме того, очертив круг проблем, связанных с особенностями предоставления портовых услуг в современных условиях, целесообразно выделить деструктивные факторы, негативно влияющие на конкурентоспособность портовой деятельности (рис. 2).

Так, экономический уровень отражает низкую экономическую эффективность деятельности, неустойчивое финансовое состояние портов крымского региона и низкий уровень экономической безопасности [7, с. 132]. Организационный уровень связан с эффективностью организации перегрузки грузов, низкими степенью технической оснащенности производства и уровнем механизации перегрузочного процесса, нехваткой инвестирования и т. п. [7, с. 133]. Уровень управления оценивается степенью механизации и автоматизации производственных процессов, их информационной оснащенностью. Важной составляющей данного уровня является разработка эффективной конкурентной стратегии морских портов с учетом требований мировых современных тенденций их развития.

Проблемы социального уровня также требуют скорейшего решения с целью обеспечения портовой сферы компетентными и высокопрофессиональными кадрами [7, с. 132]. Экологические проблемы характеризуются степенью вредных воздействий на окружающую среду, возникающих в процессе работы порта, подвижного состава, транспорта, и определяются запыленностью воздуха, загрязненностью территории и акватории вредными продуктами, рассеивающимися в процессе перегрузки груза, очистки судов и вагонов.



Рис. 2. Деструктивные факторы конкурентоспособности портовых услуг

Источник: составлен автором

ВЫВОДЫ

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

- факторы конкурентоспособности портовых услуг предопределены характером портовой деятельности;
- в обеспечении конкурентоспособности портовых услуг на региональных и мировых рынках как главный фактор выступает их качество, т. к. в современных условиях именно качество обеспечивает сокращение времени на прохождение грузов и соответствующих расходов, увеличивает пропускную способность портов, сокращает повреждения грузов во время погрузо-разгрузочных и других операций, обеспечивает безопасность в порту и др.;
- конкурентоспособность портовых услуг зависит от преодоления деструктивных факторов деятельности портов, усовершенствования системы правового и информационного обеспечения перемещения грузов, контроля за соблюдением всех экологических норм как на своей территории и акватории, так и в прилегающем к ним регионе;
- повышение конкурентоспособности портовых услуг осуществляется как систематический, непрерывный процесс, который проникает через всю организационную структуру порта и касается всех уровней управления;
- для обеспечения стабильного качества и повышения конкурентоспособности морских портов необходима разработка конкурентной стратегии развития, в основе которой лежат концентрация внимания на потребителей портовых услуг и слаженное взаимодействие субъектов государственного регулирования на макро-, мезо- и микроуровнях.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бойко С.В. Конкуреноспроможність порту в сучасних умовах / С.В. Бойко // Индустрия гостеприимства в странах Европы : материалы Международной научно-практической конференции. – Симферополь: Издательский центр Крымского института бизнеса, 2008. – С. 9–11.
2. Меркт Е. В. Факторы повышения конкурентоспособности порта / Е. В. Меркт // Розвиток методів управління і господарювання на транспорті. – Одеса: ОДМУ. – 2001. – Вип. 8. – С. 74-85.
3. Марченко В.Т. Класифікація чинників, що впливають на фінансові результати діяльності морських портів України / В.Т. Марченко // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2002. – Вип.11. – С.247-251.
4. Портовый маркетинг и задача создания портов третьего поколения // Доклад Секретариата ЮНКТАД. – Женева, 1992. – (Препр./ЮНКТАД, TD/V/C/4/AC/7/14). – 78 с.
5. Семенов Ю. Порты как системообразующие узлы логистических платформ / Ю. Семенов, Л. Филина // Порты Украины. – 2010. – №1 (93). – С.16-17.
6. Чекаловец В.И. Качество портовой продукции и его основные характеристики / В.И. Чекаловец, Ю.А. Наврозова // Транспорт. – 2009. – № 42 (574). – С. 72-77.
7. Куценко С.В. Проблеми розвитку морського транспорту АР Крим як складової транспортного комплексу України / С.В. Куценко // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції. – Сер. «Економіка і управління». – К.: ДЕДУТ, 2011. – С. 131-133.