

Научные сообщения

УДК 005.591.452:627.2

ВЕРТИКАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ КАК СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Бережной А.В.

Исследованы современные тренды в сфере морских перевозок грузов, а также подходы стратегического развития морских портов. В контексте стратегии вертикальной интеграции, обосновано, что снижение транзакционных издержек в портовом секторе является детерминантами вертикальной интеграции компании в порт. Основываясь на исследовании опыта морского порта Усть-Луга, выявлена связь между конкурентными преимуществами компании и порта, и предложена концептуальная модель вертикальной интеграции в порт.

Ключевые слова: морской порт, логистика, вертикальная интеграция, транзакционные издержки, конкурентные преимущества.

Научно-технический прогресс, изменения в политике и в социальной жизни стимулировали три волны глобализации, которые за последние 150 лет изменили мир. Либерализация формальных границ, совершенствование технологий производства, удешевление транспортных услуг и развитие коммуникационных технологий способствовали созданию единого глобального рынка и сделали возможным разделение производства между различными странами. При этом, рост населения и перераспределение рынков форсировали рост международной торговли. В период 1965 - 2010 гг. мировая торговля выросла в 177 раз по стоимостной оценке, что предопределило увеличение спроса на международные перевозки [13, 21] и появление сложных логистических систем. Согласно статистике ООН в 2011 г. посредством морского транспорта было транспортировано около 8,7 млрд. тонн грузов, что составляет больше 80% от объема мировой торговли [23]. Поэтому, убедительным является утверждение о том, что «изменения в международной экономике и торговле товарами оказывают прямое влияние на развитие морского транспорта» [22].

Важным результатом глобализации экономики является образование новых уровней международной конкуренции, что, в свою очередь, оказывает дополнительное давление на логистические системы компаний [13, 19] и способствует конвергенции логистики с морским транспортом. Эти процессы обусловлены также тем, что логистика и морской транспорт «создают добавленную стоимость, делая продукты доступными в нужном месте и в нужное время» и при этом имеют схожие показатели (индикаторы) производительности в контексте управления спросом и потреблением, снижения расходов и обслуживания клиентов [18].

Цель статьи состоит в определении особенностей вертикальной интеграции как стратегии развития морских портов в современных условиях.

Учитывая, что в условиях жесткой конкуренции грузоотправители заинтересованы в минимизации транспортных расходов и повышении надежности и гибкости своей логистической цепочки, производный спрос на транспорт становится интегрированным спросом [18]. Соответственно, реализация интегрированного спроса на морской транспорт может улучшить логистическую цепь компании и принести этой компании конкурентные преимущества.

В результате исследования современных трендов, возможно сделать вывод о том, что процессы глобализации, растущая экономическая активность, реструктуризация логистики и развитие интегрированного спроса на морской транспорт фокусируют значительное внимания именно на развитии морских портов. Это подтверждается также тем, что в настоящее время морские порты эволюционировали в логистические центры грузовых потоков, оказывающие влияние на всех участников логистической цепи и её эффективность [7, 18, 20]. Это позволяет выделить морской порт в качестве ключевого элемента инфраструктуры глобального рынка.

Следующий вопрос, который требует детального изучения, имеет отношение к развитию специализации в портовом секторе и торговом судоходстве, что повлияло на создание морского контейнера, стимулировало строительство специализированных судов контейнеровозов и контейнерных терминалов и произвело революцию в грузовых перевозках. Отметим, что в условиях стремительного роста международной торговли, развитие специализации наблюдается во всех категориях грузов. Поэтому создание специализированных терминалов стало необходимым условием для обработки больших объемов сырьевых товаров и для обеспечения непрерывности грузопотоков (например, нефтяные, химические угольные, зерновые, лесные, автомобильные терминалы и др.). Так, с 1980-х годов наблюдался «рост специализации причалов в морских портах», предназначенных для обработки навалочных и генеральных грузов «индивидуальными пользователями-грузоотправителями» [11]. Ученые [8] определяют «конвергенцию между отдельными портами и специфическими компаниями», как «взаимную специализацию».

Следует отметить, что глобальная и высоко конкурентная экономика обусловила конкуренцию не в рамках основного бизнеса компании, а между их цепями поставок [20]. При этом, в новом логистическом окружении, все больше логистических цепей фокусируется именно на морских портах. Грузоотправители требуют не только выполнения безопасных и эффективных операций, но также создание большей добавленной стоимости в морских портах. Следует, согласиться с утверждением, что современный морской порт стал «связывающим узлом контактов и контрактов», с множеством заинтересованных сторон работающих вместе над созданием добавленной стоимости [15]. Поэтому интеграция логистической цепи отдельной компании в морской порт может рассматриваться как объединение «контактов и контрактов» под «корпоративным зонтом». Так, Японские группы развивают свои глобальные логистические стратегии посредством вертикальной и горизонтальной интеграции в судоходство и в портовый сектор, что позволяет им создавать групповую синергию [16]. Исследования логистической цепи компании Renault, которая связана операциями в порту Ле-Хавр (Франция), позволяет выделить транспорт, как интегральную часть цепи поставок компании, в которой порт является её главным звеном [2]. Следовательно, морской порт позволяет реализовать логистические потребности компании в транспортировке, хранении и распределении грузов, и занимает ключевую роль в процессе управления грузовыми и информационными потоками компании [2].

Существует ряд моделей развития морских портов [1, 10], которые позволяют объяснить эволюцию функций портов и его пространственных связей. Так, с целью увеличения объемов грузопотоков, в морских портах возникает необходимость технологического обновления грузовых операций, что, в свою очередь, требует расширить физические границы порта. Однако, растущий масштаб операций, как в морском порту, так и в его окружении может иметь отрицательный эффект, что лимитирует его дальнейшее развитие и стимулирует де-концентрацию деятельности из порта [24], предопределяя, таким образом, появление новой пространственной модели – портовых сетей. Следовательно, возможно согласиться с утверждением о том, что только «внутренних возможностей» морского порта недостаточно для его эффективного развития, поэтому важно создавать сети с логистическими цепями и «синергию с другими транспортными узлами» [15]. В своих публикациях авторы [26] отмечают, что в настоящее время морские порты активно преобразовываются в портовые сети, создавая, таким образом, условия для расширения их хинтерлэнда, развития более тесных связей с другими морскими портами, включая внутренние. Авторы отмечают, что такие портовые сети, могут быть результатом, как горизонтальной интеграции в другие морские порты, так и, вертикальной интеграции во внутренние логистические узлы.

Основываясь на вышеизложенном, автором предложен расширенный взгляд на развитие портовых сетей и процессы интеграции в морские порты. Так, процессы интеграции в портовом секторе рассматриваются как вертикальная интеграция внутренних логистических узлов в портовые сети. Например, в отношении логистики навалочных грузов, сооружения находящиеся в собственности ТНК и расположенные в хинтерленде (заводы, карьеры, шахты и др.), вертикально интегрируются в морской порт. В этом случае, интеграция компании в морской порт возникает как прямая форма образования сетей между морским портом и участниками рынка.

Следует отметить, что впервые феномен вертикальной интеграции был сформулирован как коор-

динация факторов производства без вмешательства ценового механизма. Так, в начале XX века экономисты считали, что любая экономическая система способна работать самостоятельно, под воздействием ценового механизма. Однако, в тоже время, в США наблюдалось повышенное внимание к координации и планированию промышленного производства, что было очевидным в вертикально интегрированных бизнес структурах в разных отраслях экономики. Это объяснялось тем, что координация, менеджмент и планирование были необходимы компаниям, так как существует «цена использования ценового механизма» [5]. Позже, вертикальная интеграция рассматривалась как бизнес стратегия, при которой «невидимая рука менеджмента» замещает «видимую руку ценового механизма» [4]. Соответственно, стратегия вертикальной интеграции сфокусирована на принятии решения «производить или покупать» [4]. В настоящее время, усилилась роль вертикальной интеграции в межотраслевых отношениях, что объясняется необходимостью для компаний развивать логистические цепи как условие развития конкурентных преимуществ. Поскольку транспортировка грузов является ключевым видом деятельности для любой компании, потребляющей и поставляющей материальные ресурсы и товары, то интеграцию в транспортную сеть следует рассматривать как «заполнение транспортного разрыва» между стадиями производства [3]. При этом, вертикальная интеграция в сфере транспорта может проходить также и в обратном направлении, т.е. когда транспортные компании интегрируются с компанией, деятельность которой связана с генерированием грузов. В настоящее время, имеет место использование стратегий горизонтальной и вертикальной интеграции в сфере морских перевозок. Так, компании оперирующие терминалами в морских портах, горизонтально интегрируются на международном уровне в терминалы в других портах, увеличивая свое присутствие на главных торговых маршрутах. Вертикальная интеграция линейных судоходных компаний в контейнерные терминалы и наземную логистику, позволяет повысить координацию процессов и возможность предоставлять новые услуги (например, «just-in-time», «door-to-door», логистика с созданием добавленной стоимости и т.д.) [15, 16, 18]. Такой высокий уровень функциональной интеграции привел к появлению компаний, предоставляющих полный спектр логистических услуг – мегаперевозчиков. Важно отметить, что основная цель вертикальной интеграции линейных судоходных компаний состоит в усилении и повышении конкурентоспособности основного бизнеса.

Наиболее общепринятым объяснением фундаментальных причин для вертикальной интеграции, является мотивация снижения транзакционных издержек компании [25]. Например, транзакции, сопутствующие деятельности компаний, сопряжены с определенными издержками, такими как согласование контрактов и контроль соглашений, что увеличивает транзакционные издержки, которые на первый взгляд кажутся незначительными [25]. Соответственно, стратегия вертикальной интеграции является для компаний возможностью снизить транзакционные издержки, которые возникают на разных стадиях логистической цепи. Учитывая роль морского порта как ключевого элемента в логистической цепи компании, возможно сделать вывод о том, что именно вертикальная интеграция в морской порт обеспечивает для компании возможность снижения транзакционных издержек.

Эффективная работа терминала в морском порту должна быть полностью интегрированной и скоординированной, включая «единство команд», что обеспечивает эффективное управление [14]. Ученые отмечают, что для терминала в морском порту критически важно быть подконтрольным одной организации, государственной или частной [14]. Это позволит сократить риски оппортунизма и неопределенности, а также оптимизировать структуру управления.

Транспортировку грузов осуществляемую через морской порт, возможно рассматривать как временную организационную структуру с большим количеством участников, вовлеченных в процесс [12]. Авторы выделили 24 участника в цепочке, которые связаны посредством документооборота, в то время, как только 7 участников физически взаимодействует с грузом. Все участники обмениваются 76 различными документами, и поэтому такой массивный документооборот вызывает значительные транзакции, выраженные в издержках на коммуникацию. Завершение процесса транспортировки зависит от положительного исхода всех предшествующих действий. Важно отметить что время, затраченное на весь процесс также представляет собой издержки. Поэтому совокупные расходы на транспортировку, включают расходы на фактическое перемещение грузов, стоимость затраченного времени и транзакционные издержки, возникающие между участниками

логистической цепи. В результате такого «логистического трения» [9], компании разрабатывают различные логистические стратегии, от аутсорсинга до вертикальной интеграции.

В рамках данного исследования проанализирована деятельность компании, экспортирующей уголь, которая вертикально интегрирована в морской порт Усть-Луга и входит в состав Северо-Западной сети Российских морских портов. В результате исследования из предложенных 26 факторов было выявлено 9 факторов имеющих решающее влияние на решение компании вертикально интегрироваться в порт: возможность долгосрочного планирования деятельности в порту, необходимость обеспечения непрерывности поставок в порт и/или из порта, необходимость быстрого реагирования на изменяющиеся требования грузоотправителя, возможность снижения издержек на транспортировку грузов, возможность усиления рыночной позиции компании за счет ценовой дискриминации, волатильность рынка, возможность обеспечения тесного и лояльного взаимодействия между компанией и портовыми властями, возможность оптимизации управления основным бизнесом компании как результат прогнозирования будущих денежных потоков, возможность повышения уровня конкурентоспособности компании. При этом, было выявлено 10 факторов которые были важными для принятия данного решения: сложность заключения долгосрочных контрактов с портом, необходимость преодоления рисков связанных с нарушением контрактных обязательств, высокая частота транзакций, возможность компании влиять на репутацию и надежность морского терминала, возможность повышения уровня координации логистических процессов компании, возможность повышения точности планирования логистических расходов, возможность повышения контроля качества грузовых операций в порту, возможность снижения уровня воздействия на окружающую среду и улучшение «зеленого имиджа» компании.

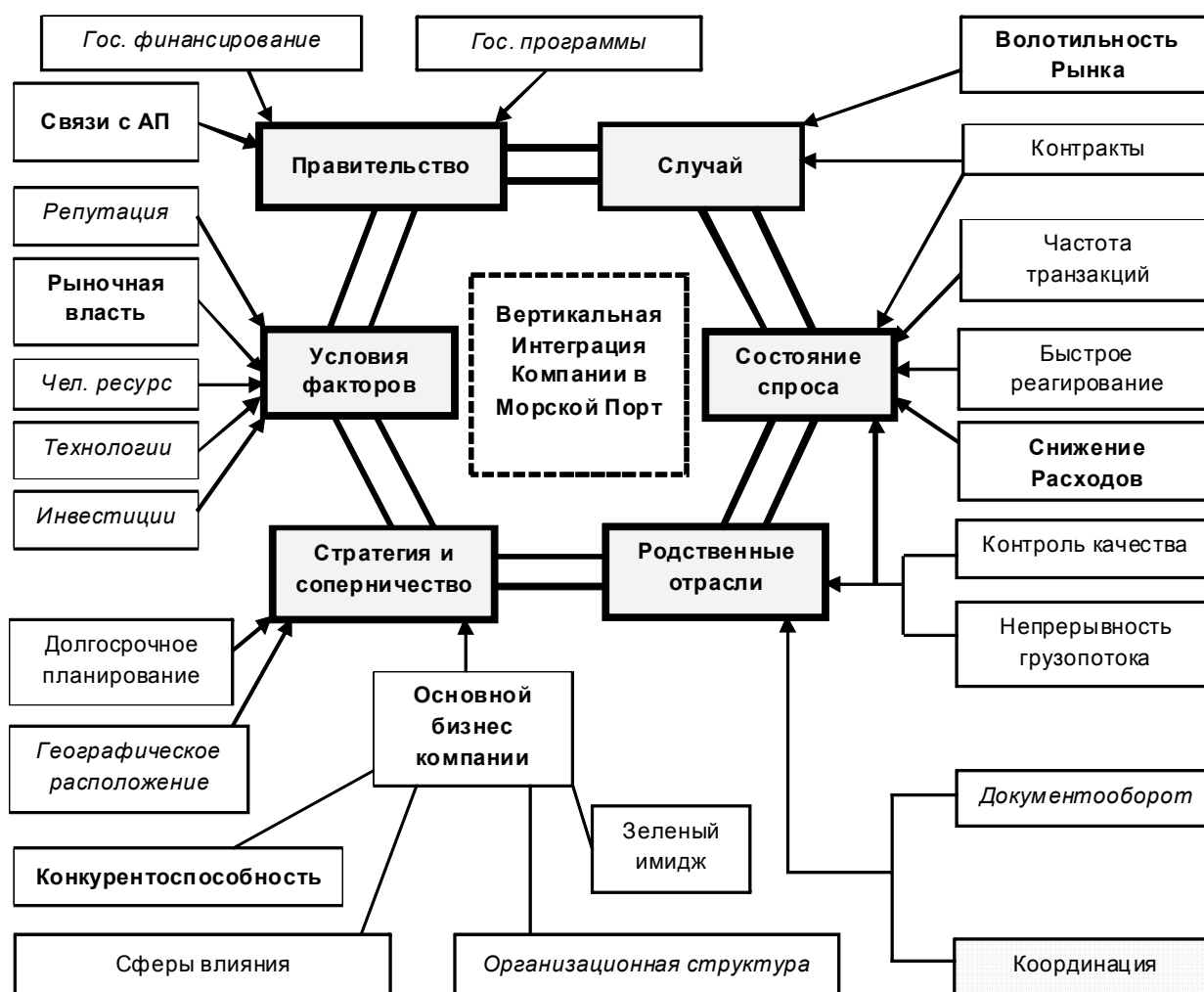


Рис 1. Концептуальная модель вертикальной интеграции в морской порт

Также, в рамках данного исследования была выявлена связь между конкурентными преиму-

ществами компании и морского порта, в контексте вертикальной интеграции. В современной высоко конкурентной экономике создание и развитие конкурентных преимуществ является главным условием успеха [19]. Автор предлагает рассматривать вертикальную интеграцию компании в порт как совмещение их конкурентных преимуществ. При этом было сделано предположение, что реализация конкурентных преимуществ предусматривает реализацию определенных действий при которых возникают транзакционные издержки. Поэтому если снизить транзакционные издержки связанные с определенными действиями, это позволит усилить соответствующие конкурентные преимущества. Основываясь на «расширенном ромбе» Портера, адаптированном для портового сектора [7], выявлена связь между факторами, предопределяющими целесообразность вертикальной интеграции в порт, и детерминантами его конкурентных преимуществ. В результате предложена концептуальная структура вертикальной интеграции компании в морской порт, отражающая факторы, которые в наибольшей (выделены обычным шрифтом) и наименьшей (выделены курсивом) степени влияют на решение о вертикальной интеграции (рис.1).

ВЫВОДЫ

Основываясь на вышеизложенном, следует считать обоснованным, что вертикальная интеграция в порт позволяет повысить гибкость компании в отношении изменений рынка, а также усилить ее рыночную позицию и, как следствие, реализовывать сложные стратегии, направленные на ценовую дискриминацию. Также, вертикальная интеграция компании в морской порт позволяет развивать конкурентные преимущества, как порта, так и компании, повышая уровень конкурентоспособности основного бизнеса интегрирующейся компании. В этой связи необходимым является анализ мирового опыта в области стратегического планирования в морских портах, а также совершенствование методических подходов к оценке уровня конкурентоспособности морского порта в контексте трендов вертикальной и горизонтальной интеграции как одного из условий устойчивого развития портового сектора и прибрежных территорий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Bird J. H. Seaports and Seaport Terminals / J. H. Bird. - London: Hutchinson, 1971.
2. The Changing Role of Ports in Supply-chain Management: an Empirical Analysis / [Carbone V. and De Martino M.] // Maritime Policy and Management – 2003. - Vol. 30, N 4. – P. 305-320.
3. Casson M. The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry / M. Casson // Journal of Transport Economics and Policy – 1986. – Vol. 20, N 1. – P. 7-29.
4. Chandler Jr. A. D. The Visible Hand / Jr. A. D. Chandler – Cambridge: Harvard, 1977.
5. Coase R. H. The nature of the firm / R. H. Coase // Economica – 1937. – Vol. 4. – P. 331–351.
6. Freemont A. Global Maritime Networks: The case of Maersk / A. Freemont // Journal of Transport Geography – 2007. – Vol. 16, N. 6. – P. 431-442.
7. Haezendonck E. Essays on strategy analysis for seaports / E. Haezendonck. – Leuven: Garant, 2001.
8. Hall P. V. Mutual Specialization, Seaports and the Geography of Automobile Imports / P. V. Hall // Tijdschrift voor economische en sociale geografie – 2004. – Vol. 95, N 2. – P. 135-146.
9. The transport geography of logistics and freight distribution / [Hesse M. and Rodrigue J. P.] // Journal of transport geography – 2004. – Vol. 12, N 3. – P. 171-184.
10. Hoyle B. S. The port-city interface: Trends, problems and examples / B. S. Hoyle // Geoforum – 1989. – Vol. 20, N 4. – P. 429–435.
11. Jansson J. O. Port Economics / J. O. Jansson, D. Shneerson. – USA: MIT, 1982.
12. Application of Transaction Costs to Choice of Transport Corridors / [K. Kylaheiko, D. Cistic, P. Komadina] // Promet: Traffic-Traffico, Scientific Technical Journal for Traffic Theory and Practice – 2000. – Vol. 11, N 4. – P. 95-100.
13. Emerging Logistics Strategies: Blueprints for the Next Century / [J. B. La Londe, M. J. Masters] // Journal of Physical Distribution and Logistics Management – 1994. – Vol. 24, N 7. – P. 35-47.
14. The container terminal community / [J. Martin, B. J. Thomas] // Maritime Policy and Management – 2001. – Vol. 28, N 3. – P. 279-292.

15. Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge? / [T. E. Notteboom, W. Winkelmanns]. *Maritime Policy and Management* – 2002. – Vol. 28, N 1. – P. 71-89.
- Global Supply Chains / [J. Wang, T. E. Notteboom, D. Olivier, B. Slack and others]. – Ashgate: Aldershot, 2007. – P. 51–68.
17. Rethinking the port / [D. Olivier, B. Slack] // *Environment and Planning A* – 2006. – Vol. 38, P. 1409-1427.
18. Panayides P. M. *Maritime Logistics and Global Supply Chains: Towards a Research Agenda* / P. M. Panayides // *Maritime Economics and Logistics* – 2006. – Vol. 8. – P. 3–18.
19. Porter M. E. *The Competitive Advantage of Nations* / M. E. Porter // *Harvard Business Review* – 1990. – Vol. 68, N 2. – P. 73-91.
20. Robinson R. Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm / R. Robinson // *Maritime Policy and Management* – 2002. – Vol. 29, N 3. – P. 241-255.
21. The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships / [J-P. Rodrigue, T. E. Notteboom] // *Maritime Policy and Management* – 2009. – Vol. 36, N 2. – P. 165-183.
22. *Review of Maritime Transport 2011* [edited ...]. - New York and Geneva: United Nations Conference on Trade and Development, 2011.
23. *Review of Maritime Transport 2012* [edited ...]. - New York and Geneva: United Nations Conference on Trade and Development, 2012.
24. Van Klink A. Creating port networks: the case of Rotterdam and the Baltic region / A. Van Klink // *International Journal of Transport Economics* – 1997. – Vol. 24, N 3. – P. 393-408.
25. Williamson O. E. *Transaction-Cost Economics: The Governance of Contractual Relations* / O. E. Williamson // *Journal of Law and Economics* – 1979. – Vol. 22, N 2. – P. 233-261.
26. *The Blackwell Companion to Maritime Economics* [W. K. Talley, P. W. De Langen, E. Haezendonck and others]. – UK: Wiley-Blackwell Publishing, 2012.

УДК 332.122:339.13(477.75)

ПРОБЛЕМЫ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО РЫНКА АР КРЫМ

Данильченко В.А.

В данной статье автором проведена оценка уровня развития регионального потребительского рынка, выявлены особенности зон размещения объектов торговли, а также определены дифференциации потребительского рынка АР Крым, что позволило представить типологию территорий региона с учетом тесноты связей показателей, отражающих тенденции и уровень развития потребительского рынка.

Ключевые слова: *региональный потребительский рынок, дифференциации, типология территорий региона, товарооборот на душу населения, коэффициент вариации.*

Принимая во внимание характер современных тенденций экономического развития, которые проявляются в усилении конкуренции, последствиях финансового и экономического кризиса, снижении уровня доходов населения, и, как следствие, покупательной способности, актуальным является необходимость оценки уровня дифференциации потребительского рынка АР Крым, что позволит представить типологию территорий региона с учетом тесноты связей показателей, отражающих тенденции и уровень развития потребительского рынка.

Целью данной статьи является определение дифференциации потребительского рынка АР Крым. Для достижения поставленной цели автором решаются задачи, предусматривающие оценку уровня развития регионального потребительского рынка, выявление особенностей зон размещения объектов торговли, а также определение дифференциации потребительского рынка АР Крым.