

УДК 330

АНАЛИЗ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ

ПИВЕНЬ АЛИНА АНАТОЛЬЕВНА

студентка

ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»

Аннотация: в данной статье проведен анализ портовой отрасли, включающий ее экономические характеристики и оценку степени конкуренции. Рассмотрены темпы роста и тенденции развития данного направления, оценены потенциальные угрозы и возможности, выявлены ключевые факторы конкурентного преимущества. По итогам исследования сделан вывод о степени привлекательности отрасли.

Ключевые слова: морской порт, отраслевой анализ, тенденции развития, конкурентоспособность, модель 5 сил Портера.

ANALYSIS OF THE PORT INDUSTRY

Piven Alina Anatolyevna

Abstract: this article analyzes the port industry, including its economic characteristics and assessment of the degree of competition. The growth rates and development trends of this area are considered, potential threats and opportunities are assessed, key factors of competitive advantage are identified. According to the results of the study, a conclusion was made about the degree of attractiveness of the industry.

Keywords: seaport, industry analysis, development trends, competitiveness, porter's 5 forces model.

Морские порты всегда играли важную роль в развитии экономики страны. В настоящее время порт является связующим звеном между различными видами транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный и др.

Сегодня морское портовое хозяйство России - это свыше 900 портовых комплексов мощностью около 800 млн. тонн, протяженностью причального фронта порядка 150 тысяч погонных метров, расположенных в 63 морских портах, входящих в Реестр морских портов страны, где обрабатывается более полумиллиарда тонн различных грузов [1, с. 10].

Портовая деятельность – это одна из старейших отраслей. Истоком истории развития крупнейших портов России является начало XVIII века. Именно в это время стали основываться и функционировать крупные порты и судоходные компании.

В 1883 году правительством России была принята программа развития портов с общим объемом финансирования 35-40 млн. рублей. С этого времени порты становятся крупными комплексами инженерных сооружений [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

С этого периода портовая отрасль безостановочно развивается. В строй портов начинают входить склады-холодильники и терминалы. Безусловно, в отрасли наблюдались и кризисные моменты. Примером может служить распад СССР, который привел к резкому уменьшению грузооборота и развалу сложившихся грузопотоков. Но несмотря на серьезные кризисные потрясения отрасль и рынок сумели выжить и обеспечить валовый рост объемов перевалки грузов.

Несмотря на время существования отрасли, она все время прогрессирует, так согласно комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, в портовой деятельности России будут реализованы инвестиционные проекты, что в свою очередь позволит увеличить перевалочные мощности. Модернизация морских портов России в настоящее время является для государства одной из приоритетных задач. Рост портовой деятельности имеет свои особенности, зависящие от морского бассейна, в котором он функционирует. В Российской Федерации

порты осуществляют свою деятельность в границах 5 морских бассейнов: Арктический, Балтийский, Азово-Черноморский, Каспийский и Дальневосточный.

В последнее десятилетие особое внимание стало уделяться портам Дальневосточного бассейна. На это оказала влияние их географическая близость с такими быстро развивающимися странами как Япония, Китай и Южная Корея, которые входят в состав Азиатско-Тихоокеанского региона. Россия стремится укрепить с ними внешнеторговые связи. Помимо этого, причиной смещения грузопотоков в восточном направлении стало решение Правительства России об ускоренном социально-экономическом развитии Сибири и Дальнего Востока.

Хочется также отметить, что порты Приморья являются последними звеньями для эффективной работы Международного транспортного пути «Восток-Запад». Железные пути портов Владивостока прилегают к конечному пункту Транссибирской железнодорожной магистрали, что положительно сказывается на их работе.

Еще одной тенденцией развития портовой деятельности является всемирная контейнеризация. В номенклатуре перерабатываемых грузов зарубежных портов контейнеры занимают в среднем 90%. Контейнерные перевозки быстрыми темпами набирают популярность и в России. Это можно наблюдать уже на протяжении 5 лет. Даже 2020 год не стал исключением и показал положительную динамику независимо от замедления макропараметров, вызванных коронавирусной инфекцией COVID-19. Все больше организаций переходят на логистику в контейнерах. А на российском контейнерном рынке появляются новые операторы, что в свою очередь увеличивает конкуренцию и положительно влияет на портовую отрасль в целом. В дальнейшем также прогнозируется рост спроса на контейнерные перевозки.

Экономические характеристики отрасли представлены в таблице 1.

Таблица 1

Экономические характеристики отрасли

Характеристика	Стратегическое значение
Размеры рынка	Большой рынок, который привлекает корпорации, желающих приобрести компании отрасли с целью повышения конкурентоспособности
Рост размеров рынка	Замедленный рост, который увеличивает конкуренцию.
Достаточность производственных мощностей	Развитие портовых мощностей ведет к увеличению грузооборота и, соответственно, росту прибыли.
Прибыльность в отрасли	Высокая прибыльность, привлекающая новые вступления.
Барьеры входа/выхода	Высокие барьеры, защищающие существующие организации.
Соотношение цены и качества	Большинство клиентов будут покупать по наивысшим тарифам.
Стандартизованные товары	Клиенты могут легко выбрать услуги конкурента.
Скорость изменения технологии	Риск невелик, т.к. технологии и оборудование в данной отрасли неспешно устаревают.
Требования к капиталу	Огромные капиталовложение, ведущие к росту барьера для входа.

Для оценки конкурентоспособности применим модель 5 сил Портера.

Эти силы определяются отраслевыми особенностями, поэтому их значение меняется от отрасли к отрасли. Они влияют на затраты (заставляют тратить деньги на рекламу, ускоренное обновление и совершенствование продукции), размеры инвестиций, цены, отраслевую прибыльность, что фирмам необходимо учитывать при разработке и реализации своих стратегий [3, с. 172].

Угроза вхождения в отрасль новых конкурентов: крайне мала. Одной из особенностей порта является наличие у него значительной части основных средств. Таким образом для вхождения в данную отрасль потенциальным конкурентам необходимы огромные первоначальные вложения и инвестиции. Капиталовложения потребуются на обеспечивающую инфраструктуру порта, а именно на строительство причалов, покупку судов, автомобилей, кранов, складов и прочих зданий, сооружений, техники и

вспомогательного оборудования. Кроме того, в данной отрасли новым транспортным компаниям трудно привлекать потенциальных клиентов и сбытовиков, так как присутствует привязанность и склонность к уже функционирующим, проверенным временем и надежным предприятиям. Все это в совокупности мешает потенциальным конкурентам и повышает барьер входа.

Конкурентная сила поставщиков: поставщиками оборудования, материалов, техники и прочего обеспечения порта являются как российские, так и иностранные компании. Долгие и налаженные деловые взаимоотношения гарантируют своевременные поставки, которые в свою очередь позволяют осуществлять бесперебойную работу всего предприятия в целом. Наличие подобных связей исключает возможность возникновения угрозы со стороны поставщиков.

Услуги-заменители: в Приморском крае функционирует более 600 транспортных компаний, однако около 2% из них оказывает полный комплекс транспортно-логистических услуг и являются универсальными комплексами с круглогодичной навигацией. Разумеется, существует хоть и небольшой, но не маловажный риск появления и развития более оснащенных транспортных узлов. Это в последствии может привести к сокращению потребности в использовании услуг определенной организации. Но как было ранее сказано, у данной отрасли высокий барьер входа, при этом скорость и масштабы развития потенциальных конкурентов требуют огромных финансовых вливаний. Следовательно, в краткосрочной перспективе предприятиям ничего не угрожает, но необходимо задумываться о будущем и учитывать данный фактор в формировании стратегических планов.

Конкурентная сила потребителей: услуги портов имеют четкое описание и тарификацию, потребители хорошо информированы. При переходе к конкуренту клиент понесет низкие затраты, что в целом не мешает выбрать услуги другой организации. Но, как и в любой сфере деятельности важное значение имеет качество и широта ассортимента услуг, которые предлагает та или иная компания, а также квалифицированный персонал.

В заключении хочется сказать, что для развития государства и функционирования ее транспортной системы портовая деятельность является стратегически важным объектом. Совершенствование морских портов представляет собой один из способов развития всей экономики государства в целом.

Список источников

1. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012)
2. Вититнев С.Ф. Порты и портовое хозяйство в России: история создания и развития [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://gigabaza.ru/doc/40336.html>
3. Отварухина Н. С. Стратегический менеджмент: учебник и практикум для академического бакалавриата / Н. С. Отварухина, В. Р. Веснин. — Москва : Издательство Юрайт, 2018. — 336 с.