

ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Кібік О.М., Жихарєва В.В.

Визначено особливості формування конкурентного середовища підприємств портової діяльності та судноплавних компаній. Виявлено чинники, що обумовлюють рівень конкурентоспроможності підприємств морського транспорту. Досліджено процес формування конкурентних переваг підприємств морського транспорту України в сучасних умовах.

Постановка проблеми. В умовах глобалізації набувають суттєвого значення питання ефективного функціонування економіки України, проблеми визначення напрямів, масштабів і глибини її взаємодії з національними господарствами інших країн, їхніми регіональними угрупованнями. Активізація процесів інтеграції України в глобальний конкурентний простір актуалізує розгляд економічних важелів як інструментів забезпечення міжнародної конкурентоспроможності національної економіки. Національна економіка має бути розгалуженим, збалансованим комплексом. Тому держава повинна забезпечувати пропорційність розвитку господарства, зберігати або знов створювати структуроутворюючі виробництва, забезпечувати їхній захист від руйнівної зовнішньої дії, сприяти поліпшенню структури економіки і підвищенню її ефективності.

Транспортну галузь слід розглядати як структуроутворююче виробництво, що значною мірою визначає конкурентоспроможність національної економіки. Відповідно ця галузь повинна постійно нарощувати свої конкурентні переваги.

У економічній системі будь-якої морської держави, у тому числі України, важливу роль відіграє морегосподарський комплекс, найважливішими елементами якого є морські торговельні порти та судноплавні компанії.

Сьогодні основними негативними державорегулюючими чинниками, які гальмують розвиток конкурентного середовища, є: нестабільність законодавства, корупція та політична нестабільність. Зазначені проблеми є характерними і для конкурентного середовища, у межах якого функціонують підприємства морського транспорту. Негативні тенденції у конкурентному середовищі пов'язані передусім із сповільненням ринкових реформ, широким використанням

адміністративних методів.

Тому невідкладним завданням економічної політики держави є виправлення деформацій ринкового механізму, здійснення комплексу заходів, які повинні сприяти формуванню ефективного конкурентного середовища та конкурентних переваг суб'єктів господарювання, зокрема підприємств морського транспорту.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи процесу формування конкурентних стратегій розробили Г.Л. Азоєв, М. Портер, Ф. Котлер, Р.А. Фатхутдінов, В.І. Щелкунов, Г. Хамел, К. Прахланд, Дж. О'Шонессі, М.В. Марн та інші. Вчені активно досліджують питання забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств – Б.В. Буркинський, А.І. Бутенко, В.Г. Шинкаренко, М.І. Котлубай, О.М. Котлубай, В.О. Котлубай, А.Л. Колодін, О.В. Меркт.

Невирішені складові загальної проблеми. У літературних джерелах, присвячених формуванню конкурентних переваг [3-5], не в повному обсязі розглядаються підходи щодо їх формування, розвитку та оцінки. Багато проблем існує в сфері практичної діяльності з формування конкурентних переваг транспортних підприємств [2, 6, 7].

Мета статті. Метою статті є дослідження проблем формування та розвитку конкурентних переваг підприємств морського транспорту в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Глобалізація економіки істотно впливає на морську галузь. Судноплавство відноситься до однієї з найбільш лібералізованих і глобальних галузей, Послуги з перевезення, реєстрації суден, інспектування та страхування, а також трудові ресурси продаються на глобальній основі. Проста комерційна операція може передбачати залучення матеріальних і людських ресурсів з багатьох країн: судно, що належить грецькому судновласнику, може бути побудовано в Кореї, зафрахтовано датським оператором, який наймає українських і філіппінських моряків через кіпрську кріюінгову компанію, зареєстровано в Панамі, застраховано в Великій Британії і перевозити вантаж, що вироблений в Голландії, від імені швейцарського експедитора з порту Німеччини в Аргентину через термінали, концесіонерами яких є портові оператори з Гонконгу та Австралії. Діяльність підприємств портової діяльності також суттєво обумовлюється глобалізаційними процесами.

В таких умовах необхідно формувати ефективну систему забезпечення конкурентоспроможності національної транспортної галузі.

Конкурентоспроможність морських портів та судноплавних компаній залежить від множини взаємопов'язаних чинників макро- і мікроекономічного середовища (сила конкуренції, ринкова інфраструктура, менеджмент підприємств тощо), відсутність

гармонійного впливу на які в системі державного регулювання унеможливує отримання ефекту синергії.

Ринок морського судноплавства є ринком продукції морського транспорту, який включає ринки перевезень вантажів та пасажирів. Ринок вантажних перевезень прийнято ділити на відкритий ринок і закриті ринки. Відкритим фрахтовим ринком є частина міжнародних морських вантажопотоків, де участь у перевезеннях не лімітується будь-якими обмеженнями і здійснюється в умовах відносно вільної конкуренції. У сфері відкритого фрахтового ринку виділяють такі основні форми організації судноплавства як лінійне і трапове, що обумовлює особливості формування конкурентних переваг відповідних судноплавних компаній.

Розглянемо більш докладно ринок портових послуг, що являє собою сферу взаємодії підприємств портової діяльності і вантажовласників. У сучасних умовах ці господарські суб'єкти усе рідше вступають у прямі відносини між собою. Механізм їхньої взаємодії на ринку мало чим відрізняється від механізму взаємодії суб'єктів на інших ринках.

В залежності від виду конкурентного середовища на ринку портових послуг у ролі конкурентів можуть виступати підприємства портової діяльності у випадку перевищення пропозиції над попитом або вантажовласники, коли попит перевищує пропозицію.

В даний час на ринку портових послуг сформувалася ситуація, яка характерна для «ринку покупця», коли попит на портові послуги значно нижче пропускної спроможності портової системи України. У цих умовах на ринку портових послуг домінують транспортні оператори. Саме вони встановлюють правила, відповідно до яких ініціатива на ринку належить покупцям портових послуг.

Різні підходи до класифікації методів і форм взаємодії конкурентів дозволяють акцентувати увагу на відкритій або прихованій ціновій та неціновій конкуренції.

Якщо розглядати конкурентне середовище в межах портової діяльності, то основними його компонентами є кон'юнктура, бар'єри входу до ринку, бар'єри виходу з ринку і концентрація конкурентів. На рівні національного ринку конкурентне середовище розширюється за рахунок чинників зовнішнього середовища: соціально-економічних, технологічних, геополітичних, міжнародних, форс-мажорних, інших.

У конкурентній боротьбі на ринку портових послуг можуть використовуватися різні засоби.

Компанії, що володіють різними портовими терміналами, конкурують у масштабах одного чи ряду портів регіону. Їхніми цілями можуть бути оптимізація прибутку, збільшення ринкової частки та інші. Інструментами конкурентної боротьби є якість, вартість портових послуг

тощо.

Морські торговельні порти конкурують у рамках портового регіону. Інструментами конкурентної боротьби, крім перерахованих вище, може бути можливість залучати державні і приватні інвестиції, ефективно формувати виробничі ресурси, пропонувати перевізникам і операторам різноманітні послуги тощо.

Портові системи держав конкурують у рамках змагання між національними і транснаціональними економічними системами. У таку конкурентну боротьбу включаються всі порти, що входять у систему, і наземні транспортні мережі. Цілями конкурентної боротьби на цьому рівні можуть бути політико-економічні і макроекономічні переваги (економічне зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки). Така конкуренція охоплює усі вантажопотоки і втягує в боротьбу портові регіони, порти, державні органи управління, структури управління портовою системою. Інструментами конкуренції є переваги правового і нормативного забезпечення в сфері планування території та інфраструктурних об'єктів, державного регулювання і захисту конкурентних позицій, оподаткування в сфері портової діяльності тощо.

В останні десятиліття поступовий перехід комерційних функцій зі сфери державного впливу і управління до приватного підприємництва, скорочення фінансових можливостей державних суб'єктів визначили жорсткість конкуренції за залучення вантажопотоків не тільки між приватними операторами, але і портовими господарствами, органами управління регіонів і держав з метою забезпечення додаткових можливостей розвитку.

Рівень конкуренції залежить від ступеня свободи доступу на ринок (виходу з нього). Пропозиція портових послуг практично незмінна, особливо для короткострокового періоду, через низькі темпи створення нових і неефективне використання наявних виробничих потужностей портів. Розвиток сучасних терміналів вимагає значних територій. До цього «бар'єру на вході» додається необхідність значних інвестицій, що являють собою безповоротні витрати. «Бар'єри на вході і виході» сприяють процесам концентрації.

Конкуренція обумовлює вирівнювання рівнів цін і якості. У дійсності на ринку портових послуг звичайно співіснують термінали, що відрізняються різним рівнем якості й ефективності. Вони розташовуються в різних вигідних для перевізника або вантажовласника місцях (близькість до місця відправлення / призначення тощо). Ціна послуги, таким чином, змінюється в залежності від «вирівнювання» ефективності роботи різних терміналів.

Підприємства портової діяльності повинні раціонально реагувати на ринкову ситуацію.

При активній політиці цін дослідження попиту є визначальним у процесі прийняття управлінських рішень стосовно цін підприємств портової діяльності, коли пропозиція навантажувально-розвантажувальних та інших робіт і послуг перевищує попит. У цих умовах портовому підприємству легше погодитися на більш низькі ціни, ніж вантажовласнику на більш високі ціни.

Здатність попиту реагувати на фактор сукупної вартості підсилюється в довгостроковому періоді, коли у споживача портової продукції з'являються можливості реагувати на зміну вартості: обрати інший порт перевантаження, взяти участь у фінансуванні портової інфраструктури тощо. Отже, попит на портові послуги в довгостроковій перспективі відрізняється високою еластичністю. Еластичність попиту збільшується й у результаті зменшення впливу географічного чинника.

Конкурентоспроможність порту або судноплавної компанії відзеркалює міру відповідності організаційно-технічних, технологічних, економічних та інших характеристик продукції вимогам багаточисельної клієнтури, визначає частку ринку, що належить даному суб'єкту і перешкоджає перерозподілу відповідного ринку на користь інших транспортних підприємств. Розвиток діяльності транспортних підприємств передбачає всебічне дослідження і врахування особливостей конкурентної ситуації на ринках транспортних послуг.

Конкурентоспроможність виникає з ринкової позиції, що підприємство захищає сьогодні, і конкурентних переваг в майбутньому.

Існують різні підходи до визначення економічного змісту переваги.

Конкурентна перевага – це будь-який чинник, що дозволяє підприємству досягти чудових фінансових результатів. Одночасно М. Портер підкреслює, що конкурентна перевага має лише два джерела – низькі витрати та диференційований продукт [4]. Вважається, що конкурентна перевага – це чинник успіху та основна компетентність підприємства, які дають йому зверхність порівняно з ринковими конкурентами [1]. Існує також думка, що конкурентна перевага – це будь-яка ексклюзивна корисність, якою володіє підприємство та яка дає йому зверхність стосовно конкурентів [3].

Узагальнюючи наведені визначення, можна дати наступне визначення конкурентної переваги

Конкурентна перевага підприємства – це будь-яка суттєва відмінність, якою володіє підприємство та яка дає йому зверхність стосовно конкурентів.

Конкурентна перевага завжди порівнюється з конкурентною перевагою інших підприємств і тому не завжди є явною. Під час формування конкурентної переваги необхідно розглядати чотири основні напрямки [1]:

- концентрація на собі;
- концентрація на конкурентах;
- концентрація на клієнтах;
- орієнтація на ринкову перспективу.

За умови вибору портовим підприємством або судноплавною компанією першого напрямку, увага приділяється лише власній поведінці, що не відповідає сучасним умовам. Другий та третій напрямки також є недосконалими, оскільки дозволяють акцентуватися лише на окремих чинниках. Тому для створення конкурентної переваги слід використовувати особливість останнього напрямку, яка виявляється у комплексному врахування власної поведінки, вподобань клієнтів та заходів конкурентів.

За ступенем значущості переваги можуть бути вирішальними та ключовими. Останнім часом цінові переваги в транспортній діяльності не можуть бути ключовими, оскільки не займають першу позицію рейтингу чинників, що визначають вибір підприємства морського транспорту. Однак досить часто вони залишають за собою роль вирішальних.

В залежності від періоду утримання переваги бувають стійкими або тривалими та відповідно нестійкими (нетривалими). Безумовним є те, що переваги портових підприємств та судноплавних компаній мають бути стійкими, тобто недосяжними для конкурентів впродовж тривалого періоду часу.

Для досягнення конкурентних переваг підприємств морського транспорту необхідні певні передумови: пошук та осмислення спеціалістами, керівниками та власниками підприємства суті й особливостей ринків транспортної продукції сьогодні та у майбутньому; спроможність мобілізувати всі наявні та потенційні можливості підприємства; спроможність випередити своїх конкурентів, одночасно уникаючи зайвих ризиків.

Основними причинами, що обумовлюють відсутність конкурентних переваг, наприклад, українських торговельних портів порівняно з іноземними конкурентами, є: обмежені інвестиційні можливості, застаріла техніко-технологічна база, державне регулювання цінової політики українських портів, недосконалість системи інформаційного забезпечення процесу прийняття управлінських рішень тощо [2]. Відповідно існує система обмежень відносно діяльності вітчизняних судноплавних компаній.

Таким чином, незважаючи на названі обмеження, формування стійких конкурентних переваг – це важливе завдання кожного підприємства морського транспорту. В умовах діяльності транспортних підприємств механізми управління перевагами повинні формуватися з врахуванням стратегічного і тактичного чинників.

Висновки. Формувати та розвивати рівень конкурентних переваг

можна різними шляхами. Найбільш прийнятним є розвиток концепції діяльності портового підприємства або судноплавної компанії та відновлення їхніх ключових стратегій. Інакше навіть в результаті реструктуризації та перебудови можуть погіршуватися фінансові та економічні показники. Рух підприємства портової діяльності або судноплавної компанії до бажаної конкурентної позиції та переваги повен передбачати конкуренцію за галузеве передбачення, формування майбутньої галузевої структури, положення на ринку й ринкову частку.

Література

1. Дж. О'Шонесси. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / Дж. О'Шонесси. Пер. с англ. под ред. Д.О. Ямпольской. – СПб.: Питер, 2001. – 864 с.
2. Жихарева В.В. Экономика морского транспорта: Учебн. пособие / В.В. Жихарева, О.Н. Кибик, Э. Муссо, Л. Карпането. - Одесса: Астропринт, 2004. - 258 с.
3. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент / Р.А. Фатхутдинов. – М.: Маркетинг, 2002. – 892 с.
4. Портер М. Стратегія конкуренції. Методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / М. Портер. Пер з англ. - К.: Основи, 1998. - 262 с.
5. Шинкаренко В.Г. Управление конкуренто-способностью предприятия / В.Г. Шинкаренко, А.С. Бондаренко. – Харьков: ХНАДУ, 2003. – 186 с.
6. Haralambides H. Port financing and pricing in European Union: theory, politics and reality / H. Haralambides, A. Verbeke, E. Musso, M. Benacchio // International journal of maritime economics. - 2001. – N 3. – P. 368-386.
7. Stopford M. Maritime Economics / M. Stopford. – London: Harper Collins Academic, 1988. – 255 p.

Abstract

Kibik O.M., Zykhar'yeva V.V.

Formation of competitive advantage of enterprise marine transport of Ukraine

The features of creating a competitive environment business of port operations and shipping companies. The factors causing the level of competitiveness of maritime transport. The process of formation of the competitive advantages of sea transport enterprises of Ukraine today.