

УДК 656.078

DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi65.134>

ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СУХИХ И МОРСКИХ ПОРТОВ КАК ФАКТОР КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ

В.В. Троилин

*Ростовский государственный экономический университет (РИНХ),
г. Ростов-на-Дону, Россия*

И.А. Арустамов

*Ростовский государственный экономический университет (РИНХ),
г. Ростов-на-Дону, Россия*

Аннотация. Современные формы хозяйствования на транспортном рынке, такие как сухие порты, требуют новых подходов к обеспечению их взаимодействия с морскими портами, что в конечном результате повлияет на межпортовую конкуренцию последних. Проблема, рассматриваемая в данном исследовании, обусловлена отсутствием четкого понимания характеристик этих отношений и факторов, влияющих на них. В работе определены эти характеристики, исследованы особенности взаимоотношений между менеджерами портов, и на основе системного эмпирического подхода полученные данные классифицированы с использованием модели оценки деловых отношений. Предложена комбинированная комплексная модель, которая может быть использована для совершенствования взаимодействия сухих и морских портов, которое повлияет на конкурентную среду между морскими портами.

Ключевые слова: Сухие порты, морские порты, транспортный рынок, конкурентные преимущества

Введение

Глобализация мировой экономики, интернационализация производства, международное разделение труда, развитие технологий во всех сферах производства привели к росту торговли (рис.1) Эти тенденции оказали значительное влияние на транспортную индустрию и глобальные транспортные системы. Кроме того, внедрение и массовое использование контейнеров вкупе с использованием мультимодальных технологий способствовало быстрому росту мировой экономики.

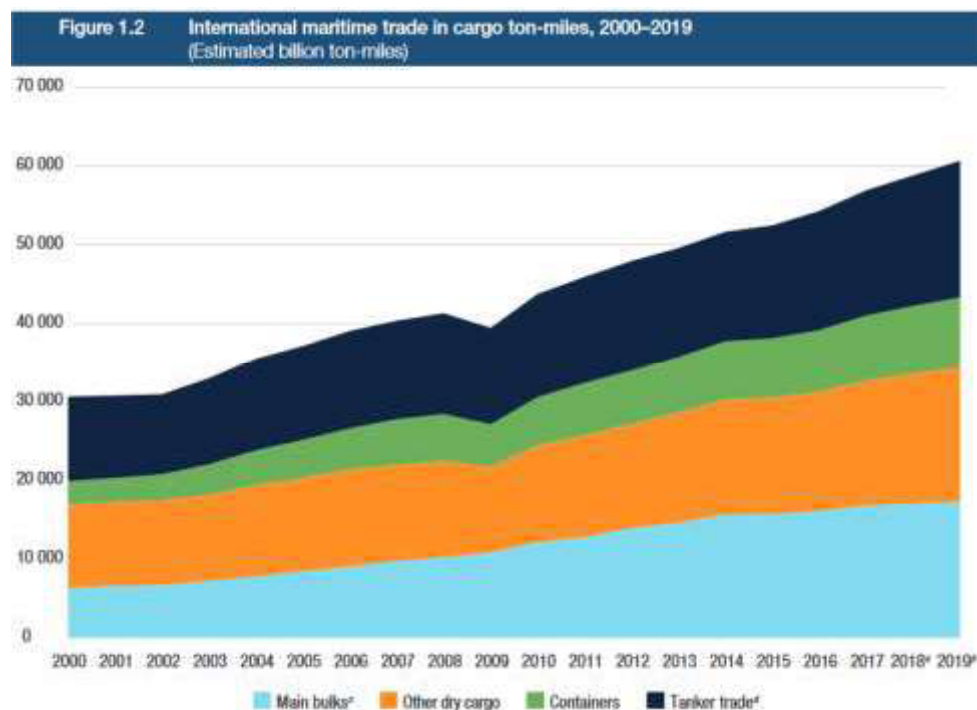


Рис. 1. Международная морская торговля (в т/миль)[1]

В настоящий период рынки становятся глобальными. Географические и технологические барьеры уже практически отсутствуют, а морской транспорт играет важную роль в этом процессе, так как считается не только самым дешевым, но и высокотехнологичным, тем самым способствуя уменьшению цены в производственных процессах и обеспечивая при этом около 80% общего объема мировой торговли [1].

Морские порты, наряду с другими участниками транспортных коммуникаций, играют важную роль в доставке грузов, соответственно, деятельность портов напрямую связана с производством и потреблением товаров и, приобретая все более значимое место в транспортных системах, часто являются их входными/выходными точками.

Исторически сложилось, что тесная взаимоувязка портовой отрасли и индустрии судоходства требует их слаженной работы, что обеспечивает при этом поступательное движение экономики в целом. Эти достижения определяются современной гибкой организацией совместной работы портов и судоходных компаний, интегрируя их деятельность с сухопутными видами транспорта, доставляющими грузы в порты. В этой связи специализация портов по отдельным видам грузов и направлениям перевозок считается наиболее целесообразной для достижения положительных результатов расширения их провозной и пропускной способности. Вместе с тем, контейнерные терминалы (как и перевозки) приобретают все более важное значение. Так, в 2018 году морскими портами в мире обработано 793 млн. TEU, тогда как в РФ – около 1% мирового объема [1]. Согласно Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года переработку грузов в контейнерах планируется увеличить на 30%, и их объем составит 150 млн. т. [2]

Основной причиной использования контейнерных технологических систем является скорость прохождения контейнерных грузов. Контейнеризация стала основным вектором производства, распределения и потребления, а контейнерные терминалы становятся стратегическими участниками товарообмена, облегчающими торговую деятельность, обеспечивая эффективное функционирование международных транс-

портных коридоров и создавая экономический рост государств, участвующих в логистических цепях.

Современные контейнерные терминалы, взаимодействующие с морскими портами, обеспечивают экономико-эксплуатационную эффективность, качественные транспортно-логистические услуги, сохранность грузов, способствуют уменьшению различных рисков, связанных с доставкой товаров (грузов), и создают конкурентные преимущества морского транспорта, а морские порты в этой связи, являясь важными транспортными узлами, обеспечивают международные, транзитные, внутренние перевозки и ряде случаев становятся точками роста обслуживаемых территорий.

Инфраструктура порта стала стремительно развиваться после окончания Второй мировой войны, обеспечивая развивающиеся экономики в послевоенный период [3]. К тому же, развитие автомобильного транспорта, в том числе - увеличение его грузоподъемности, позволило быстро доставлять укрупненные партии грузов внутри континентов и экономически развивать обслуживаемые территории. А обработка (перевалка) грузов в контейнерных терминалах ускоряла их доставку из глубинных континентальных территорий к портам, которые становились их форпостами, тем самым позволяя обрабатывать большее количество грузов и вступать в конкурентную борьбу с иными портами, расположенными на береговой черте и даже в другом морском бассейне [4].

Обсуждение проблемы

Внутренние контейнерные терминалы могут рассматриваться как позитивный фактор для экономического развития региона, на территории которого они расположены. Их присутствие приводит к повышению производительности труда, эффективности и увеличению рынка как производственных, так и транспортных услуг. Именно поэтому конкурентная среда и конкурентная стратегия рассматриваются как основополагающие принципы в сфере управления контейнерными терминалами. Конкурентоспособность терминала обычно оценивается судоходными компаниями (линиями) и основывается на таких факторах как: время ожидания погрузки к причалу, скорость грузовых операций, наличие высокоэффективного погрузо/разгрузочного оборудования, контейнероёмкость грузовых складов, наличие информационных и коммуникационных технологий, поддерживающих грузовые операции и иные услуги, обеспечивающие быстрое «бесшовное» прохождение грузов. Эти факторы требуют от портов поиска резервов в виде внутренних терминалов, имеющих выгодное расположение и хорошее обслуживание различными видами транспорта.

Одной из дефиниций, которая использовалась нами как равновидовая и обобщающая, характеризующая внутренние терминалы, является «сухой порт» [5]. Сухие порты играют важную роль в увеличении пропускной способности морских портов контейнерных и других генеральных грузов. Они разрабатывают стратегические взаимоотношения с морскими портами, ведущими производителями товаров и провайдерами логистических услуг, а также судоходными компаниями, обеспечивающими линейные перевозки [6]. Это взаимодействие оказывает большое влияние на конкурентную среду, в которой функционируют морские порты, привлекая на более выгодных условиях продавцов и покупателей, перевозящих свои товары (грузы). Соответственно, изучение форм взаимодействия между сухими и морскими портами и их моделей требует значительного внимания, так как они в конечном результате будут влиять на пропускную способность всей транспортной сети.

Основными потребителями транспортных услуг, оказываемых морскими портами со стороны моря, являются судоходные компании, а со стороны суши – экспортно-импортные компании, производящие или перераспределяющие товары, экспедиторы, транспортные компании различных видов транспорта. На их совместную деятельность оказывает влияние интернационализация перевозок и логистическая деятель-

ность. Эти тенденции требуют современных инновационных форм организации функционирования морских портов и их взаимодействия с сухими портами.

Внедрение новых форм взаимодействия потребовало создания дополнительных транспортно-логистических услуг, но, к сожалению, не все участники транспортной системы стали предоставлять более широкий спектр таких услуг, таких как: консолидация судовых партий, экспедирование, упаковка, маркировка, таможенные и маркетинговые, а также незначительные формы индивидуализации продукции для внутренних рынков.

Многочисленные исследования свидетельствуют, что сухие порты не только способствуют интеграции транспортных систем во всем мире, но и увеличивают возможности пропускной способности морских портов и как следствие – их конкурентные возможности [7]. Соответственно, возникает потребность в пересмотре традиционных представлений об их взаимодействии, в том числе, с хитерлендом, прибрежной зоной и внутренними рынками, что будет способствовать повышению их роли в цепях поставок через интеграцию с удаленными местами производства и потребления. В связи с тем, что сухие и морские порты являются поставщиками грузов и услуг друг для друга, то между ними должны быть формальные отношения, но могут быть и неформальные, которые возникают при любой совместной деятельности и требуют более тщательного изучения. К тому же, теория управления цепями поставок предполагает, что отношения между двумя интегрированными отраслями, как правило, характеризуются взаимностью, сотрудничеством, кооперацией, межличностными отношениями, взаимным доверием, но и конфликтами. Тем не менее, они все влияют на качество оказываемых услуг морскими портами не только одного бассейна, но и разных, которые могут оказаться в лучшем или худшем положении. И как следствие – государственные органы и частные инвесторы, наблюдая успехи порта в грузовой работе, будут способствовать привлечению инвестиций в его развитие. Соответственно, межпортовая конкуренция является одной из форм конкуренции как таковой и становится важнейшим фактором, воздействующим как прямо, так и косвенно на увеличение пропускной и провозной способности объектов транспорта и способствующим развитию мировой торговли.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что взаимоотношения между сухими и морскими портами в конечном результате влияют на межпортовую конкуренцию последних.

Однако, ввиду отсутствия четкого понимания характеристик таких отношений и иных факторов, влияющих на них, нами была предпринята попытка определения этих характеристик и создания дополнительных для прояснения влияния отношений между двумя хозяйствующими субъектами на их конкурентное поведение. Для этого были применены качественные методы исследования, которые являются мощным источником обоснованной теории, то есть теории, вытекающей из наблюдений и исследований в реальном мире. В этом контексте, наблюдение и анализ, сделанные в исследовании на основе системного эмпирического подхода, проводится в реальных условиях функционирования портов с учетом опыта взаимодействия сухих и морских портов и их менеджеров. Этот подход соотносится с практическими данными и значениями, характерными для различных исследователей, которые будут систематизированы и классифицированы на основе академической модели для оценки отношений. В этой модели морские порты рассматриваются и анализируются как клиенты сухих портов, которым отводится основная (фокусная) роль поставщика транспортных услуг в транспортных системах. Такая модель может быть использована для оценки деловых отношений для руководства по сбору данных. Также она может быть использована для исследования конкурентной среды между морскими портами.

Необходимо отметить, что при изучении отдельных вопросов возможны логические предположения и выводы для контекстуализации полученных результатов. При

сборе данных целесообразно придерживаться триангуляционного подхода, который определяется как комбинация двух или более источников информации в рамках одного исследования. Использование различных источников данных нужны для того, чтобы дать (получить) многомерное видение проблемы или явления, а также обеспечить получение достоверных и объективных данных, которые могут быть интерпретированы с достаточной степенью достоверности. Соответственно, использование сгруппированных трех массивов данных, таких как: интервью, наблюдение и формальные данные, обеспечит достоверность исследования.

Как отмечалось ранее, модель процесса оценки деловых отношений основывается на сборе информации. Эта модель (RAP) была разработана в конце прошлого века и развивает понимание взаимоотношений, базирующихся на одиночном и совместном опыте двухсторонних отношений [8]. Значительный интерес в развитии этой модели представляют работы отечественных исследователей проф. Иващенко Н.С. и Гаврилова И.А. по оценке уровня партнерских связей как одного из факторов конкурентоспособности организации [9].

Этот набор характеристик деловых отношений целесообразно использовать при оценке взаимодействия между сухими и морскими портами, так как они являются поставщиками услуг друг для друга. Оценка должна быть сделана с точки зрения оптимизации транспортной работы между ними и взаимодействия между менеджерами обоих портов. Для этого в контексте исследования необходимо оценить влияние взаимоотношений между сухими и морскими портами на основании данных, полученных в ходе интервьюирования менеджеров-практиков и ученых транспортной отрасли для чего нужно разработать соответствующие вопросы. Выбор компаний и организаций, осуществляющих транспортные услуги, можно осуществить на сайтах морских и сухих портов, а также через Ассоциацию морских портов РФ и ФГУП «Росморпорт». Опросник целесообразно составлять не более чем с 20-ю вопросами, связанными с деловыми отношениями между портами, учитывая при этом конкуренцию отдельных терминалов портов.

Существенное влияние на взаимодействие оказывает географическое расположение портов относительно друг друга, в том числе начало и окончание грузопотоков. По нашему мнению, менеджмент портов-конкурентов не всегда осведомлен о состоянии дел экономики региона и не использует разработки ученых-экономистов, составляющих транспортно-экономические балансы морских бассейнов, хотя конкуренция может быть и между портами разных бассейнов.

Исследование также должно базироваться на актуальных статистических и аналитических данных, полученных из различных источников, учитывая перспективные планы грузопереработки, разрабатываемые государством с учетом национальных программ. Инструментарий и результаты сбора и анализа данных должны продемонстрировать согласованность не только среди опрашиваемых, но и с теоретическими научными выводами и формальными данными по грузоперевозкам. Данный анализ был проведен нами в работе «Транспортно-экономические предпосылки создания и функционирования сухих портов в РФ» [10]. Достоверность и надежность исследования обеспечивается использованием бизнес-модели RAP. Именно ее усовершенствованные варианты целесообразно использовать для сбора данных и проведения анализа. В контексте данного исследования было бы уместно рассмотреть явление конкуренции применительно к портовой отрасли, так как она в этой сфере имеет свои специфические особенности, виды и механизмы.

Исторически сложилось, что понятие «конкуренция» в основном рассматривалось с социальной точки зрения как соперничество. Экономическая теория 50-х годов прошлого века стала использовать это понятие как более рыночно ориентированное, и эта точка зрения была принята учеными всего мира. Однако в то же время в советской экономической науке в условиях планового ведения хозяйствования этот термин имел

другое значение, используемое как «социалистическое соревнование», что могло в полной мере применяться к портам СССР и странам СЭВ социалистической ориентации. Например, на Черном море – с портами Болгарии, тогда как с портами Турции была бы классическая конкуренция. Эта категория «конкуренция» разносторонне исследовалась учеными [11], а государство в своем законе 135-ФЗ от 26.07.2006 г. «О защите конкуренции» в ст. 4 формализовало это понятие как «...соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке». Вместе с тем, опираясь на различные экономические и правовые подходы, можно предположить, что конкуренция является адекватным и предпочтительным рыночным инструментом для адаптации хозяйствующих субъектов к изменяющимся экономическим условиям. Соответственно, базируясь на этой концепции, и принимая во внимание и учитывая постоянно меняющуюся экономическую среду, в которой функционирует транспортная система, мы полагаем, что конкуренция должна рассматриваться не только в качестве поведенческой активности, которая возникает ввиду соперничества между людьми для получения личной выгоды через увеличение прибыли компании, где работает менеджер, но также как поведение хозяйствующего субъекта (порта, терминала) в условиях рыночной среды, где он функционирует. Но, анализируя конкуренцию портовой отрасли, которая находится под влиянием как конкурентов, так и процессов, происходящих в различных отраслях промышленности, поставляющих грузы в порты и иных факторов, мы понимаем, что это достаточно сложный процесс, так как, независимо от страны, локального или мирового рынка с его деловой активностью, а также различий, имеющихся между фирмами, участвующими в родственном бизнесе, включающим в себя размеры, культуру, особенности организации, производственные и финансовые возможности, транспортную инфраструктуру, деловую репутацию и опыт работы как в данной сфере грузоперевозок, так и по перевалке отдельных видов грузов все эти функции могут быть применены и идентифицированы через общую конкурентоспособность. Эти функции имеют важное значение в иллюстрировании конкуренции. С одной стороны, в связи с тем, что стимуляция и отбор обеспечивают экономические преимущества и гарантии не только для потребителей произведенной/проданной продукции, но и индустрии в целом, с другой - такие особенности являются важными, так как связаны с эффективностью и оптимальностью. Эти два элемента охватывают большинство экономических мотиваций хозяйствующих субъектов, таких как: сухие и морские порты, влияя на их поведение в деловых отношениях.

В экономической теории «эффективность» определяется как «максимально выгодное соотношение между совокупными затратами и экономическими результатами» [12], а «оптимальность» - как лучший возможный результат в пределах данного набора обстоятельств. Тем не менее, они могли бы объяснить поведение хозяйствующих субъектов морской портовой отрасли, в том числе и в свете конкуренции, а анализ оптимальности может служить относительно хорошим индикатором экономического поведения и обеспечить достаточно хорошее объяснение реальных экономических решений и действий. В этой связи заслуживает внимание работа ученых С-Петербургского государственного университета Абакарова А.Ш. и Сушкова Ю.А. «Статистическое исследование одного алгоритма глобальной оптимизации», в которой исследуется взаимозависимость эффективности и оптимальности, а результат исследования можно применять к нашей исследуемой проблеме, так как морские коммуникации, в общем случае, относятся к глобальным трафикам [13].

Научные исследования в сфере функционирования сухих портов свидетельствуют, что эффективность функционирования морских портов во многом зависит от оптимальных значений их экономического взаимодействия с иными видами транспорта,

обеспечивая конкурентоспособность на транспортном рынке и влияя на развитие всех отраслей промышленности, использующих их услуги, что позволяет создавать интегрированные транспортные системы, добиваясь при этом синергетического эффекта.

Структура рынка портовой отрасли обусловлена множеством факторов, в том числе: международно-экономическими, [14] и локально экономическими [15]. Они характеризуются ситуацией, когда порт считается субъектом уровня государственного функционирования и управления, а в ряде случаев, и международного (при преобладающем влиянии иностранного капитала в нем). В связи с этим, межпортовая конкуренция относится к процессу, в котором собственники стремятся поддерживать полный или частичный контроль через отправителей их доли на рынке и хитерленда. Соответственно, можно сделать вывод, что конкуренция относится к разработке и применению дифференцированных стратегических альтернатив по привлечению большего количества отправителей/получателей грузов. Эти аргументы свидетельствуют о влиянии конкурентного поведения морских портов на их менеджеров.

Анализ конкурентной среды морских портов [16] и методы оценки конкурентоспособности морских операторов морских терминалов [17] вызывают несомненный интерес у исследователей. Однако, по нашему мнению, эти характеристики целесообразно разделить на 5 уровней, обеспечивающих общетеоретические подходы, характеризующие межпортовую конкуренцию с интегрированным объединением предметов, объектов и субъектов конкуренции и транспортных рынков:

- конкуренция между терминалами, принадлежащими разным собственникам в одном порту;
- конкуренция между отдельными морскими портами одного бассейна и государства;
- конкуренция между группой портов (портовым кластером), расположенных в непосредственной близости друг от друга с другой группой портов;
- конкуренция между портами, находящимися в одном бассейне, но принадлежащими разным государствам;
- конкуренция между портами одного государства разных бассейнов.

Исследователи и практики в сфере функционирования морского комплекса пришли к выводу, что конкуренция между портами не может быть оценена только лишь по грузообороту. Так, например, операторы контейнерных терминалов не могут конкурировать с операторами наливных и навалочных грузов. Соответственно, конкуренция между портами должна оцениваться лишь с учетом их специализации по видам грузов. Эта классификация является с одной стороны общетеоретической, но с другой стороны – узкоспециальной, учитывающей и определяющей конкуренцию между различными портами и терминалами в отношении отдельных видов грузов и транспортных маршрутов по которым они перевозятся.

Основываясь на вышеизложенном, можно сделать вывод, что на конкуренцию между морскими портами могут оказывать влияние также сухие порты с взаимодействующими, причем факторы, влияющие на их взаимодействие и, как следствие – конкуренцию, могут меняться в зависимости от различных уровней, включающих в себя политические, социальные, организационные и производственные аспекты. Тем не менее, конкурентоспособность отдельных предприятий будет определяться, прежде всего, квалификацией персонала, наличием капитала и эффективными технологиями, а также географическим положением, наличием транспортных коммуникаций и инфраструктур, уровнем их технической оснащенности, государственной политикой, пропускной способностью порта, которая имеет решающее значение при взаимодействии сухих и морских портов с учетом частоты заходов судов, стоимостью стивидорных услуг, провозной способностью при взаимодействии с хитерлендом порта.

Этот традиционный подход к межпортовой конкуренции должен (и может) трансформироваться и быть уже частью конкуренции между различными цепями по-

ставок, которая может предложить меньшую сквозную ставку за всю перевозку (доставку) от продавца к покупателю. В результате этого пропускная способность порта выходит за функции лишь обработки грузов и находится в тесной связи со складским комплексом как точка распределения товаров и связи внутренних районов товарораспределения.

Необходимо учитывать ряд общих факторов, влияющих на межпортовую конкуренцию, которые характерны для всего водного транспорта, такие как: способность увеличивать свои производственные мощности, инвестиции в портовые сооружения, обновление оборудования, разработка и внедрение новых транспортных маршрутов, а также совершенствование существующих. Однако будет целесообразным выделить ряд специфических факторов, влияющих на межпортовую конкуренцию с участием сухих портов и объединить их в 5 групп.

1-ая группа характеризует провозную и пропускную способность порта, подразумевающая экспортные и импортные грузы, а также транзитную перевалку;

2-ая группа – техническая и технологическая оснащенность причалов, свидетельствующая о наличии инженерной инфраструктуры позволяющая увеличивать объем перерабатываемых и накапливаемых грузов;

3-ая группа – удобное географическое положение морского порта и хорошая транспортная доступность к сухому порту;

4-ая группа – уровень сервиса оказываемых услуг: чем он выше, тем больше потенциальных заказчиков (клиентов) будет привлечено, что непосредственно будет влиять на увеличение грузооборота;

5-ая группа – стоимость оказываемых услуг, на которые влияют размеры портовых сборов, тарифы на дополнительные услуги и иные платежи в конечном счете определяющие стоимость доставки грузов.

Эти группы факторов должны рассматриваться в тесной взаимосвязи, чтобы идентифицировать закономерности влияния сухого и морского порта на межпортовую конкуренцию и послужить основой для введения новых драйверов развития межпортовой конкуренции и формирования ее новой экономической среды, исходя из философии управления цепями поставок. Они и станут основными направлениями, в этой области, которые необходимо исследовать далее.

Первым драйвером в конкурентной среде между морскими портами будет увеличение конкуренции на мировых фрахтовых рынках. Это потребует необходимость реструктуризации портовых операций для адаптации к реальным условиям мирохозяйственных связей, что и повлияет на выбор портов в пользу владеющих современными транспортными технологиями. Порты, имеющие институциональные модели, разработанные в конце 19 века, начале 20 существенно снижают их конкурентные преимущества, требуя развития до современного уровня [18]. Интегрируясь в международные транспортные коридоры, портовый бизнес должен быть более конкурентоспособным, чем тогда, когда порт управлялся одним собственником.

Вторым важным драйвером развития портовой отрасли является участие частного сектора в создании и развитии транспортной инфраструктуры и оказании портовых услуг. Эта тенденция поддерживается как транснациональными финансовыми институтами, так и государством в форме концессии.

Третьим драйвером развития портовой индустрии является диверсификация и глобализация инвесторов и операторов терминалов. Глобализация судоходства обеспечивает мировой рынок портовых услуг в специализированных областях каждая из которых содержит ряд национальных и международных компаний, обеспечивающих высококачественный специализированный сервис. Они условно разделяются на три группы: глобальные стивидорные компании, финансовые холдинги, действующие в качестве операторов региональных терминалов и судоходные компании, часто объ-

единенные в линейное судоходство и инвестирующие средства в развитие терминалов (сухих портов).

Четвертым драйвером является глобализация морского судоходства, в том числе использование «удобных» флагов под которыми находится около 70% мирового тоннажа [1]. Регистрация судов под такими флагами позволяет судовладельцам оптимизировать налоговые и иные платежи, взимаемые с судов в государствах флага. С другой стороны, морская судоходная отрасль – не просто потребитель услуг портов, а является основным заказчиком, оказывающим большое влияние на межпортовую конкуренцию, отдавая предпочтение тому или иному порту. А контейнеризация перевозок потребовала создания портов-хабов, обеспечивающих погрузку/разгрузку товаров в контейнеры, их таможенную очистку с дальнейшим размещением на транспортных средствах хранения контейнеров, комплектования грузовых партий по направлениям, судам и т.д.

Следующим, пятым драйвером, влияющим на развитие взаимодействия между сухими и морскими портами, является концентрация в «одних руках» судоходного и портового бизнеса, что характерно, например, для контейнерных перевозок. Так, крупнейший контейнерный перевозчик – компания Maersk, имеет свои представительства в 121 стране, обслуживает 343 морских порта и владеет в них 74-мя контейнерными терминалами, в том числе, 3-мя в России [19]. В этом контексте можно ожидать слияния и поглощения глобальными операторами более мелких конкурентов, а консолидация и концентрация в контейнерном секторе перевозок будет способствовать влиянию сухих портов на межпортовую конкуренцию по двум причинам. Первая из них – это оптимизация цены, сроков обработки грузов и, как следствие - уменьшение стоимости судо-захода, вторая – увеличение мощности инфраструктуры морского порта за счет транспортно-экспедиторских возможностей взаимодействующего с ним сухого порта.

Драйверы, рассматриваемые выше, мы можем использовать при исследовании взаимодействия между сухими и морскими портами, которое в конечном результате будет влиять на оценку межпортовой конкуренции. Его можно представить в виде модели, предложенной и описанной с использованием RAP модели оценки деловых отношений.

Выводы и предложения

В современной транспортной бизнес-сфере происходит интенсивное давление с целью повышения эффективности и результативности стратегических усилий, принимаемых в отношении участников транспортной системы. Управление транспортными системами как частью цепей поставок, получивших все более широкое использование, в настоящее время требует глубокой интеграции в глобальные производственные цепи товаров и услуг. Транспортные операторы и правительства, в т.ч. и России [2] осознают их главенствующую роль в эффективном управлении и эксплуатации всех видов транспорта и их инфраструктур, что обеспечивает необходимую координацию и сотрудничество всех участников транспортной цепи. Это в полной мере относится к сухим и морским портам непосредственно связанным друг с другом, к тому же первые расширяют перечень услуг, оказываемых морскими портами. Взаимодействие между сухими и морскими портами осуществляется через формальные и неформальные отношения. Исследования показывают, что эти отношения определяются такими факторами, как: право собственности на портовую инфраструктуру, систему органов управления, организационно-правовую форму, наличие развитых транспортных коммуникации, их пропускной и провозной способностью, развитостью хитерленда. Они и определяют основные параметры среды, где происходит взаимодействие в свете характерных вышеназванных факторов, и, по нашему мнению, являются темой для отдельного исследования [10]. Нами предложена адаптация моде-

ли RAP процесса оценки взаимоотношений, которая может быть использована для идентификации и типизации характерных отношений, возникающих при совместной деятельности сухих и морских портов. Эти отношения исследуются с точки зрения управления транспортными системами и цепями. В контексте взаимодействия «поставщик-покупатель» (потребитель) классическая модель предполагает набор таких характерных отношений как: близость, глубина отношений, реальная власть, преимущество, фактическая и воспринимаемая зависимость, возможность решения проблемных вопросов. Согласно модели эти характеристики определяются двумя группами факторов, одна из которых относится к поставщику, а другая к покупателю (потребителю) услуг. В этих группах факторов в модели имеет место набор влияющих на эти группы отношений, характеристики которых связаны друг с другом конкурентной средой, транспортно-логистическими возможностями, планируемым объемом перевозок, частотой взаимодействия, которые представлены на рис. 2.



Рис. 2 – Модель оценки отношений между партнерами [20]

Модель RAP развивает понимание отношений между двумя субъектами на основе единого объединенного или интегрированного опыта взаимодействия и перспективы его развития, что в контексте данного исследования целесообразно

применять к взаимодействию сухих и морских портов при их совместной деятельности. Данная модель постоянно обновлялась для решения концептуальных ограничений характерных для нее.

При исследовании и классификации отношения нами были введены дополнительные характеристики: сотрудничество, конфликтология, интенсивность, межличностная несогласованность, величина зависимости и доверия. Эти отношения характеризуются в модели стратегическими приоритетами и возможностями заказчика и потребителя услуг. Характеристика этих отношений определяется под влиянием пропускной способности, технологий и возможности сторон транспортной системы и требований, специфической деятельностью и политикой заказчика, что отражено на рис. 3.



Рисунок 3 - Модель оценки отношений между сухими и морскими портами (разработано автором с использованием [21])

В практических реалиях восприятие оценки характеристик взаимоотношений, обусловленных моделью, может отчасти отличаться при анализе взаимоотношений: «сейчас и здесь» между конкретными сторонами, но может быть нивелировано, исходя из поставленных задач, требующих решения.

Для адаптации модели могут быть использованы следующие корреспондирующие понятия и определения, представленные в Таблице.

Таблица

Характеристика корреспондирующих взаимоотношений (разработана авторами)

Характеристика отношений	Определения
Взаимность	Степень, в которой два участника могут демонстрировать свою заинтересованность в благополучии друг друга и как они ищут решение общих проблем
Особенность	Направление, уникальность и приверженность в отношениях по сравнению с другими компаниями или степень: стандартная/адаптированная
Сотрудничество	Степень, в которой две или более структур работают вместе для достижения общей цели
Конфликт	Степень восприятия различий между сторонами вызывающая трения, споры, но также потенциальный творческий подход
Интенсивность	Степень контакта и регулярный обмен между партнерами
Межличностная несогласованность	Степень в которой личные ожидания и индивидуальные интересы влияющие на взаимодействие и степень воспринимаемых изменений во взаимоотношениях и другие подходы к взаимодействию между отдельными лицами и структурами

Власть/зависимость	Степень, в которой личность явно или неявно может получить результаты по воздействию на другое лицо и понудить выполнить его требуемое действие. Зависимость относится к оборотной стороне власти и отсутствие ее в отношениях воспринимается как осознанная необходимость
Доверие	Одна из сторон поддерживает отношения с другой стороной ожидая действий и поведения, отвечающих интересам обеих сторон

Заключение

По нашему мнению, комбинированная адаптированная модель оценки отношений между сухими и морскими портами является комплексной и отражает негативные и позитивные последствия участия их в транспортной системе, позволяет характеризовать отношения между ними и может быть использована в целях совершенствования их совместной деятельности, что будет обеспечивать влияние на конкуренцию между морскими портами и приведет к увеличению их грузооборота и пропускной способности всей транспортной системы государства.

Список литературы:

1. Review of Maritime Transport 2019 UNCTAD/RMT/2019/Corr.1 Sales No. E.19.II.D.20 31January 2020 p. 6
2. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года //Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года №1734-р.
3. В. В. Попов Развитие и безопасность южных портов России М. : РКонсульт, 2003 - 333 с.
4. Troilin V.V., Arustamova M.I., Arustamov I.A. Impact of Inland Ports on Transport and Economic Balance of Azov-Black Sea Basin of Russia. European Research Studies Journal, Volume XXII, Issue 1. 2019.
5. Троилин В.В. Транспортно-экономическая характеристика понятия «сухой порт» /И.А. Арустамов/ Управление экономическими системами: электронный научный журнал _ (107) УЭКС, 1/2018 URL: uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=4749
6. Fatimazahra Bentaleb Charif Mabrouki Elalami Semma Dry port development: A Systematic Review December 2015 //Journal of ETA Maritime Science 3(2):Pages 73 – 94
7. Alena Khaslavskaya, Violeta Roso Dry ports: research outcomes, trends, and future implication Published: 21 February 2020 by Springer Science and Business Media LLC in Maritime Economics & Logistics Maritime Economics & Logistics , Volume 22, pp 265-292;
8. Johnsen, Thomas E. & Johnsen, Rhona E. & Lamming, Richard C., 2008. "Supply relationship evaluation.: The relationship assessment process (RAP) and beyond," European Management Journal, Elsevier, vol. 26(4), pages 274-287, August.
9. Гаврилов И.А. Оценка уровня партнерских связей как фактора конкурентоспособности организации/ И. А. Гаврилов, Н. С. Иващенко // Маркетинг в России и за рубежом. – 2009. – N.3. – С. 77-86.
10. Троилин В.В. Транспортно-экономические предпосылки создания и функционирования сухих портов в РФ/ И.А. Арустамов/ //Экономика и предпринимательство. 2019. №9 (110). – с.1073-1079
11. Карпов, А. Л Конкуренция как экономическая категория и ее место в экономической теории// Вестник Омского университета, 2001. №2. – С. 89-92
12. Крикливец, А. А. Понятие эффективности в экономической науке / А. А. Крикливец, П. С. Сухомыро. // Молодой ученый. — 2019. — № 2 (240). — С. 237-239. — URL: <https://moluch.ru/archive/240/55571/> (дата обращения: 23.09.2020).
13. Абакаров А.Ш., Сушков Ю.А. Статистическое исследование одного алгоритма глобальной оптимизации//Труды ФОРА, 2004. №10
14. Никулина С. В. Морские порты как субъекты международной конкуренции : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.14 / Никулина Светлана Владимировна: [С.-Петербург. гос. ун-т]. - Санкт-Петербург, 2011.- 22 с.

15. Бодровцева, Н.Ю. Понятие и виды конкурентоспособности морских портов // Транспортное дело России. – 2016. №5 – С. 31-32
16. Юдникова Е. С. Анализ конкурентной среды на рынке контейнерных терминалов/Интернет-канал «Бизнес сайт» <http://www.sitebs.ru/blogs/37346.html>
17. Аболенцева Н. Методы оценки и повышения конкурентоспособности операторов морских контейнерных терминалов : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Аболенцева Наталия Олеговна; [Место защиты: С.-Петерб. гос. инженер.-эконом. ун-т]. - Санкт-Петербург, 2008. - 19 с.
18. Смирнов Г.Н. и др. Порты и портовые сооружения М.: Издательство АСВ, 2003. 464 с.
19. Обзор нашей сети. <https://www.maersk.com/>
20. Lamming, R. C., Cousins, P. D., & Notman, D. M. (1996). Beyond vendor assessment: Relationship assessment programmes. *European Journal of Purchasing & Supply Management*, 2(4), 173-181.
21. Johnsen, T. E., Johnsen, R. E., & Lamming, R. C. (2008). *European Management Journal*, 26, 274-287.

THE EFFECTIVE COOPERATION BETWEEN DRIES AND MARINE PORTS AS THE FACTOR OF TRANSPORT MARKET COMPETITIVE ADVANTAGES

Vladimir V. Troilin

Rostov State University of Economics, Rostov, Russia

Igor A. Arustamov

Rostov State University of Economics, Rostov, Russia

Abstract. Modern forms of management in the transport market, such as dry ports, require new approaches to ensure their cooperation with sea ports, which will eventually affect the inter-port competition of the latter ones. The researched problem was resulted in clear understanding of these relations and influence factors.

The scientific work identified these characteristics, investigated the relationship features between port managers, and based on a systematic empirical approach, the obtained data were classified using the business relationship assessment model. The complex combined integrated model was proposed that can be used to improve the cooperation between dry and sea-ports, which will affect the competitive environment between sea ports.

Keywords: Dry ports, marine ports, transport ports, competitive advantages

References:

1. Review of Maritime Transport 2019 UNCTAD/RMT/2019/Corr.1 Sales No. E.19.II.D.20 31 January 2020 p. 6
2. Approval of transport strategy of Russian Federation till 2030// By order of the Government of the Russian Federation of 22 of November, #1734-p.
3. Popov V.V. Development and safety of south ports of Russia M: RKonsult. 2003-333p.
4. Troilin V.V., Arustamova M.I., Arustamov I.A. Impact of Inland Ports on Transport and Economic Balance of Azov-Black Sea Basin of Russia. *European Research Studies Journal*, Volume XXII, Issue 1. 2019.
5. Troilin V.V. Transport and Economic Description of the Term "Dry Port"/Arustamov I.A./ Management of economic systems: scientific electronic journal 1/2018 URL: uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=4749
6. Fatimazahra Bentaleb Charif Mabrouki Elalami Semma Dry port development: A Systematic Review December 2015 // *Journal of ETA Maritime Science* 3(2):Pages 73 – 94
7. Alena Khaslavskaya, Violeta Roso Dry ports: research outcomes, trends, and future implication Published: 21 February 2020 by Springer Science and Business Media LLC in *Maritime Economics & Logistics Maritime Economics & Logistics*, Volume 22, pp 265-292;

8. Johnsen, Thomas E. & Johnsen, Rhona E. & Lamming, Richard C., 2008. "Supply relationship evaluation:: The relationship assessment process (RAP) and beyond," *European Management Journal*, Elsevier, vol. 26(4), pages 274-287, August.
9. Gavrilov I.A.. The value of partnerships as a factor if competitiveness // *Marketing in Russia and abroad* – 2009. – N.3. – p. 77-86.
10. Troilin V.V. TRANSPORT AND ECONOMIC PREREQUISITES FOR DRY PORTS CREATION AND FUNCTIONING IN THE RUSSIAN FEDERATION/ Arustamov I.A./ *Journal of Economy and Enterrpreneurship* - 2019. №9 (110). – с.1073-1079
11. Karpov, A. L. Competition as an economic category and its place in economic theory// *Omsk University Vestnik*, 2001. No. 2. - S. 89-92
12. Kriklivets, A. A. The concept of efficiency in economic science/A. A. Kriklivets, P. S. Sukhomyro // *Young scientist*. - 2019. - No. 2 (240). - S. 237-239. - URL: <https://moluch.ru/archive/240/55571/> (circulation date: 23.09.2020).
13. Abakarov A.Sh., Sushkov Yu.A. Statistical study of one algorithm of global optimization// *Works of FORA*, 2004. No. 10
14. Nikulina S.V. Seaports as subjects of international competition: the abstract dissertation of economic sciences candidate: 08.00.14/ Nikulina Svetlana Vladimirovna: St. -Petersburg. [Un]. - St. Petersburg, 2011.- 22 p.
15. Bodrovtseva, N.Y. Concept and types of seaports competitiveness// *Transport business of Russia*. - 2016. No. 5 - S. 31-32
16. Yudnikova E. S. Analysis of the container terminals market competitiveness // *Business site* <http://www.sitebs.ru/blogs/37346.html>"

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Троилин Владимир Всеволодович, профессор, профессор кафедры коммерции и логистики, Ростовский государственный экономический университет (РИНХ) (ФГБОУ ВО «РГЭУ (РИНХ)»), 344000, г. Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 69 e-mail: profvvt@gmail.com

Vladimir V. Troilin, Ph.D. in Economics, Professor of Commerce and Logistics department, Rostov State University of Economics, 344000, Rostov-on-Don city, Bolshaya Sadovaya str., 69

Арустамов Игорь Артурович, аспирант кафедры коммерции и логистики, Ростовский государственный экономический университет (РИНХ) (ФГБОУ ВО «РГЭУ (РИНХ)»), 344000, г. ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 69 e-mail: igor_arustamov@mail.ru

Igor A., Arustamov graduate student of Commerce and Logigistics department, Rostov State University of Economics, 344000, Rostov on Don city, Bolshaya Sadovaya str. 69.

Статья поступила в редакцию 30.09.2020 г.