

УДК 656:339.5

Г.С. Махуренко, И.В. Савельева

**ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО  
(СОВМЕСТНОГО) РАЗВИТИЯ ПОРТОВ И ТЕРМИНАЛОВ**

*В статье отражены результаты анализа требований к региональному (совместному) развитию портов и терминалов. Для этого исследуются теоретические и эмпирические связи между транспортом и экономическими регионами. Опираясь на полученные результаты, рассмотрены процессы интеграции и регионализации, как ведущие факторы развития портов и терминалов.*

**Ключевые слова:** интеграция и регионализация, факторы развития портов, теоретические и эмпирические связи транспорта с регионами.

*У статті відбито результати аналізу вимог до регіонального (спільного) розвитку портів і терміналів. Для цього досліджуються теоретичні і емпіричні зв'язки між транспортом і економічними регіонами. Спираючись на отримані результати, розглянуто процеси інтеграції і регіоналізації, як провідні чинники розвитку портів і терміналів.*

**Ключові слова:** інтеграція і регіоналізація, чинники розвитку портів, теоретичні і емпіричні зв'язки транспорту з регіонами.

*In article results of the analysis of requirements to regional (joint) development of ports and terminals are reflected. Theoretical and empirical connections between transport and economic regions are for this purpose investigated. Using the received results, processes of integration and regionalization, as leading factors of development of ports and terminals are considered.*

© Махуренко Г.С., Савельева И.В., 2012

*The sea transport sector, in particular through weight of application of containers from the end of 1980, was really key participant of process of global economic integration.*

*Less developed is questions concerning how observable changes in limits of institutional structures (social and the rules of law which are base for production, an exchange and consumption) affect development of ports and in particular on joint development and relations between adjacent main ports. Such research is connected with the theory of joint development of seaports, using a conceptual essence of institutional and evolutionary approaches.*

*It is affirmed, for example, that for the terminals oriented on processing of containers and in immediate proximity from each other, there is an understanding (image) of combined developments.*

*It is combined development – result of a competition between the companies at which specialised terminals compete for investment possibilities and each company supervises strategy of others.*

*The simplified model considers two competing companies and two competing ports for consideration of development of terminals in the given region. The result will be certain by interaction between perception, reflexions and the critical moments and the way of this interaction becomes isolated in critical connection.*

*The common development of ports thus is conducted taking into account difficult interactions which can lead to set of possible results. Port developments also show certain degree of unforeseen circumstances.*

**Keywords:** integration and regionalization, factors of development of ports, theoretical and empirical connections of transport with regions.

**Постановка проблеми.** Тенденція розвитку контейнерних і інтермодальних перевозок пред'являють вимоги до регіональному (совместному) розвитку портів і терміналів. В то же самое время, морскому транспортному сектору были пред'явлені вимоги грузоперевозителів на своєчасні поставки і збільшені вантажні об'єми перевозок, що виму-

діло отрасль объединить и колеблющийся спрос на глобальные услуги, и на оптимизацию работы через экономию за счет роста перевозок. Эти структурные изменения, в пределах отраслевой организации морского транспорта, и с учетом процессов интеграции и консолидации рынка были хорошо разработаны и изменили стратегическую конкурентоспособность морских портов.

**Обзор последних исследований и публикаций.** Вопросам изучения стратегической роли морских портов в глобальной системе интегрированной цепи поставок посвящено достаточно много работ [1-7].

Как производные от спроса, морской транспорт и сектор судоходства развивалась на фоне глобального разделения труда, основанного на принципах “интеграции торговли и дезинтеграции производства в мире экономики” [8]. Морской транспортный сектор, в особенности через массу применения контейнеров с конца 1980-ых, был действительно ключевым участником процесса глобальной экономической интеграции [9-10].

**Задача исследования.** Менее разработанными являются вопросы о том, как наблюдаемые изменения в пределах институциональных структур (социальные и правовые нормы, являющиеся базой для производства, обмена и потребления) оказывают воздействие на развитие портов и, в особенности, на совместное развитие и отношения между смежными магистральными портами. Такое исследование предполагает обращение к теории совместного развития морских портов, используя концептуальную суть институционального и эволюционного подходов.

**Основной материал исследования.** Для того чтобы исследовать совместное развитие морских портов и терминалов, требуется исследовать теоретические и эмпирические связи между транспортом и экономическими регионами. В частности, можно использовать концептуальную модель Vuitelaar и др. [11], в которой имеются возможности рассмотрения вопросов создания и размещения портов и терминалов на определенной территории, используя процесс институционального развития. Институ-

туциональное развитие является частью широкомасштабного процесса развития, которое охватывает социальные, экономико-финансовые, политические, организационные, технические, культурные и экологические аспекты. Таким образом, можно синтезировать институциональный и эволюционный подходы к развитию экономических территорий.

Для этого используется понятие «окно локальной возможности» [12], чтобы описать местную динамику компаний в новом секторе услуг. Утверждается, что в определенный период многие, но не все, районы или местности способны к становлению новых отраслей промышленности.

По истечению некоторого времени эти (временные) окна закрываются снова, поскольку промышленность стабилизировалась и некоторые районы преобразовались в центры с высокой степенью связности, и являются скоплением инновационных отраслей промышленности, оставляя другие районы позади. Однако сосредоточенность эволюционной региональной экономики на инновационных отраслях промышленности и связанные организационные программы автоматически не подразумевают что подобные механизмы отчасти находятся в силе и в пределах зрелых отраслей, таких как порты и сектор транспорта.

Внедрение контейнеров в начале 1960 является примером того, как новая технология, которая была первоначально принята некоторыми портами и компаниями (например, Окленд, Роттердам), перестроила современную иерархию отношений портов и торгового судоходства [13]. Однако, так как контейнеризация стала стандартизированной технологией, распространяемой среди большего и большего количества портов и участников рынка, возникла конкуренция между ними. Вместе с тем нужно понимать, что для того чтобы сделать рывок в рамках развитой отрасли с помощью открытия или создания окон локальных возможностей обойтись без новшеств или развития новой технологии невозможно.

Опираясь на приведенные выше положения, рассмотрим процессы *интеграции* и *регионализации* как ведущие факторы развития портов и терминалов. Окружающая среда рынка, в которой действуют контейнерные порты и судоходные линии, существенно изменилась. Одна из главных движущих сил такого изменения проявляется через процесс глобализации и крупномасштабной контейнеризации.

Несмотря на то, что Атлантическое побережье – колыбель контейнеризации, экономически динамическая Азия становится главным контейнерным регионом в мире. Повышение уровня мировой контейнеризации является результатом взаимодействия макроэкономических, микроэкономических и политических факторов.

Развитию мировой торговли способствует устранение торговых барьеров и либерализация, отмена госконтроля рынков. Государственный сектор пересмотрел свою роль в порту и торговом судоходстве через приватизацию, коммерциализацию и корпоратизацию.

Современное правительственное вмешательство в эффективно функционирующие отрасли обычно фокусируется на рыночной либерализации и создании условий для успешной конкуренции. С переоценкой роли правительства теперь большее внимание обращено на проблемы управления в портах и судоходстве.

Международные цепи поставок стали сложными, и модели логистики непрерывно развиваются в результате влияния различных факторов, таких как глобализация и экспансия на новые рынки, действующая производственная практика и изменения в затратах.

Развитие в цепях поставок и моделях логистики убеждает участников рынка пересмотреть свои функции в логистическом процессе [14]. В ответ на новые вызовы, последнее десятилетие видело массовую консолидацию и вертикальную интеграцию в морском торговом судоходстве и логистике.

Терминальная и стивидорная сфера – главный пример тенденции консолидации. Терминальным операторам противостоят большие и небольшие судоходные линии, которые проявляют растущие требования к предельной производительности терминалов, приоритету и гибкости обслуживания, в то же самое время, настаивая на снижении затрат.

Частично в ответ на финансовые и эксплуатационные требования к современным терминалам, контейнерные терминалы засвидетельствовали увеличение консолидации за последние годы [6]. Увеличение консолидации дало свой эффект: так, несколько лет назад сектор обработки контейнеров был скорее фрагментированным и характеризовался небольшим числом (примерно до десяти) крупных участников, на сегодня картина существенно изменилась. Так, в 2001 г. первые 10 участников управляли 42 % мирового контейнерного оборота, а уже в 2010 г. это число повысилось до 60 %. Нехватка терминальных пропускных способностей в некоторых частях мира (что делает существующие терминалы привлекательными для инвесторов), так же, как и высокий уровень доходности, которым обладают терминальные операторы, приводят к тому, что слияние компаний и приобретение деятельности в секторе обработки контейнеров продолжится в последующие годы, хотя в меньшем масштабе, чем было недавно.

Через вертикальную интеграцию участников рынка перевозок, таких как судоходные компании, стивидорные компании, экспедиторы, транспортные операторы и группы логистики, последние стремятся уменьшить затраты, улучшить эффективность, доставить груз (товар) клиенту.

Наблюдаемые вертикальные стратегии интеграции участников рынка изменили традиционное разделение задач в пределах цепи логистики. Многие судоходные линии, стивидорные компании и транспортные операторы теперь предлагают транспортно-экспедиторское обслуживание клиенту. Экспедиторы груза больше не действуют как агенты грузоотправителя, но являются принципалами в их собственном праве. Важно до-

бавить, что предложение интегрированных услуг не всегда обеспечивается собственностью связанных активов. Во многих случаях интеграция достигается через объединение с другими участниками.

Наряду с вертикальной проблемой интеграции есть также проблемы, связанные с изменяющейся ролью терминалов морского порта в цепях поставок. Порты все более и более конкурируют не как индивидуальные места, где обрабатываются суда, но как решающие связи в пределах цепей поставок. Консолидация рынка привела к формированию крупных клиентов порта, которые обладают сильной рыночной властью через терминальные операции и внутренние транспортные операции. Лояльность к порту приписки исчезает, поскольку крупные участники расширили сферу своего влияния более чем на один порт.

Порты в конкурентной борьбе связывают грузоотправителей и судовладельцев, которые управляют огромными грузовыми потоками и находятся в ситуации, позволяющей производить (генерировать) добавленную стоимость в порту. В работе [14] утверждается, что выбор порта нужно рассматривать как побочный продукт выбора пути логистики. Выбор порта становится все больше функцией полной стоимости перемещения и работы на сети. С другой стороны, возрастающая нехватка пропускной способности в портах стала для менеджеров системы поставок основой решения выбора порта с точки зрения надежности обработки судна в порту, наряду с рассмотрением собственно стоимости перевозок.

Чтобы быть успешными, порты должны пытаться выявить потребности клиента не только в порту, но и всюду, по всей системе сети поставок. Это требует создания центра системы поставок в порту и организационных форм, которые поощряют коллективные действия сообщества порта.

В работе [15] вводится термин «регионализация» в системе портового развития, чтобы фиксировать реакцию портов на изменяющуюся рыночную среду. Регионализация расширяет досягаемость внутренних районов региона порта благодаря

многим стратегическим связям, которые приближают внутренние центры грузового распределения (дистрибуции). Фаза регионализации дает перспективу развития порта в географическом масштабе, то есть вне периметра порта. Фаза регионализации порта характеризуется сильной функциональной взаимозависимостью, объединенным (совместным) развитием центров перевалки различных родов груза и многомодальными платформами логистики во внутренних районах, в конечном счете, приводя к формированию центра региональной грузовой сети.

Портовая система последовательно приспосабливается к требованиям систем распределения. Важную роль для создания центра региональной грузовой сети играют требования, накладываемые глобальным производством и сетями потребления. Никакое одно местоположение не может эффективно обслужить требования распределений в сложной сети производства и потребления. Портовая регионализация содействует развитию распределительной сети, которая соответствует более тесным связям фрагментированного производства и системы потребления.

Переход к фазе регионализации порта отражает постепенный и управляемый рынком процесс, который характеризуется ростом числа участников рынка на основе интеграции логистики. Регионализация также обеспечивает удовлетворение требований внутреннего сегмента системы распределения поставок в терминах повышения эффективности, усиления интеграции логистики и уменьшения затрат на распределение [15].

Хотя модель регионализации является привлекательной для применения в управлении портом и учитывает институциональные факторы (к их числу относят научно-технические, финансовые, инвестиционные, социальные факторы и меры по улучшению управления, преобразованию институтов (правил, норм, установлений) управления этими сферами, учреждений управления), в развитии региональных интегрированных систем порта она играет больше теоретическую роль в стратегическом и организационном управлении.

Остается неясным, как организационные правила основываются на местном или государственном законодательстве. Они определяют цели, характер деятельности, устав организации. Эти правила устанавливают руководителя, права, ответственность, должностные обязанности и т.д., ограничивают или содействуют региональной интеграции, и как это, в свою очередь, формирует ожидания участников и их стратегические действия. Кроме того, остается неясным, при каких условиях и какие действия участников позволяют формализовать региональную интеграцию. Это становится важным, когда порты расположены в пространственной близости друг друга, но в пределах двух различных государственных юрисдикциях.

Пространственная близость между участниками – только одно измерение близости, наряду с организационным, социальным и институциональным процессами экономического развития.

При обращении к *теории совместного развития* следует расширить работу, сделанную Vuitelaar и др. [11], в которой схема (модель) урегулирования стратегических решений и окон возможностей развивает теорию институциональных изменений и представляется следующим образом (рис. 1).

Вектор институциональных изменений (преобразований) лежит на линии основных социальных институтов: прав собственности, роли государства, его законодательных установлений и норм, налоговой и судебной системы, «правил игры» на рынке, типов хозяйствования и его различных организаций.

Отправной точкой является существующее институциональное соглашение (договоры между индивидами и хозяйственными единицами, определяющими способы их кооперации и конкуренции, основанные на выработанных предпочтениях) в момент  $t_0$ . Под давлением внешних социальных событий и институциональных размышлений действующими лицами (участниками) создается первый удобный момент для изменения.



Рис. 1. Схема (модель) институциональных изменений

Внешние события, через их восприятие и трактовку, производят (осуществляют) давление с целью изменения настоящей действительности и решения проблем, которые возникают из-за несовместимости наступающих событий с существующим институциональным соглашением.

Институциональные размышления производят идеи и решения на основании выявленной функциональной или социальной несовместимости новых экономических процессов с существующим институциональным соглашением, что может рассматриваться как институциональный проект. Когда существующему институциональному соглашению бросают вызов, то этот *критический момент* для изменения произойдет в момент  $t_1$ .

Однако это еще не значит, что институциональное преобразование будет совершено. В критические моменты противники (оппоненты) изменения могут быть мобилизованы, что позволит им выступить с альтернативными идеями и решениями и получить поддержку.

Поэтому, для продолжения институционального преобразования, должно быть открыто второе окно возможности в момент  $t_2$  – *критическое соединение*. Это критическое соединение появляется, когда (в соответствии с тремя потоками) внешние события переведены на воспринятые проблемы, которые требуют действий в соответствии с выбранными стратегиями (решениями) и соответствующими институциональными проектами, среди которых, наиболее кардинальные, являются политически и институционально поддержанными и подтвержденными. Как только эти три потока согласованы, произойдут институциональные преобразования, заканчиваясь в редких случаях созданием нового пути развития.

В большинстве случаев, однако, институциональное преобразование будет менее радикальным и постепенно реализованным. Это произойдет вследствие того, что возможные решения и альтернативы выдвинутых проектов в большинстве случаев ограничены существующими доминирующими интересами и инвестициями, сделанными в прошлом.

Рассмотренная на рис. 1. концептуальная модель Buitelaar и др. [11] обеспечивает «лучшее понимание того, как действия, стремящиеся к созданию институционального проекта, совмещены с перспективой институционального развития». Институциональное развитие является частью широкомасштабного процесса развития, которое охватывает социальные, экономико-финансовые, политические, организационные, технические, культурные и экологические аспекты.

Следует отметить, что модель Buitelaar и др. [11] несколько стилизована, и что эмпирическая действительность намного сложнее, чем предполагает модель. Поэтому она может быть рассмотрена как аналитическая модель. Тем не менее, сле-

дует согласиться с аналитической ценностью этой модели и пониманием возможности ее дальнейшего развития и, не в последнюю очередь, для рассмотрения совместного развития портов и терминалов.

Прежде всего, предполагается, что эта модель не ограничена институциональным преобразованием по существу. В пределах этой модели, концепции институциональных мероприятий и проекта в целом могут быть легко заменены организационными процессами и организационными формами. Компании, например, действуют в динамической окружающей среде, в которой они постоянно контролируют шаги своих конкурентов, возможности сбыта и социополитические события (такие как демографические изменения или новое законодательство) в тесной координации с работой компании.

Изменения в окружающей среде, например новая технология или открытие новых рынков, может произвести давление на изменение организационных форм и/или процессов. Это может привести к критическому соединению, когда компания принимает новый бизнес или модель управления (например, аутсорсинг) или новую технологию (например, ICT), которые, в свою очередь, изменяют организационную форму и/или процессы управления.

Вместе с тем, модель ограничена в проведении институциональных мероприятий определенным временем и местом, и при этом, рассматривает процесс институциональных преобразований в относительной изоляции. Хотя модель признает «внешние социальные события» как давление для изменения, время, место, изоляция и др. ограничивают процесс изменения в пределах определенных подведомственных границах.

Поэтому необходимо рассматривать процессы изменения и развития проекта – *в относительных* сроках. Такая перспектива позволит нам исследовать удобные моменты (окна возможностей) с помощью стратегического анализа.

Отметим, что порт и морское судоходство не являются новой отраслью, однако, вертикальная и горизонтальная инте-

графия явно изменила конкурентоспособное урегулирование в отрасли, приводя к новым примерам совместного развития между портами. Это делает применение понятия окон локальной возможности очень важными в отношении порта и морского судоходства.

Предлагаемая модель расширяет модель Buitelaar и др. [11] следующим образом. Утверждается, например, что для терминалов, специализированных на переработке контейнеров и в непосредственной близости друг от друга, *появляется понимание (образ) совместного развития*. Это совместное развитие – результат конкуренции между компаниями, у которых специализированные терминалы конкурируют за инвестиционные возможности и каждая компания контролирует стратегии других.

Рис. 2 обеспечивает схематическое представление расширенной версии модели Buitelaar и др. Упрощенная модель предполагает две конкурирующие компании и два конкурирующих порта для рассмотрения развития терминалов в данном регионе.

Каждая из компаний оказывается перед определенным внешним рынком и социальными событиями. В определенный момент времени (t1) существующей иерархии портов в регионе бросается вызов первым окном возможности компании 1 в порту А.

Этот удобный момент (окно возможности) создан под давлением внешних событий рынка и восприятию рынка компанией 1, что и генерирует первый критический момент. В случае, если порт А дает положительный ответ на давление, тогда может произойти два действия:

– конкурентоспособное действие по развитию может быть вызвано тем, что через восприятие рынка компания 2 решила развить терминал в конкурирующем порту В;

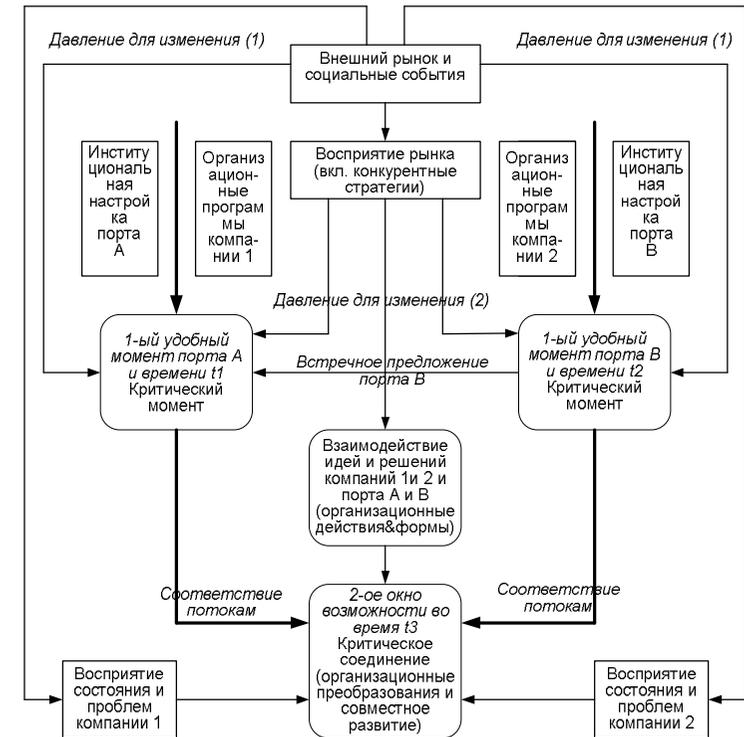


Рис.2. Схематическое представление расширенной версии институциональных изменений

– порт В пытается противостоять планам развития терминалов в порту А, делая сильное предложение для того, чтобы компания 1 отказалась от планов развития деятельности в порту А.

В обоих случаях результатом является открытие 1-го удобного момента (окна возможности) в порту В в момент времени t2. Взаимодействие между компаниями 1 и 2, а также портами А и В вызывает процесс действий и, в конечном счете, приводит ко второму окну возможности в момент времени t3.

Преобразование в портовом регионе будет совершено после критического соединения в момент  $t_3$ . Это преобразование может включать широкий диапазон возможных результатов:

- (1) отказ от развития терминалов вообще;
- (2) развитие терминала в порту А под управлением компании 1;
- (3) развитие терминалов в обоих портах под управлением различных операторских компаний;
- (4) развитие терминала в порту А и под управлением компании 2;
- (5) развитие терминала в порту В и под управлением компании 1, и т.д. Результат будет определен взаимодействием между восприятием, размышлениями и критическими моментами и путь этого взаимодействия замыкается в критическом соединении.

**Выводы.** Совместное развитие портов, таким образом, ведется с учетом сложных взаимодействий, которые могут привести к множеству возможных результатов. Это наблюдение соответствует результатам Notteboom (2007) [13], который заявил что «определенная степень зависимости пути в развитии портов в региональном масштабе существует, но последовательность событий вызывает различие в результатах. Процессы развития порта также показывают определенную степень непредвиденных обстоятельств. Стратегии и действия участников рынка и держателей акций могут отклоняться от действующих путей развития».

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Меркт Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой портовой системы / Е.В. Меркт // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОДМУ, 2000. – Вип. 7. – С.17-26.*

2. Савельева И.В. Перспективы развития контейнерного производства в Украине / И.В. Савельева // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОДМУ, 2001. – Вип. 10. – С. 113-130.*
3. Савельева И.В. Методические основы управления реализацией стратегии развития предприятия / И.В. Савельева // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2004. – Вип. 19. – С.5-28.*
4. Жихарева В.В. Тенденции развития рынка морских контейнерных перевозок / В.В. Жихарева, В.В. Щербина // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2004. – Вип. 19. – С. 44-59.*
5. Крыжановский С.В. Формирование рыночной стратегии деятельности морских портов / С.В. Крыжановский // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць.– Одеса: ОНМУ, 2004. – Вип. 20. – С.34-48.*
6. Щербина В.В. Организационные формы консолидации контейнерных перевозчиков / В.В. Щербина // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2005. – Вип. 21. – С. 15-29.*
7. Савельева И.В. Влияние глобализации на развитие портовой системы / И.В. Савельева // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2006. – Вип. 24. – С.22-32.*
8. FEENSTRA, R.C. (1998) *Integration of Trade and Disintegration of Production in the Global Economy // Journal of Economic Perspectives. – № 12. –P. 31-50.*

9. Савельева И.В. Анализ тенденций роста контейнеризации как важного фактора развития мировой торговли / И.В. Савельева // Ринкова економіка: Сучасна теорія і практика управління: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНУ, 2009. – Вип. 25. – Т. 12. – Ч. 1. – С. 204-218.
10. Савельева И.В. Эконометрические модели прогнозирования контейнерных перевозок через порты Украины / И.В. Савельева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2010. – Вип. 32. – С.5-25.
11. Buitelaar E., Lagendijk A. & W. Jacobs (2007). A Theory of Institutional Change; illustrated by Dutch city-provinces and Dutch land policy, *Environment & Planning A*, 39. P. 891-908.
12. Storper, M. & R. Walker (1989). *The capitalist imperative: territory, technology and industrial growth*, Oxford: Blackwell.
13. Notteboom, T.E. & J.P. Rodrigue (2005), *Port regionalization: towards a new phase in port development*, *Maritime Policy & Management* 32 (3). P.297-313.
14. Малиндретос Г. и др. *Транспортная логистика и интермодальные перевозки: Учебное пособие* / Под ред. проф. А.О. Балабанова, проф. И.В. Морозовой, проф. М.Я. Постан. – Одесса: Астропринт, 2004. – 163 с.

Стаття надійшла до редакції 11.05.2012

**Рецензенти:**

– доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» Одеського національного морського університету **М.Я. Постан**;

– доктор економічних наук, професор кафедри «Менеджмент» Міжнародного гуманітарного університету **А.І. Рибак**.