

СУДОПЛАВСТВО ТА ЙОГО РОЗВИТОК

UDC 656.614:005.332

STRUCTURAL PARAMETERS AND INTENSITY OF COMPETITION IN POINT-OF-SALE NAVIGATION

СТРУКТУРНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И ИНТЕНСИВНОСТЬ КОНКУРЕНЦИИ В ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

Liliya Mezina

Мезіна Л.В.

Обґрунтовані загальні положення управління конкурентоспроможністю в торгівельному судноплаванні. Систематизовані параметри, що визначають динамічність рівноваги конкуренції в судноплаванні. Проаналізовані умови розвитку світового ринку морської торгівлі з врахуванням процесів глобалізації. Відмічені чинники економічного розвитку судноплавних компаній протягом життєвого циклу.

Introduction. One of the main problems of activity of development of sea transport enterprises is specification of regularities of development of the world market of transport services. With increase in scales of world production and at non-uniform distribution of natural resources between the countries the role of transport enterprises increases [1]. Volumes of work of the enterprises of sea transport constantly increase. Special value gets carrying out the constant analysis of a condition of the world freight market and detection of features of its functioning.

The sustainable development of the freight market depends on a ratio of demand (cargo traffic) and the supply (transportation capacity of fleet). This ratio is based on adequacy of deliveries new and write-off of the old tonnage, not meeting the requirements of external environment. Characteristic of world merchant marine fleet is increase of a share of substandard vessels. Such process is conditioned by aging of world fleet.

Functional activity of the enterprises of sea transport in system of the market of transport access is sufficient effective, however demands considerable efforts for achievement of competitive stability relatively the main conditions. Volumes of work of the enterprises of transport and their investment activity traditionally prove concerning gross domestic product [2,3]. However the subsequent development of merchant shipping concentrates attention generally on enterprise priorities, as results in imbalance of deadweight and volume of cargo traffics.

On figure 1 is dynamics of real gross domestic product which forming the international flow of goods is conditioned requirement of development of capacity of sea transport enterprises and the corresponding investment projects [4].

2009 is characterized by considerable recession of gross domestic product in the world (decrease by 2 %, world trade – decrease by 11,4 %). Decrease is noted in Developed economies: by 3,5 %, including: Euro zone - by 4,1 %, Japan – by 5,2 %,

United Kingdom by 4,9 %, United States – by 2,6 %; Economies in transition – by 6,7 %, including Russian Federation – by 7,9 %. China, India, East and South Asia belong to a dynamic segment to world economy, which kept positive dynamics and showed growth. According to preliminary information 2010 gross domestic product growth in the world by 3,6 % is observed.

Volumes of world trade in 2009 because of a financial and economic crisis essentially decreased, however 2010 is characterized by positive tendencies and on a forecast of 2011 will make growth of 6,5 % that in turn positively affects sea trade.

Development of shipping companies at the heart of the has foreign economic relations of the country, nature of development of the enterprises of sea transport is characterized by features and structure of distribution of a foreign trade turnover on the countries [5].

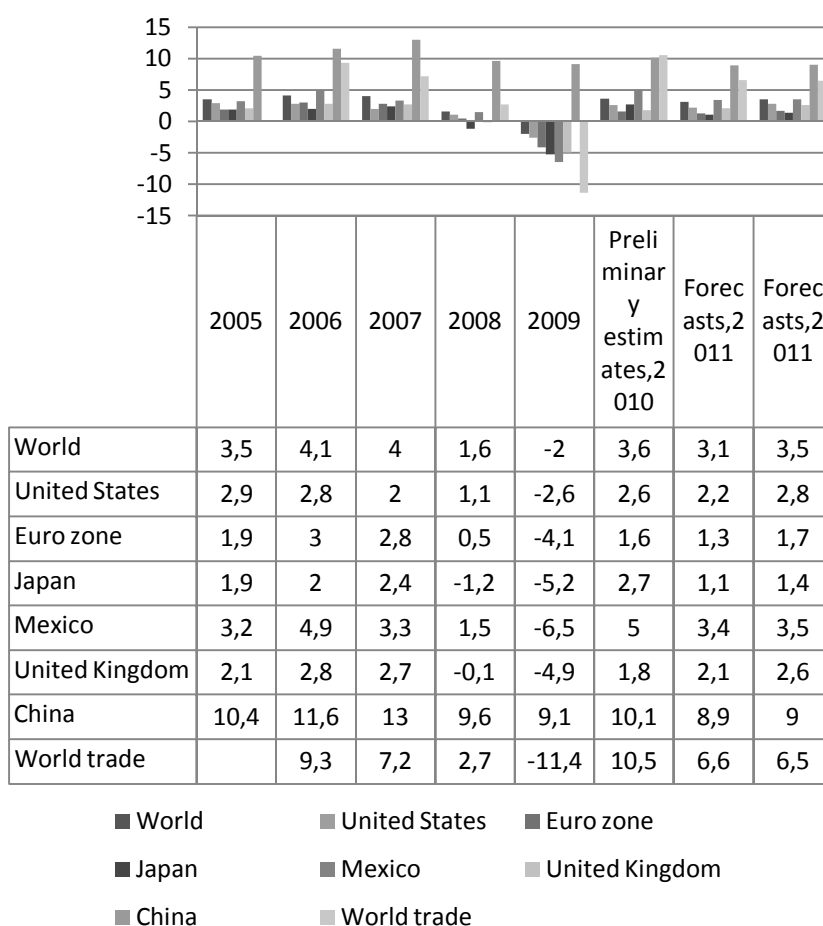


Figure 1. Growth of world output, 2005–2012, annual percentage change Annual

In the sphere of functional activity of fleet priority there is an optimization of specialization of shipping companies in the directions of transportations, types of fleet

and technology of delivery of cargoes. It is necessary to pay attention to structural shifts in freight traffics, and respectively to form the investment program.

Problem statement. Free competition in merchant shipping can be characterized with a glance features of functioning of the global market of sea trade.

Lack of signs of the pure competition is condition by existence of regulatory functions from the international institutions. Thus at other sectors there are monopolistically technologies of positioning [2,6].

The main sign of free competition is full information accessibility about parameters of cargo traffics and about tariff transactions. In this aspect balance is provided by numerous shipping agency and the freight exchanges. Rather free competition in the freight market remains in sectors of tramp navigation without rigid influence of time - charter technologies.

Realization of principles of free competition in system of the global market of sea trade is limited to existence of system of institutional regulation of trading navigation and action of the enterprises of service sector which in a certain degree don't promote free operator activity. Rather free operator activity remains in some sectors of coastal navigation. At emergence of forms of concentration of transportation capacity and in this sector signs of an oligopoly condition of sectors of the freight market are formed.

At development of the system of management by competitiveness of sea transport enterprises it is necessary to consider need in some cases regulations of tariffs, both on economic, and for the political reasons.

For an assessment of realization of competitive advantages or definition of problems of effective positioning of shipping companies it is necessary to carry out an appraisal and the analysis of quality indicators of work.

The analysis of achievements and publications. In a general view the competition in economic processes carries out a number of roles. First, thanks to comparison rather normal conditions of production and addresses of resources and production are formed. Secondly, thanks to the competition innovative approaches in system of development of a production activity are formed. Thirdly, market branch leave inadequate on expenses and quality of works of the enterprise. Thanks to this process a certain structure of the navigable market and its economic equation is formed [2,6].

Competitors in system of the market of transport services as straight lines (other shipping companies), and indirect (other means of transport and alternative transport corridors), treat the main participants of transportation process. The main thing in management in these conditions consists in a choice of a form of the relation with competitors and strategy formations on the accounting of competitive advantages. The careful analysis of the information streams opening the general regularities of a segment of the freight market and distinctive characteristics of other shipping companies is necessary for a realistic assessment of competitors.

In segments of the market of sea trade where high concentration of transportation capacity is noted, the considerable competition remains. The greatest group is made by tankers (in 2011 of 475 mln. of dwt) and bulk ships (in 2011 of 532 mln. of dwt) though it should be noted that deadweight of container carriers has a steady tendency of advancing growth rates that corresponds to increase of level of

reliability and quality of delivery of expensive production. Figure 2 reflects dynamics of world merchant marine fleet.

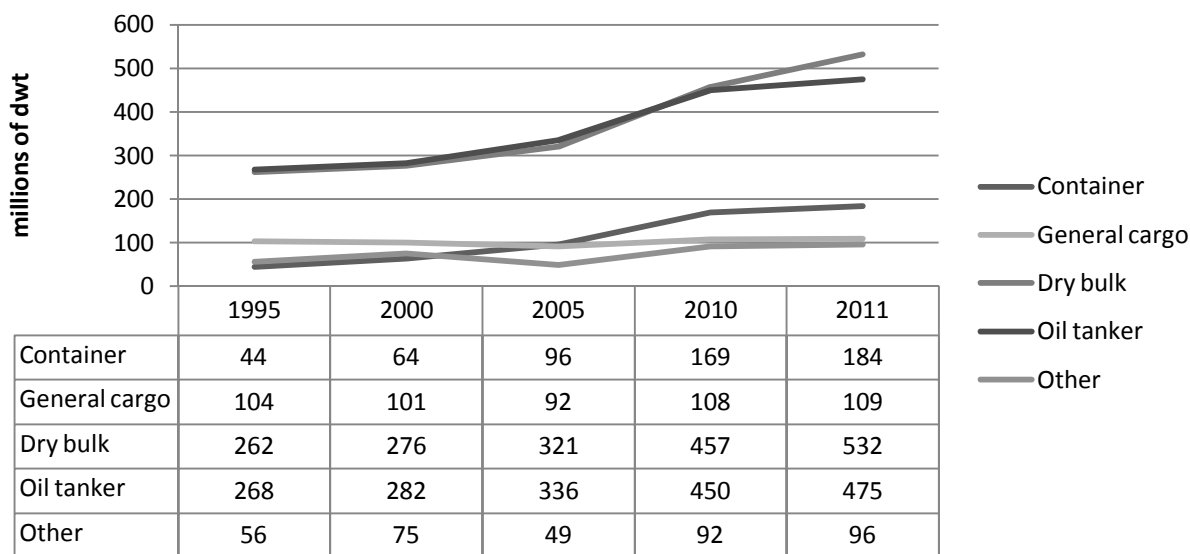


Figure 2. World fleet by principal vessel types, selected yearsa (beginning-of-year figures, millions of dwt)

In achievement of a sustainable development of national economy and ensuring competitiveness of sea transport enterprises of Ukraine in system of the market of sea trade in domestic researches it is paid much attention: principles of effective positioning of sea transport enterprises in the market of transport services are systematized [6], the main tendencies of strategy of a sustainable development of national transport are formulated [5], factors of the balanced functioning of shipping companies in the global freight market [7]. But do not investigated of problems of an assessment of level of competitiveness of sea transport enterprises of Ukraine in the global market of sea trade. Parameters and competition factors in merchant shipping are insufficiently fully studied [8].

Task statement. The purpose of article is classification of the parameters characterizing dynamism of balance of the competition in merchant shipping taking into account criteria of all-economic efficiency and justification of conditions of a sustainable development of sea national transport enterprises in system of the market of transport services.

Results. In system of the global market of sea trade there is a continuous competition between shipping companies which render identical on technology and quality of service in transportation of goods and passengers. Shipowners and consignors always face the option of efficiency of realization of process of delivery in actual practice limitations of resources.

Traditional forms of classical market rivalry treat the competitions, based on organizational and price factors.

Theoretically free competition in merchant shipping means, first, that in the freight market there is a lot of the independent shipping companies which are independently solving where to participate in transportations and in what quantities to offer transportation capacity of fleet. Secondly, anybody and anything administratively it is not limited access of shipping company to the chosen sector of the market of sea trade and the same exit by that who considers inexpedient positioning on the developed conditions [9].

It assumes possibilities to each shipowner possessing the investment or human capital, to apply capital resources and work in interesting its segment of functional activity.

Cargo owners should be free from any discrimination and have possibility to make the transportation contract with any shipowner or the operator.

Thirdly, technologies of delivery of the goods are identical according to the major characteristics.

Fourthly, shipping companies aren't capable to supervise level of tariff rates in sector of operator activity.

The main physical indicator of a production activity of the enterprises of sea transport is dynamics of goods handling (table), a characterizing level of development of seaborne transport system. On the basis of results it is possible to estimate real development of potential cargo traffic under the influence of external factors, besides nature of dynamics and structural shifts can be used in system of forecasting of optimization economic parameters of port [10].

Cargo handling ukrainian merchant sea ports, in millions of tons

Ports	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Berdiansk	2,11	2,16	2,5	2,604	2,2	2,2	2,426
Belgorod Dnestrovsky	1,04	1,125	1,26	1,135	0,88	1,05	0,995
Yevpatoria	1,83	1,91	1,48	2,053	1,88	1,22	1,794
Izmail	6,65	6,83	6,87	6,88	5,21	6,63	4,951
Illichivsk	14,97	14,84	16,03	18,904	16,23	15,05	13,53
Kerch	4,42	4,54	4,91	4,293	4,72	4,86	6,273
Mariupol	14,77	15,83	17,403	15,961	13,40	15,93	15,054
Nikolaev	5,56	6,38	7,59	9,255	8,01	7,20	8,63
Odessa	26,85	28	31,37	34,562	28,01	24,70	25,606
Oktyabrsk	1,56	1,45	2,23	2,46	2,31	2,48	2,425
Reni	2,97	2,57	2,887	3,448	1,91	1,59	1,6
Sevastopol	0,31	0,35	0,37	0,393	0,41	0,45	0,372
Skadovsk	0,32	0,52	0,967	1,118	0,74	0,40	0,376
Ust-Dunaisk	0,63	0,26	0,08	0,226	0,088	0,028	0,0275
Theodosia	1,36	1,898	2,16	2,695	2,46	3,18	3,92
Kherson	2,72	2,85	3,86	4,268	3,19	2,35	2,926
Yuzhny	20,70	20,76	21,5	21,698	17,84	18,22	22,639
Yalta	0,28	0,23	0,26	0,227	0,15	0,106	0,171
Total	109,05	112,5	123,7	132,2	109,7	107,6	113,716

Work of the sea merchant ports of Ukraine in 2011 is characterized by positive dynamics and which cargo handling made 113,716 million of tons (growth of 5,6 % by 2010). Over the last ten years in the Ukrainian sea merchant ports is observed an export orientation (in 2011 export of the state sea trading ports made 60080,7 thousand tons or 53 % from the general goods turnover) that dictates certain conditions to functioning of national sea transport enterprises. According to the nomenclature of cargoes in the Ukrainian ports 54 % are bulk and dry-bulk, boxes/packages - 27 %, liquid – 19 % (2011).

In economically developed systems defining value in system of competitive strategy is played by small and medium-sized enterprises. They are capable not only to provide satisfaction of internal requirements, but also play a significant role in export sector. It both shipping companies and agency companies. In Japan 55 % of the realized industrial output are the share of small business. In small business of the USA to 55 % of the working population. In Italy this indicator reaches 88 % of the working population [7]. At the same time there is a question of the state support of this sector of business.

Depending on a condition of the market of transport services it is possible to allocate classification groups: on nature of realization of competitive advantages:

- free ("perfect") competition.
- rivalry between monopoly structures (the "imperfect" competition).

Taking into account methods of realization of competitive advantage distinguish the following forms of priority positioning of shipping companies:

- the price competition at differentiation of tariff rates on segments of the market of sea trade;
- not price competition at the heart of which organizational factors of positioning in priority sectors of the freight market are used.

Conclusions. Forecasting in system of merchant shipping and management on this basis competitiveness of fleet should consider differentiation of accuracy of forecasts for beginning shipping companies and the enterprises which are steadily operating in a certain segment. For the first forecasting with high degree of confidence appears inconvenient owing to a certain instability of financial results and impossibility of an assessment of parameters of capitalization.

Continuous opposition of the financial purposes of each shipping company or their associations, on the one hand, and cargo owners, with another, represents itself as the force, predetermining activity of the main participants of the market of sea trade.

In merchant shipping are two forces which to some extent counteract absolute monopolization of the market of sea trade are formed. These are the world institutional situations regulating activity of shipping companies, and – competitive fight between monopolies.

In competition system in the sea market of transport services relative stability is formed with the account concentration of attention on rationalization of use of economic resources. Therefore leading shipping companies get new vessels, realize the advanced forms of the organization of work of fleet and use of its potential.

The critical situation arises in a case when average expenses on fleet appear high, rather equilibrium tariff rate of sector of operating. Management of the company should decide on measures for increase of economic competitiveness. This

process is connected with investment projects, or otherwise with the termination of operator activity owing to possible bankruptcy. Thus it is necessary to analyze a situation on possible dumping strategy which can carry out temporarily competing shipping companies.

In system of world merchant shipping and in a certain degree in development of national merchant ports as the purposes of investment activity it is necessary to consider: ensuring safety of cost of the invested capital; reliable instrument (factor) of accumulation of the capital; effective source of the current income.

References

1. Review of maritime transport, 2011. – New York and Geneva, 2011. – 212 p.
2. Примачев Н.Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса. Одесса: ИПРиЭЭИ, 2009. – 260с.
3. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 200с.
4. World Economic Situation and Prospect, 2011. - – New York and Geneva, 2011. – 46 p.
5. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта: монография / В. В. Винников. – Одесса: Фенікс, 2005. – 300 с.
6. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном рынке морской торговли / [Миусов М. В., Примачев Н. Т., Винников В. В., Винников С. В., Примачев Н. Н.]; под ред. Н. Т. Примачева. – Одесса: Автограф, 2006. – 234 с.
7. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монография / Л. Л. Николаева. – Одесса: Фенікс, 2007. – 323 с.
8. Жихарева В.В. Экономические основы деятельности судоходных компаний: учебн. пособ. / Жихарева В.В. [для студ. трансн. высш. учебн. завед.] – Одесса: Ластар, 2003 – 219 с
9. Хулей Г. Маркетинговая стратегия и конкурентное позиционирование / Г. Хулей, Д. Сондерс, Н. Перси; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 800 с.
10. Порты Украины. – 2012. - № 1. С. 78-82

Аннотація

Конкуренция в торговом судоходстве динамично трансформируется в зависимости от состоянии рынка транспортных услуг. Разные виды конкуренции порождаются объективными условиями: полной хозяйственной самостоятельностью судовладельцев и фрахтователей, тотальной зависимостью судоходных компаний от конъюнктуры фрахтового рынка и стратегией функциональной деятельности, нацеленной на максимизацию денежного потока при ограниченной емкости рынка морской торговли. Один из принципов рынка транспортных услуг обуславливает приоритетность позиционирования судоходных компаний в системе грузопотоков [6].

Конкуренция, отражающая соперничество между участниками рыночного позиционирования за лучшие условия производства, приобретения и реализации товаров или услуг, обуславливает интенсификацию деятельности и развитие предприятия. К параметрам, определяющим динамичность и равновесие конкуренции в торговом судоходстве относятся: количество судоходных или операторских компаний реализующих потенциальную провозную способность; свобода вхождения предприятия в сегмент рынка и выход из него; дифференциация технологии перевозочного процесса по совокупности индивидуальных особенностей и надежности перевозочного процесса; участие судоходных компаний в контроле за рыночной ценой.

Главный аспект конкуренции на рынке морской торговли отражает отношение двух сторон: судовладельцев и грузовладельцев. Они находятся на противоположных позициях относительно уровня тарифных ставок. Преимущества, в определенной степени временные, оказываются на стороне, которая может навязать свои условия. Цикличность изменения позиций сторон обусловлена характером сбалансированности спроса (объема грузопотоков) и предложения (наличие дедевейта).

Пополнение флота судоходных компаний глобальной судоходной отрасли происходит неравномерно. Отмечается существенное влияние двух факторов – темпов роста мировой экономики и цикличности развития производства по регионам. Однако недопустимо замедление темпов обновления торгового флота, сопровождающееся старением и снижением производительности.

К группе флота со значительным возрастом относятся универсальные сухогрузные суда, средний возраст которых составил более 20 лет и балкеры - 12 лет. Суда, находящиеся в эксплуатации более 20 лет составляют в мировом флоте по дедевейту 19,3 % и 54,8 % по количеству. Самый молодой флот – флот контейнеровозов (контейнеровозы, находящиеся в эксплуатации до 4 лет в структуре мирового флота составили по дедевейту - 35,6% , по количеству – 28,2%), что соответствует тенденции повышения уровня надежности и качества доставки дорогостоящей продукции [1]. На рисунке 3 представлена динамика жизненного цикла судов мирового флота.

Объективная система показателей результативности работы транспортных предприятий должна рассматриваться в качестве важнейшего механизма принятия и оценки инвестиционных решений. Для ряда секторов и ренджей мирового фрахтового рынка характерна сложная цикличность состояния, происходит чередование периодов дефицита провозной способности флота и последующего длительного ожидания обработки у грузовых терминалов. Поэтому в системе организации перевозочной работы необходимо учитывать изменение конъюнктуры фрахтового рынка, характер гидрометеорологических условий, сезонности грузопотоков.

Судоходные компании, оперирующие в специализированных секторах фрахтового рынка, характеризующихся свободной конкуренцией, воспринимают ценовую конъюнктуру, как образующуюся независимо от их участи. В данных сегментах реализуются принципы равновесия на основе соотношения провозной способности (предложения) и динамики грузопотоков (спроса).

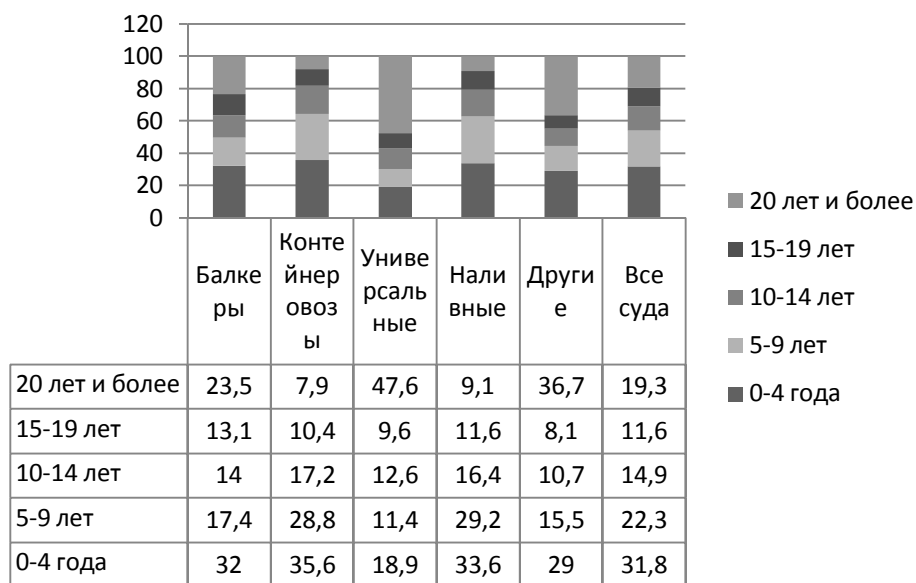


Рисунок 3. Возраст мирового морского флота, по типам судов, на 1 января 2011 года (процент от суммы dwt)

В пределах любых ограничений конкуренция в торговом судоходстве соответствует правилам рыночного соперничества на основе совокупности преимуществ. Выбор стратегии формируется под влиянием реального масштаба противоборства в системе фрахтового рынка. Изменение структурных параметров, во-первых, обнаруживается в судоходном бизнесе. Все судоходные компании стремятся получить как ценовые преимущества, так и эффект масштаба. Однако в определенный период формируется равновесие на рынке морских транспортных услуг с образованием равновесных тарифов, которые недоступны только субстандартным компаниям.

Во-вторых, конкуренция среди грузовладельцев включает стремление отправить груз наиболее дешевым и надежным маршрутом. При дефиците провозной способности возрастают тарифы на транспортировку и снижается доступ фирм, которые не могут выдержать высокие тарифные ставки.

Судоходные компании – монополисты по своему усмотрению устанавливают уровень тарифных ставок в зонах приоритетного позиционирования. В данном случае монополистические альянсы совершенно не принимают во внимание позицию грузовладельцев. Кривая предложения в этом случае не отражает предельные издержки и характер сбалансированности провозной способности и величины грузопотоков. Монопольная тарифная ставка – особый вид рыночной цены, которая устанавливается на уровне выше или ниже равновесной в данном морском рендже с целью формирования монопольной прибыли или вытеснения других судоходных компаний.

В течение жизненного цикла следует различать факторы экономического роста [9]. Во-первых, рост основывается на приращении производственного потенциала и на соответствующем расширении позиционирования СК в сегменте фрахтового рынка. Во-вторых, за счет

интенсификации функциональной деятельности на основе инновационных технологий и совершенствования менеджмента. Именно второе направление гарантирует в течение определенного периода конкурентные преимущества.

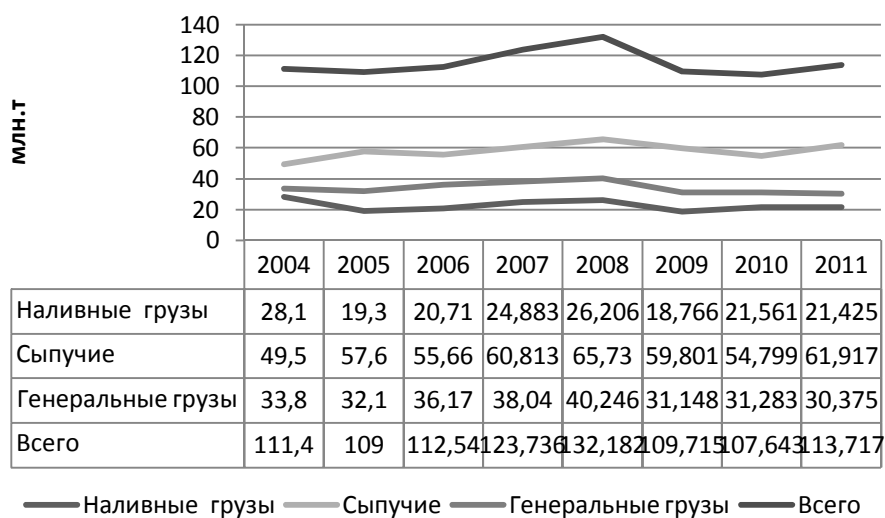


Рисунок 4. Динамика грузооборота морских торговых портов Украины по номенклатуре грузов

Работа морских торговых портов Украины отражает особый сегмент региональной структуры рынка морской торговли. (рис 4) В 2011 году проявилась положительная динамика и грузооборот составил 113,716 млн.т (прирост на 5,6% к 2010 году). За последние десять лет в украинских морских торговых портах наблюдается экспортная направленность (в 2011 году экспорт государственных морских торговых портов составил 60080,7 тыс т или 53% от общего грузооборота), что диктует определенные условия к функционированию национальных морских транспортных предприятий [10]. По номенклатуре грузов в украинских портах на сыпучие грузы приходится 54%, тарно-штучные - 27%, наливные – 19% (по данным на 2011 год). На рисунке 4 представлен грузооборот национальных морских торговых портов по номенклатуре грузов за 2004 по 2011 год. Данная динамика обуславливает приоритетность работы морских транспортных предприятий.