

Г. Г. Калініна,

кандидат економічних наук,

Р. Г. Устинов,

кандидат економічних наук,

*Азовський морський інститут Національного університету
«Одеська морська академія», м. Маріуполь*

КОНКУРЕНТНИЙ АНАЛІЗ ПРОВІДНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПОРТІВ АЗІЇ

Постановка проблеми. Понад 20% світового контейнерного трафіку припадає на азіатські порти. Вихід Китаю на ринок значно стимулював цей процес. Оскільки Китай у 1970-х роках прийняв лібералізовану економічну політику, його економіка кожний рік зростала в середньому на 10%. Зокрема, інвестиції, які були вкладені в його контейнерні порти, дозволили забезпечити приблизно 90% міжнародної торгівлі країни морським транспортом. Порт поєднує морські та внутрішні перевезення, він виступає невід'ємною платформою, яка служить базою для логістики, виробництва, трансфера інформації, міжнародної торгівлі, а також плацдарм для економічного розвитку. Тому вони відіграють важливу роль у передачі економічного багатства як в національній, так і в міжнародній економіці. За період двох останніх десятиліть, Китай, будучи світовою економічною енергетикою, характеризувався подвійними темпами зростання. Оскільки близько 90% міжнародної торгівлі Китаю здійснюється морським транспортом, тому, контейнерні порти в Китаї розглядаються як найважливіші фактори торгівлі [1]. Отже, ефективність портів є достатньо важливими для центрального уряду Китаю. Однак, як правило, порти Китаю стикаються з низкою проблем, таких як відсутність портових приміщень, поганою взаємодією інфраструктури та бюрократичним управлінням, неефективною експлуатацією [1]. Ці проблеми набуватимуть великого значення, оскільки економіка Китаю все більше відчуває на собі впливи глобалізації, які охопили майже всі країни світу. Але є значні обмеження пропускної спроможності портів Китаю через глибину підходів уздовж його південно-східного узбережжя, особливо Шанхаю [1]. Для порту важливо отримати і підтримувати конкурентну перевагу над своїми конкурентами. Таким чином, сучасні контейнерні порти повинні функціонувати з урахуванням цього стратегічного моменту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Для врахування факторів, що сприяють конкурентоспроможності порту, слід враховувати багато різноманітних чинників. Цими питаннями займаються практики: Х. Хараламбидес, А. Веенстра [2], К. Кулінан, Д. Сонг [3], Дж. Яанг [4]. Це пояснюється значенням контейнерних перевезень в ланцюгах поставок для багатьох країн світу.

Мета роботи полягає у дослідженні конкурентоспроможності контейнерних портів Азії.

Виклад основного матеріалу. На основі проведеного дослідження конкурентоспроможності контейнерних портів у Китаї, були встановлені елементи та фактори, що впливають на конкурентоспроможність й визначаються в контексті контейнерних портів країни. Як уже згадувалося, експорт та імпорт Китаю майже повністю залежать від морського транспорту, оскільки 90% його загальної торгівлі здійснюється через порти. Як показують дані статистики, Гонконг – найбільший контейнерний порт у країні (навіть у світі). Його показники зросли на 11,6% у 2000 році, обробляючи 1,7 млн TEU. Однак останні дані показують, що обсяги вантажу через порт іноді застоювалися з моменту однозначного зростання у 2002 році та 18,1 млн TEU [5]. Шанхайський порт обробив 7,4 млн TEU у 2002 році, що робить його четвертим за величиною портом у світі після Гонконгу, Сінгапуру та Пусана. Починаючи з кінця 1990-х років, порт Шанхая досяг вражаючих темпів зростання в 21,7% у 1998 році, 37,3% – у 1999 році, 33,8% – у 2000 році і 45,7% – у 2001 році. Порти Далянь і Циндао в північній частині Китаю порівняно невеликі, але навіть у цих портах зафіксовано більш високі темпи зростання на 37,6% та 38,4% відповідно у 2002 році. Очікується, що обсяги контейнерів, які обробляються в портах материкового Китаю, перевищать обробку в Гонконзі до 2025 року. Короткострокові темпи зростання будуть величезними, наприклад, зростання на 391% до 2030 року [5]. Але, як уже вище згадувалося, китайські порти стикаються з різними проблемами. Тому важливо вимірювати їх відносну конкурентоспроможність з точки зору спеціалістів-практиків (експертів), які можна отримати евристичним шляхом. З цією метою це дослідження спирається на уявлення про його регіональних конкурентів, які безпосередньо чи опосередковано беруть участь у портових операціях та управлінні, таких як Корея, Японія, Тайвань та Сінгапур. Географічно в дослідженні приймали участь такі порти, як: Гонконг, Шанхай, Янтіану, Циндао, Тяньцзінь, Сямень, Далянь і Шекоу. Вони є основними портами країни та входять до 50 кращих країн світу з точки зору TEU, що обробляється щорічно [5]. Дослідження відбувалося за методикою аналітичної ієрархії – це усталена методологія для прийняття рішень та ранжирування

пріоритетів, використовуючи кількісно визначені або нематеріальні критерії. Т. Сааті [6] визначив цю концепцію як поєднання оцінок (або сприйняття) – як суб'єктивних, так і об'єктивних – в інтегровану рамку на основі шкал співвідношення від простих парних порівнянь. Пов'язана методика включає три етапи: структурування ієрархії, проведення парних порівнянь для отримання пріоритетів та синтезування пріоритетів у складених заходах альтернатив чи варіантів прийняття рішень. Зважаючи на її застосовність до прийняття бізнес-рішень, розподілу ресурсів, оцінювання пріоритетності або проблем оцінки ефективності, аналітична ієрархія використовувалася в різних галузях промисловості.

Особливо корисною специфікою аналітичної ієрархії є її застосовність до вимірювання нематеріальних критеріїв поряд із відчутними за допомогою шкал співвідношення [7]. Крім того, розбиваючи проблеми на складові їх частини і логічно пов'язуючи їх частини (тобто, поступово сходяться від великих масштабів до малих масштабів), аналітик може з'єднати невеликі проблеми з великими за допомогою парного порівняння [8], що є корисним фоном для сучасних досліджень.

У кількох випадках згадана методика застосовувалася до морського транспорту та логістики. Наприклад, Дж. Тзенг застосував її до політики прийняття рішень та Кумар – для дебатів щодо конкуренції на судноплаванні [9]. Однак ці два дослідження були обмежені лише аналітичними та концептуальними дискусіями відповідних питань із використанням аналітичної ієрархії. Нещодавно Х. Хараламбидес і Дж. Яанг [4] застосували теорію нечітких множин, вдосконалену версію методики, до міжнародного судового реєстру, особливо для вибору прапора. Як ініціатива емпіричного застосування рамки аналітичної ієрархії для конкурентоспроможності портів, це дослідження здійснило поетапний процес у рамках. Наведемо послідовно етапи дослідження конкурентоспроможності китайських контейнерних портів на основі вимірювання її сприйняття незалежними експертами.

Перший етап: встановлення ієрархії прийняття рішень. Вихідним моментом аналізу аналітичної ієрархії є встановлення ієрархії пов'язаних варіантів прийняття рішень у вигляді мережевої структури. Це може бути здійснено шляхом: встановлення кінцевої мети рішення або оцінки на вершині ієрархії; визначення критичних критеріїв досягнення мети в середині ієрархії та, нарешті, перерахування визначених альтернатив, які пов'язані між собою з вищезазначеними критеріями та кінцевою метою рішення в нижній частині ієрархії. В дослідженні кінцевою метою виступає «Конкурентоспроможність порту Китаю», яка розміщена у верхній частині ієрархії. Критичні критерії, тобто елементи та ознаки конкурентоспроможності портів, визначені за допомогою описаної методики, розташовані в середині структури. Нарешті, вибіркові контей-

нерні порти Китаю (тобто альтернативи) перелічені у нижній частині ієрархії.

Другий етап: визначення ваги за критеріями та альтернативами. На цьому етапі проводяться парні порівняння для визначення відносної ваги визначених критеріїв та вибіркового альтернатив. Обґрунтуванням цього є присвоєння більшої ваги або значень факторам, які є більш важливими, ніж інші (тобто елементам та ознакам з точки зору аналітичної ієрархії), таким чином гарантуючи, що їм приділяється більше уваги під час прийняття рішення чи оцінки. Процес базується на обчислювальних процедурах, запропонованих у роботі [7].

Третій етап: оцінка загальної альтернативи. Останній крок включає оцінку загальних значень альтернатив шляхом підсумовування помножених значень ваги кожного критерію та альтернативи. Виконуючи цей крок, можливо класифікувати альтернативи за відносною конкурентоспроможністю, оскільки порти з більшими значеннями вважаються більш конкурентоспроможними. Застосування моделі до реального випадку вимагає операціоналізації [8], що передбачає пошук відповідних емпіричних даних для теоретичних змінних.

Далі розглянемо механізм отримання емпіричних даних для аналізу. Дослідниками були отримані елементи, пов'язані з конкурентоспроможністю порту, з точки зору географічного розташування, а також логістичних та експлуатаційних послуг, запропонованих портами. У якості експертів виступали наступні групи – 350 професіоналів: судновласники, керівники судноплавних компаній, вантажовідправники, оператори терміналів, а також науковці та дослідники з регіону. Серед 350 респондентів «успішно» отримали 180 респондентів. Опитаним було запропоновано вільно описати будь-які суттєві фактори, які можуть стосуватися конкурентоспроможності порту. Протягом опитування було вилучено 73 детальні елементи або фактори, пов'язані з конкурентоспроможністю порту [9-10]. Серед отриманих елементів було кілька дубльованих та співвіднесених елементів. Для коригування цих елементів була обрана група фахівців із 70 членів, включаючи наукових дослідників, а також комерційних аналітиків, від робочого рівня до директорів правління, які займаються контейнерним портовим бізнесом. Фахівці визначили п'ять найважливіших критеріїв, пов'язаних з конкурентоспроможністю портових підприємств. До них відносять об'єм вантажу, розміщення порту, його розташування, рівень обслуговування та портові витрати. Вони також визначалися й раніше різними дослідниками [4, 5]. Однак такий чинник, як портові витрати, суттєво впливає на конкурентоспроможність, були виключені з цього дослідження, оскільки важко ефективно збирати дані та порівнювати коефіцієнти для різних портів, враховуючи неоднорідність облікових практик у портах Китаю. Щодо інших критеріїв, то вони

такі. Об'єм вантажу – можливість перевезення великого обсягу вантажу робить порт кращим з погляду користувачів. Вантаж включає експорт, імпорт та перевалки. Портовий фонд – чим більше ємність, тим вища конкурентоспроможність. Портові споруди включають як інфра-, так і надбудови, такі як причали, вантажне обладнання та складські потужності. Розташування порту – наявність хорошого місця розташування вважається підвищенням конкурентоспроможності порту. Розташування порту включає географічні аспекти, такі як доступність у внутрішні райони та зручність в'їзду до судна, а також майбутні умови та можливості розвитку. Рівень обслуговування – чим вище загальна якість обслуговування (наприклад, швидкі та надійні послуги), що надається користувачам у портовій зоні, тим вище конкурентоспроможність порту.

Для обчислення емпіричних значень цих елементів необхідно визначити ідентифікуючі або репрезентативні атрибути кожного критерію, щоб можна легко отримати вимірні чи кількісні дані. Що стосується обсягу вантажу, пропускна здатність порту (або з точки зору TEU, або в тонах) є основою оцінки. Атрибути портових споруд включають при-

чальні споруди, обладнання для переробки та сховища. Серед цих атрибутів довжина причалу є репрезентативним атрибутом портового об'єкта, оскільки кількість причалів, кількість обладнання та потужність зберігання зазвичай залежать від довжини причалу. Атрибути розташування порту включають частоту лінійних послуг, географічне положення, економіку внутрішніх районів та потенціал для подальшого розвитку. Однак складно представити географічне положення, економіку внутрішніх районів та потенціал майбутнього розвитку кількісно. Таким чином, частота обслуговування лайнерів приймається як репрезентативний атрибут розташування порту. Нарешті, репрезентативний атрибут рівня обслуговування складається з інформаційних систем – інформації про обробку вантажу, інформації про відстеження вантажу та інформаційної системи управління портами (Port-MIS), що застосовуються в порту, оскільки ці системи можуть розглядатися як ключові пункти обслуговування в поточному бізнесі, середовище.

Після того, як репрезентативні атрибути будуть визначені, ієрархічна структура встановлюється як вихідна точка для аналізу, як показано на рисунку.

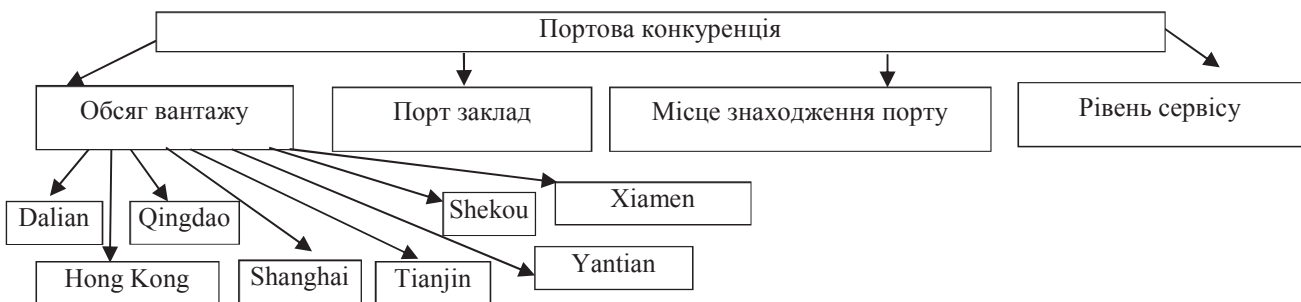


Рисунок. Приклад ієрархічної структури конкурентоспроможності порту

В якості вихідної точки для емпіричного аналізу ваги елементів обчислюються попарними порівняннями елементів. Окрім опитувань, згаданих вище, експертні знання 70 портового управління та фахівців з експлуатації, включаючи судновласників, вантажовідправників, операторів терміналів, на-

уковців та дослідників з національних та місцевих інститутів, було запропоновано вказати відносну важливість кожного з чотирьох елементів (тобто попарне порівняння) за шкалою від 1 (низький) до 9 (високий), відкидаючи.

Таблиця

Порівняння пар і ваги елементів

Елементи	Обсяг вантажу	Порт заклад	Місце знаходження порту	Рівень сервісу	Вага	Пріоритет
Обсяг вантажу	1	7,20	0,12	0,16	0,178	3
Порт заклад		1	0,22	5,70	0,198	2
Місце знаходження порту			1	3,20	0,452	1
Рівень сервісу				1	0,174	4

З таблиці можна інтерпретувати, що місце розташування портів (0,452) вважається найвпливовішим фактором конкурентоспроможності, за ним слід портове обладнання (0,198), обсяг вантажу (0,178) та рівень обслуговування (0,174). Цей результат передбачає цікаву перспективу, що конкурентоспроможність у галузі все ще пов'язана з обладнанням, а не програмним забезпеченням. Іншими словами, фізичне розташування та приміщення відіграють важливішу роль, ніж якість послуг. Портова промисловість досі вважається традиційною галуззю в регіоні.

Крім того, коефіцієнт консистенції становить 0,026, що нижче 0,1, критичне значення. Тому результати опитування підтверджуються ефективними та послідовними. Після обчислення двох попередніх значень можна зробити загальну оцінку конкурентоспроможності китайських контейнерних портів шляхом обчислення ваг елементів, наведених у таблиці, та значень атрибутів кожного китайського порту. Використовуючи третій етап, визначили кінцеві результати значень, що вказують на їх відносну конкурентоспроможність серед вибіркового порту. Отже, можна зробити висновок, що Гонконг є найбільш конкурентоспроможним портом із загальною вартістю 0,2097. Шанхай – другий зі значенням 0,0866, за ним йдуть Янтіан (0,0717), Циндао (0,0449), Шекоу (0,0385), Далянь (0,0348), Тяньцзінь (0,0339) та Сямень (0,0298).

Висновок. Результати емпіричного аналізу підтверджують загальну думку про те, що Гонконг є найбільш конкурентоспроможним портом у Китаї, за ним слідує Шанхай та Янтіан. Ці три порти обробляють більшість контейнерних перевезень у країні. Крім того, Гонконг – порт номер один у всьому світі, Шанхай – найперспективніший порт у материковому Китаї, а Янтіан – найбільш конкурентний порт Південного Китаю.

Результати досліджень дають ще одне цікаве розуміння. Тобто, «розташування» все ще відіграє найважливішу роль в оцінці конкурентоспроможності порту. Географічне розташування є фіксованим, а «об'єм вантажу» має тісний взаємозв'язок із місцем розташування – це особливо актуально для Китаю. Ці два параметра розглядаються перш за все щодо конкурентоспроможності. Однак портові «споруди» та «послуги» вважаються здатними до маніпуляцій. Тому, зрозуміло, багато портів у всьому світі вклали чималі зусилля в засоби та сервісні елементи для підвищення та підтримки певного рівня конкурентоспроможності порівняно з іншими портами.

Однак порти, розташовані на материковій частині Китаю, повинні докласти великих зусиль для покращення загального рівня, щоб наздогнати порт світового класу в Гонконзі. Ця рекомендація ґрунтується на тому, що Шанхай, другий найкращий порт у вибірці та найбільш конкурентоспроможний порт на материковій частині Китаю, набирає 0,0866, що

набагато нижче, ніж оцінка Гонконгу 0,2097. З точки зору розробників політики та операторів портів у Китаї, зменшення розриву між цими двома сферами протягом відповідного періоду є запорукою довгострокового процвітання. При оцінці конкурентоспроможності портів, поєднувались кількісні та якісні дані та використовувалась атрибутивна модель, яка часто використовується у конкурентному аналізі в галузі. Цей підхід може застосовуватися різними способами до процесів прийняття рішень та вибору політики у будь-якому порту світу, і він чітко показує сфери, які портовий оператор чи порт повинен охопити. Влада повинна зосередитись на підвищенні конкурентоспроможності цього порту. Однак головним недоліком такого підходу є те, що фінансові дані не були включені до аналізу, що неминуче призводить до упередженої оцінки. Цей недолік можна подолати, оскільки Китай стає більш відкритим суспільством і відповідні дані та інформація є доступними та надійними. Незважаючи на це, такий підхід може бути використаний в дослідженнях у галузі аналізу конкурентоспроможності портів, де необхідно використовувати як якісні, так і кількісні дані в одній аналітичній базі.

Література

1. UNCTAD. Review of Maritime Transport, United Nations Conference on Trade and Development, 2017. URL: <https://unctad.org>.
2. Haralambides H., Veenstra A. Ports as Trade Facilitators in the Export-led Growth Strategies of Developing Countries, in Valleri, M. (ed.), *L'industria Portuale Per Uno Sviluppo Sostenibile Dei Porti*. Cacucci Editore, Bari. 1996. pp. 25-46.
3. Cullinane K., Song D.-W. The Administrative and Ownership Structure of Asian Container Ports. *International Journal of Maritime Economics*. 2001. Vol. 3, No. 2, pp. 175-197.
4. Haralambides H., Yang, J. Theory Approach to Flagging Out: Towards a New Chinese Shipping Policy. *Marine Policy (forthcoming)*. 2003. Vol. 14, pp. 17-35.
5. UNCTAD. Review of Maritime Transport, United Nations Conference on Trade and Development. 2018. URL: <https://unctad.org>.
6. Saaty T. Scaling Method for Priorities in Hierarchical Structures, *Journal of Mathematical Psychology*. 1984. Vol. 15, No. 3, pp. 234-281.
7. Slack B. Containerisation, Inter-port Competition and Port Selection. *Maritime Policy and Management*. 1985. Vol. 12, No. 4, pp. 297-299.
8. Tzeng G.-H., Teng M.-H., Chen J.-J. and Opricovic S. Multicriteria Selection for a Restaurant Location in Taipei. *International Journal of Hospitality Management*. 2002. Vol. 21, pp. 171-187.
9. Foster T. What's Important in a Port. *Distribution Worldwide*. 1979. Vol. 78, No. 1, p. 34.
10. Heaver T. The Implications of Increased Competition among Ports for Port Policy and Management. *Maritime Policy and Management*. 1995. Vol. 22, No. 2, pp. 122-133.

References

1. UNCTAD (2017). Review of Maritime Transport, United Nations Conference on Trade and Development. Retrieved from <https://unctad.org>.

2. Haralambide, H., Veenstra A. (1996). Ports as Trade Facilitators in the Export-led Growth Strategies of Developing Countries, in Valleri, M. (ed.), *L'industria Portuale Per Uno Sviluppo Sostenibile Dei Porti*, Cacucci Editore, Bari. pp. 25-46.

3. Cullinane K., Song, D.-W. (2001). The Administrative and Ownership Structure of Asian Container Ports. *International Journal of Maritime Economics*, Vol. 3, No. 2, pp. 175-197.

4. Haralambides H. and Yang J. (2003). Theory Approach to Flagging Out: Towards a New Chinese Shipping Policy. *Marine Policy (forthcoming)*, Vol. 14, pp. 17-35.

5. UNCTAD (2018). Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade and Development. Retrieved from <https://unctad.org>.

6. Saaty T. (1984). Scaling Method for Priorities in Hierarchical Structures. *Journal of Mathematical Psychology*, Vol. 15, No. 3, pp. 234-281.

7. Slack B. (1985). Containerisation, Inter-port Competition and Port Selection. *Maritime Policy and Management*, Vol. 12, No. 4, pp. 297-299.

8. Tzeng G.-H., Teng M.-H., Chen J.-J. and Opricovic S. (2002). Multicriteria Selection for a Restaurant Location in Taipei. *International Journal of Hospitality Management*, Vol. 21, pp. 171-187.

9. Foster T. (1979). What's Important in a Port. *Distribution Worldwide*, Vol. 78, No. 1, p. 34.

10. Heaver T. (1995). The Implications of Increased Competition among Ports for Port Policy and Management. *Maritime Policy and Management*, Vol. 22, No. 2, pp. 122-133.

Калініна Г. Г., Устинов Р. Г. Конкурентний аналіз провідних контейнерних портів Азії

У статті підкреслено, що понад 20% світового контейнерного трафіку припадає на азіатські порти. Ефективність портів є достатньо важливими для уряду Китаю. Однак порти стикаються з низкою проблем, таких як відсутність портових приміщень, погана взаємодія інфраструктури та бюрократичне управління, неефективна експлуатація. Обґрунтовано, що ці проблеми набуватимуть великого значення, оскільки економіка Китаю все більше відчуває на собі виклики глобалізації, які охопили майже всі країни світу. Але є значні обмеження пропускної спроможності портів через глибину підходів. Для порту важливо отримати і підтримувати конкурентну перевагу над своїми конкурентами. Таким чином, сучасні контейнерні порти повинні функціонувати з урахуванням цього стратегічного моменту. Мета роботи полягає у дослідженні конкурентоспроможності контейнерних портів Азії. Визначено, найбільший конкурентоспроможний порт у Китаї. Результати емпіричного аналізу підтверджують загальну думку про те, що Гонконг є найбільш конкурентоспроможним портом у Китаї, за ним слідує Шанхай та Янтіан. Ці три порти обробляють більшість контейнерних перевезень у країні. Крім того, Гонконг – порт номер один у всьому світі, Шанхай – найперспективніший порт у материковому Китаї, а Янтіан – найбільш конкурентний порт Південного Китаю. Встановлено, що параметр «розташування» все ще відіграє найважливішу роль в оцінці конкуренто-

спроможності порту. Географічне розташування є фіксованим, а «об'єм вантажу» має тісний взаємозв'язок із місцем розташування – це особливо актуально для Китаю. Ці два параметра розглядаються перш за все щодо конкурентоспроможності. Однак портові «споруди» та «послуги» вважаються здатними до маніпуляцій. Тому, зрозуміло, багато портів у всьому світі вклали чималі зусилля в засоби та сервісні елементи для підвищення та підтримки певного рівня конкурентоспроможності порівняно з іншими портами. Проведений аналіз конкурентоспроможності портів на основі методики, яка дозволяє поєднувати в аналізі і якісні та кількісні показники. При оцінці конкурентоспроможності портів, поєднувались кількісні та якісні дані та використовувалась атрибутивна модель, яка часто використовується у конкурентному аналізі в галузі. Цей підхід може застосовуватися різними способами до процесів прийняття рішень та вибору політики у будь-якому порту світу, і він чітко показує сфери, які портовий оператор чи порт повинен охопити.

Ключові слова: морські порти, конкурентоспроможність, кількісні та якісні параметри, місце розташування порту, портове обладнання.

Kalinina A., Ustinov R. Competitive Analysis of Asia's Leading Container Ports

The article emphasizes that more than 20% of the global container traffic falls on Asian ports. Port efficiency is important enough for the Chinese government. However, ports face a number of problems, such as the lack of port facilities, poor interaction of infrastructure and bureaucratic management, and inefficient operation of equipment. It is proved that these problems will acquire great importance, since the Chinese economy is increasingly feeling the challenges of globalization, which have covered almost all countries of the world. But there are significant limitations to port throughput through the depth of port approaches. It is important for the port to obtain and maintain a competitive advantage over its competitors. Thus, modern container ports should work with this strategic moment in mind. The purpose of the work is to study the competitiveness of container ports in Asia. The most competitive port in China is determined. The empirical analysis confirms the general view that Hong Kong is China's most competitive port, followed by Shanghai and Yantian. These three ports handle most of the container traffic in the country. In addition, Hong Kong is the number one port in the world, Shanghai is the most promising port in mainland China, and Yantian is the most competitive port in South China. It has been established that the "location" parameter still plays a crucial role in assessing the competitiveness of the port. The geographical location is fixed, and the "cargo volume" has a close relationship with the location – this is especially true for China. These two parameters are considered primarily for competitiveness. However, port "facilities" and "services" are considered capable of manipulation. Therefore, of course, many ports around the world have put considerable effort into tools and service elements to increase and maintain a certain level of competitiveness compared to other ports. The analysis of port competitiveness based on a technique that allows you to combine both qualitative and quantitative indicators in the analysis.

When assessing the competitiveness of ports, quantitative and qualitative data were combined and an attribute model was used, which is often used in competitive analysis in the industry. This approach can be applied in various ways to decision-making and policy choices in any port in the world, and it clearly shows the areas the port operator or port should cover.

Keywords: seaports, competitiveness, quantitative and qualitative parameters, port location, port equipment.

Калинина А. Г., Устинов Р. Г. Конкурентный анализ ведущих контейнерных портов Азии

В статье подчеркивается, что более 20% мирового контейнерного трафика приходится на азиатские порты. Эффективность портов достаточно важна для правительства Китая. Однако порты сталкиваются с рядом проблем, такими как отсутствие портовых помещений, плохое взаимодействие инфраструктуры и бюрократическое управление, неэффективная эксплуатация оборудования. Обосновано, что эти проблемы будут приобретать большое значение, поскольку экономика Китая все в большей степени ощущает на себе вызовы глобализации, которые охватили почти все страны мира. Но есть значительные ограничения пропускной способности портов через глубину подходов к портам. Для порта важно получить и поддерживать конкурентное преимущество над своими конкурентами. Таким образом, современные контейнерные порты должны работать с учетом этого стратегического момента. Цель работы заключается в исследовании конкурентоспособности контейнерных портов Азии. Определен самый конкурентоспособный порт в Китае. Результаты эмпирического анализа подтвер-

ждают общее мнение о том, что Гонконг является наиболее конкурентоспособным портом Китая, за ним следуют Шанхай и Янтиан. Эти три порта обрабатывают большинство контейнерных перевозок в стране. Кроме того, Гонконг – порт номер один во всем мире, Шанхай – самый перспективный порт в материковом Китае, а Янтиан – наиболее конкурентный порт Южного Китая. Установлено, что параметр «расположение» все еще играет важнейшую роль в оценке конкурентоспособности порта. Географическое расположение является фиксированным, а «объем груза» имеет тесную взаимосвязь с местом расположения – это особенно актуально для Китая. Эти два параметра рассматриваются прежде всего по конкурентоспособности. Однако портовые «сооружения» и «услуги» считаются способными к манипуляциям. Поэтому, разумеется, много портов во всем мире вложили немалые усилия в средства и сервисные элементы для повышения и поддержания определенного уровня конкурентоспособности по сравнению с другими портами. Проведенный анализ конкурентоспособности портов на основе методики, которая позволяет сочетать в анализе и качественные и количественные показатели. При оценке конкурентоспособности портов, сочетались количественные и качественные данные и использовалась атрибутивная модель, которая часто используется в конкурентном анализе в отрасли. Этот подход может применяться различными способами в процессы принятия решений и выбора политики в любом порту мира, и он четко показывает сферы, портовый оператор или порт должен охватить.

Ключевые слова: морские порты, конкурентоспособность, количественные и качественные параметры, местоположение порта, портовое оборудование.

Стаття надійшла до редакції 30.01.2020

Прийнято до друку 20.02.2020