

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием.»

**Анализ конкурентной среды в морских портах Российской Федерации**

**Тодосиева Антонина Андреевна**

*Студент (специалист)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия

*E-mail: odrianta@mail.ru*

Положение каждого морского порта на рынке портовых услуг имеет свои индивидуальные особенности, определяемые множеством факторов и характеристик. Все порты функционируют в рамках своей специализации, грузовой базы, нацелены на определенные сегменты рынка и виды перевозок. Однако, в морской торговле нередко имеет место ситуация, когда расположенные в территориальной близости порты, имеющие общую географию грузопотоков, вступают в жесткую конкуренцию.

В России формирование конкурентной среды в портах целесообразно относить к периоду после распада СССР, когда проводилась приватизация, различные структурные и институциональные преобразования среди стивидорных компаний. По мнению ученых, в отечественных портах существует два вида конкуренции: межпортовая и межтерминальная [2]. Для рассмотрения конкурентных позиций портов в статье вводится понятие конкурентоспособности порта, которое рассматривается через призму факторов, сдерживающих и стимулирующих их развитие, основными из которых являются факторы экономических условий, физико-географические и институционально-экономические факторы.

Кроме того, для оценки конкурентной среды в России важно рассмотреть организационную структуру портовой отрасли России, оценить роль крупного бизнеса, так как для стивидорного рынка России характерна высокая консолидация активов у крупных участников рынка [1].

В ходе исследования было выявлено, что межстрановая конкуренция присутствует в Балтийском и Азово-Черноморском бассейне. В случае с Прибалтийскими конкурентами - за уголь и минеральные удобрения, а также за контейнерные грузы. На Черноморском побережье конкуренция с Украиной за руду, уголь, минеральные удобрения и др.

Межбассейновая конкуренция существует только между Азово-Черноморским и Балтийским бассейнами, в основном за контейнерные транзитные грузы, идущие по международному транспортному коридору «Восток-Запад», а также уголь, руду российских компаний, экспортирующих свою продукцию в западном направлении.

Внутрибассейновая конкуренция отмечается в самых крупных по грузообороту бассейнах страны - Балтийском, Азово-Черноморском и Дальневосточном. Если в первых двух конкурируют крупные игроки стивидорного бизнеса (по контейнерам, минеральным удобрениям), то в Дальневосточном бассейне конкуренцию развязывают малые компании по экспорту угля.

Межтерминальная конкуренция имеет место лишь в крупнейших по грузообороту универсальных портах страны: Новороссийске и Санкт-Петербурге.

**Источники и литература**

- 1) Романычева А. Россия портовая// Журнал "Коммерсантъ Власть" №44, 2014, стр. 9-18

- 2) Титов А. В. Методика оценки состояния конкуренции на стивидорном рынке Астраханского водно-транспортного узла / А. В. Титов // Вестник АГТУ. – Астрахань :АГТУ, 2007.
- 3) Обзор перевозок грузов через порты России, Балтии, Украины за 2012 год//информационно-статистический отдел «Морцентр-ТЭК», 2013
- 4) Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане (ЕСИМО) : <http://www.russianports.ru>