

ЦІЛІ ІНТЕГРАЦІЙНИХ СТРАТЕГІЙ У ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

THE GOALS OF INTEGRATION STRATEGIES IN THE GLOBAL SEA-BORNE TRADE MARKET

Увага концентрується на особливостях формування інтеграційних стратегій як із позиції загальносистемних інтересів, так і з позиції окремих підприємницьких структур. Глобальний ринок морської торгівлі формується за загальними економічними законами, але на нього впливає складна сукупність екстернальних умов. Водночас виникають тенденції зростання економічних результатів і чинники, що обмежують інвестиційну активність, зростає роль морської транспортної індустрії в системі сталого розвитку міжнародних економічних зв'язків, тому формуються стратегії утримання підприємницьких позицій за досягнення системної безпеки розвитку торгового судноплавства. Водночас із позиції екологічних обмежень слід урахувати розширення інших напрямів використання Світового океану. Сучасні виробничі відносини в міжнародному поділі праці ґрунтуються і розширюють склад інтеграційних принципів взаємодії. Це знижує зайві витрати на конкурентну стійкість і формує пріоритет взаємодії на основі економічності функціональної діяльності.

Ключові слова: інтеграція, ефективність, оптимальність розвитку, стратеги, ринок морської торгівлі.

Внимание концентрируется на особенностях формирования интеграционных

стратегий как с позиции общесистемных интересов, так и с позиции отдельных предпринимательских структур. Глобальный рынок морской торговли формируется по общим экономическим законам, но на него воздействует сложная совокупность экстернальных условий. Одновременно возникают тенденции роста экономических результатов и факторы, ограничивающие инвестиционную активность, возрастает роль морской транспортной индустрии в системе устойчивого развития международных экономических связей, поэтому формируются стратегии удержания предпринимательских позиций при достижении системной безопасности развития торгового судоходства. Одновременно с позиции экологических ограничений следует учитывать расширение других направлений использования Мирового океана. Современные производственные отношения в международном разделении труда расширяют состав интеграционных принципов взаимодействия. Это снижает излишние затраты по конкурентной устойчивости и формирует приоритет взаимодействия на основе экономичности функциональной деятельности.

Ключевые слова: интеграция, эффективность, оптимальность развития, стратеги, рынок морской торговли.

УДК 339.165.4:047.44(045)

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct61-21>

Примачов М.Т.¹

д.е.н., професор кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті Національний університет «Одеська морська академія»

Primachev Nikolai

National University «Odessa Maritime Academy»

Caution concentrates on the features of the formation of integration strategies both from the position of system-wide interests and from the position of individual entrepreneurial structures. The global maritime market is formed under general economic laws, but it affects a complex set of external conditions. In any case, the main thing of either integration strategies is the accuracy of the operations for servicing freight and passenger fluxes. They are predetermined by the relevant contracts and schedules or the schedule of vehicles. It is this characteristic that reflects the relative advantages of certain types of transport. The most important principal feature of the work of the transport system is that as a result of its activity. Thanks to transport, entrepreneurial items have a special material change - spatial. Consequently, all types of transport actually implement the production process expressed in the movement of people and cargo in space according to temporary criteria. This complicates the management of the transportation process. Evolutionary processes in the global economy predetermine the transformation of the role and parameters of international transport links. The international community of transport policies and legal regulation in the field of maritime transport becomes fundamental. In this direction, the production infrastructure of individual states should develop. At the same time there are trends in economic results and factors limiting investment activity. The role of the maritime transport industry in the system of sustainable development of international economic relations is increasing. Therefore, strategies are holding entrepreneurial positions in achieving the system security of trade shipping development. Simultaneously from the position of environmental limitations, the expansion of other areas of use of the World Ocean should be taken into account. Modern production relations in the international division of labor are based and expanding the composition of integration principles of interaction. This reduces overcomes with competitive sustainability costs and forms the priority of interaction based on the efficiency of functional activities.

Key words: integration, efficiency, development optimality, strategies, maritime market.

Постановка проблеми. Загальна стратегія управління фінансами зумовлює як вибір сегмента функціональної діяльності, так і спосіб взаємодії у сформованому економічному просторі. Головним виявляється вибір і забезпечення конкурентного позиціонування серед усієї сукупності операторів. Але доступність позиціонування зумовлюється можливістю реалізації відповідного інвестиційного проєкту, що володіє одночасно інноваційними перевагами [1]. Це досить чітко продемонструвала компанія HHLA International – фактичний

власник і оператор контейнерного терміналу Одеси. Ефективність діяльності з об'єктивних причин нижче функціонування терміналів порту Гамбург, фактичного власника, підкреслює пріоритет інтеграційних технологій у системі морської транспортної індустрії.

Успішність даного рішення зумовлюється не стільки нормою прибутку, скільки придбанням позиції в транзитних технологіях. Так, на китайському судноплавному шляху оператори, незважаючи на стійкість позиціонування на маршруті із

¹ ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0192-289>

заходом у Гамбург, створюють конкурентну структуру в Гданську.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Закономірності формування вантажної бази морських транспортних підприємств в аналізованому періоді зумовлюються складною сукупністю чинників. Саме вони, незважаючи на первинність міжнародних економічних відносин, особливим чином зумовлюють реакцію судновласницьких структур.

У цьому відношенні особливою формою інтеграції залишаються технології, засновані на принципах транспортних коридорів. Проте зберігається складність вирішення завдань оптимальності використання ефекту синергії і розширення позиції окремих операторів на основі емерджентності ефекту [2]. Зовнішній негативний прояв чинників щодо окремих учасників комплексу вимагає особливого дозволу на основі системних результатів [3].

З урахуванням пріоритету норм і стандартів ІМО в системі нормалізованого функціонування торгового судноплавства неприпустимі прояви неадекватних підходів місцевих адміністративних структур. Саме після таких дій Україна втратила ефективність використання транзитного простору, і операторські підсистеми існують у субстандартних умовах, про що свідчать публікації [4; 5]. Проблемою залишається підвищення ролі національного флоту в забезпеченні експортно-імпорتنих вантажопотоків.

Процеси розроблення інтеграційних процесів морської транспортної індустрії привертала увагу як вітчизняних, так і зарубіжних дослідників. Значний внесок у вивчення цих процесів зробили вітчизняні та закордонні вчені, такі як: М.Т. Примачов, Н.М. Примачова, І. Колегаєв та ін., більшість з яких зробили внесок в аналіз різноманітних інтеграційних процесів.

Постановка завдання. Не можна порушувати вимоги до єдності підходу до вирішення макроекономічних і підприємницьких завдань оптимізації позиціонування національного флоту в системі глобального ринку морської торгівлі. У цьому відношенні, незважаючи на загальносистемні тенденції, важливими є створення і реалізація принципів нормалізації економічного становища підсистем національної морської транспортної індустрії на принципах збалансованості витрат і результатів.

Ця загальносистемна мета залежно від реального стану міжнародного поділу праці може бути забезпечена за умови чіткої реакції на поточні зміни вантажопотоків і вибору механізму та методів економічної реакції на альтернативні стратегії, серед яких посилюється різноманітність інтеграційних технологій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Слід звернути увагу на ту обставину, що в системі ринку морської торгівлі фактично формуються два

типи інтеграційних стратегій. Один – це класична взаємодія відповідно до прийнятих договірних умов. Другий – своєрідний принцип взаємодії в межах єдиних технологій обслуговування вантажопотоків на принципах міжнародних транспортних коридорів, мультимодальних транспортних технологій та ін.

Слід розрізняти передбачуваність стану ринку морської торгівлі з урахуванням загальних закономірностей, можливої екстраполяції, а також проявів несподіваних ситуацій. Тому необхідно достовірно диференціювати позиції повторення минулого і формування принципово нових явищ і відносин, незважаючи на наявність стандартів та правил глобального адміністрування. У цьому відношенні фінансове становище і контроль повинні характеризувати правомірність сприйняття ситуації. Саме нові тенденції у традиційних відносинах вимагають особливого підходу до досягнення адекватного стану конкурентної стійкості, без чого положення життєвого циклу підприємства не можуть бути реалізовані.

Тобто важливим є формування моделі управління позицією на глобальному ринку морської торгівлі, яке вимагає постійного контролю відповідності та залучення нових ресурсів й оптимізації реакції на зміни. Перспективні завдання та їх рішення в умовах, що склалися, припускають вибір методу формування можливого майбутнього стану сегмента переваги для позиціонування. Основною проблемою залишається чіткість передбачення ситуації з метою вибору параметрів розвитку на основі залучення інвестиційних ресурсів. Масовість зміни параметрів вантажопотоків і конкурентоспроможності операторів допускає використання з певною вірогідністю методів екстраполяції. Однак необхідно враховувати ризик, зумовлений невідомістю параметрів реалізації інноваційних технологій.

Необхідно враховувати, що в поточних умовах ринку морської торгівлі передбачуваними залишаються проблеми, які, своєю чергою, зумовлюють пошук нових можливостей відповідного позиціонування, тому найважливішим стає управління станом підприємства морського транспорту на основі можливості передбачення характеру розвитку світових торговельних відносин у сегменті спеціалізації операторської діяльності.

У цьому відношенні слід оцінити можливість вибору стратегічної маркетингової позиції та обґрунтувати параметри необхідного позиціонування за характером доступності до інвестиційних ресурсів.

У будь-якому разі важливо акцентувати увагу на пріоритетних групах альтернатив: одній – із позитивним впливом на темпи зростання завантаження, іншій – із негативним. Так, до негативних відносяться:

– зменшення обсягів вантажопотоків за екстернальними факторами;

– відсутність інноваційних переваг на завантаження потенціалу виробничого розвитку України. Сюди відносяться і спроби адміністративного регулювання вантажопотоків: введення плати за вантажі, які перебували під митним контролем, зростання вартості транспортування транзитного вантажу територією України. Це свого часу стосувалося цукру-сирцю, калійних добрив і нафтопродуктів імпорту Білорусі. Це зумовило відхід низки транзитних вантажопотоків на альтернативні напрямки.

Найважливішим для конкурентного позиціонування стає взаємодія з усіма учасниками обслуговування вантажопотоків Чорноморського регіону. Особливо це стосується варіанту «Нового шовкового шляху» – однієї з гілок ініціативи «Один пояс – один шлях» і будівництва контейнерного терміналу на Карантинному молі.

Проблема терміналів у цьому відношенні зумовлюється диспропорцією потужностей залізничних припортових станцій. Якщо говорити прямо, під час вибору місця розвитку порушено принципи економічності розміщення. Не враховано особливості виносу виробничого об'єкта із центру міста, як це реалізовано в німецькому Ростокі.

Певна проблемність, пов'язана зі створенням цього терміналу, зумовлює альтернативний підхід до оцінки інвестиційної реальності. Місто втратило частину акваторії, інвестор не виграв економічно. До 20% контейнерів доставляється залізницею внутрішньою територією. Ця обставина демонструє хибність вибору місця створення терміналу.

Проблемні умови відновлення контейнерного потенціалу морського транспорту України на базі порту Чорноморськ залишається провідними. Саме внаслідок майнових вимог не відновлено обсяги перевантажувальних робіт. Непрозорість майнових положень і політичної ситуації порушує і використання активних інвестиційних потоків у глобальному ринку морської торгівлі щодо концесійних технологій у портах України.

Термінал розрахований як на внутрішні, так і на транзитні потоки. Саме вони без технології траншипменту йдуть на альтернативні порти Чорного моря. Фактично не враховано передбачувані сигнали із зовнішнього середовища. Це не дало змоги своєчасно визначити зміну управління на основі гнучких екстрених рішень. Проігноровано необхідність управління на основі ранжирування стратегічних завдань розвитку контейнерного потенціалу портів України за критеріями оптимальності капітальних витрат.

Водночас не передбачалася поява неочікуваних подій. При цьому як стійку характеристику слід розглядати умову, де нестабільність українського контейнерного сегмента характеризується

певною реактивністю, що і повинно враховуватися менеджментом та стратегією інвестиційних рішень.

Основні підсистеми української морської транспортної індустрії знаходяться у кризовому стані через відсутність умов «органічного зростання», тобто розвитку на основі використання власних інвестиційних джерел [2, с. 212]. Тому в кращому випадку використовуються іноземні кредити. Вони створюють новий грошовий потік, робочі місця і забезпечують повернення інвестиційної вартості з урахуванням нормальної процентної ставки. У низці ж випадків інвестиційні ресурси надходять на принципах спільного володіння чи навіть прихованої концесії, що формує відтік грошових ресурсів під час обробки національних вантажопотоків.

При цьому у створенні нових вантажних терміналів або придбанні сучасних вантажних суден досить чітко проявляється висновок: «Значні зміни і структурі витрат нині характеризуються великою питомою вагою у сумарних витратах, визначених потужністю» [6, с. 157]. Це стає однією з умов формування сучасного типоразмерного ряду суден і посилення вимог до чіткості реалізації менеджерських рішень у судноплаванні. Водночас обмеженість досягнення цієї закономірності в українському судноплаванні зумовлює його сучасні досить низькі стандарти позиціонування.

У кінцевому підсумку саме фінансове планування має визначати стратегію використання потенціалу провізної здатності флоту і вибір інвестиційної програми формування граничних параметрів зростання. В основі інформаційних потоків мають методи екстраполяції, тому важливо акцентувати увагу на реалізації проєктів, відповідних обмежень за економічністю і стандартами безпеки. Це зумовлює вибір традиційних форм контролю відповідності ситуації на фрахтовому ринку. Тобто основою стає терміновість реалізації фінансових і менеджерських рішень. Одночасно з урахуванням динамічності параметрів сегмента позиціонування повинен бути вибраний і оцінений інноваційний варіант розвитку [7].

Однією з особливостей формування на нових етапах розвитку морського транспортного потенціалу стає розширення стратегії досягнення економії на рівні роботи судна. У цьому аспекті реалізуються різні інноваційні технології, що також впливає на структуру судноплавного потенціалу по морським державам. Водночас цей процес підтримується формуванням синергії у формі зростання доходів унаслідок оптимізації маршрутного складника і нових проєктів обслуговування вантажопотоків світової торгівлі.

Ринкові принципи економіко-правового статусу підприємств зумовлюють зростання відповідальності підприємств за власну позицію за критеріями сталого позиціонування. Для морських

транспортних підприємств з урахуванням відносної стабільності технологічного середовища необхідно підтримувати адекватність стану капітальних активів за конкурентними параметрами. Однак необхідно постійно на основі сучасних методів і моделей планування ситуації забезпечувати менеджерську та технічну адекватність тенденції зміни провізної здатності флоту [8].

Інноваційні стратегії розвитку торгового судноплавства, таким чином, зумовлюють подальшу диференціацію судноплавних компаній за критеріями конкурентоспроможності та догляду низки структур у субстандартні сегменти. Тому нові судновласницькі структури в основі моделі розвитку провізної здатності флоту повинні покласти оптимізацію співвідношення прямого і емерджентного ефекту в основу формування цінності з боку транспортної клієнтури.

Відносно вибору інноваційної технології розвитку виробничого потенціалу судноплавної компанії слід урахувати твердження: «...рівновага підприємства ... в довгостроковому періоді в умовах досконалої конкуренції призводить як до ефективності виробництва, так і ефективності розподілу ресурсів» [2, с. 250]. Це в торговельному судноплавстві демонструється характером формування типоразмерного ряду суден по етапах глобального економічного зростання.

Обмеженість інвестиційних ресурсів у системі реалізації інноваційних напрямів розвитку зумовлює доцільність використання традиційних принципів інтеграції. За домовленістю у структурі, наприклад, стивідорних компаній, що претендують на концесійне управління терміналами, виділяють кошти на розвиток системних об'єктів і диференціації спеціалізованих структур. Пріоритетність такого підходу зумовлена макроекономічними інтересами, а не тільки сумою податку за традиційної концесії.

Формування і реалізація концепції розвитку національного судноплавного комплексу повинна ґрунтуватися на двох постулатах:

- не суперечить глобальним підходам;
- реальність державних економічних інструментів.

У цьому разі формується адекватність стану торгового флоту і портів системним умовам стійкого позиціонування за параметрами глобального ринку морської торгівлі. Відсутність такого підходу в Україні визначила повну фрахтову незахищеність операторів зовнішньої торгівлі.

Цим зумовлюється активність недержавних стивідорних компаній. На першому місці стоїть зацікавленість в ефективному використанні виробничого потенціалу за мінімального бюрократичного тиску з боку різних державних адміністрацій.

Ринок морських транспортних послуг за винятком внутрішніх вантажопотоків являє собою

єдине об'єднання, незважаючи на безліч операторів. З урахуванням параметрів потреби повинен формуватися рівень цільових показників, серед яких і формується позиція операторів за критеріями адекватності [9]. Критерій граничних витрат і результатів зумовлює місце національних операторів з урахуванням посилення уваги до автоматизованих технологій обслуговування вантажопотоків.

У зазначених умовах фактично реалізується принцип квазістратегічного планування. Це стосується не лише субстандартних операторів, а й у низці випадків ураховують і конкурентні судноплавні компанії внаслідок неможливості точно передбачити характер трансформації базового стану ринку морської торгівлі. В основі прийняття рішень увага концентрується на диференціації зовнішнього середовища. Останнє поняття включає не тільки зовнішньоекономічні відносини, а й характер поведінки інших операторів.

Якщо переглянути результативність реалізації стратегічних намірів галузі на 2010 і 2020 рр., то це планування слід віднести до наведеної категорії. Автори не враховували завдання становлення України як морської держави і не повномасштабно врахували зовнішні умови формування потенціалу провізної здатності національного торгового флоту [10].

Фактично жоден проєкт, якщо їх можна віднести до цієї категорії, не реалізований. Прийняті закони, що стосуються індустрії водного транспорту, не призвели ні до активізації функціональної діяльності флоту і портів, ні до підвищення інвестиційної привабливості для іноземного капіталу за винятком зернових терміналів. Низка судноплавних компаній, що зберегли позиції у складних умовах останнього періоду, повною мірою використала систему контролю.

Можна лише відзначити спроби посилення контролю в розвитку підприємництва на основі адміністрування без реальної допомоги, що характерно для зарубіжних морських держав. Але фінансове планування вимагає постійного коректування для забезпечена стійкості за критеріями ліквідності [11].

У світлі зазначеного маркетингові стратегії припускають програмування діяльності і сегментів розвитку за поточними цілями.

Висновки з проведеного дослідження. Незважаючи на загальну зацікавленість у нормалізованому стані глобального ринку морської торгівлі, періодично виникають проблеми як для окремих операторів, так і для системи у цілому. Це пояснюється трьома основними факторами: властивою ринковим відносинам циклічністю, зміною пріоритетів у міжнародній торгівлі і незбалансованістю підходів провідних операторів [12]. Цим і зумовлюється вибір стратегії розвитку

національними морськими транспортними підсистемами.

Періодично трансформується роль основних завдань, на впливі яких формується реакція окремих операторів [13]. В умовах відносно вільного доступу до вантажопотоків міжнародної торгівлі найважливішим слід розглядати досягнення техніко-економічної адекватності флоту і портів поточним параметрам і стандартам. Доступність інвестиційних ресурсів і концепція випередження зумовлюють тимчасовий пріоритет пропозиції. На наступному етапі функціональної діяльності виникає проблема падіння фрахтових ставок унаслідок помірного зростання вантажопотоків.

Отже, виникає необхідність вирішення чергового завдання. Для одних операторів – це функціонування в умовах низької ефективності. Для інших – відхід із сегменту операторської діяльності з утратою ліквідності. Тому ця ситуація, перетворюючись на закономірність, зумовлює необхідність координації дій не лише на основі правил і стандартів Міжнародної морської організації, а й на підставі нормалізації конкурентного позиціонування не тільки на принципах випереджального зростання виробничого потенціалу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Кристенсен К. Что дальше? Теория инноваций как инструмент предсказания отраслевых изменений. Москва : Альпина Паблишер, 2015. 400 с.
2. Гриффитс А. Экономика для бизнеса и менеджмент. Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2007. 944 с.
3. Долан Р.Дж. Эффективное ценообразование. Москва : Экзамен, 2005. 416 с.
4. Сенько О.В. Проблемы управління раціональністю національної підсистеми глобальної морської транспортної індустрії. *Соціально-економічний розвиток регіонів в контексті міжнародної інтеграції*. 2018. Херсон : С. 125–131.
5. Шевченко М. Торговые войны и глобальные перевозки. *Порты Украины*. 2018. № 9, 181. С. 32–33.
6. Аткинсон Э.А. Управленческий учет. Москва : «Вильямс», 2005. 872 с.
7. Давила Т., М. Эпштейн Дж., Шелтон Р. Работающая инновация Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2007. 288 с.
8. Review of Maritime Transport. New York and Geneva : UN, 2019. 167 p.
9. Maclachlan M. The Shipmasters Business Companion. London : The Nautical Institute, 1998. 456 p.

11. Боди З., Мертон Р.К. Финансы. 2010. 592 с.
12. Барро Р. Дж. Экономический рост. Москва : БИНОМ «Лаборатория знаний», 2010. 824 с.
13. Kolegaiev M., Primacev N., Kolegaiev I. Systematic efficiency global merchant shipping power safety. *Transport means. Proceeding of the International Conference*. 2020. P. 757–761.

REFERENCES:

1. Christensen K. (2015) Chto dal'she? Teoryya ynnovatsyy kak ynstrument predskazanyya otraslevykh yzmenenyy [What's next? Innovation theory as a tool for predicting industry change]. Moscow: Alpina Publisher, 400 p. (in Russian)
2. Griffiths A. (2007) Ekonomyyka dlya byznesa y menedzhment. Dnepropetrovsk: Balans Byznese Buks [Economics for business and management]. Dnepropetrovsk: Balance Business Books, 944 p. (in Russian)
3. Dolan R. J. (2005) Effektyvnoe tsenoobrazovanye [Effective pricing]. Moscow: Exam, 416 p. [in Russian].
4. Senko OV (2018) Problemy upravlinnya ratsional'nisty natsional'noyi pidsystemy hlobal'noyi mors'koyi transportnoyi industriyi [Problems of management of rationality of the national subsystem of the global maritime transport industry]. *Sotsial'no-ekonomichnyy rozvytok rehioniv v konteksti mizhnarodnoyi intehtratsiyi* [Socio-economic development of regions in the context of international integration]. Kherson: P. 125–131. (in Ukrainian)
5. Shevchenko M. (2018). Torhovye voyny y hlobal'nye perevozky [Trade wars and global transportation]. *Porty Ukrainy* [Ports of Ukraine]. № 9, 181. P. 32–33.
6. Atkinson E.A. (2005) Upravlencheskyy uchet [Management accounting]. Moscow: "Williams", 872 p. (in Russian)
7. Davila T., M. Dzh. Epshteyn, R. Shelton (2007) Rabotayushchaya innovatsiya [Working innovation]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks, 288 p. (in Russian)
8. Review of Maritime Transport (2019). New York and Geneva: UN, 167 p.
9. Maclachlan M. (1998). The Shipmasters Business Companion. London: The Nautical Institute, 456 p.
11. Bodi Z. & R. K. Merton (2010) Finansy [Finances]. 592 p. (in Russian)
12. Barro R. Dzh. (2010). Ekonomicheskyy rost [Economic growth]. Moscow: BINOM «Laboratoriya znaniy», 824 p. (in Russian)
13. Kolegaiev M., Primacev N., Kolegaiev I. (2020) Systematic efficiency global merchant shipping power safety. *Transport means. Proceeding of the International Conference*. P. 757–761. (in Russian)