

МЕНЕДЖМЕНТ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СТІЙКОСТІ В ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

MANAGEMENT OF FUNCTIONAL SUSTAINABILITY IN THE GLOBAL SEA-BORNE TRADE MARKET

Увага звертається на проблеми досягнення стійкого становища судноплавних компаній і торгових умов у мінливих обставинах ринку морської торгівлі. Ця проблема особливо проявляється у морських державах з обмеженими можливостями розвитку підсистем морської транспортної індустрії. Слід розробити інструментарій точності і своєчасності оцінки трансформаційних процесів у системі ринку морської торгівлі. За досягнення нормалізованих темпів економічного зростання у розвинених державах головним стає утримання стійкої позиції в системі фінансових відносин щодо держав, які мають переваги в темпах нарощування вантажопотоків зовнішньої торгівлі, тому формуються два підходи до управління торговим судноплаством. Із позиції Міжнародної морської організації встановлюються системні стандарти і правила. Менеджмент власницьких структур відповідно до цього повинен визначати позицію у підприємницькій сфері. Але це завдання в єдиному фрахтовому просторі розглядається й іншими операторами, що і зумовлює чинники асиметрії. **Ключові слова:** стійкість, ринок морської торгівлі, суднопластво, збалансованість, інновації.

компаній і торгових умов в змінюючихся умовах ринку морської торгівлі. Эта проблема особо проявляется у морских государств с ограниченными возможностями развития подсистем морской транспортной индустрии. Следует разработать инструментарий точности и своевременности оценки трансформационных процессов в системе рынка морской торговли. При достижении нормализованных темпов экономического роста у развитых государств главным становится удержание устойчивой позиции в системе финансовых отношений относительно государств, имеющих преимущества в темпах наращивания грузопотоков внешней торговли, поэтому формируются два подхода к управлению торговым судоходством. С позиции Международной морской организации устанавливаются системные стандарты и правила. Менеджмент владельческих структур в соответствии с этим должен определять позицию в предпринимательской сфере. Но эта задача в едином фрахтовом пространстве рассматривается и другими операторами, что и обуславливает факторы асимметрии.

Ключевые слова: устойчивость, рынок морской торговли, судоходство, сбалансированность, инновации.

УДК 339.165.4:005(045)

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastuct61-26>

Стахов А.Ю.¹

аспірант кафедри менеджменту і маркетингу Одеський національний морський університет

Stakhov Arsenii

National Maritime University of Odessa

Внимание обращается на проблемы достижения устойчивого положения судоходных

The complication of the process of balancing the development of the navigable segment of the maritime trade market is determined by the priority of the formation of the position of leading enterprises in the simultaneous concentration of attention of leading external trading institutions such as the European Union and China. The leading subsystems of global relations focus on transport component of relations in the maintenance of export-import cargo flows. The principle of intensifying the use of the advantages of transport subsystems causes the formation of symmetry by the complexity of the process of optimizing the delivery of goods from basic ports. One of the more important goals of development and ensuring the sustainability of specialized maritime transport enterprises should be evaluated by changing the needs of naval transport. Deepening the study of the change in the nature of the reaction of cargo owners causes a reduction in the time of achieving the relevant sectors and creates the formation of business benefits. This is exactly what should be taken into account when forming the search for the relevant resources and directions of their timely return. The revival of the software-target method of choosing the directions of development and achievement of the symmetric position of the company regarding the parameters of the maritime trade market and the competitive technologies market should support the development of the concept of long-term maintenance of the position regarding the risks of the current and future state of business management. Attention appeals to the problems of achieving a sustainable position of shipping companies and trading conditions in changing circumstances of the maritime trade market. This problem is especially manifested in marine states with limited opportunities for the development of subsystems of the maritime transport industry. It is necessary to develop an accuracy and timeliness of estimating transformational processes in the system of maritime trade. In achieving the normalized rates of economic growth in developed states, the main thing is the maintenance of a steady position in the system of financial relations on states that have advantages in the growing rates of foreign trade. Therefore, two approaches to trading shipping services are formed. From the position of the international maritime organization, system standards and rules are established. Management of proprietary structures in accordance with this should determine the position in the entrepreneurial sphere. But this task in a single freight space is considered by other operators, which determines the factors of asymmetry.

Key words: stability, marine trade market, shipping, balance, innovation.

Постановка проблеми. Для досягнення системної стійкості національного морського транспортно-логістичного комплексу в пріоритетному позиціонуванні в глобальному ринку морської торгівлі необхідно враховувати ускладнення реального фінансового стану і можливої державної стратегії. Менеджмент перспективного розвитку повинен поетапно орієнтуватися на техніко-економічний

рівень судноплавних компаній-конкурентів і на оптимізацію участі в системі економічної безпеки вибраного курсу економічної інтеграції країни.

У теоретичному аспекті виникає проблема оптимізації позиціонування підприємницьких структур у системі глобальної тенденції і в реалізації конкретної стратегії макроекономічного розвитку. Під час реалізації принципів неоліберальної

¹ ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9739-6491>

економіки [1] підвищується ризик незбалансованості підходів у різних структурах міжнародної економіки до вирішення завдання максимального прибутку. Саме це певною мірою призвело до економічної кризи 2009 р. і до складного процесу рецесії 2014–2019 рр. Тому принципову роль у позиціонуванні національних морських транспортних підприємств слід відводити вирішенню проблем збалансованості щодо зовнішньоекономічних потреб і завдань експортерів продукції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Тривалий період реалізації принципів державного стимулювання на основі дешевих кредитів дав змогу сформувати стійкість економічного зростання, наприклад, Білорусі. Важлива підтримка в критичних ситуаціях на цій основі пріоритетних галузей, зокрема, морського транспорту. Низький відсоток банківського кредиту і доступність грошей, однак, не повинні ігнорувати ступінь розвитку реального сектору економіки. У цих умовах досягається стан, коли «ресурси і комбінації найбільш цінними є не самі по собі, а з погляду певної позиції або способу ведення конкуренції» [2, с. 16]. Головним стає в умовах вирівнювання темпів економічного зростання підсистем глобальної економіки формування й утримання лідируючих позицій за критеріями сталого розвитку [3; 4]. Цій проблемі присвячено низку статей, серед яких розглядаються положення [5; 6].

Проблеми стійкості та менеджменту морської транспортної індустрії привертала увагу як вітчизняних, так і зарубіжних дослідників. Значний внесок у вивчення цих процесів зробили вітчизняні та закордонні вчені, такі як Л.В. Мезіна, М.Т. Примачов, О.В. Сенько та ін. Більшість із них зробили внесок у виявлення основних проблем незбалансованості та не найбільш ефективного розвитку морського транспорту в Україні.

Постановка завдання. Під час формування стратегії управління стійкістю за параметрами відповідності національного транспортного комплексу необхідно враховувати низку суперечливих положень. На глобальному рівні суперечливість зумовлена прагненням провідних країн обмежити підтримку компаній новими державами, тоді як саме перші широко використовували макроекономічні важелі на стадії становлення національного морського транспортного потенціалу. Достатньо розглянути тактику Японії щодо використання пільг і преференцій в суднобудуванні і судноплаванні. Пільгове кредитування забезпечували два державні банки, один із них – Японський банк реконструкції та розвитку.

Реалізація проектів розвитку підприємств морського транспорту з використанням принципів диверсифікації по тенденціях сегмента глобального ринку морської торгівлі – досить складне і багатопланове завдання. Для відображення

економічних інтересів судновласників і вантажовласників передусім необхідно методичне забезпечення розрахунків нового стану. Методика повинна відображати підвищення ролі соціальних і економічних результатів оновлення торгового флоту.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Під час вибору типу судна для певного регіону операторської діяльності необхідно стежити за відповідністю питомої вартості 1 т дедвейту змін довгостроковій середньої дохідної ставки. Саме це контролює ступінь відображення суднобудівниками критеріїв якості та екологічних обмежень. Управляти відповідністю параметрів слід за характером формування чистого грошового потоку.

Критичним протягом тривалого періоду залишається питання реалізації національних інтересів у дилемі підтримки підприємств або вільної конкуренції на будь-якому етапі розвитку. У цьому відношенні слід розділити положення: «Аргумент на користь захисту молоді галузі все ще заслуговує на увагу, оскільки завжди існує якась молода галузь» [7, с. 192]. У системі підтримки зазвичай використовується метод тарифів (мит) і субсидій.

Тому український морський транспортний комплекс не може вийти на світовий рівень конкурентоспроможності без відповідних програм інституційної та фінансової підтримки. Стандартною вимогою та основним положенням економічної теорії є відповідність ціни і граничних витрат [8]. При цьому в системі морського транспорту важливо враховувати ефект вантажовласників. Цей підхід нами пропонується відображати алгебраїчно так:

$$p_{cq} = p_{cm} \mu \delta + (E_n - \Delta E_g) \gamma,$$

де p_{cm} – рівень тарифів у секторі потенційного позиціонування судноплавної компанії;

μ – коефіцієнт зростання продуктивності операторської діяльності даної групи суден;

δ – зміна параметрів довговічності стійкої операторської діяльності;

E_n – рівень ринкової ефективності виконання стандартних транспортних технологій;

E_g – ефект вантажовласників унаслідок використання нових суден або технологій;

γ – частка ефекту, на яку може претендувати перевізник з урахуванням зростання граничних витрат за якістю перевізного процесу.

З огляду на мінливість темпів світового економічного зростання, характер впливу на світову економіку регіонів пріоритетного розвитку підвищується значення українського портового комплексу в обслуговуванні національних і транзитних вантажопотоків. Підвищення ролі високотехнологічної продукції в міжнародному товарообігу призводить до зростання контейнерних потоків. За одним із прогнозів, очікувалося, що до 2015 р. через порти України контейнеропоток зросте до 5 млн TEU. Цей потік пояснювався швидким наростанням

потужностей контейнерних терміналів, проте не враховувався вплив соціально-політичних чинників на диференціацію популярності морського транспортного потенціалу України. Зміна динамічності зовнішньої торгівлі зумовлює завдання розвитку потужностей у базових портах з урахуванням резервів за утримання ролі українськими портами транзитних переваг у конкурентному просторі. Тому виникають альтернативи розвитку терміналів, окрім традиційних Чорноморська, Одеси в Південного, будівництво в районі гирла Дунаю. Проте, контейнеропоток портів України в 2019 р. не перевищував 1,5 млн TEU.

Обмеженість інвестиційного потенціалу у національних торговельних портів і відсутність державної підтримки призводять до втрати прибутку підсистемами морського транспорту України. Нормалізована величина останньої відшкодовує альтернативні інвестиції і стає власністю власників морських транспортних об'єктів. Це підтверджує розвиток контейнерного потенціалу Одеського торгового порту. Так, підприємство з німецьким капіталом «ГПК Україна» в розвиток контейнерного і терміналів інших спеціалізацій вклало за короткий період близько 120 млн. доларів, що і дає йому змогу володіти відповідним обсягом прибутку за річного зростання контейнерного потоку, що перевищив середньосвітовий рівень. Однак через низку протиекономічних позицій цей процес розвитку портового потенціалу не відповідає стандартам.

Зберігається доцільність вибору альтернативних транспортних технологій. Головним стає досягнення найбільш повної відповідності умовам Чорноморського та Середземноморського транспортних маршрутів.

Необхідно пам'ятати, що динаміка умов на глобальному судноплавному ринку, незважаючи на його відкритість, фактично істотно обмежує можливості становлення флоту нових морських держав. За відсутності інституційних протиріч проблема полягає у прояві економічних обмежень будівництва суден із конкурентним техніко-економічним рівнем. У зв'язку із цим виникають дві проблеми макроекономічного та мікроекономічного рівнів.

На першому рівні завдання зводиться до вибору механізму захисту національних інтересів, наявність яких ніхто не заперечує. На другому етапі рішення першочергового завдання передбачає оцінку ступеня ризику вибору тієї чи іншої стратегії позиціонування у вибраному сегменті фрахтового ринку. Інституційні рішення повинні нівелювати характер негативного впливу глобальних умов на внутрішній ринок праці і на проблему використання капітальних ресурсів, якщо їх неможливо диверсифікувати в іншу галузь. При цьому слід враховувати ту обставину, що імпорт

транспортних послуг фактично не регулюється митами. Країна у цьому разі має чисті грошові відтоки і втрату робочих місць.

Проте обмеження імпорту транспортних послуг може бути досягнуто лише шляхом підтримки національних судноплавних компаній. Необхідно враховувати, що субсидії, виділені вітчизняним підприємствам морського транспорту, працюють реальніше, ніж використання механізму, який би регулював величину портових зборів.

Зміцнення поточного стану морської держави передбачає наявність чіткого макроекономічного управління найважливішими параметрами морської індустрії за критеріями підприємницької ефективності і необхідною мірою захищеності. Події 2008–2009 рр., а також 2014–2021 рр. визначили посилення неокейнсіанських принципів реалізації загальносистемних економічних завдань. Саме таке практичне втілення теорії в таких країнах, як Японія, Корея, Білорусь, дало змогу стримати рівень падіння виробництва щодо такого процесу в інших країнах.

Тому центром морської транспортної політики повинна розглядатися системність розвитку і функціонування судноплавного, портового, інвестиційного та сервісного комплексів. Саме цей принцип стає основним у дисертаційному дослідженні. Як впливає з критичного стану реальних морських кластерів, основний недолік розвитку підприємств морського транспорту України протягом усього періоду державного будівництва – це відсутність системності та комплексності.

Окремі складники морської транспортної індустрії розвивалися ізолювано в межах обмежених інвестицій і масштабних ризиків, що не страхувалися, незважаючи на макроекономічну значимість флоту, торговельних портів та суднобудівного потенціалу. Однак такий підхід і вимагає чіткого наукового обґрунтування стратегії, параметрів та вибору методів досягнення сукупності макроекономічних цілей і підприємницьких завдань. Серед них виділяється оптимізація вантажопотоків по магістралях з урахуванням пропускну здатності транспортних вузлів. Про реальну можливість реалізації такої стратегії свідчить підхід власника «Міттал Стіл Кривий Ріг» до проекту поставки продукції комбінату через Миколаївський торговий порт. Скорочення відстані перевезення дало змогу оптимізувати витрати і збільшити інвестиційний складник комбінату в розвитку порту.

У реальних умовах формування виробничого потенціалу будь-яких підсистем глобальної морської транспортної індустрії важлива системність розгляду проблем і вибору стратегії нормалізації витрат щодо зовнішніх умов (рис. 1). За будь-яких параметрів техніко-економічної досконалості торгового флоту судноплавної компанії пріоритетним залишається управління економічністю

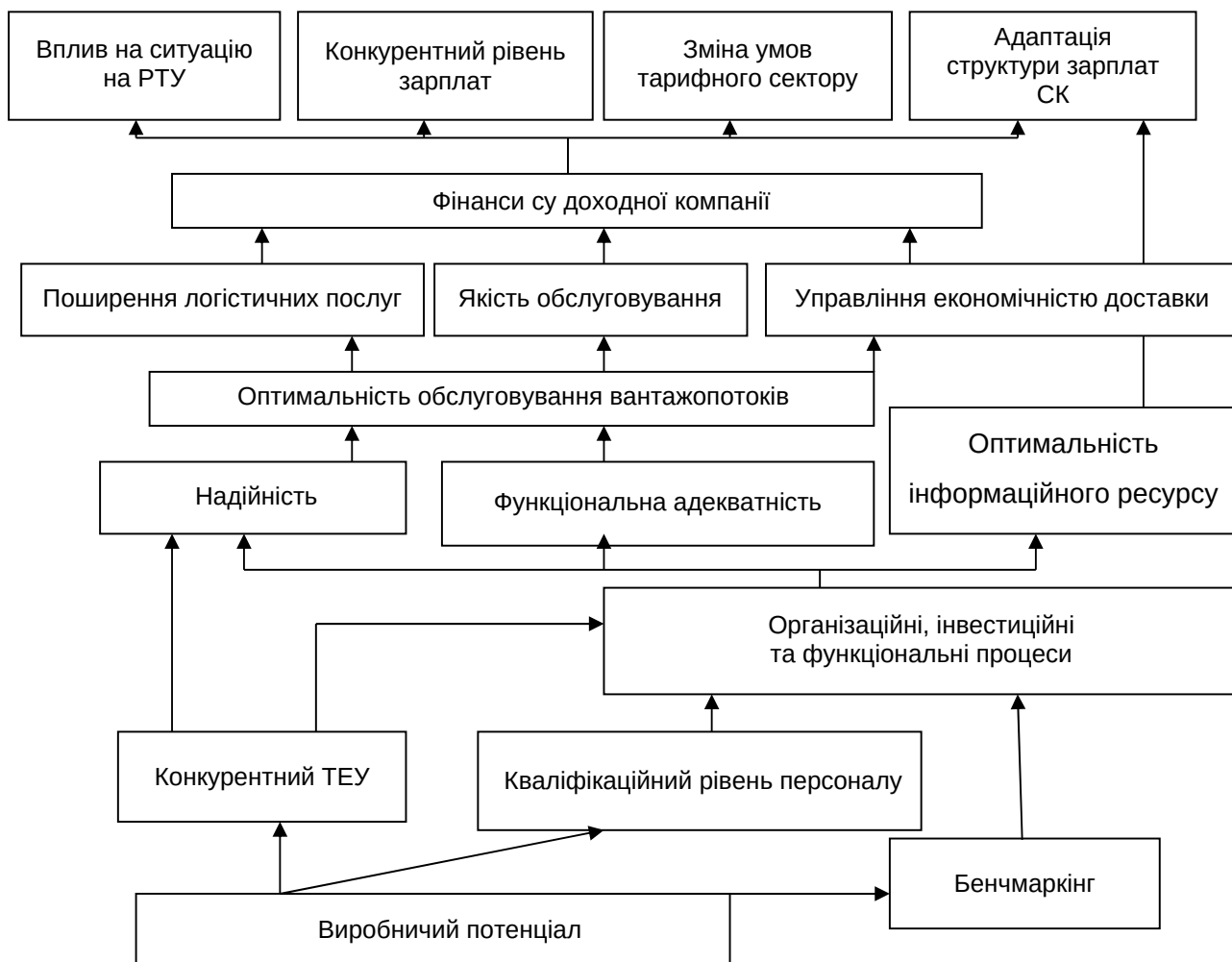


Рис. 1. Стратегічна карта антикризового позиціонування судноплавної компанії

Джерело: власна розробка

перевізного процесу. Це підтверджується і пріоритетом управління та контролю діяльності зарубіжних судноплавних компаній на основі оптимізації положення за критерієм EBITDA [9].

Формування виробничого потенціалу судноплавної компанії відбувається в умовах невизначеності перспективних характеристик ринку морської торгівлі, тому як критерії антикризового управління повинні розглядатися обмеження доставки вантажів і обслуговування пасажирів.

Як прецедент для вибору характеру розвитку національного морського транспортного комплексу слід використовувати стратегічний курс Євросоюзу щодо забезпечення конкурентного стану мезоекономічних показників транспортної системи [10]. При цьому розглядається стандартна ситуація обмеженості загальносистемних ресурсів і виникає завдання і проблема стимулювання реалізації приватних інвестицій.

Виникнення преференційного режиму фінансування розвитку інтегрованих транспортних систем пов'язане з формуванням позатранспортного ефекту у формі цінності, що сприймають. Саме це

положення повинно розглядатися як економіко-правовий та інституційний важіль стимулювання інвестиційної діяльності в підсистемах виробничої інфраструктури.

Під час вибору стратегії управління стійкістю національного морського транспорту в міжнародній економіці [11] необхідне дотримання двох принципів: формування та дотримання національних інтересів, економіко-правової підтримки підприємницької ініціативи. Перше в умовах постійної зміни міністрів транспортного відомства протягом 1992–2016 рр. не могло бути реалізоване. Друге за обмеженості власних інвестицій і політичної нестабільності не сприяло залученню кредитних ресурсів, особливо іноземних. Тому ця проблема вимагає розроблення моделі рівноправності і недоторканості альтернативних форм власності в системі судноплавних компаній і торгових портів.

Принципово складним у системі ефективного розвитку морського транспортного комплексу країни виявився період 2009–2021 рр. Через істотне падіння обсягу ВВП, темпів падіння промислового виробництва на 16,9%, пріоритет зернових

у сільськогосподарському виробництві знизилися можливості інвестиційного накопичення.

Водночас судноплавний потенціал глобального ринку морської торгівлі зберігав свою провізну спроможність і не дав змоги реалізувати політику активізації розвитку судноплавних компаній новим морським державам.

Тому виникають нові завдання в антикризовому управлінні фрахтовою незалежністю позиціонування резидентів у міжнародному поділі праці. Складність побудови стійких антикризових концепцій зумовлена тим, що «...величин, які фактично визначають успіх чи невдачу компанії, існує незліченна безліч...» [12, с. 11]. Від моменту появи цього твердження внаслідок ускладнення економічних взаємовідносин на глобальному ринку морської торгівлі виникли додаткові чинники дестабілізації. Тому поряд зі стандартними розрахунками нормалізації стану підсистеми необхідно коригувати систему збалансованих показників.

Висновки з проведеного дослідження.

Відсутність єдиної методології конкурентного позиціонування національного морського транспорту з урахуванням загальносистемних інтересів істотно обмежує створення чіткої урядової морської транспортної політики. Незбалансованість розвитку транспортного комплексу країни з позиції економічної безпеки збільшує ступінь ризику реалізації стратегії лідерства за витратами й якістю доставки транзитних вантажів. Незважаючи на відмінність комерційних інтересів транспортних підприємств за їх участю в глобальному ринку транспортних послуг, необхідні комплексний підхід [13] і диференціація підтримки соціальних, екологічних факторів і безпеки.

При цьому необхідно реалізувати не принцип максимальної участі в обслуговуванні вантажопотоків, а стратегію стійкості, особливо з урахуванням поведінки олігопольних вантажних структур. У цьому відношенні виділяється політика ОПЕК. Ця організація систематично використовує принцип дозування поставки нафти за критеріями підтримання ціни на бажаному рівні. Тому в енергетичному секторі провізна здатність формується не лише під впливом попиту, а й унаслідок впливу різних зовнішніх чинників. Саме вони і визначають ризики формування та ефективного використання провізної здатності флоту.

У будь-якому разі в системі глобального судноплавства необхідно враховувати формування цінних пріоритетів із боку експортерів із необхідністю раціоналізації розподілу провізної здатності флоту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Гриффитс А., Уолл С. Экономика для бизнеса и менеджмент. Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2007. 944 с.

2. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов. Москва : Альпина Бизнес Букс, 2006. 454 с.

3. Аткиссон А. Как устойчивое развитие может изменить мир. Москва : БИНОМ Лаборатория знаний, 2015. 455 с.

4. Примачев Н.Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса. Одесса : ИПРиЭЭИ, 2009. 358 с.

5. Сенько О.В. Проблемы управления рациональностью национальной подсистемы глобальной морской транспортной индустрии. *Соціально-економічний розвиток регіонів в контексті міжнародної інтеграції*. 2018. Вип. 28. С. 125–131.

6. Васюков Ю. Мы имеем совершенно неуправляемую систему. *Порты Украины*. 2011. Вип. 7(109). С. 26–27.

7. Пугель Т.А. Международная экономика. Москва : Дело и Сервис, 2003. 800 с.

8. Ассен М. Ключевые модели менеджмента: 60 моделей, которые должен знать каждый менеджер. Москва : БИНОМ, 2013. 319 с.

9. Марр Б. Ключевые показатели эффективности. Москва : БИНОМ, 2014. 340 с.

10. Примачева Н.Т. Проблемы устойчивого развития подразделений глобальной морской транспортной индустрии. Одесса : Гринь ; Gdansk : UGITiHM, 2014. 316 с.

11. Кругман П.Р. Международная экономика. Санкт-Петербург : Питер, 2003. 832 с.

12. Харилло К.Х. Стратегическая логика: Логическая основа решения стратегических проблем бизнеса. Днепропетровск : Баланс Бизнес Букс, 2005. 304 с.

REFERENCES:

1. Griffiths A. (2007) *Ekonomika dlya biznesa i menedzhment* [Economics for business and management]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks, 944 p. (in Russian)

2. Porter M. (2006) *Konkurentnaya strategiya* [Competitive strategy]. *Metodika analiza otrasley i konkurentov* [Methods of analysis of branches and competitions]. Moscow: Al'pina Biznes Buks, 454 p. (in Russian)

3. Atkisson A. (2015) *Kak ustoychivoye razvitiye mozhет izmenit' mir* [How the sustainable development is capable of changing the world]. Moscow: BINOM Laboratoriya znaniy, 455 p. (in Russian)

4. Primachev N.T. (2009) *Metody izmereniya effektivnosti morskogo transportnogo kompleksa* [Methods of estimating of the effective maritime transport complex]. Odessa: IPRIEEI, 358 p. (in Russian)

5. Sen'ko O.V. (2018) *Problemy upravlinnya ratsional'nisty natsional'noyi pidsystemy hlobal'noyi mors'koyi transportnoyi industriyi* [Problems of management of rationality of the global maritime transport industry subsystems]. *Sotsial'no-ekonomichnyy rozvytok rehioniv v konteksti mizhnarodnoyi intehtratsiyi* [Socio-economic development of regions in the context of international integration]. Kherson, pp. 125–131. (in Ukrainian)

6. Vas'kov Yu. (2011). *My imeyem sovershenno neupravlyayemyuyu sistemuyu* [We have absolutely unman-

ageable system]. *Porty Ukrainy* [Ports of Ukraine], no. 7 (109), pp. 26–27. (in Russian)

7. Pugel' T. A. (2003) *Mezhdunarodnaya ekonomika* [International economics]. Moscow: Delo i Servis, 800 p. (in Russian)

8. Assen ven M. (2013) *Klyuchevyye modeli menedzhmenta* [Key models of management]. 60 modeley, kotoryye dolzhen znat' kazhdyy menedzher [60 models which must be known by all of the managers]. Moscow: BINOM, 319 p. (in Russian)

9. Marr B. (2014) *Klyuchevyye pokazateli effektivnosti* [Main performance indicators]. Moscow: BINOM, 340 p. (in Russian)

10. Primacheva N.T. (2014) *Problemy ustoychivogo razvitiya podrazdeleniy global'noy morskoy transportnoy industrii* [Problems of sustainable development of substsems of the global maritime transport industry]. Odessa, Grin', Gdansk, UG ITiHM, 316 p. (in Russian)

11. Krugman P.R. (2003) *Mezhdunarodnaya ekonomika* [International economics], 832 p. [in Russian].

12. Kharillo K.H. (2005) *Strategicheskaya logika* [Strategic logic]. *Logicheskaya osnova resheniya strategicheskikh problem biznesa* [Logistics backbone of the solution of strategic business problems]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks, 304 p. (in Russian)