

DOI: 10.15276/ETR.04.2022.9
DOI: 10.5281/zenodo.7949330
UDC: 330.34
JEL: E22

КОНЦЕНТРАЦІЯ ЦІЛЕЙ І ЗАВДАНЬ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ ЗА УМОВАМИ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

CONCENTRATION OF GOALS AND OBJECTIVES OF SHIPPING COMPANIES UNDER THE CONDITIONS OF THE MARITIME TRADE MARKET

Oleksandr S. Balan, DEcon, Professor
Odesa Polytechnic National University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0000-0001-6711-5687
Email: shurabalan@ukr.net

Olena A. Lypynska, DEcon, Professor
Odesa Polytechnic National University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0000-0002-6317-7511
Email: alenalip@ukr.net

Serafim Yu. Stakhov
Odesa National Maritime University
ORCID: 0000-0003-1373-1964
Email: forstudy@i.ua

Received 07.08.2022

Балан О.С., Липинська О.А., Стахов С.Ю. Концентрація цілей і завдань судноплавних компаній за умовами ринку морської торгівлі. Науково-методична стаття.

Стаття присвячена системі цілей та завдань судноплавної компанії які концентруються відповідно до умов ринку морської торгівлі. Метою статті є розробка характеристики формування вантажопотоків і використання виробничого потенціалу морських транспортних підприємств, що обумовлюється сукупністю змін у системі глобальних економічних відносин. Ефективне позиціонування підприємств морського транспорту потребує врахування трансформаційних факторів та збалансування техніко-економічних аспектів виробництва з критеріями економічної ефективності. Завдяки ґрунтовному підходу до управління балансом окремих підприємств морського транспорту можна забезпечити певний період адекватності щодо зовнішньої ситуації, таким чином мінімізуючи ризики та максимізуючи ефективність.

Ключові слова: морської торгівлі, судноплавна компанія, підприємств морського транспорту, критеріями економічної ефективності

Balan O.S., Lypynska O.A., Stakhov S.Yu. Concentration of Goals and Objectives of Shipping Companies Under the Conditions of the Maritime Trade Market. Scientific and methodical article.

The article is devoted to the system of goals and objectives of the shipping company, which are concentrated in accordance with the conditions of the maritime trade market. The purpose of the article is to develop the characteristics of the formation of cargo flows and the use of the production potential of maritime transport enterprises, which is determined by a set of changes in the system of global economic relations. Effective positioning of maritime transport enterprises requires taking into account transformational factors and balancing the technical and economic aspects of production with cost-effectiveness criteria. By adopting a thorough approach to managing the balance of individual maritime transport enterprises, it is possible to ensure a certain period of adequacy in relation to the external situation, thus minimizing risks and maximizing efficiency.

Keywords: maritime trade market, shipping company, maritime transport enterprises, economic efficiency criteria

Постійна мінливість умов транспортного забезпечення світової торгівлі на основі розширення номенклатури та формування нових маршрутів зумовлює відповідну реакцію судноплавних компаній та торговельних портів. За умов суттєвої диференціації техніко-економічного рівня окремих підприємств морського транспорту формуються різні конкурентні стратегії. В основі рішень щодо вибору позиції враховується конкурентоспроможність за сукупністю вимог та поточний стан фрахтових ставок. Тому слід акцентувати увагу на критеріях досягнення необхідних параметрів морської транспортної галузі. Одночасно слід враховувати емерджентний ефект, що обумовлюють морські транспортні підприємства іншим складовим ринку морської торгівлі.

Одночасно слід концентрувати увагу на використанні переваг відтворювального підходу в системі вибору інноваційних технологій. При цьому виникають нові проблеми, обумовлені різними аспектами безпеки. Так слід враховувати фактичне зростання собівартості перевезення вантажів унаслідок характеру розв'язання програми декарбонізації та необхідності розроблення проекту кібербезпеки суден проти кібератак. Але й розподіл глобального ринку морської торгівлі між окремими країнами обумовлює необхідність підвищення системної транспортної безпеки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Принцип концентрації ресурсів на вирішенні окремих завдань в умовах ускладнення ринкових відносин зумовлює вибір стратегії стійкості позиціонування. Останнє обумовлюється, як демонструє Китай, реалізацією проектів на основі збалансованості намірів підприємницьких та владних структур. На жаль порушення цієї стратегії в Україні зумовило втрату сегмента продукції з високою доданою вартістю. Особливо ретельно реалізує пріоритет експорту Євросоюз. Тому й відрізняється роль морського транспорту в окремих країнах. Ця проблема постійно розглядається у системі досліджень [1-3]. Крім того увага концентрується і на поточних особливостях формування окремих завдань [4, 5]. Тому з урахуванням поточних проблем та підходів окремих авторів до їх розв'язання формується і матеріал цієї статті.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

У системі стійкого позиціонування морських транспортних підприємств виокремлюються стратегії та проекти, які забезпечують вирішення головного завдання – ефективного використання капітальних активів. У цьому аспекті принциповим стає розгляд поточних умов формування параметрів окремих сегментів ринку морської торгівлі. Стандартні закономірності та принципи формування параметрів достатньо стійкі.

Метою статті є розробка характеристики формування вантажопотоків і використання виробничого потенціалу морських транспортних підприємств, що обумовлюється сукупністю змін у системі глобальних економічних відносин. Для цього необхідно розглянути національні завдання потрібного розвитку та досягнення нормалізованого стану за критеріями безпеки необхідного обслуговування експортно-імпортних транспортних технологій.

Викладення основного матеріалу дослідження

З урахуванням загальних закономірностей розвитку підсистем морської транспортної індустрії та відповідно до характеру прояву ризику і загроз виробляється механізм та інструментарій вибору й реалізації завдань сегментної орієнтації судноплавних компаній. Таким чином формуються фірмові переваги в системі судноплавних компаній та портів.

В аспекті управління витратами та рівнем безпеки слід звернути увагу на позицію Євросоюзу щодо торговельного флоту держав-союзників. При порушенні стандартів морської безпеки нові країни можуть бути оштрафовані за судовими рішеннями. Саме це й призвело до зниження провізної спроможності флоту таких країн як Польща, Болгарія, Румунія.

Звертає увагу підхід європейських інституційних організацій до оптимізації стану підрозділів морського транспортного комплексу

на основі «примноження та поліпшення якості робочих місць» [6]. Цей процес ґрунтується здебільшого на домінуванні великих мультимодальних операторів, здатних підтримувати інтенсивність обробки вантажопотоків і формувати ефект масштабу. Тому в Україні необхідна концентрація всієї сукупності розосередженого транспортного потенціалу, щоб зміцнити позиції СК і портів у системі розвитку вантажопотоків Схід-Захід та Північ-Південь.

У виборі будь-якої стратегії розвитку судноплавної компанії в умовах відкритого фрахтового простору необхідно враховувати якість обслуговування транспортних потоків, обмежену принципом, представленим в одному з досліджень система «точно в строк» [7] дійсно являє собою нову систему менеджменту, що включає: статистичний контроль процесу, постійне вдосконалення технології обслуговування вантажопотоків, компромісне управління якістю щодо нормалізації ЕВІТДА для судновласників і сприйнятої цінності для клієнтури підприємств морського транспорту, скорочення циклу виробництва» [8].

За останнім критерієм транспорт забезпечує значну величину позатранспортного ефекту, який зазвичай не повністю відображається в його фінансовому стані, проте зумовлює виникнення додаткових відносних прямих прямих одноразових та поточних витрат (рис. 1).

У системі розвитку потенціалу національного морського транспорту слід концентрувати увагу на досягненні транспортної безпеки експортних стратегій. Це одна зі складових принципу активної морської транспортної держави. Одночасно ця стратегія й формує доцільність формування підприємницьких проектів у системі судноплавства під прапором держави. Тобто головним стає збалансованість дій державної влади з позиції оптимальності макроекономічного розвитку та активізації підприємницьких структур в оптимізації потенціалу провізної спроможності судноплавних компаній.

Інформаційно логічна модель (рис. 1) формування оптимальних результатів судоплавного комплексу відображає системну складність прийняття менеджерських та інноваційних рішень у досягненні пріоритетів прийнятої стратегії розвитку.

Ризик роботи під іноземними прапорами передбачає необхідність створення в державі фонду допомоги громадянам країни, які опинилися в складних фінансових умовах за кордоном. Передбачається також порядок відшкодування цих витрат з урахуванням причин і наслідків репатріації. Однак для використання цього інструментарію необхідний механізм створення та управління всіма видами допомоги громадянам країни, які працюють або тимчасово перебувають за кордоном.

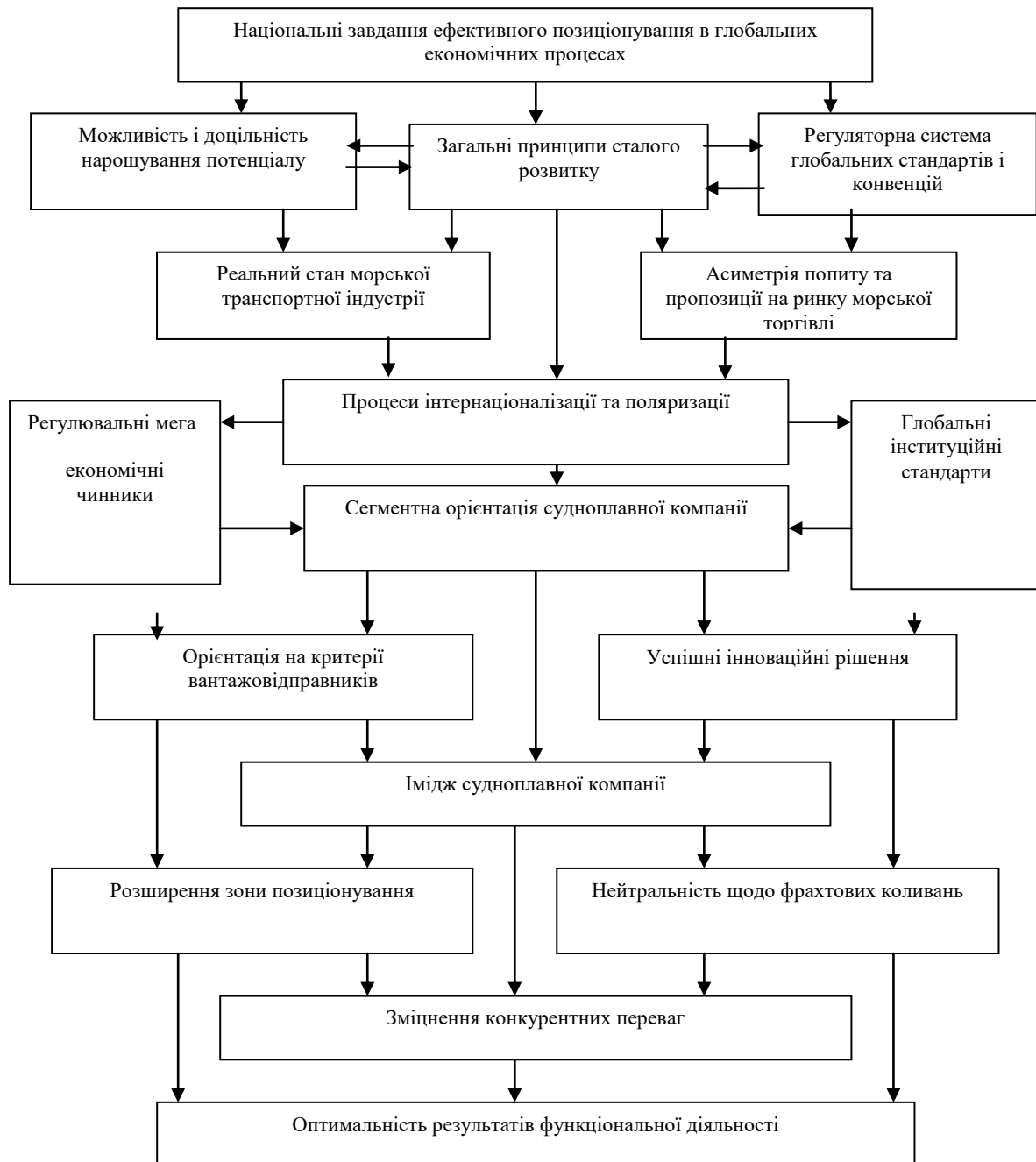


Рисунок 1. Концентрація цілей і завдань сегментної орієнтації судноплавних компаній
Джерело: власна розробка авторів

Діяльність підприємств морського транспорту формує, окрім прямого економічного результату, ще й складну сукупність ефекту синергії, що істотно впливає на рівень конкурентоспроможності маршрутів і окремих транспортних підприємств. При управлінні інвестиційними потоками в торговельному судноплаванні необхідно враховувати наявність цих зовнішніх вигід. Важливо відобразити в методичних аспектах стандартні вимоги, укладені в одному з наукових тверджень, що «Синергетичні вигоди, як правило, виникають із чотирьох потенційних

джерел: збільшення доходів, скорочення витрат, удосконалення процесів, фінансова економія» [9].

На жаль, щодо параметрів національного торговельного флоту від самого початку склалася негативна ситуація щодо використання його потенціалу. Протягом усього періоду державного будівництва українські експортери продавали продукцію на умовах FOB. Це було зумовлено, з одного боку, прагненням до скорочення часу відповідальності за поставку, а, з іншого, відсутністю макроекономічних інтересів та економічної грамотності. Іноземні покупці самі визначали перевізника і якщо використовували

український тоннаж, то за заниженими фрахтовими ставками. Це одна з причин збільшення в короткостроковому періоді дефайту торговельного флоту Туреччини, який перевозив сировинні ресурси з України для власної промисловості.

У цьому аспекті Україна припустилася великої стратегічної помилки, яка полягає в тому, що розвивалися переважно великі порти. Вони вже до 2010 року вичерпали можливості нарощування потенціалу за умовами обмеженості акваторії та території. Водночас були проігноровані потреби і завдання розвитку інших портів, що володіли певним потенціалом транзитних технологій. Для перших груп сформувався напружений режим використання залізничного транспорту через обмеженість пропускної спроможності. До альтернативних морських портів потужності залізничних гілок були недовикористані.

Серед методів і політики ефективного позиціонування торговельного флоту конкретних інвесторів-судновласників вирізняється вибір альтернативних реєстрів, які забезпечують поточні фінансові переваги при збереженні жорстких вимог до надійності суден. Цей вид діяльності фактично відображає появу нового принципу експорту капіталу [9]. Сучасні відкриті реєстри суттєво відрізняються якісними характеристиками від періоду зародження ідеї «зручних прапорів». Більшість реєстрів, які не є країною прапора судновласника, характеризуються індивідуальними економіко-правовими параметрами. Головним є реалізація вимог основних конвенцій щодо безпеки мореплавства та гарантії оплати праці моряків. Водночас ЄС посилює санкційні обмеження щодо реєстрів, які не відповідають вимогам безпеки.

У системі управління економічною ефективністю розвитку судноплавних підприємств слід враховувати єдність двох сторін системи ринку морської торгівлі – це формування економічних результатів і рівня безпеки. Жоден з елементів не може бути ігнорований, і система не може розвиватися на пріоритетах одного з них [10]. Саме тому прибутковість певною мірою змінює свої функції та місце в підприємницьких стратегіях.

У системі економічного обґрунтування інвестиційних рішень в умовах значного впливу зовнішніх факторів необхідно особливо ретельно розглядати методи оцінки рішень. У цьому відношенні використання економіко-математичних методів дає реальний результат, якщо такі рекомендації ґрунтуються на чіткому аналізі виробничої та фінансової ситуації. Ігнорування складності формування об'єктивних процесів розвитку ринку морської торгівлі та особливостей ціноутворення призводить до помилкових рекомендацій.

Характер функціонування і розвиток морських транспортних підприємств та послідовного формування виробничого потенціалу значною мірою залежить від того, як виконує митниця

фіскальні, економічні та правові функції. Відповідне регулювання в цих умовах зумовлює валютні потоки та завантаження провізної або пропускної спроможності флоту і портів.

У цьому відношенні принципового значення набуває тарифна політика в регіональних секторах на тлі глобального ціноутворення. Необхідність відшкодування витрат, що виникають у процесі надання транспортних послуг, зумовлює орієнтацію на вибір конкурентного техніко-економічного рівня. Крім того, стійкість циклічності формування рівня фрахтових ставок вимагає вибору рішення у системі стратегії лідерства за витратами.

При цьому необхідно враховувати ступінь жорсткості регулювання однієї зі складових ефективних витрат судновласників – оплати праці та відповідності підготовки фахівців вимогам Міжнародної конвенції про Стандарти підготовки та несення вахти моряків. Кожен моряк, незалежно від національності, повинен мати диплом міжнародного зразка, підтверджений країною прапора судна. Портовий контроль будь-якої країни, виявивши невідповідність цим вимогам, затримає це судно в порту до виправлення ситуації, що і тягне за собою додаткові витрати та зниження конкурентного рейтингу судноплавної компанії.

Ефект забезпечення надійності функціональної діяльності морських транспортних суден за життєвий цикл може бути розрахований за умовою:

$$E_{tm} = (n_{vb} - n_{vn})C_{sr} + \sum_{i=1}^{T_p} (n_{cb} - n_{cn})C_{sc}a_{ti} \quad (1)$$

де n_{vb} , n_{vn} – кількість технічних модернізацій тривалого життєвого циклу за проектний життєвий цикл об'єкта за базисним та інноваційним розв'язанням проблеми надійності;

C_{sr} – розрахункова вартість проведення відповідних робіт;

n_{cb} , n_{cn} – роботи поточного характеру, що забезпечують конкурентну надійність функціональної діяльності об'єкта за базисною та інноваційною технологією;

C_{sc} – вартість робіт, що проводяться протягом розрахункового року;

T_p – життєвий цикл транспортного об'єкта.

При цьому необхідно враховувати особливості участі морських транспортних підприємств у забезпеченні стійкості специфічних транспортно-економічних зв'язків. У будь-якому разі всі судноплавні спеціалізовані та універсальні судноплавні компанії беруть участь в обслуговуванні транспортно-економічних зв'язків азіатських нових індустріальних країн. Їхне експортно-орієнтоване виробництво значною мірою зумовлює спеціалізацію розвитку флоту і необхідність жорсткого оцінювання ефективності інвестиційних та організаційних рішень [11].

Висновки

Періодична незбалансованість стану глобального ринку морської торгівлі зумовлює необхідність вирішення низки соціально-економічних проблем, що формують асиметрію стабільності зростання світової економіки. Тому виникають нові завдання, вирішення яких залежить від морської транспортної політики провідних морських держав та міжнародних морських організацій. Тим не менш, виникають нові проблеми з позиції окремих бізнес-структур і системної оцінки наслідків.

Розширення участі країн у системі глобального розподілу праці зумовлює використання

стандартних менеджерських технологій та розроблення нових. У даному дослідженні увага концентрується на оптимізації використання країною сучасних інноваційних стратегій розвитку. На жаль фактичне та особливе в системі морського транспорту втрачено національні пріоритети. Тому увагу сконцентровано на досягненні системних переваг.

Саме їх формування й забезпечує стійкість позиціонування торгівельного флоту та портів у системі глобального ринку морської торгівлі за поточними його характеристиками.

Abstract

The peculiarities of the formation of the global maritime trade market under the conditions of the normalization of the international division of labor and as a result of the provision of priorities by individual states are considered. In this aspect, a separate value of the maritime transport complex is determined. Therefore, attention should be paid to the requirements for the formation of its production potential. At the same time, administrative regulation on the part of international structures is separated according to the totality of system security requirements. This determines the nature of the differentiation of individual states to the status of national production potential. The variability of not only the parameters of the maritime trade market, but also the economic conditions of the formation of individual segments determines the complexity of making managerial and investment decisions.

Therefore, the need to consider alternative approaches of individual entrepreneurial components of the global system remains relevant. Among the current goals and tasks for shipowners, in addition to the traditional ones, the need for an appropriate response to external exceptional manifestations and persistence in the formation of various standards of activity on the part of maritime administrations are highlighted. Therefore, the management system should systematize efforts on the requirements to achieve system balance.

Список літератури:

1. Проблеми сталого розвитку підрозділів глобальної морської транспортної індустрії / під ред М.Т. Примачева, Н. Klimek. Одеса, Гринь, Gdansk, UG ITiHM, 2014. – 316 с.
2. Колегаєв І.М. Принципи конкурентного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. Одеса: НУ «ОМА», 2017. – 331 с.
3. Dykstra Don.L. Комерційний менеджмент у судноплавстві. Лондон, Великобританія: Nautical Institute, 2015. 496 p.
4. Волошенков В. Як залучити китайських інвесторів. Порти України. №2, 2019. – С. 28-29.
5. Щербина В.В. Проблеми та завдання розвитку портової логістики України. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Вип. 2 (67), 2019. – С. 89-101.
6. Олдертон П.М. Морський транспорт: експлуатація та економіка. London: Tomas Reed. – 344 p.
7. Ліндерс М.Р. Управління постачанням і запасами. Логістика. Видавництво Полігон, 2015. – 768 с.
8. A. King. Total Money Management: A Step-by-Step Guide to the Best Managed Money. Wiley, 2015. – 352 p.
9. Clayton Christensen. The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail. HarperBusiness, 2016. – 288 p.
10. Peter F. Drucker. The Daily Drucker: 366 Days of Insight and Motivation for Getting the Right Things Done. HarperBusiness, 2014. – 432 p.
11. Aswath Damodaran. Investment Valuation: Tools and Techniques for Determining the Value of Any Asset. Wiley, 2014. – 992 p.

References:

1. Prymacheva, M.T., & Klimek, H. (Eds.). (2014). Problems of sustainable development of divisions of the global maritime transport industry. Odesa, Hryn, Gdansk, UG ITiHM, 316 p. [in Ukrainian].
2. Kolehayev, I.M. (2017). Principles of competitive development of specialized shipping in the global maritime industry. Odesa: NU "OMA", 331 p. [in Ukrainian].
3. Dykstra Don. L. (2015). Commercial management in shipping. London, Velykobrytaniya: Nautical Institute, 496 p. [in English].
4. Voloshenkov, V. (2019). How to attract Chinese investors. *Porty Ukrainy*, 2, 28-29 [in Ukrainian].
5. Shcherbyna, V.V. (2019). Problems and tasks of development of port logistics of Ukraine. Development of transport management and management methods. Issue 2 (67), P. 89-101 [in Ukrainian].
6. Alderton, P.M. (2014). Maritime transport: exploitation and economy. London: Tomas Reed. 344 p. [in English].
7. Linders, M.R. (2015). Supply and inventory management. *Lohistyka*. Vydavnytstvo Polihon, 768 p. [in Ukrainian].
8. King, A. (2015). Total Money Management: A Step-by-Step Guide to the Best Managed Money. Wiley, 352 p. [in English].
9. Christensen, C. (2016). The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail. HarperBusiness, 288 p. [in English].
10. Peter F. Drucker (2014). The Daily Drucker: 366 Days of Insight and Motivation for Getting the Right Things Done. HarperBusiness, 432 p. [in English].
11. Damodaran, A. (2014). Investment Valuation: Tools and Techniques for Determining the Value of Any Asset. Wiley, 992 p. [in English].

Посилання на статтю:

Балан О.С. Концентрація цілей і завдань судноплавних компаній за умовами ринку морської торгівлі / О.С. Балан, О.А. Липинська, С.Ю. Стахов // *Економіка: реалії часу*. Науковий журнал. – 2022. – № 4 (62). – С. 77-82. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/files/archive/2022/No4/77.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.04.2022.9. DOI: 10.5281/zenodo.7949330.

Reference a Journal Article:

Balan O.S. Concentration of Goals and Objectives of Shipping Companies Under the Conditions of the Maritime Trade Market / O.S. Balan, O.A. Lypynska, S.Yu. Stakhov // *Economics: time realities. Scientific journal*. – 2022. – № 4 (62). – P. 77-82. – Retrieved from <https://economics.net.ua/files/archive/2022/No4/77.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.04.2022.9. DOI: 10.5281/zenodo.7949330.

