

DOI: 10.15276/ETR.05.2022.8
 DOI: 10.5281/zenodo.7948394
 UDC: 330.34
 JEL: E22

ЗМІННІСТЬ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ: ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ СУДНОПЛАВСТВА

CHANGING THE MARITIME TRADE MARKET: SPECIAL FEATURES OF THE MANAGEMENT OF DEVELOPMENT OF SHIPPING

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

Illia Samarchenko
 Odesa Polytechnic National University, Odesa, Ukraine
 ORCID: 0000-0002-5150-7296
 Email: illia.samarchenko@gmail.com

Received 03.10.2022

Балан О.С., Самарченко І. Змінність ринку морської торгівлі: особливості управління розвитком судноплавства. Оглядова стаття.

В статті розглядаються особливості управління розвитком судноплавства які базуються на зміцненні ринку морської торгівлі. Метою статті є розробка оцінки характеру трансформації підсистем глобального ринку морської торгівлі. Інтеграція передових технологій та інновацій у виробничі процеси судноплавної галузі може значно підвищити ефективність транспортних систем, зменшивши витрати та пом'якшивши вплив на навколишнє середовище. Таким чином, впровадження нових технологій і практик вимагає значних інвестицій і ретельного планування, щоб забезпечити плавний перехід і мінімізувати ризики.

Ключові слова: управління розвитком судноплавства, ринок морської торгівлі, судноплавна галузь, ефективність транспортних систем

Balan O.S., Samarchenko I. Changing the Maritime Trade Market: Special Features of the Management of Development of Shipping. Review article.

The article considers the peculiarities of management of the development of shipping, which are based on the strengthening of the maritime trade market. The purpose of the article is to develop an assessment of the nature of the transformation of subsystems of the global maritime trade market. The integration of advanced technologies and innovations in the production processes of the shipping industry can significantly improve the efficiency of transport systems, reducing costs and mitigating environmental impacts. So, the adoption of new technologies and practices requires significant investment and careful planning to ensure a smooth transition and minimize risks.

Keywords: management of shipping development, maritime trade market, shipping industry, efficiency of transport systems

Абсолютна значущість стану морської транспортної промисловості світу для стійкості функціонування світових економічних відносин визначає необхідну ретельність відображення реального стану. Це чітко враховує UNCTAD забезпечуючи достатню повноту розкриття тенденцій формування глобального ринку морської торгівлі [1]. З урахуванням характеру мінливості умов навіть у системі лінійного сервісу важливою є концентрація уваги на операційній ефективності судноплавних компаній. Фактично цей показник відбиває диференціацію менеджерських підходів. Щодо цього ІМО орієнтується на незначне зниження коефіцієнта ефективності за програмою декарбонізації.

Так, особливо слід звернути увагу на два фактори зовнішнього впливу на подальше зниження ринку морської торгівлі. Це 2009 рік світова фінансово-економічна криза, спровокована одним із банків США і обвал світової економіки в 2020 році пандемією. Тобто кризові ситуації у системі ринку морської торгівлі обумовлюються зовнішнім впливом. Проблеми ступеня збалансованості провізної спроможності торговельного флоту щодо вантажопотоків негативно позначаються окремих судноплавних компаніях, які відповідають поточному стану конкурентного позиціонування.

Тому, необхідна реакція як у перші негативні чинники розвитку потенціалу флоту і портів, так і вибір особливості менеджерського підходу до забезпечення виживання за умов невизначеної динамічності конкурентних стратегій. Останні відбивають як пріоритети інноваційних технологій, так й незбалансованість кількісних реакцій зміни попиту.

Про характер трансформації вантажопотоків за зовнішніми факторами (Covid-19) та змін умов формування єдиного ринку морської торгівлі свідчить динаміка вантажопотоків маршрутами (табл.). Дані показують характер диференціації темпів зовнішньоекономічних відносин основних структурних підсистем глобальних економічних відносин. Це своє чергу і визначає особливості роботи морського транспорту. Маржинальні характеристики товарообмінних операцій ускладнюють досягнення адекватності кількісних характеристик провізної спроможності флоту. Тому й відбуваються постійні трансформації розвитку як регіональних підсистем глобального ринку морської торгівлі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Актуальність проблем постійного удосконалення поточного статусу судноплавних компаній та портів обумовлює увагу дослідників. На протязі історичного періоду удосконалення принципів та правил розвитку складових ринку морської торгівлі сформувались чіткі правила стандарти функціонування, достатньо розглянути зміст окремих робіт [2-4].

У системі морського транспорту особливе проявляються й стандартні принципи порівняльних вигод [5]. Позиціонування судноплавних компаній та концентрація вантажопотоками портами демонструють відомі бренди, які реалізують переваги у формі здатності організувати виробничий процес із меншими витратами [5, 6]. Саме ці стратегії й обмежують конкурентний розвиток підсистем морської транспортної індустрії нових морських держав, про що свідчать поточні публікації [6, 7].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Окремий раціональний розвиток функціональних підсистем морського транспорту, націлений з одного боку, на оптимізацію економічних результатів, а з другого, вимагає та ґрунтується на нормалізації правового та технологічного забезпечення. Це чітко простежується економічним станом країни.

Метою статті є розробка оцінки характеру трансформації підсистем глобального ринку морської торгівлі [8]. Важливим є облік характеру реакції на зміни з боку конкурентних структур. У цьому плані важливим залишається акцентування уваги проблемних завданнях забезпечення транспортної незалежності експорту транспортних послуг.

Викладення основного матеріалу дослідження

Граничні економічні масштаби обмежуються особливою формою ризику. Так, при зниженні становища конкурентних структур виникає проблема подолання потенціалу зростання витрат за фактором монополізації даного сектора ринку морської торгівлі.

У відзначених умовах демонструються пріоритети державного підходу. Достатньо розглянути становлення Молдовою статусу морської держави. Найбільш чітко принцип інституційного регулювання проявляється у реалізації розвитку порту Джурджулешти. Його створення повністю відповідає завданням морських шляхів та відображає результативність активної морської транспортної політики держави. Завершальним етапом зведення порту вважається здавання в експлуатацію контейнерного терміналу, що зумовлює завершення інтеграційних технологій.

Таблиця 1. Диференціація екстенсивності експортно-імпортних операцій

Групи / країни	Обсяг експорт				Обсяг імпорт			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Світ	0,5	-5,2	9,7	3,5	0,5	-5,2	9,7	3,5
Північна Америка	0,4	-8,9	6,5	3,4	-0,6	-5,9	12,6	8,5
Латинська Америка та Кариби	-1,3	-4,9	5,6	1,6	-1,8	-10,7	25,4	5,9
Європа	0,6	-7,8	7,9	1,8	0,3	-7,3	8,3	5,4
Півдужжя незалежних держав	-0,1	-1,7	0,5	-5,8	8,3	-5,5	9,1	-24,7
Африка	-0,4	-8,1	5,2	6,0	3,1	-14,7	7,7	7,2
Близький Схід	-1,3	-8,9	1,4	14,6	11,2	-10,1	8,4	11,1
Азія	0,9	0,5	13,3	2,0	-0,4	-1,0	11,1	0,9

Джерело: складено авторами за матеріалами [1]

В цьому відношенні залишається найважливішою проблемою вирішення протиріч дисбалансу розподілу провізної спроможності торговельного флоту за відповідними групами країн. У цьому плані пояснюється стійкість підсистеми BRICS. Незважаючи на проблему соціально-економічної диференціації.

Тому, у статті увага концентрується на проблемі прийняття стратегічного рішення щодо

стійкого позиціонування підприємства морського транспорту в мінливих умовах міжнародного поділу праці, та оптимізації стану національних підприємств морського транспорту. Це вимагає аналітичного осмислення різних варіантів реакції конкуруючих держав.

Загальна вартість міжнародного порту перевищує 47 млн. доларів. Інвестиційну угоду з урядом Молдови на будівництво порту

реалізувала компанія Danube Logistics. Акціонерами компанії є голландський холдинг EASTUR Holding BV (80% акцій) та ЄБРР (20%). Одночасно Молдова формує вільний реєстр суден торговельного флоту. Таким чином на основі пріоритету державної незалежності формується підприємницька результативність для іноземних кредиторів.

На цьому тлі закінчення будівництва автомобільної паромної переправи на Дунаї у структурі «Національної транспортної стратегії 2030» слід розглядати як вирішення поточної задачі, яка не підвищує статусу морської держави. Такі рядові проекти мають бути віднесені до повсякденного підходу до досягнення транспортної адекватності сусіднім країнам. Державний підхід до розвитку національної морської транспортної індустрії характеризується параметрами суднобудівництва та підвищенням ролі національного судноплавства у системі транспортної безпеки експортних стратегій [9].

За весь період державного будівництва за пріоритетним розташуванням країни щодо вантажопотоків світової торгівлі транспортна індустрія забезпечує 6 відсотків ВВП країни при потенційній можливості втричі вище. Шість міжнародних транспортних коридорів використовують територію та виробничий потенціал країни, що, на жаль, слабо реалізується у національних інтересах.

При виробленні стратегії сталого позиціонування у системі інтермодальних повідомлень і використання транзитного простору необхідно стежити за формою контрактів на продаж продукції. Так резиденти країн, які не мають достатньої провізної здатності для прискорення надходження грошей, укладають контракти на умовах франко-заводу (EXW). У цьому випадку транспортна складова йде до вільного перевізника. Саме тому недостатньо розвинений водний транспорт України, незважаючи на наявність суттєвих вантажопотоків національної зовнішньої торгівлі.

Слід розрізняти два стани діяльності підсистем світової морської транспортної промисловості. Перше стійка тенденція зростання параметрів сектора за відносною стабільності технології. У цьому стані фактично знаходиться контейнерний сектор. Проте внаслідок трансформаційних процесів виявилася проблема збалансованості контейнера потоку у прямому та зворотному напрямку з простоями суден, що й спровокувало позасистемне зростання тарифних ставок з можливими негативними наслідками.

Другий – пошук альтернативних розв'язків поточних проблем. У цьому стані опинився сегмент транспортування енергоресурсів.

Однією з особливостей ринку морської торгівлі є посилення функції вимог стійкості обслуговування вантажопотоків, незважаючи на певний дисбаланс концентрації провізної здатності флоту. Так, понад 45 відсотків флоту належить країнам Європи, дещо більшим за

Азіатський і Тихоокеанський регіон. На Америку припадає 6, а на Африку 2 відсотка.

Проблеми падіння вантажопотоків у 2020 році пов'язані з жорстким погіршенням умов праці та зміни після закінчення контракту екіпажів суден під час Covid-19, незважаючи на діяльність Міжнародної морської організації, підкреслює не здібність вирішення проблем моряків. Фактична світова проблема з позиції пріоритету не могла бути вирішена, що підкреслює концентрацію уваги на внутрішніх підходах. Тобто глобальні підходи та єдині завдання відокремлюють залежність від позиції окремих рішень пріоритету державами. Це й продемонструвало ігнорування результативності світової збалансованості.

У системі ризик-менеджменту не було розроблено відповідних вимог та стандартів обробки суден та зміни екіпажів без загроз на ситуацію в окремій країні. Це й демонструє різницю встановлення параметрів декарбонізації, що дотично окрім судноплавних підприємств від соціально ефективного вирішення проблеми ключових спеціалістів, які у складі 1,7 мільйонів чоловік забезпечують потреби 8 мільярдів жителів планети.

У світі діють 944 контейнерні порти. Зростання контейнерообігу за період 2006-2020 становило 13 відсотків на базі лінійного судноплавства та економіки в масштабі. Саме для цього сегмента була потрібна спеціальна технологія системного захисту від поширення пандемії без погіршення кризового стану для моряків.

Відзначене, а також закономірність поступових змін у системі збалансованості глобального ринку морської торгівлі обумовлює підвищення ролі концентрації уваги окремих судноплавних компаній та портів на концентрації ресурсів за критеріями відповідальності вимогам сектору позиціонування та необхідної фінансової стійкості підприємства.

Тобто слід розглядати забезпечення національних інтересів з позиції рівноправ'я позиціонування морської транспортної індустрії окремої країни. Принциповою задачею залишається досягнення повномасштабного включення українського сегменту мультимодального транспортного коридору. Тому необхідні дві умови:

- обмеженість пропускної спроможності альтернативних румунських каналів щодо перспективного зростання вантажопотоків;
- висока економічність перевезення вантажів судами конкурентної вантажопідйомності.

При цьому слід урахувати фактичну трансформацію глобального ринку морської торгівлі відповідне системи санкцій. Відповідне необхідності вирішення проблем транспортної безпеки за формами трансформації правомірності участі в світовому розподілі праці формуються альтернативні стратегії забезпечення експорту та імпорту продукції контрольованими та відкритими морськими маршрутами [11]. Фактичне при збереженні параметрів вантажних

потоків при ускладненні роботи суден формується ризик підвищення сукупності витрат, що підвищує вимоги до менеджерських рішень та необхідності оптимізації маршрутів.

При цьому для збереження об'єму виробництва параметри вантажопотоків з ресурсами та продукцією з високої доданою вартістю повинні забезпечити відповідні сегменті ринків. Одночасне фактичне переглядається система фінансових відносин та обмежується використання базових валют. Це й обумовлює необхідність більш ретельного прийняття рішень, щодо трансформації окремих економічних відносин.

Тобто формується ризик при зростанні дефайту флоту та зниженні його продуктивності за зовнішніми умовами, що обумовлює зміну не тільки фрахтових індексів, але й тимчасовій збалансованості суднобудування та більш масштабного використання суден вторинного ринку.

Відзначене обумовлює формування та впливу нових сегментів ризиків щодо розвитку та реалізації провізної спроможності флоту окремих судноплавних компаній. Це у свою чергу обумовлює розробку та реалізацію окремих стратегій економіко доступних альтернативних стратегій забезпечення транспортної безпеки національних експортно-імпортних технологій.

В історії торгівельного судноплавства достатньо пригадати фактичне протистояння на окремих маршрутах морських конференцій та торгівельного флоту СРСР. Рано ці пізніше формуються умови необхідності розробки програми збалансованості відносин.

Висновки

Основною менеджерською задачею крім ефективної виробничої діяльності підприємств морського транспорту слід розглядати характер реакції на зовнішні зміни. Відносно судноплавних компаній або торгівельних портів слід розглядати зміни структури відповідного сектору функціональної діяльності та характер нормалізації діяльності на основі нових стандартів та правил Міжнародної морської організації.

Цей обумовлює динамічність зміни вимог до інноваційних характеристик капітальних активів компанії. Одночасне це стає обмеженням для одних власників та можливістю покращення позиції для інших. Слід ураховувати, що зовнішні вимоги обумовлюють диференціацію можливості відокремлення конкурентоспроможності, наприклад, контейнерних компаній, що демонструє Китай. Для України для підтримки діяльності контейнерних терміналів слід звернути увагу на обґрунтування проекту трансшипменту.

Abstract

The systemic significance of the state of the production potential of global maritime transport predetermines the requirements for a strict balance between the fleet and cargo terminals in relation to the existing distribution of world trade. The direction of transformational processes in the international division of labor predetermines the structural and quantitative impact on the nature of the development of the merchant fleet and ports. Therefore, it should be considered as one of the forms of patterns of development of maritime transport subsystems in the form of technical development and improvement of management of both production processes and economic positioning. Both should use special forms of criteria-based assessments of the rationality of decision-making. The complexity of managing the balance of the state of individual maritime transport enterprises is due to the unexpected changes in the basic aspects of the maritime trade market, if it is necessary to develop a subsequent reaction project. This usually requires significant investment resources and optimal reaction time to the nature of the changes. It is the thoroughness of the solution of the situation has arisen that guarantees a certain period of the state of adequacy in relation to the external situation.

The management of maritime transport enterprises should consider the need to balance technical and economic improvements with environmental and sustainability concerns. The integration of advanced technologies and innovations in the production processes of the shipping industry can significantly improve the efficiency of transport systems, reducing costs and mitigating environmental impacts. For instance, digitalization, automation, and the use of alternative fuels and propulsion systems can promote the decarbonization of the shipping industry, contributing to the achievement of global climate goals.

However, the adoption of new technologies and practices requires significant investment and careful planning to ensure a smooth transition and minimize risks. Moreover, the sustainable development of the maritime transport sector depends on the coordination of efforts among all stakeholders, including governments, regulators, industry associations, and civil society organizations. The development of international standards and regulations, such as the International Maritime Organization's (IMO) regulations on shipping emissions, is crucial to ensure a level playing field and avoid market distortions. At the same time, collaboration among stakeholders can foster innovation, knowledge-sharing, and capacity-building, promoting sustainable and inclusive growth of the maritime transport sector.

Список літератури:

1. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. New York and Geneva: UN, 2022. – 178 p.
2. Примачев Н.Т., Примачева С.И. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений / Н.Т.Примачев, С.И. Примачева Одесса: ИПРЭИ, 2014. – 214 с.
3. Сенько О.В. Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією: моногр. / О.В. Сенько, Чернігів: ЧНТУ, 2019. – 359 с.
4. Branch A.E. Dictionary of Shipping International Business Trade Terms and Abbreviations. – London: WITHERBY, 2015. 953 p.
5. Хейне П. Экономический образ мышления. / П. Хейне, «Вильямс», 10 вып., 2017. – 544 с.
6. Миусов М. Well being морской отрасли. / М. Миусов // Aqua Marin. 2020, № 13. – С. 52-56.
7. Варваренко А. SHIPNEXST и «Uberизация» морских перевозок. / А. Варваренко // Порты Украины. 2019, № 1. – С. 32-35.
8. Глобальна торгова система: розвиток інститутів, правил, інструментів СОТ / кер. авт. кол. Т.М. Циганкова. К.: КНЕУ, 2018. – 660 с.
9. Державне управління процесами європейської та євроатлантичної інтеграції: навч. посіб. / за ред. В.П. Горбуліна. К.: ДП «НВЦ «Євроатлантикінформ», 2016. – 200 с.
10. Липинська О.А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України / О.А. Липинська. Одеса: ИПРЕД, 2011. – 306 с.
11. Dykstra Don. L. Commercial Management in Shipping / Don. L. Dykstra. London UK: Nautical Institute, 2016. – 496 p.

References:

1. Review of Maritime Transport (2022). Report by the UNCTAD. New York and Geneva: UN, 178 p. [in English].
2. Primachev, N.T., & Primacheva, S.I. (2014). Sea trade ports in the system of intermodal transport communications. Odessa: IPREEL, 214 p. [in Russian].
3. Senko, O.V. (2019). Organizational and economic mechanism of parametric management of the maritime transport industry. Chernihiv: CHNTU, 359 p. [in Ukrainian].
4. Branch, A.E. (2015). Dictionary of Shipping International Business Trade Terms and Abbreviations. London: WITHERBY, 953 p. [in English].
5. Kheyne, P. (2017). Economic mindset. Issue 10. "Vil'yams", 544 p. [in Russian].
6. Miuysov, M. (2020). Well being morskoj otrasli. Aqua Marin, 13, 52-56 [in English].
7. Varvarenko, A. (2019). SHIPNEXST and "Uberization" of shipping. Porty Ukrainy, 1, 32-35 [in Russian].
8. Tsyhankova, T.M. (Ed.). (2018). Global trade system: development of WTO institutions, rules, instruments. K.: KNEU, 660 p. [in Ukrainian].
9. Horbulina, V.P. (Ed.). (2016). State management of European and Euro-Atlantic integration processes. K.: DP "NVTS "Yevroatlankyinform", 200 p. [in Ukrainian].
10. Lypynska, O.A. (2015). Formation and development of the transit potential of Ukraine. Odesa: IPREED, 306 p. [in Ukrainian].
11. Dykstra Don. L. (2016). Commercial Management in Shipping. London UK: Nautical Institute. 496 p. [in English].

Посилання на статтю:

Балан О.С. Змінність ринку морської торгівлі: особливості управління розвитком судноплавства / О.С. Балан, І.Самарченко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2022. – № 5 (63). – С. 66-70. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/files/archive/2022/No5/66.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.05.2022.8. DOI: 10.5281/zenodo.7948394.

Reference a Journal Article:

Balan O.S. Changing the Maritime Trade Market: Special Features of the Management of Development of Shipping / O.S. Balan, I. Samarchenko // Economics: time realities. Scientific journal. – 2022. – № 5 (63). – P. 66-70. – Retrieved from <https://economics.net.ua/files/archive/2022/No5/66.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.05.2022.8. DOI: 10.5281/zenodo.7948394.

