

ОСОБЛИВОСТІ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ
У СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

FEATURES OF SPECIALIZATION IN THE GLOBAL MARKET OF SEA TRADE

У сучасних умовах формування параметрів ринку морської торгівлі, крім стандартних закономірностей розвитку, з'являються нові екстернальні особливості позиціонування судновласницьких підсистем. При цьому суттєво ускладнюється формування необхідних кількісних та якісних параметрів. Слід розрізняти традиційно сформовані форми спеціалізації у морській торгівлі та формування нових тенденцій у розвитку інноваційних технологій обслуговування вантажопотоків світової торгівлі. Фактично до однієї з форм спеціалізації у світовій економіці слід віднести пріоритети низки морських країн саме акцентування уваги на національній морській транспортній індустрії. Слід розрізняти форми спеціалізації в умовах правомірності участі альтернативних підсистем глобального ринку морської торгівлі. Особливе місце у цьому процесі займають регіональні транспортні структури. Саме тому нормальні морські держави навіть за мінімальної ролі національного флоту особливо увагу приділяють розвитку морських портів. Виникають проблеми у системі ринку морської торгівлі внаслідок розширення санкційного протистояння, що виникло за економіко-політичним фактором. Тобто у системі ринкових відносин виник особливий чинник дисбалансу.

Ключові слова: спеціалізація, торговельне судноплавство, продуктивність, ефективність, позиціонування.

In modern conditions of formation of parameters of the market of sea trade, besides standard laws of development, there are new external features of positioning of shipowner's subsystems. This significantly complicates the formation of the necessary quantitative and qualitative parameters. A distinction should be made between traditionally formed forms of specialization in maritime trade and the formation of new trends in the development of innovative technologies for servicing world trade flows. In fact, one of the forms of specialization in the world economy should include the priorities of a number of maritime countries, namely the emphasis on the national maritime transport industry. A distinction should be made between forms of specialization in terms of the legitimacy of the participation of alternative subsystems of the global maritime trade market. A special place in this process is occupied by regional transport structures. That is why normal maritime states, even with the minimal role of the national fleet, pay special attention to the development of seaports. There are problems in the system of the maritime trade market due to the expansion of the sanctions confrontation, which arose due to economic and political factors. That is, in the system of market relations there was a special factor of imbalance. The development of specialization leads to the formation of a number of economic advantages, which, in accordance with economies of scale, can lead to both an oversupply and monopoly regulation of the transport services market. As the experience of China shows, in case of exit of production from local markets, diversification occurs in the system of traditional specialization and distribution of product flows. The market becomes a regulator of production only to a certain extent. Imbalance problems accumulate as factors and advantages increase. Strategic decisions in the field of priority specialization and focus on innovative technologies become fundamental. At the same time, it is necessary to take into account possible and necessary integration development projects. It is indicated and determines the directions of improvement of managerial decisions from three development problems: maintaining a position on the global transport market, maintaining macroeconomic significance and business efficiency.

Key word: specialization, commercial shipping, productivity, efficiency, positioning.

УДК 656.611:339.165.4

DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastruct70-7>

Яворська А.Ф.

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

Yavorska Anastasiia

National University «Odesa maritime academy»

Постановка проблеми. Незважаючи на посилення ролі світової торгівлі в системі управління стійкістю національної економіки, Україна з низки причин не виявляє наполегливості на реалізації класичних стратегій: досягнення повної зайнятості та зниження зовнішньої заборгованості. Вирішення цієї задачі має бути основана на пошуку відповідної ніші виробництва та експорту продукції з високою доданою вартістю.

Ця класична стратегія економічно розвинених країн і визначає напрями спеціалізації судноплавних підприємств і торгових портів. Спочатку одним із пріоритетів стає розвиток національних судноплавних компаній. Історично це підтверджується так званими традиційними морськими державами. За мірою створення ефективної провізної спроможності флоту та інтернаціоналізації його роботи починається концентрація дедвейту у двох типів країн. Перші ті, які акцентують увагу на цій формі грошових потоків. Це насамперед Греція, Сінгапур.

Друга група забезпечує транспортну незалежність. Серед них виділяються Китай та Японія.

Слід згадати створення свого часу дослідницької програми ЄС "InterSHIP", націленої на підвищення конкурентоспроможності будівництва пасажирських суден. При цьому передбачалося закріплення за європейською суднобудівною базою 90 відсотків замовлень на круїзні лайнери. Одним із положень програми є скорочення вартості будівництва суден, тобто зменшення переваг далекосхідного суднобудівного сегменту. Увага концентрувалася й на інноваційних характеристиках суден, що і визначило екстенсивність розвитку цього сегменту глобального судноплавного ринку.

Для реалізації пріоритетів спеціалізації підсистем української морської транспортної індустрії необхідно уточнювати різні підходи до обґрунтування пріоритету реєстру національного прапора.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особлива увага у системі глобального ринку

морської торгівлі приділяється різким коливанням протягом одного сезону величини тайм-чартерних ставок у балкерному сегменті спеціалізації торгових портів України. Дворазове підвищення чи зниження цінових характеристик сегмента визначає складнощі правління та завдання досягнення фінансової стійкості судноплавної компанії. Це частково і зумовлює складність утримання збалансованості пропозиції тоннажу та його поповнення.

Це й інші характеристики активізації участі у глобальному ринку морської торгівлі провідних держав підкреслює пріоритети утримання позиції в судноплавному бізнесі [1]. Для оптимального функціонування цієї системи всі учасники мають бути націлені на оптимізацію терміну доставки вантажу [2]. Особливе значення у цьому процесі займають адміністративні функції контролю у портах. Свого часу саме масштабність перевірки контейнерообігу з боку митниці обвалила контейнеропотік портів України.

Крім того, ці проблеми з певною періодичністю розглядаються в монографіях [3; 4] та періодичного друку [5; 6]. Тим не менш, мінливість міжнародного поділу праці визначає вимоги щодо необхідності розгляду поточних особливостей ринку морської торгівлі з позиції локальних інтересів. Праці таких дослідників як: Котлубай О. М., Фірон Х. Е., Ліндерс М. ., Ільченко С. В., Примачов М. Т., Примачова Н. М., Ільницький К. В., Сенько О. В. [1; 2; 3; 4; 5; 6], присвячені вирішенню цієї проблеми [1; 2; 3; 4; 5; 6], присвячені вирішенню цієї проблеми.

Постановка завдання. Глобальний ринок морської торгівлі постійно трансформується за кількісними та структурними характеристиками. Нині фактично встановилася зміна характеру провідної ролі Китаю у торгівлі. Незважаючи на високі темпи економічного зростання, змінюється співвідношення товарообігу між країнами у зв'язку із концентрацією уваги на внутрішніх товарних потоках. Це певною мірою зумовлено і сучасною політикою США, яка концентрує увагу на принципах імпорту заміщення.

Тому для вибору стратегії національного позиціонування важливо виявити та сформувані характер впливу стійких тенденцій розвитку глобальної економіки на певні сегменти торгового флоту. До таких закономірностей відносяться збереження ролі галузей, що переробляють природні ресурси, а також посилення попиту на продовольчі товари, особливо на зернову групу. Крім того, виділяється експорт продукції з високою доданою вартістю, що визначає екстенсивність розвитку контейнерного сегмента. Проте доступність по капіталомісткості перевізного процесу і обумовлює диференціацію сегментів за рівнем ефективності та стійкості позиціонування.

Тому з позиції національних інтересів України та доступності до інвестиційних ресурсів важливо оцінити пріоритети перспективного позиціонування флоту та торгових портів країни у міжнародних транспортно-економічних зв'язках. Виникає необхідність систематизації проблеми та завдань розвитку техніко-економічного потенціалу морської транспортної індустрії у системі міжнародного поділу праці [2].

Виклад основного матеріалу дослідження. Наряду з оптимізацією величини грошового потоку однією з найважливіших переваг розвитку морської транспортної індустрії для використання виробничого потенціалу на глобальному ринку морської торгівлі вважається формування нових робочих місць. Тому реальні морські держави формують активну транспортну політику. Важливим у цьому плані стає використання стандартних принципів розвитку флоту і портів незалежно від прапора держави. Це підтверджується широтою альтернативних реєстрів суден та стратегії концесійного володіння портами.

На жаль, двоїстість позиції морських портів України, що входять до Мінінфраструктури, обмежено умовними адмініструванням та невірними позиціонуванням за правилами глобального ринку морської торгівлі. Саме недооцінка керівництвом транспортного відомства вимог збалансованості при виборі пріоритетного позиціонування портів України за системою адміністрування було втрачено транзитну перевагу. При розгляді вантажопотоків не враховано їхнє формування поза політичними обмеженнями. Але теоретично перевага транзитну складову вантажопотоків напряму Схід – Захід належить до конкурентних пріоритетів.

Слід звернути увагу на пріоритети економічної складової у системі підприємницьких стратегій глобального ринку морської торгівлі. Це такий підхід, з одного боку, незалежно від інших аспектів орієнтується на параметри стійкості підсистем морського транспорту, але з іншого, визначає порушення збалансованості внаслідок надмірного зростання дедвейту флоту. Проте будь-яка негативна реакція відомства на сприйняття міжнародних транспортних коридорів веде до падіння завантаження національної складової комплексу. Саме свобода забезпечення вантажопотоку і визначила вибір Китаєм залізничного контейнерного маршруту на термінали ТІС.

Однією з найбільш проблемних умов розвитку економіки України та морського транспортного потенціалу слід розглядати суттєву зміну ролі та напрямків зовнішньої торгівлі у XXI столітті. При цьому в Україні не використовувалися принципи порівняльних переваг позиціонування у міжнародному розподілі праці. Основна увага приділялася абсолютним перевагам у розвитку зернового

сегмента. Однак і в цьому аспекті найменш трудомісткі процеси опинилися у віданні провідних глобальних операторів, що обмежує ефективність і комплексність використання цього сегменту національної економіки. При зміні структури і напрямів вантажопотоків зовнішньої торгівлі, що склалися, фактично не було підтримано національним інфраструктурним комплексом.

На жаль, у національному інфраструктурному комплексі України навіть за реалізації обмеженого підходу до концесії в портовому сегменті не враховується положення, що «Стійкий розвиток – це стратегічний процес безперервних інновацій та змін, спрямованих на досягнення стійкості» [7, с. 170]. Саме тому важливим є досягнення рівня адекватності локальним конкурентним стратегіям, які реалізують Грузія, Туреччина та Румунія щодо Нового шовкового шляху.

Вантажопотоки національних портів України на 90 відсотків обслуговуються іноземним флотом. Саме це демонструє, з одного боку, ігнорування принципу національної вантажної бази, а, з іншого, байдужість відомства щодо використання національного транспортного потенціалу щодо стратегії оптимізації платіжного балансу.

У той же час слід звернути увагу на націленість найважливіших торгових портів глобального ринку морської торгівлі на стратегічне утримання позиції у системі оптимізації участі в обслуговуванні вантажопотоків міжнародного поділу праці (табл. 1). Це демонструють і провідні судноплавні компанії, зосереджуючи ресурси розширення інноваційних пріоритетів в обслуговуванні вантажопотоків.

Таблиця 1

Тимчасові параметри розвитку портів Євросоюзу

Морські порти Євросоюзу	Тимчасові параметри інноваційного розвитку
Ванкувер	2010 – 2050
Гамбург	2012 – 2025
Ліверпуль	2011 – 2030
Роттердам	2011 – 2030

Джерело: авторська розробка

Саме стратегія довгострокової орієнтації на стійке позиціонування за критеріями адекватності і визначає як збереження, а й розширення ефективності підсистем морської транспортної промисловості. Це дозволяє концентрувати інвестиційні ресурси на пріоритетах інноваційних технологій. Крім іншого, тривалість періоду розвитку допускає багатоаспектність оцінки та формування інвестиційних ресурсів. У цьому напрямі і реалізується можливість і доцільність концентрації уваги на

альтернативах формування виробничого потенціалу флоту і портів країни.

На відміну від цього, розроблені десятирічні стратегії розвитку морського транспорту України [8] та планування розвитку портового комплексу до 2038 року без конкретних параметрів та гарантованих інвестиційних джерел не дозволяє навіть утримувати природні переваги транзитного потенціалу країни. Принциповою проблемою розвитку підсистем морської транспортної промисловості України є те, що вся діяльність зосереджена на поточних проблемах. Фактично не створено парадигму досягнення адекватності майбутнім умовам і параметрам глобальної морської транспортної індустрії.

Разом з тим достатньо чітко проявляється закономірність сучасного розвитку глобальної морської транспортної індустрії, яка визначає і відповідну реакцію окремих морських країн. У цьому аспекті виділяється:

- формування та посилення системних правил, нормативів та стандартів;
- концентрація виробничого потенціалу по торгових портах та судноплавних компаніях;
- підвищення ролі формування системної безпеки торговельного судноплавства, що зумовлює зростання витрат за утримання економічної позиції підприємства [9].

У цьому плані серед правил розвитку підсистем стійкого позиціонування слід прийняти становище, що «... вважає прибуток не завданням, вимогою бізнесу, тобто це не ціль, а потреба. Прибуток з погляду Marks & Spencer є результатом того, що було зроблено правильно, а не метою діяльності організації. [10, с. 123]. Це і підтверджують провідні судноплавні компанії та торгові порти, які адекватно сприймають непередбачені об'ємні та структурні зміни у міжнародному поділі праці. Тим не менш, саме параметри освоєння вантажопотоків національним флотом і визначають не лише підприємницьку стратегію, а й макроекономічні цілі досягнення позитивного платіжного балансу.

Саме співвідношення вантажопотоків та дедвейту торговельного флоту визначає величину тарифної ставки, а, отже, і реакцію судновласницьких підсистем на оптимізацію капіталомісткості та собівартості при реалізації відповідної інвестиційної стратегії (рис. 1). Тому у відповідності до стандартних ринкових механізмів і змінюються співвідношення вантажопотоків, що розвиваються рівномірно і стрибкоподібну пропозицію тоннажу.

Принциповими стають стратегічні рішення у сфері пріоритетної спеціалізації та орієнтації на інноваційні технології. При цьому необхідно враховувати можливі та необхідні інтеграційні проекти розвитку. Зазначене і визначає напрями вдосконалення менеджерських рішень із трьох

проблем розвитку: утримання позиції на глобальному транспортному ринку [11], утримання макроекономічної значущості та підприємницької ефективності.

У цьому плані стратегія розвитку має передбачати ранжування інноваційних технологій з позиції помірною перспективного зростання вантажопотоків. При цьому висока капіталомісткість морських транспортних проектів передбачає активізацію інтеграційних процесів.

На рис. 1. відповідно до теорії конкурентних сил та з урахуванням закону інтеграційних переваг представлена стратегія формування ефективності менеджерських рішень у торговому судноплаванні. Враховуються як закономірності пріоритетної ефективної та безпечної участі судноплавних компаній у стратегічних альтернативах сталого розвитку флоту. У цьому аспекті слід враховувати можливість та наміри участі різних країн у міжнародних транспортних маршрутах, що

визначаються ініціативою Один пояс – один шлях, що дозволяє конкурентно розвиватися.

Тому разом із зростанням виробничого потенціалу морських транспортних підприємств широко використовуються технології інтеграції з урахуванням інтермодальних маршрутів. Наприклад, у цьому ключі слід розглядати альтернативи розвитку порту-хаба з варіантом «сухого» порту на маршруті Чорне море – Балтика. Конкурентним вузловим пунктом, незважаючи на альтернативи, стає мінський регіон із вантажопотоків Схід – Захід. Поряд із цим особливе конкурентне протистояння сформувалося на Балтійському морі від порту Гданськ до порту Луга. На жаль, на Чорному морі, незважаючи на пріоритетну позицію портів Великої Одеси, не вироблено відповідної національної програми. Зокрема, саме цей фактор зумовив намір передачі порту Південний у концесію. Але це єдиний порт країни, здатний ефективно позиціонувати у системі інтермодальних маршрутів.

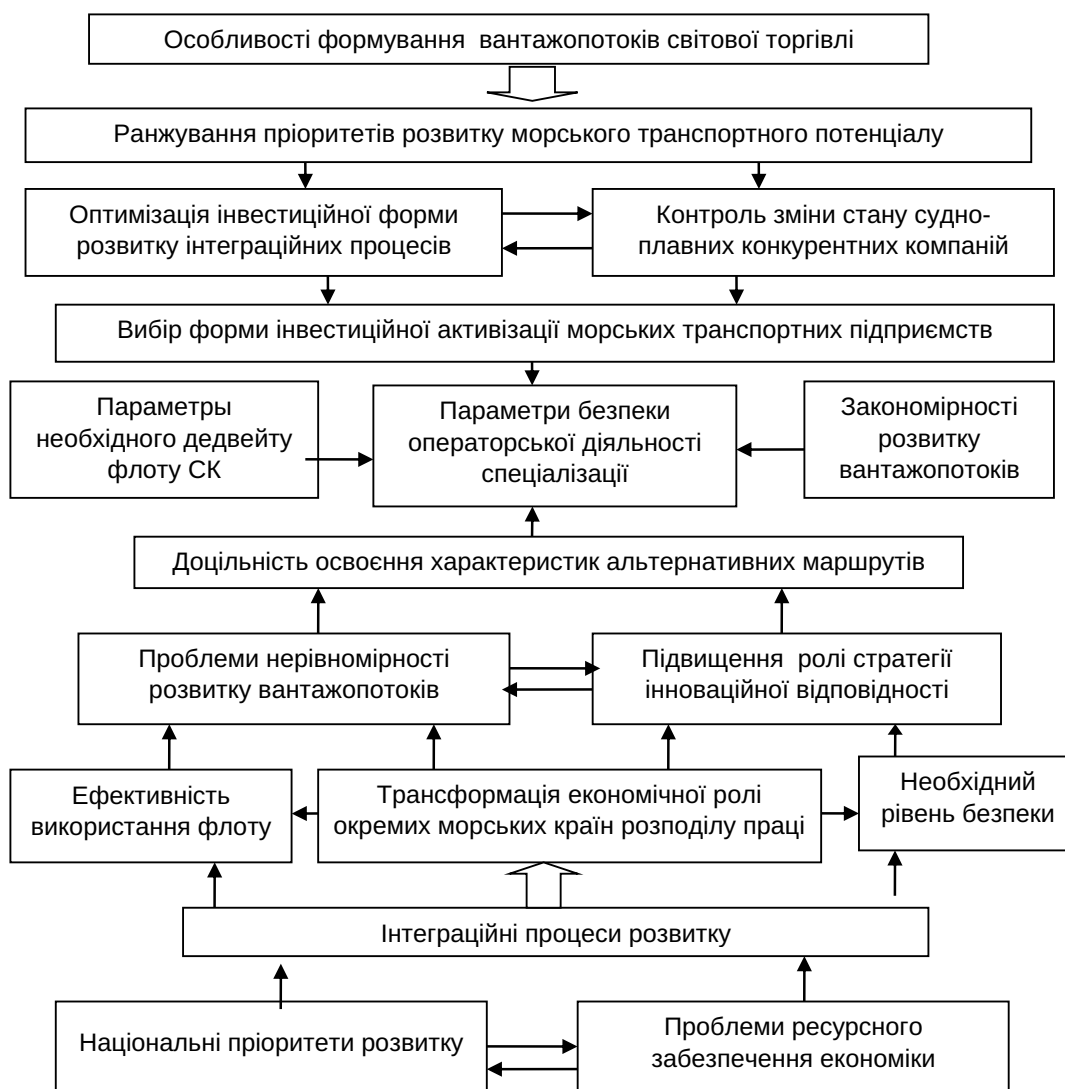


Рис. 1. Особливості формування напрямів інтеграції в обслуговуванні вантажопотоків

Джерело: авторська розробка

У цьому плані приклад трансформаційних реакцій судновласницьких структур у контейнерному сегменті фактично формує особливу менеджерську стратегію розвитку, взаємодії і реакції на жорсткі кризові ситуації. Одночасно це і демонструє принципи поділу глобального ринку морської торгівлі за пріоритетом та здатністю його реалізувати. Враховуючи зазначене і формується структура спеціалізації та параметри обмеження розвитку флоту та портів для значної кількості морських держав. Глобальне стратегічне значення ринку морської торгівлі визначає об'єктивність перспективного планування. Цим і відрізняється перевага провідних морських транспортних підприємств, здатних реалізувати інноваційні проекти.

Висновки з проведеного дослідження.

У механізмі управління економічною стійкістю морських транспортних підприємств найважливішого значення набуває якість обслуговування споживачів перевізних, стивідорних та інших робіт та послуг. Це впливає з найважливішої умови стабільності завантаження виробничого потенціалу судноплавних компаній та торгових портів. При цьому за умов глобалізації останні стають національними підрозділами міжрегіональної виробничої інфраструктури. Конкурентне входження флоту чи торгового порту в будь-яку інтермодальну систему полягає в можливості постійного підвищення якості обробки транспортних і вантажних потоків.

Посилення ролі торговельного судноплавства у транспортному обслуговуванні світових економічних відносин [12] породжує низку проблем, що потребують науково-методичного осмислення та практичного вирішення. Серед складної сукупності проблем даного дослідження виділяються завдання – досягнення функціональної та економічної надійності експлуатаційної діяльності флоту у специфічних сегментах спеціалізації. Реалізація цієї стратегії зумовило формування не тільки диференціацію ринку морської торгівлі, а й складного комплексу сервісного і технічного обслуговування судів.

Необхідність удосконалення організаційної структури підприємств та економіко-правової бази їхнього стійкого функціонування визначається необхідністю обліку наслідків інвестування за програмами інноваційних переваг. При цьому накопичення капіталу не вимагає відповідного зростання працівників. У сучасній термінології та принципах управління це відображає зростання ролі та частки управлінської праці. Потреба у робітничих професіях обмежується, що демонструють проекти автономного судноплавства, але збільшується капіталомісткість. Цей фактор і стає основним у системних перетвореннях.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Котлубай А. М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. Монография. Одесса : ИПРІЕЭИ НАН Украины, 2011. 268 с.
2. Фирон Х. Е., Линдерс М. Р. Управление снабжением и запасами. Логистика / пер. с англ. СПб.: Полигон, 1999. 768 с.
3. Ильченко С. В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития. Монография. НАН Украины, Ин-т пробл. рынка и эконом.-эколог. исслед. Одесса : ИПРЭЭИ НАНУ, 2012. 456 с.
4. Примачев Н. Т., Примачева Н. Н. Стратегические аспекты формирования экономического потенциала морской транспортной индустрии. Монография. Одесса : 2019, 302 с.
5. Ильницький К. В. «ГПК Украина»: этапы становления. *Порты Украины*. 2016, Специальный выпуск. С. 3–12.
6. Сенько О. В. Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією. Монографія. Чернігів : ЧНТУ, 2019. 310 с.
7. Аткиссон А. Как устойчивое развитие может изменить мир / пер. с англ. В. Н. Егорова. / под ред. Н. П. Тарасовой. Москва : БИНОМ. Лаборатория знаний, 2015. 455 с.
8. Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 26.12.2022).
9. Kolegaiev M., Primacev N., Kolegaiev I. Systematic efficiency global merchant shipping power safety. *Transport means. Proceeding of the International Conference*. 2020. September. P. 757–761.
10. Друкер П. Ф. Задачи менеджмента в XXI веке / пер. с англ. Н. М. Макарова. Москва : Издательский дом «Вильямс», 2004. 270 с.
11. Dykstra Don. L. *Commercial Management in Shipping*. London UK: Nautical Institute, 2005. 496 p.
12. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2020. 162 p. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt_2020_en.pdf (дата звернення: 26.12.2022).

REFERENCES:

1. Kotlubay A. M. (2011) Problemy teorii i praktiki razvitiya morskogo transporta Ukrainy [Problems of the theory and practice of the development of maritime transport in Ukraine]. Odesa: IPRIEEI NAN Ukraine, 268 p. (in Russian)
2. Firon Kh. Ye., Linders M. R. (1999) Upravleniye snabzheniyem i zapasami. Logistika [Supply and inventory management. Logistics]. SPb.: Poligon., 768 p. (in Russian)
3. Il'chenko S. V. (2012) Ukraina v mirovoy transportnoy sisteme: perspektivy funktsionirovaniya i razvitiya [Ukraine in the global transport system: pros-

pects for functioning and development]. Odessa: IPREI NANU, 456 p. (in Russian)

4. Primachev, N. T. & Primacheva, N. N. (2019) Strategicheskie aspekty formirovaniya jekonomicheskogo potenciala morskoy transportnoj industrii [Strategic Aspects of the Maritime Transport Industry Economic Potential Formation]. Odessa, 302 p. (in Russian)

5. Il'nitskiy K. V. (2016) «GPK Ukraina»: etapy stanovleniya [GPK Ukraine: Stages of Formation]. Porty Ukrainy. pp. 3–12. (in Russian)

6. Sen'ko O. V. (2019) Organizatsionno-ekonomicheskij mekhanizm parametrichnogo upravleniya morskoy transportnoy promyshlennost'yu. [Organizational and economic mechanism of parametric management of the maritime transport industry]. Chernigiv: SNTU. 310 p. (in Ukrainian)

7. Atkisson A. (2015) Kak ustoychivoye razvitiye mozhet izmenit' mir [How sustainable development can change the world]. M.: BINOM. Laboratoriya znaniy. 455 p. (in Russian)

8. Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporiadzhennia KМУ vid

30 travnia 2018 r. № 430-r [National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Decree of the CMU dated May 30, 2018 No. 430]. Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (accessed 26 December 2022). (in Ukrainian)

9. Kolegayev M., Primatsev N., Kolegayev I. (2020) Systematic efficiency global merchant shipping power safety. Transport means . Proceeding of the International Conference. September, pp. 757–761 (in English)

10. Druker P. F. Zadachi menedzhmenta v KHKHÍ issledovanii [Tasks of management in the XXI century]. M.: Izdatel'skiy dom «Vil'yams», 270 p. (in Russian)

11. Dykstra Don. L. (2005) Commercial Management in Shipping. London UK: Nautical Institute, 496 p. (in English)

12. Review of Maritime Transport (2020) Report by the UNCTAD . New York and Geneve: UN, 162 p. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (accessed 26 December 2022). (in English)