

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Кузьменко Катерина Михайлівна

УДК 339.165.4:656.61043.86(043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ
МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

Спеціальність 073 - «Менеджмент»
Галузь знань 07 - «Управління та адміністрування»

Подається на здобуття наукового ступеня
доктор філософії

Дисертація містить результати власних досліджень.
Використання ідей, результатів і текстів інших авторів
мають посилання на відповідне джерело:



Кузьменко К.М.

Науковий керівник: Примачова Наталія Миколаївна,
кандидат економічних наук, доцент

Одеса - 2023

АНОТАЦІЯ

Кузьменко К. М. Управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 073 – Менеджмент, (галузь знань 07 – Управління та адміністрування). – Національний університет Одеська морська академія, Одеса, 2023.

Дослідження присвячене подальшому розвитку теоретико-методичного забезпечення і розробленню науково-практичних рекомендацій щодо управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі.

На основі дослідження поглядів науковців і практиків на сутність поняття «інтеграційних процесів» обґрунтовано необхідність виокремлення тлумачення з урахуванням специфіки морської торгівлі як сукупності послідовних дій щодо становлення нової цілісності в результаті об'єднання вже існуючих систем – елементів міжнародної торгівлі товарами, доставка яких здійснюється з використанням морського транспорту. Виділено особливі форми інтеграції на різних рівнях та у різних секторах морської галузі, що базуються на дотриманні вимог до реалізації інтеграційних стратегій діяльності підприємств морського транспорту. На глобальному рівні до інтеграційних процесів належать усі форми співпраці країн та їх транспортних систем задля ефективного поділу праці, на внутрішньосистемному - альянси морських перевізників у судноплавстві, відносини концесії у портовому бізнесі, фрахтування суден у шіппінговій діяльності, участь у мультимодальних транспортуваннях та перевезення міжнародними транспортними коридорами.

Сформовано теоретичні положення щодо критеріїв забезпечення стійкості інтеграційних процесів морської торгівлі, що містять перелік показників оцінки рівня забезпечення стійкості, виокремлено сутність

кожного з критеріїв. Деталізована система зовнішніх та внутрішніх чинників, що мають вплив на стійкість інтеграційних процесів. Наведено проблеми, що стримують впровадження інтеграційних процесів морської торгівлі та включають в себе зношування технічного потенціалу з подальшою втратою функціонального призначення транспортного потенціалу, нерівномірність і нестійкість економічного зростання в окремих національних або інтегрованих підсистемах, складність проблем формування та реалізації стратегії конкурентоспроможного позиціонування флоту на ринку транспортних послуг щодо збереження адекватності стану стосовно параметрів фрахтового ринку, бар'єри зовнішнього середовища та інституційні обмеження міжнародного права, недостатність державного регулювання та підтримки реалізації інтеграційних процесів у діяльність підприємств морського транспортного комплексу.

На основі комплексного аналізу показників світової морської торгівлі та судноплавства, а також оцінки поточного стану та особливостей зміни виробничо-економічної бази, яка формує вантажопотоки, визначені особливості формування параметрів і напрямків розвитку світової морської торгівлі. Детально досліджений поточний стан і виявлені проблеми адекватного розвитку морегосподарського комплексу України відносно її реальних потреб в участі у інтеграційних процесах різних форм.

У дисертації запропоновано методичні основи щодо забезпечення конкурентної стійкості національного морського транспортного комплексу задля можливості подальшої реалізації інтеграційних процесів та оцінювання інтеграційної стабільності у досягненні транспортної незалежності України, що містить в собі модель управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі, у якій представлені вимоги до формування інтеграційних процесів та обрання доцільних параметрів функціонування підприємств морського транспорту.

Удосконалено науково-методичне забезпечення з управління інтеграційними процесами морської торгівлі, що охоплює параметри, методи

та інструментарій управління інтеграційними процесами підприємств морегосподарського комплексу на мікроекономічному на макроекономічному рівнях. Ефективність управління інтеграційними процесами визначається якісним поєднанням морської транспортної політики держави та безпосередньо менеджментом підприємств морського транспорту. Менеджмент транспортних підприємств зводиться до коректного вибору техніко-економічних параметрів функціональної діяльності підприємств, досягнення інноваційного статусу діяльності та реалізації інвестиційної політики забезпечення реалізації інтеграційних процесів. Морська транспортна політика держави ж має бути направлена на забезпечення адекватного стану морської торгівлі та стійкої позиції в сегментах спеціалізації України в міжнародному поділі праці. Розроблено систему завдань, що вирішуються на різних рівнях, задля ефективного впровадження інтеграційних процесів морської торгівлі. Виділено критерії системної конкурентоздатності для подальшої можливості впровадження інтеграційних процесів у діяльність підприємств морегосподарського комплексу, серед яких особливе місце посідають збалансованість цін (тарифних ставок), якість доставки товару і надійність технологічного процесу.

Подальшого розвитку набули методичні положення прийняття управлінських рішень в системі управління розвитком інтеграційних процесів на основі використання запропонованого інструментарію та форм оптимізації інтеграційних процесів у відповідності з теорією ефективного позиціонування підприємств морського транспорту і логікою прийняття рішень в системі невизначеності ризиків. Розроблені методологічні положення до мінімізації усіх форм ризиків морської галузі задля подальшого впровадження інтеграційних процесів. Запропоновано інструментарій оптимізації з адаптацією до ризиків у морській торгівлі задля подальшого впровадження інтеграційних процесів.

Таким чином, у дисертації розроблений авторський підхід до формування методичних положень управління розвитком інтеграційних

процесів морської торгівлі, який передбачає використання єдиних економіко-правових підходів і досконалої організації господарської та інвестиційної діяльності окремих підприємств морського комплексу задля забезпечення реалізації інтеграційних процесів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в обґрунтуванні методичного підходу до визначення принципу збалансованої системи показників для оптимального прийняття рішень та обґрунтування конкурентної стійкості підприємств національного морського транспортного комплексу, що передбачає реалізацію інтеграційних процесів морської торгівлі. Методика прийняття управлінських рішень в системі розвитку розроблена у відповідності з теорією ефективного позиціонування і логікою прийняття рішень в системі невизначеності ризиків морської торгівлі, такий підхід сприяє оптимізації функціонування галузі в цілому та прийняттю рішень, які відповідають сучасним вимогам світової морської торгівлі.

Ключові слова: *інтеграція, морська галузь, морський торговельний порт, морська торгівля, морський транспорт, ефективність, критерії, сталий розвиток, судноплавство, менеджмент, судноплавні компанії, методи управління, морські перевезення, торговельне мореплавство, морегосподарський комплекс, транспортна політика*

ABSTRACT

Kuzmenko K. M. Development Management of Maritime Trade Integration Processes. – Qualifying scientific work as a manuscript.

Dissertation for obtaining the scientific degree of Doctor of Philosophy in specialty 073 – Management, (field of knowledge 07 – Management and administration). National University Odessa Maritime Academy, Odesa, 2023.

The study is dedicated to the further development of theoretical and methodological support and scientific and practical recommendations for maritime trade integration processes development management.

On the basis of the scientists and practitioners' views study on the essence of the concept of "integration processes", the need to separate the interpretation taking into account the maritime trade specifics as a set of consecutive actions towards the new integrity formation as a result of the unification of already existing systems – elements of international trade in goods, the delivery of which is carried out by maritime transport, is justified. Special forms of integration at different levels and in different sectors of the maritime industry, which are based on compliance with the maritime transport enterprises integration strategies implementation requirements, are highlighted. At the global level, integration processes include all forms of cooperation between countries and their transport systems for the effective division of labor, at the intra-system level there are alliances of sea carriers in shipping, concession relations in port business, vessel chartering in shipping management, participation in multimodal transportation and transportation via international transport corridors.

Theoretical provisions regarding the criteria for ensuring the maritime trade integration processes stability are formed, containing a list of indicators for assessing the level of ensuring stability, and the essence of each of the criteria is highlighted. The system of the external and internal factors, which affect the integration processes stability, is detailed. The problems which limit the implementation of

maritime trade integration processes are presented. They include the wear and tear of the technical potential with the subsequent loss of the transport potential functional purpose, the unevenness and instability of economic growth in individual national or integrated subsystems, the problems complexity of the formation and implementation of the strategy for competitive positioning of the fleet in the transport services market regarding the preservation of the adequacy of the condition in relation to the freight market parameters, the barriers of the external environment and the institutional limitations of international law, the insufficiency of state regulation and support for the integration processes implementation in the maritime transport complex enterprises activities.

On the world maritime trade and shipping indicators comprehensive analysis basis, as well as based on the assessment of the current condition and features of changes in the production and economic base that forms cargo flows, the formation features of world maritime trade development parameters and directions are determined. The current condition and problems of the adequate development of the maritime transport complex of Ukraine in relation to its real needs for participation in integration processes of various forms have been investigated in detail.

The dissertation offers methodological foundations for ensuring the national maritime transport complex competitive stability for the possibility of further integration processes implementation and evaluation of integration stability in achieving transport independence of Ukraine. The management model for the maritime trade integration processes development is developed. It presents the requirements for the integration processes formation and the selection of appropriate parameters for the functioning of maritime transport enterprises.

The scientific and methodological support for the maritime trade integration processes management is improved, covering the parameters, methods and tools for the integration processes management of the maritime transport complex enterprises at the microeconomic and macroeconomic levels. The integration processes management effectiveness is determined by a qualitative combination of the maritime transport policy of the state and directly by the maritime transport

enterprises management. The transport enterprises management is erected to the correct selection of technical and economic parameters of the enterprises functional activity, the achievement of the innovative status of activity and the implementation of an investment policy to ensure the integration processes development. The maritime transport policy of the state should be aimed at ensuring an adequate condition of maritime trade and a stable position in Ukraine's specialization segments in the international division of labor. A system of tasks to be solved at different levels is developed for the effective implementation of maritime trade integration processes. The systemic competitiveness criteria are highlighted for the further possibility of integration processes implementation in the maritime transport complex enterprises activities, among which the balance of prices (tariff rates), the quality of product delivery and the reliability of the technological process occupy a special place.

Methodical provisions for making managerial decisions in the integration processes development management system are further developed based on the use of the proposed tools and integration processes optimization forms in accordance with the theory of effective positioning of maritime transport enterprises and the logic of decision-making in the system of risk uncertainty. Methodological provisions are developed to minimize all forms of risks in the field of maritime trade for the integration processes further implementation. An optimization tools with adaptation to risks in maritime trade are proposed for the further implementation of integration processes.

Thus, the dissertation developed an author's approach to the formation of methodological provisions for the maritime trade integration processes development, which involves the use of unified economic and legal approaches and perfect organization of economic and investment activities of individual enterprises of the maritime complex in order to ensure the implementation of integration processes.

The practical significance of the obtained results lies in the substantiation of a methodical approach to determining the principle of a balanced system of

indicators for optimal decision-making and substantiation of the competitive stability of enterprises of the national maritime transport complex, which involves the implementation of maritime trade integration processes. The management decision-making method in the development system is designed in accordance with the theory of effective positioning and the logic of decision-making in the system of uncertainty of maritime trade risks, this approach contributes to optimizing the functioning of the industry as a whole and making decisions that meet the modern requirements of global maritime trade.

Key words: *integration, maritime industry, maritime trade port, maritime trade, maritime transport, efficiency, criteria, sustainable development, shipping, management, shipping companies, management methods, maritime transportation, merchant shipping, maritime complex, transport policy*

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Примачов М.Т., Кузьменко К.М. Проблеми управління стійкістю глобального ринку морської торгівлі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2019. Вип. 2(67), С. 16-27. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-2-16-27> [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
2. Кузьменко К. М. Основні аспекти розвитку транспортного комплексу України за критеріями інтеграції. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2021. Вип. 1(74). С. 52-64. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-1-52-64> [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
3. Кузьменко К.М. Особливості прийняття економічних рішень в інтеграційних процесах транспортних комплексів. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2021. Вип. 76. С 18-28. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-3-17-28> [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
4. Кузьменко К. М. Механізм оптимізації інвестиційної активності в системі інтеграційних технологій морського транспорту. *Економіка і регіон*. 2022. Вип. 2(85)С. 47-52. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2\(85\).2631](https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2(85).2631) [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
5. Кузьменко К.М. Мультиmodalьні перевезення як одна з форм інтеграційних процесів на ринку транспортних послуг. *Причорноморські економічні студії*. №81, 2023. Вип. 81. С. 58-62. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.81-10> [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].
6. Кузьменко К.М. Управління розвитком компонентів морського кластеру на шляху до налагодження інтеграційних процесів транспортної системи країни. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2023. Вип. 3(92).

C. 34-38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2023-3-5> [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].

7. Kuzmenko K. Conditions and possibilities of integration projects implementation in the transport system of Ukraine. *Scientific innovations and advanced technologies*. 2023. V. 13 (27). P. 15-23. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13\(27\)-15-23](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13(27)-15-23) [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar].

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Prymachova Nataliia, Kuzmenko Kateryna. Integration Strategies Features in the Global Maritime Market. *Interaction of society and science: prospects and problems*: materials XXII International Scientific and Practical Conference, April 20-23, London, England, 2021. 225 p.

9. Примачов М. Т., Кузьменко К. М. Підходи щодо інтеграційних процесів на ринку морської торгівлі. *Проблеми і перспективи розвитку транспорту*: матеріали Х Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів та молодих вчених, 22 квітня 2021 року ОНМУ. Одеса, 2021. С. 63-65.

10. Кузьменко К. М. Особливості сучасних інтеграційних процесів у глобальному торговельному судноплаванні. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XV Міжнар. наук.-практ. конф. Молодих науковців та студентів, 22 квітня 2021 року НУ «ОМА». Одеса, 2021.

11. Кузьменко К. М. Інтеграційні аспекти розвитку транспортного комплексу України. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф. Молодих науковців та студентів, 1-2 грудня 2022 року НУ «ОМА». Одеса, 2022.

12. Kateryna Kuzmenko. Стратегічні рішення щодо поживлення інтеграційних процесів транспортного комплексу України в умовах війни. *Priority directions of science development*: materials V International Scientific and Practical Conference, February 06 – 08, Hamburg, Germany, 2023. 139 p.

ЗМІСТ

ВСТУП	13
РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ.....	22
1.1.Теоретичні засади щодо прийняття управлінських рішень у системі інтеграційних процесів морської торгівлі	22
1.2.Особливості формування інтеграційних процесів морської торгівлі	44
1.3.Систематизація критеріїв щодо забезпечення стійкості інтеграційних процесів морської торгівлі	62
Висновки до розділу 1	79
РОЗДІЛ 2. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗВИТКУ СВІТОВОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ	81
2.1. Параметри і особливості розвитку світової морської торгівлі на основі судноплавства	81
2.2. Принципи і напрями інтеграційних процесів морської торгівлі ..	103
2.3. Сучасний стан морегосподарського комплексу України	124
Висновки до розділу 2	139
РОЗДІЛ 3. УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ГЛОБАЛЬНІЙ СИСТЕМІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ	141
3.1. Параметри управління інтеграційними процесами підприємств морського транспортного комплексу	141
3.2. Методи управління інтеграційними процесами у системі критеріального забезпечення транспортної незалежності України.....	160
3.3. Обґрунтування інструментарію оптимізації інтеграційних процесів з адаптацією до ризиків у морській торгівлі	177
Висновки до розділу 3	190
ВИСНОВКИ.....	192
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	195

ВСТУП

Актуальність дослідження. У сучасному світі в умовах глобалізації інтеграційні процеси мають місце у майже всіх господарських сферах держав. Взаємозв'язок та взаємодія між Україною та іншими провідними державами в процесі реалізації перевезень вантажів та включення території нашої країни до міжнародних маршрутів відіграють важливе значення для стимулювання економіки та надходжень у бюджет, збільшення кількості робочих місць, підвищення зайнятості саме українських підприємств у організації та обслуговуванні перевізного процесу, авторитету країни на світовій арені.

Морська торгівля посилює своє значення в системі інтеграційних зв'язків за допомоги фактору стійкості позиціонування національної економіки в стратегії її ефективної участі в міжнародному поділі праці. Торговельне мореплавство як складова морської торгівлі відображає відносну стабільність функціональної діяльності, застосування капітальних активів і використання людського капіталу в аспекті інтеграційних процесів.

Однак однією з найбільш складних проблем управління ефективністю функціонування національного морського транспорту в основних секторах морської торгівлі є те, що фрахтовий ринок функціонує за специфічними законами, а також є нестабільним. Тому важливого значення набуває механізм управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі з урахуванням макроекономічних і мікроекономічних завдань, незважаючи на реальні параметри економічного стану.

Принципова значимість і багатофункціональність впливу морегосподарського комплексу на його положення як в глобальній економіці, так і в структуризації національного виробничого комплексу зумовлює інвестиційні, господарські й інтеграційні завдання задля надійного розвитку. Морська торгівля з позиції економічної теорії ринків може розглядатися як

загальносистемний блок, що визначає напрямки сукупних попиту і пропозиції принципово важливих видів товарів.

В системі менеджменту торговельного судноплавства та інвестиційної діяльності за критеріями ефективності розвитку центральне місце займає судноплавна політика макроекономічного рівня і політика стійкості судноплавних або операторських компаній на фрахтовому ринку. Визначальне значення займають інституційні умови сталого розвитку національних судноплавних компаній. Однак в системі реальної конкуренції, що постійно змінюється, на світовому фрахтовому ринку важливого значення набуває орієнтація судноплавної політики на досягнення нестандартних поточних і перспективних цілей.

Для прийняття оптимальних управлінських рішень необхідним є вирішення двох завдань, до яких належить оцінка ефективності та доцільності реалізації проекту розвитку та обґрунтування відповідної величини капітальних вкладень. Ефективність і доцільність реалізації будь-якого проекту в торговельному мореплавстві включає дві складові: макроекономічну і мікроекономічну. Виходячи з цього повинна формуватися державна морська судноплавна політика, яка повинна включати інструментарій підтримки підприємницької ініціативи.

З цим пов'язана проблема управління розвитком інтеграційних процесів та розвитку національного морегосподарського комплексу у рамках світової морської торгівлі за сукупністю пріоритетів макроекономічного та мікроекономічного рівнів.

Цим та суміжним проблемам управління розвитком складних систем присвячено значну кількість досліджень вітчизняних та зарубіжних учених, серед них праці Ж. Ж. Жапаралієвої, А. В. Збарської, К. С. Кирпиченко, Г. І. Кіндрацької, В. М. Колпакова Б. Ф. Купчак, Д. В. Смолич, П. Ф. Друкер, С. Брю, К. МакКоннелл, С. Флінн та ін. Питаннями інтеграції, інтеграційних процесів та співпраці під час організації різної форми діяльності присвятили свої дослідження такі науковці, як А. Балежентіс, О.Н. Яценко, В. М.

Трегобчук, С. В. Мочерний, С. П. Павлюк, В. В. Копійка, Л. Г. Мельник, О.А. Шиба, А. Магальянс Коррейя, П. Йоханнессон, Б. Ванглер, П. Джаявіра та ін. Завдання розвитку морської транспортної системи вирішувались у працях М. Т. Примачова, Л. Л. Сотниченко, О. В. Сенько, О. М. Котлубай, І. А. Голубкової, В. В. Жихаревої, Д. Гунопулоса, Х. Томаса, П. Гохана, О. Катерна та ін.

Водночас на сьогодні відсутня ідентифікація поняття та недостатньо дослідженні питання управління розвитком морської торгівлі, а також, потребує подальшого розвитку та пояснення поняття інтеграційних процесів в сучасному контексті. Це й зумовило вибір теми, мети і завдань дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконувалася відповідно до положень Транспортної стратегії України на період до 2020 року (розп. КМУ 20.10.10 р. № 2174); положень Транспортної стратегії України на період до 2030 року (розп. КМУ 30.03.18 р. № 430-р); а також у рамках держбюджетних науково-дослідних робіт Національного університету Одеська морська академія: «Морська транспортна індустрія в забезпеченні стійкого глобального та національного економічного розвитку» № ДР 0117U000310 (2016-2020 рр.), де автором сформовано механізм управління в системі конкурентного позиціонування судноплавних компаній; «Інноваційні напрямки забезпечення системної безпеки морської транспортної індустрії України» № ДР 0122U201979 (2022-2025 рр.), де автором розроблені методичні положення сталого розвитку підприємств морського транспорту.

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка системи обґрунтування сукупності рішень в сфері управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі за критеріями сталого позиціонування в системі інституційних обмежень. Дослідження націлене на уточнення закономірностей функціонування окремих сегментів морської торгівлі і на розробку рекомендацій щодо управління розвитком інтеграційних

процесів задля вирішення актуальних поточних і перспективних проектів розвитку національного морського транспортного комплексу.

Для досягнення поставленої мети дослідження необхідним є вирішення спеціальних завдань:

- провести теоретичний аналіз особливостей формування інтеграційних процесів морської торгівлі;
- систематизувати критерії щодо забезпечення стійкості інтеграційних процесів морської торгівлі;
- ідентифікувати параметри і особливості розвитку судноплавства, що забезпечує світову морську торгівлю;
- визначити сучасний стан морської транспортної індустрії України;
- сформувати принципи і напрями інтеграційних процесів морської торгівлі;
- обґрунтувати параметри управління інтеграційними процесами підприємств морегосподарського комплексу;
- розробити методи управління інтеграційними процесами у системі критеріального забезпечення транспортної незалежності України;
- запропонувати інструментарій оптимізації інтеграційних процесів з адаптацією до ризиків у морській торгівлі.

Об'єктом дослідження є процес управління розвитком інтеграційних процесів національного судноплавного комплексу в системі світової морської торгівлі з урахуванням критеріальних обмежень.

Предмет дослідження становлять теоретичні, методичні та практичні аспекти забезпечення стабільності системи управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі

Методи дослідження. В основі розробки наукових положень використані теоретичні та методологічні дослідження, які сформовані за допомоги розробок вітчизняних і зарубіжних вчених. Особливу увагу сконцентровано на положеннях менеджменту, які розкривають закономірності

реалізації інтеграційних процесів в системі морської торгівлі. Під час розробки практичних положень врахована спрямованість законодавчих, нормативно-правових і регламентуючих документів Міжнародної морської організації та України щодо інтеграційних процесів. Дослідження закономірностей функціонування морської торгівлі засноване на вивченні матеріалів з менеджменту операторської діяльності у ринкових відносинах.

Для реалізації поставлених завдань дисертаційного дослідження особливу увагу звернено на використання методів: *економічного аналізу* – під час оцінки тенденції динаміки морських перевезень та інших параметрів морської торгівлі; *системного аналізу* – під час обґрунтування закономірностей і тенденцій формування вартісних і виробничих параметрів сектору операторської діяльності в системі світової морської торгівлі задля впровадження інтеграційних процесів; *експертної оцінки та методів прогнозування* – для побудови системи і механізму обґрунтування менеджерських рішень щодо управління розвитком інтеграційних процесів за критеріями забезпечення транспортної незалежності України; *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення морської транспортної політики держави на макрорівні та менеджменту транспортних компаній на мікрорівні, що направлені на управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі; *метод сценаріїв* – для моделювання форми оптимізації інтеграційних процесів з урахуванням можливих ризиків у морській торгівлі.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в розробці системи обґрунтування сукупності рішень щодо управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі, а саме:

удосконалено:

- теоретико-методичні положення щодо обґрунтування інтеграційних процесів з огляду на специфіку морської торгівлі, які передбачають виділення особливих форм інтеграції на різних рівнях та у різних секторах морської галузі, що базуються на дотриманні вимог до реалізації інтеграційних стратегій діяльності підприємств морського транспорту;

- науково-методичне забезпечення з управління інтеграційними процесами морської торгівлі, що охоплює параметри, методи та інструментарій управління інтеграційними процесами підприємств морегосподарського комплексу на мікроекономічному на макроекономічному рівнях;

- методичний підхід до забезпечення конкурентної стійкості національного морського транспортного комплексу задля можливості подальшої реалізації інтеграційних процесів та оцінювання інтеграційної стабільності у досягненні транспортної незалежності України, що містить в собі модель управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі, у якій представлені вимоги до формування інтеграційних процесів та обрання доцільних параметрів функціонування підприємств морського транспорту;

набули подальшого розвитку:

- збалансована система критеріїв щодо забезпечення стійкості інтеграційних процесів в системі морської торгівлі, що охоплює наступні показники: реальну ринкову вартість підприємств морського транспорту, реалізація ефекту масштабу, операційні, фінансові та капітальні витрати підприємств морського транспорту, прибуток на одиницю інвестиційних ресурсів, що зумовили цей приріст, співвідношення трудомісткості праці моряків і концентрації дедвейту флоту, валютна виручка, інтенсивність використання капіталу і праці морського транспортного підприємства, віддача потенціалу в умовах, що склалися. Деталізована система зовнішніх та внутрішніх чинників, що мають вплив на стійкість забезпечення інтеграційних процесів;

- методика аналізу стану окремих секторів торговельного судноплавства з урахуванням оцінки збалансованості параметрів і уточнення особливостей розвитку світової морської торгівлі на основі інтеграційних стратегій розвитку основних об'єктів мореплавання, а також стану і систематизації проблем розвитку морського транспортного комплексу, що перешкоджають реалізації інтеграційних проектів;

- методичні положення прийняття управлінських рішень в системі управління розвитком інтеграційних процесів на основі використання запропонованого інструментарію у відповідності з теорією ефективного позиціонування підприємств морського транспорту і логікою прийняття рішень в системі невизначеності ризиків. Розроблені методологічні положення до мінімізації усіх форм ризиків в галузі морської торгівлі задля подальшого впровадження інтеграційних процесів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в обґрунтуванні методичного підходу до визначення принципу збалансованої системи показників для оптимального прийняття рішень та обґрунтування конкурентної стійкості підприємств національного морського транспортного комплексу, що передбачає реалізацію інтеграційних процесів морської торгівлі. Методика прийняття управлінських рішень в системі розвитку розроблена у відповідності з теорією ефективного позиціонування і логікою прийняття рішень в системі невизначеності ризиків морської торгівлі, такий підхід сприяє оптимізації функціонування галузі в цілому та прийняттю рішень, які відповідають сучасним вимогам світової морської торгівлі.

Основні положення та результати дисертаційного дослідження було апробовано та рекомендовано до впровадження: у Одеській філії ДП Адміністрації морських портів України – запропонований методичний підхід до визначення принципу збалансованої системи показників для оптимального прийняття рішень та обґрунтування конкурентної стійкості національного морського транспортного комплексу (довідка від 27.09.2023 р.).

У компанії ДП «ЮНІТІМ УКРАЇНА» апробовано розроблений у дисертації методичний підхід до забезпечення управління інтеграційними процесами морської торгівлі, що охоплює параметри управління інтеграційними процесами підприємств морського транспортного комплексу на мікроекономічному та макроекономічному рівнях (довідка №1/244 від 28.09.2023 р.).

Окремі положення роботи використовуються в навчальному процесі Національного університету Одеська морська академія (акт від 07.09.2023 р.) при викладанні навчальних дисциплін «Менеджмент і адміністрування підприємств морського транспорту», «Менеджмент структурних об'єктів морського та річкового транспорту».

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею. Всі наукові положення, результати і висновки отримані автором самостійно. У роботах, виконаних у співавторстві, особистий внесок здобувача полягає у: [1] – в уточненні принципів систематизації наукових проблем управління стійкістю ринку морської торгівлі, що є бар'єром до впровадження інтеграційних процесів морської торгівлі; [8] – у обґрунтуванні особливостей реалізації інтеграційних стратегій на макроекономічному рівні; [9] – у виділенні особливих форм інтеграційних процесів на підприємствах морського транспортного комплексу.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні та прикладні положення й результати дослідження апробовані на наступних міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Interaction of society and science: prospects and problems» (London, England, 2021); «Проблеми і перспективи розвитку транспорту» (м. Одеса, 2021); «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 2021 та 2022); «Priority directions of science development» (Hamburg, Germany, 2023).

Публікації. За темою дисертації автором опубліковано 7 наукових статей на теми «Проблеми управління стійкістю глобального ринку морської торгівлі», «Основні аспекти розвитку транспортного комплексу України за критеріями інтеграції», «Особливості прийняття економічних рішень в інтеграційних процесах транспортних комплексів» та «Механізм оптимізації інвестиційної активності в системі інтеграційних технологій морського транспорту», «Мультимодальні перевезення як одна з форм інтеграційних процесів на ринку транспортних послуг», «Управління розвитком компонентів морського кластеру на шляху до налагодження інтеграційних процесів

транспортної системи країни», «Conditions and possibilities of integration projects implementation in the maritime transport system of Ukraine».

Структура і обсяг роботи. Дисертаційна робота складається з анотацій, вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 216 сторінок, з них 169 сторінок основного тексту. Робота містить 17 таблиць, 27 рисунків, додатки на 4 сторінках. Список використаних джерел з 209 найменувань наведено на 18 сторінках.

Розділ 1

НАУКОВО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

1.1. Теоретичні засади щодо прийняття управлінських рішень у системі інтеграційних процесів морської торгівлі

У сучасному світі оптимізація господарської діяльності у будь-якій галузі досягається шляхом якісного менеджменту. У сфері морських перевезень в умовах глобалізації усіх процесів одним з ключових завдань, що стоїть не тільки перед керівництвом транспортних компаній, а й вимагає грамотного державного регулювання, є налагодження успішної інтеграції транспортної системи України до світової.

Важливим для подальшого розгляду інтеграційних процесів морської торгівлі є надання визначення поняттю «інтеграція». Значення слова «інтеграція» походить з латинського *integratio*, що означає відновлення, заповнення; в основі слово *integer* – цілий, тобто основне значення тут – це отримання цілого з яких-небудь частин [23].

Згідно з Енциклопедією Сучасної України «інтеграція» (від лат. *Integratio* – поповнення, відновлення) – об'єднання будь-яких елементів в одне ціле, а також поєднання та координація дій різних частин цілісної системи; процес взаємозближення і взаємодії окремих структур [119]. За Кембриджським словником «інтеграція» - дія або процес ефективного поєднання двох або більше речей [139].

Тлумачний словник Оксфордського університету розглядає інтеграцію як акт чи процес поєднання двох чи більше частин таким чином, щоб вони функціонували разом [177]. Філософський енциклопедичний словник подає визначення поняттю інтеграції як Напрямок процесу розвитку, пов'язаний з об'єднанням в єдине ціле раніше різнорідних частин і елементів [146].

Поняття «інтеграції» у економіці можна визначити як узгоджений розвиток і взаємне доповнення підприємств, галузей господарства, регіонів, держав у інтересах ефективнішого використання ресурсів; зближення, об'єднання економік [112].

Таблиця 1.1

Визначення поняття «інтеграція»

Визначення терміну «інтеграція»	Джерело
Об'єднання будь-яких елементів в одне ціле, а також поєднання та координація дій різних частин цілісної системи; процес взаємозближення і взаємодії окремих структур.	[119]
Дія або процес ефективного поєднання двох або більше речей.	[139]
Акт чи процес поєднання двох чи більше частин таким чином, щоб вони функціонували разом.	[177]
Напрямок процесу розвитку, пов'язаний з об'єднанням в єдине ціле раніше різнорідних частин і елементів.	[146]
Узгоджений розвиток і взаємне доповнення підприємств, галузей господарства, регіонів, держав у інтересах ефективнішого використання ресурсів; зближення, об'єднання економік.	[112]

Джерело: складено автором

Інтеграційні процеси ж розглядаються як послідовні дії щодо становлення нової цілісності в результаті упорядкування, узгодження й об'єднання в просторі і в часі структур і функцій вже існуючих відкритих систем [32].

Якщо ж розглядати поняття інтеграції як стратегію діяльності підприємства, то інтеграційну стратегію можна визначити як детальний всебічний комплексний план, призначений для того, щоб забезпечити досягнення її цілей, що спрямовані на налагодження та реалізацію інтеграційних процесів [173]. Інтеграційна стратегія дозволяє підвищити конкурентоспроможність, ефективність чи частки ринку шляхом розширення впливу об'єкта на нові сфери.

Проміжним кроком на шляху розуміння сутності терміну «інтеграційні процеси морської торгівлі» є визначення понять морської торгівлі, а також морського транспортного комплексу.

Згідно з Конференцією ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) морська торгівля – це форма міжнародних економічних відносин, міжнародної торгівлі товарами, доставка яких здійснюється з використанням морського транспорту. Морська торгівля сприяє міжнародному співробітництву та взаємозалежності, тобто сприяє інтеграційним процесам [196].

Морегосподарський комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні та відповідно є ключовою ланкою для здійснення морської торгівлі. Морський транспортний комплекс об'єднує в собі групу підприємств, що пов'язані між собою і належать до однієї чи різних сфер діяльності, здійснюють внутрішню взаємодію в морській галузі.

Так до комплексу належать морські порти, що є територією та акваторією, обладнаною для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [96]. В свою чергу, до компаній, що забезпечують виконання наведених робіт, належать експедиторські, агентські та стивідорні компанії.

Також до морегосподарського комплексу країни відноситься і флот, що безпосередньо здійснює перевезення вантажів водними шляхами та забезпечує транспорту незалежність країни. Судноплавні компанії, що оперують флотом, та кріїнгові компанії, що виконують підбір екіпажу на судна флоту, відповідно також є підприємствами морегосподарського комплексу.

До окремої групи підприємств морегосподарського комплексу належать суднобудівельні та судноремонтні підприємства, що є високопріоритетними у розвитку економіки країни. Схема складових морського транспортного комплексу наведена на рис.1.1.

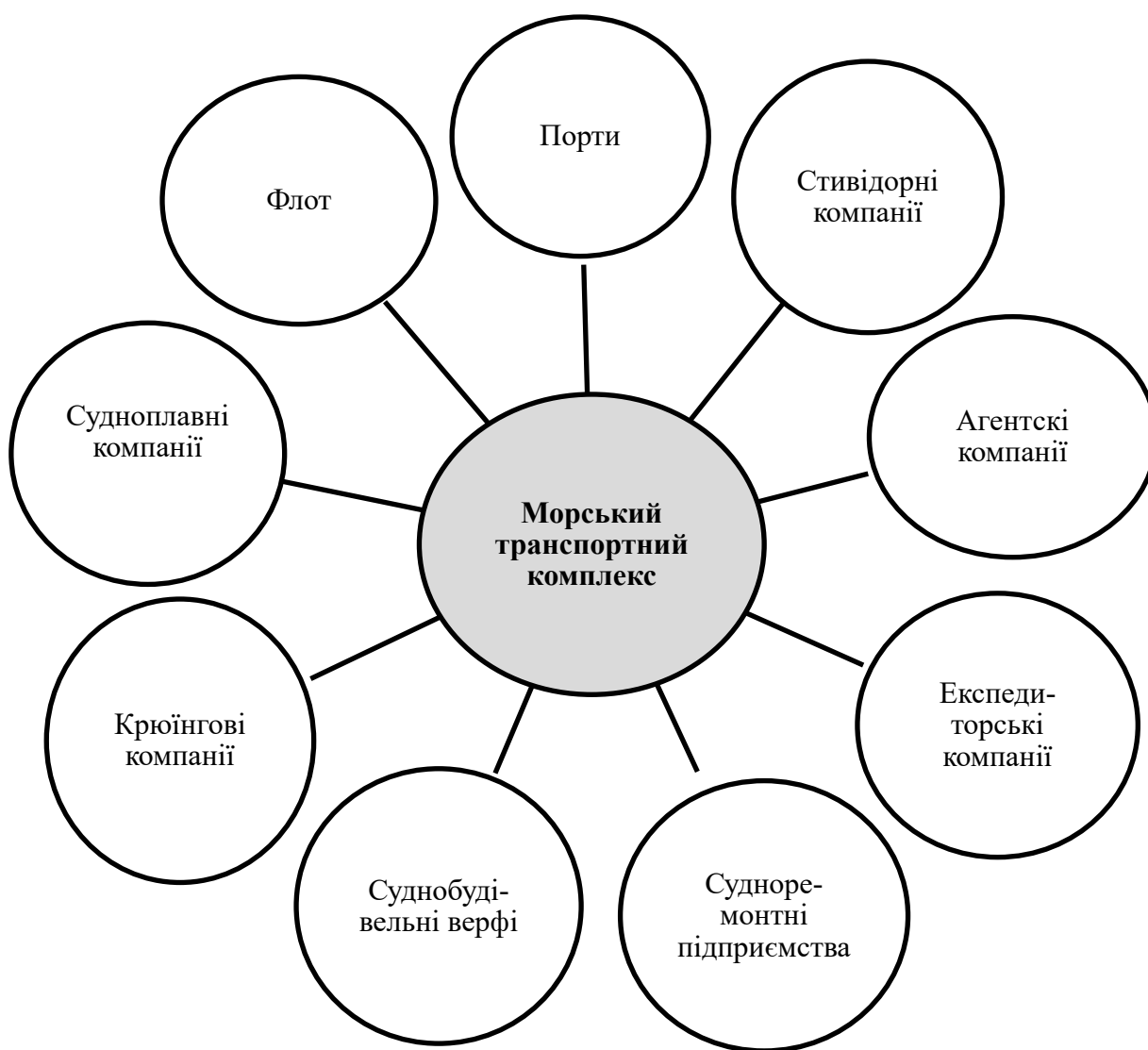


Рис.1.1. Складові морегосподарського комплексу

Джерело: складено автором

Для розуміння загальної сутності морського транспортного комплексу важливим є виокремлення поняття судновласницьких структур, що тлумачиться як поєднання судновласників та інших компаній, налаштованих на отримання підприємницького ефекту від перевезення та обробки вантажів, та насамперед задоволення попиту споживачів [107].

Найбільш комплексна характеристика учасників ринку морської торгівлі об'єднана в схему на рис. 1.2.



Рис 1.2. Основні визначення та характеристика учасників ринку морської торгівлі

Джерело: складено автором

Процеси інтеграції на морському транспорті можна розглядати як інтеграційні процеси на глобальному рівні, під час реалізації яких залучається морський транспорт, а також і внутрішньосистемні інтеграційні процеси у різних секторах морської галузі.

На глобальному рівні інтеграційні процеси мають форму співпраці країн та їх транспортних систем задля ефективного поділу праці між ними та вдалої організації процесу виробництва з урахуванням ресурсів країн.

Особливими ж формами інтеграції у системі морського транспортного комплексу є різноманітні форми спільної діяльності та співпраці в різних секторах. У судноплавстві – це альянси морських перевізників, що сформовані на основі угоди про співпрацю між великими контейнерними судноплавними лініями. Наразі існує три основні альянси перевізників, які домінують у галузі морських перевезень: Альянс 2М, The Ocean Alliance та THE Alliance [204].

У портовому бізнесі прикладом інтеграції слугують відносини концесії, коли суб'єкту підприємницької діяльності органом виконавчої влади на підставі концесійного договору на платній та строковій основі надається право на створення та управління (експлуатацію) об'єкта концесії.

Щодо форми володіння суднами, то прикладом інтеграції є управління судном на основі бербоут-чартеру, за таким договором фрахтування судновласник за обумовлену плату надає фрахтувальнику у користування та у володіння на визначений термін не укомплектоване екіпажем та не споряджене судно.

Окрім того особливою формою інтеграції є участь у мультимодальних перевезеннях, коли транспортування здійснюється морським та іншим видом або видами транспорту. Основними мотивами інтеграції видів транспорту, тобто мультимодального сполучення є отримання синергетичного ефекту, можливість використання гнучкої тарифної політики, зниження податкового навантаження; стабільність зв'язків з постачальниками, підвищення якості управління

У свою чергу й міжнародні транспортні коридори є інтеграцією країн щодо організації оптимального варіанту перевезення за критеріями економності, своєчасності та безпеки. Схема, що відображає форми інтеграційних процесів морської торгівлі, представлена на рис. 1.3.



Рис. 1.3. Форми інтеграційних процесів морської торгівлі

Джерело: складено автором

З огляду на вищезазначене під час вирішення актуальних господарських завдань повинна враховуватися теорія прийняття управлінських рішень в системі морського транспорту. У свою чергу особливості їх вирішення на нових етапах розвитку забезпечують інформаційну спрямованість розвитку відповідних інноваційних стратегій. Через порушення цих співвідношень формуються негативні результати і неконкурентоспроможність локальної транспортної системи.

Так замість консолідації позицій державного управління та підприємницьких структур для проведення активної інтеграційної політики в Україні процес фактично опинився некерованим. Кількісно транзитні

вантажопотоки визначаються зовнішніми факторами і коливаннями тарифної політики транспортних відомств країни. При цьому необхідно звернути увагу на положення: «Ступінь фінансових ризиків визначається співвідношенням власного і залученого капіталу і таким поняттям, як мінливість» [149, с. 25]. Основною проблемою мінливості морської торгівлі є динамічність зміни дедевейту щодо обсягу вантажопотоків.

Управління масштабами результатів або витрат ґрунтується на принципах прямого рахунку або прогнозування. За відносної стабільності сектору операторської діяльності та адекватності технологічних процесів розширюється зона використання прямих методів управління. Під час використання інноваційних процесів і науково-технічного прогресу через нерівномірність розвитку фрахтового ринку розширюється необхідність застосування методів прогнозування перспективної ситуації. При цьому слід розглядати два варіанти розвитку. Нижня межа показників повинна відображати вимоги мінімального рівня стійкості підприємства. Головним стає забезпечення раціональності використання потенціалу і ресурсів. Верхня межа показників повинна відображати можливості нарощування потенціалу за умов активності розвитку секторів ринку транспортних послуг, які прийняті для розвитку [106].

Під час формування стратегії ефективного розвитку національного морського транспорту слід погодитися з положенням, що «... будь-яка національна політика розрахована на захист внутрішніх інтересів» [183, с. 20]. Саме з цих позицій морськими державами обираються основні параметри позиціонування флоту і портів в системі зовнішньоекономічних відносин країни.

Найважливішим завданням управління розвитком морських транспортних підприємств є вибір оптимальних параметрів і жорстка послідовність реалізації проектів, де інтеграційні процеси не є виключенням. Як критерій сталого розвитку розглядається досягнення максимального ефекту щодо необхідних ресурсів. Саме обмеженість ресурсів в системі

нарощування потенціалу щодо вантажопотоків або підвищення його техніко-експлуатаційних умов щодо параметрів конкурентоспроможності зумовлює варіантність управлінських рішень. Варіантність вирішення проблеми в умовах обмеженості ресурсів передбачає використання методів економічної ефективності та цінності, яка сприймається [12].

В системі морських торговельних портів під час переходу з рівня нижчого на вищий найбільш часто реалізувалися проекти на основі вирішення наступних завдань:

- збільшення пропускної спроможності вантажних терміналів на основі подовження причального фронту і підвищення рівня механізації робіт;
- вдосконалення технології вантажних робіт;
- вдосконалення організації обробки транспортних і вантажних потоків;
- розвиток інтеграційних процесів і взаємодії різновідомчих транспортних підприємств;
- створення спільних об'єктів і мультимодальних транспортних технологій;
- будівництво нових об'єктів за критеріями портів третього покоління.

Однак необхідно погодитися з твердженням: «... не можемо очікувати математичної точності в сферах, що стосуються поведінки людей» [154, с. 2]. При цьому слід пам'ятати, що підтримка розрахункових темпів зростання необхідна для кожного підприємства.

В цьому відношенні найважливішим стає створення системи адекватного антикризового управління в торговельному суднопластві відповідно до вдосконалення принципів і напрямків інтеграції [86]:

- підтримання суден у стані, що відповідає міжнародним стандартам;
- адекватна підготовка екіпажів суден з урахуванням жорстких вимог безпеки суднопластва та тенденції автономізації та роботизація основних технологічних функцій;

- чітке відображення заробітною платою та умовами проживання на судні параметрів віддачі фізичної і психічної енергії на забезпечення комерційних вимог і вимог безпеки;

- реєстрація флоту тільки під прапорами країн, які забезпечують дотримання міжнародних вимог і підтримують адекватність техніко-експлуатаційних умов основним вимогам.

Морська галузь в силу своєї глобальної значущості повинна бути віднесена до пріоритетних підрозділів «народного господарства» [171, с. 142]. Її розвиток має ґрунтуватися як на підприємницькій ініціативі, так і на перспективній стратегії управління економічною стійкістю на основі державної підтримки.

Тому провідні морські держави формують і реалізують активну морську транспортну політику. Головне контрольне управління США щорічно економить державі 20 – млрд. дол. Шляхом перевірки законності, доцільності і ефективності витрат від укладання різних угод між державними відомствами. За перевищення при поданні до уряду на виділення матеріальних ресурсів на державного службовця накладається штраф у розмірі 5 тис. дол. Та плюс подвійна сума вартості завищення необхідних коштів [142].

Проте, найважливішим джерелом фінансування інвестиційних програм з розвитку провізної здатності флоту національних перевізників, що можуть долучатись до інтеграційних процесів, залишається валютна виручка від операторської діяльності на фрахтовому ринку. Для реалізації цієї програми важливі механізми макроекономічної підтримки судновласників, що реалізують програми розвитку. У зв'язку з тим, що подальше збільшення провізної здатності забезпечує в майбутньому розширення валютних надходжень і економію коштів на фрахтування іноземного тоннажу на початковому етапі слід використовувати метод податкового кредитування. Тобто на суму інвестицій і придбання флоту з іноземних ринків не стягувати мита і податок на додану вартість, а також на прибуток протягом певної частини життєвого циклу. Такі придбання формують додаткові грошові

потоки і високоефективні робочі місця. Цей результат повинен враховуватися системою управління [115].

Нормалізований рівень розвитку підприємств морського транспорту щодо параметрів морської торгівлі і конкурентної стійкості повинен ґрунтуватися на проектах оптимізації ресурсоемності:

- наявності виробничого потенціалу в межах можливого і доцільного освоєння вантажопотоків;
- прогресивності технологічних процесів за критеріями мінімальної трудомісткості і загальних середніх витрат;
- інвестиційних потоків, що забезпечують як приріст потенціалу, так і його підтримку в функціональній відповідності.

У торговельному судноплаванні певні ризики ефективності інвестиційної діяльності, що необхідна для сприяння інтеграційних процесів, зумовлюються окремими положеннями «теорії перманентного доходу» [184, с. 120]. Тому і підтримка якості суден торговельного флоту, що забезпечують пріоритетність позиціонування в високоприбуткових секторах морської торгівлі, вимагає жорсткого контролю рівня витрат щодо збалансованих або рівноважних тарифів.

Проблеми розвитку підприємств морського транспорту впливають з параметрів реального стану системи і завдань, зумовлених новими тенденціями в розвитку вантажопотоків. В основі аналізу базисного стану слід розглядати рівень і напрямки зміни найважливіших ресурсних і результативних показників, таких як:

- структурні зрушення в транспортних і вантажних потоках;
- динаміка і рівень тарифних ставок;
- капіталомісткість розвитку і функціонування;
- гранична собівартість транспортної роботи;
- продуктивність ресурсів;
- характеристика інвестиційного процесу.

Потрібна розробка найважливіших положень організаційно-економічного механізму оцінки та управління результатами, які б націлювали на конкурентоспроможність підрозділів за критеріями інтенсивності обслуговування транспортних і вантажних потоків. В цьому аспекті необхідно враховувати ряд принципових положень, одне з яких декларує: «Під стратегією ми розуміємо цілеспрямовано створюваний образ дій компанії і її структурних підрозділів, що дозволяє їй відрізнитися від конкурентів і досягати довгострокових цілей» [46, с. 58]. В цьому аспекті неприпустимі прорахунки в термінах і вартості реалізації конкретних проектів.

Необхідно звернути увагу на те, що судноплавні компанії протягом життєвого циклу проходять через три етапи. Перший можна віднести до періоду сприятливого розвитку подій щодо використання створеного виробничого потенціалу. Другий заснований на відносній стабільності операторської діяльності і фінансового становища з урахуванням особливостей фрахтового ринку. Найважливішим стає управління і контроль ефективності функціональної діяльності і повернення інвестиційних ресурсів. [114]. Третій стан судноплавних компаній обумовлений жорстким обмеженням інвестиційних ресурсів і втратою конкурентоспроможності та стійкості на фрахтовому ринку у разі помилкової оцінки стану життєвого циклу. Тому слід розрізняти завдання і стратегію розвитку і позиціонування на ринку транспортних послуг.

Такі обставини і зумовлюють угруповання окремих судноплавних компаній. Одну групу утворюють конкурентоспроможні судноплавні компанії на основі високих техніко-експлуатаційних умов. Вони відрізняються необхідною самоокупністю і самофінансуванням розвитку. Перевізники, що належать до першої групи, зведені в таблицю 1.2. До іншої групи належать судноплавні компанії, які стикаються з проблемами інвестування та обмеженості доступу до конкурентної вантажної бази.

Таблиця 1.2

Доходи, прибутки та обсяги перевезень окремих ліній контейнерних
перевезень

Перевізник	Дохід 2021, млрд. дол.	Дохід 2020, млрд. дол.	Зміна, %	Прибуток 2021, млрд. дол.	Прибуток 2020, млрд. дол.	Зміна, %	Обсяг перевезень 2021, млн. TEU	Обсяг перевезень 2020, млн. TEU	Зміна, %
A P Moller – Maersk	61,8	39,7	55,7	19,7	4,2	369,0	26,2	25,2	3,6
CMA CGM	56	31,5	77,8	19,6	3,6	444,4	22,0	21,0	5,0
Hapag-Lloyd	26,4	14,6	80,1	11,1	1,5	640,0	11,9	11,8	0,3
Hyundai Merchant Marine	12,1	5,4	124,1	6,4	831	670,2	3,8	3,9	-2,1
Ocean Network Express	30,1	14,4	109,0	17,2	3,8	352,6	12	11,9	0,4
COSCO Shipping	49,1	24,6	99,6	19,8	2,1	842,9	26,9	26,3	2,3
Evergreen Marine Corp	17,7	7,5	136,0	10,3	1,3	692,3	N.A.	N.A.	-

Джерело: [204]

Як видно з таблиці 1.2. найбільші транспортні компанії ринку контейнерних перевезень є високоприбутковими. При цьому суттєве зростання прибутків порівняно з меншими темпами зростанням обсягів перевезень свідчить не лише про зміну динаміки фрахтових ставок, а й про якісні управлінські рішення щодо розвитку компаній. Перевізники є учасниками альянсів та мають угоди про співпрацю, що свідчить про вдалу реалізацію однієї з форм інтеграційних процесів. Великою перевагою утворення альянсів для транспортних компаній є зростання прибутків в наслідку зменшення операційних витрат через масштабування морських перевезень, оптимізацію пропускнуї спроможності та розширення спектру послуг.

З урахуванням зазначеного планування операторської діяльності судноплавних компаній та їх розвитку в системі глобального ринку транспортних послуг має розглядатися як головний інструмент реалізації інтеграційної стратегії судновласника.

У принципах досягнення кінцевої мети найважливішим стає вибір такого потенціалу, який би відповідав основним вимогам конкурентності та безпеки і в відповідність з цим повинен формуватися контингент працівників і менеджерів відповідно до того, що: «Фірма може розглядатися як ... набір контрактів, що пов'язують окремі особистості з власними інтересами» [178, с. 53]. Однак важливо враховувати і принцип пріоритетності під час формування відносин макроекономічних структур і підприємницької фірми. В основі таких відносин лежить принцип встановлення податків. Державні витрати, засновані на податкових потоках окремих підприємств, повинні бути впорядковані з завданнями формування нових робочих місць і проведення активної інвестиційної політики фірми, що забезпечує її стійкість в перспективному періоді.

В системі прийняття ефективних управлінських і інвестиційних рішень важливо розрізняти підхід до формування інтеграційної бази на основі фундаментальних і порівнянних змінних [143, с. 25]. До перших належать темпи зростання прибутку і грошового потоку, коефіцієнт окупності і ризик. Другу групу утворюють порівняльні показники з результатами фірм-аналогів.

Проте, необхідно розглядати умови розвитку і позиціонування морських транспортних підприємств в світлі методичного підходу: «Нездатність сконцентруватися на створенні підсистеми, яка буде усе організовувати, вказує на наявність патології, званої пасткою засновника» [2, с. 77]. Однак полегшити становище може проведення справедливої монетарної політики, яка гарантує функціонування відкритих інвестиційних ринків і ефективний контроль накопичення капіталу.

Науково-методичною проблемою ефективного розвитку національного морського транспортного комплексу залишається невирішеність питання

взаємозв'язку процесу функціонування і своєчасності поновлення виробничого потенціалу з урахуванням позиції конкурентів і вимог мультимодальних технологій. Фактично ігнорується положення, що «Стратегічні вибори робляться в контексті цілей поставлених перед організацією її принципалами» [47, с. 72]. При порушенні цього положення виникає ризик вибору часу реалізації проекту або його відстрочки. Тому найважливішим стає об'єднання виробничого процесу, вибору і реалізації виробничого процесу.

У той же час досить чітке місце в господарських процесах було представлено в одній з базових робіт: «... Головним логічним обґрунтуванням існування державного сектора в економіці виступає прагнення населення країни усунути або пом'якшити нестійкість, неефективність і нерівність, пов'язані з ринковою економікою» [171, с. 119]. На жаль, протягом усієї новітньої історії України це не відбивалося в стратегії розвитку.

Для ефективного функціонування будь-яких секторів національної економіки необхідно використання єдиних економіко-правових підходів і досконалої організації господарської та інвестиційної діяльності окремих підприємств. Цим пояснюється наявність різних форм власності в системі світових торговельних портів. Відносно збалансована система ціноутворення зумовлює напрямки підтримки конкурентоспроможності на основі економічності і прогресивності техніки. Окремі історичні етапи в конкретних умовах з урахуванням завдань економічної безпеки обумовлюють рух форм власності в морській транспортній індустрії. Не припустимо штучне формування пріоритетів різних форм власності [107].

У той же час відомо положення, яке розділяється в дисертації «Спеціалізацію можна визначити як використання порівняльних переваг» [155, с. 49]. Саме це положення зумовлює наростання і зміну зовнішньоторговельних вантажопотоків і передбачає сталий розвиток морських транспортних підприємств, але переорієнтовую інтеграційні процеси.

Складність реалізації адаптаційних процесів в системі фрахтового ринку обумовлена постійними змінами стану зовнішнього середовища. Це положення зумовлюється багатоаспектністю факторів, що впливають на динаміку вартісних показників перевізного процесу та інтеграційних процесів.

Економічний результат в секторі провідних судновласників зростає з двох причин:

- збільшення кількості робочих місць з високим рівнем людського капіталу;
- оновлення основного капіталу (дедвейту флоту).

Одночасно скорочується або стагнує обсяг морських перевезень в секторах субстандартного флоту. Досить проаналізувати стан морських перевезень в Україні в 1991 – 2022 роках [22].

Задля налагодження інтеграційних процесів вкрай важливо визначити основні напрямки та базові ідеї перспективного розвитку та взаємодії всіх учасників спеціалізованого сегменту ринку морської торгівлі. Крім евристичного підходу підприємців необхідна орієнтація на стандартизацію умов функціональної діяльності судноплавних компаній на основі конвенцій міжнародних морських організацій.

Однак для об'єктивної оцінки зміни ситуації виникають проблеми вдосконалення механізму та інструментарію управління функціональною діяльністю підприємств в глобальному фрахтовому просторі. Важливою є чітка постановка аналізу перманентних змін вантажопотоків і форм організації їх обслуговування (рис. 1.4). Тільки в цих умовах слід розробляти проекти розвитку судноплавних компаній відповідно до принципу: «Стратегічне позиціонування описує стан підприємства на три – п'ять років щодо обраних критеріїв ...» [147, с. 143]. З урахуванням історичного досвіду цей період в сучасних умовах оптимізації техніко-економічного рівня підприємств досить об'єктивний.

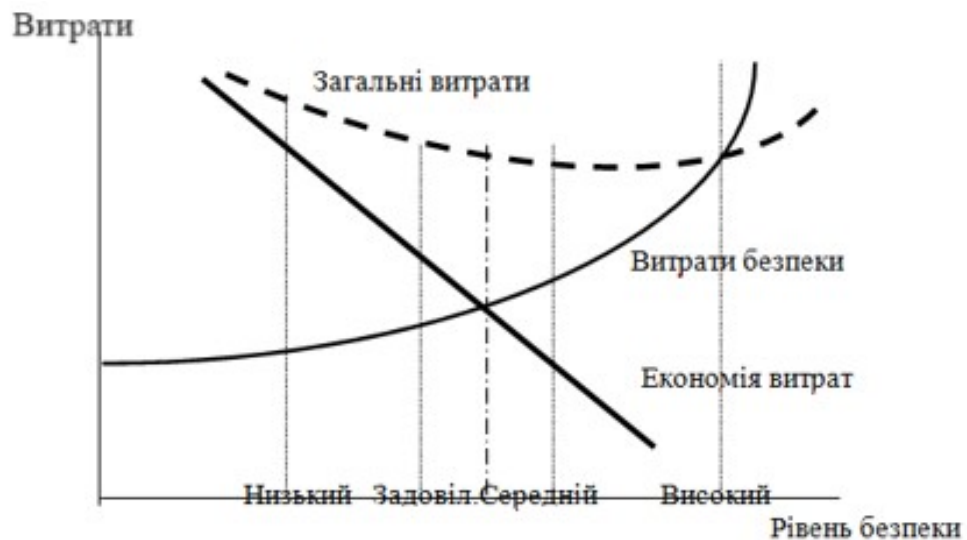


Рис 1.4. Економічна ефективність управління транспортної безпекою
Джерело: складено автором

Як видно з графіку, зі зростанням рівня безпеки зростають й витрати безпеки, тобто зменшується економія витрат. Проте безпека запобігання аваріям та інцидентам на транспорті є важливим критерієм під час прийняття управлінських рішень щодо можливості реалізації різних форм інтеграційних процесів, адже саме транспортна безпека є однією з найважливіших ознак технологічного прогресу транспортної системи.

Результати роботи підприємств морського транспорту формуються під впливом складної системи організаційно-економічних і політичних чинників. Тому в програмах економічного розвитку необхідне чітке ранжування пріоритетів реалізації тих чи інших інтеграційних процесів [160].

Суттєве коливання тарифних ставок фрахтового ринку і динаміка цін на судна визначають завдання використання системи вартісних показників для обґрунтування господарських і інвестиційних рішень [170].

Об'єктивність управління розвитком підприємств морського транспорту досягається за рахунок чіткого критеріального обмеження інтеграційних стратегій. Критерій повинен відображати як вимоги ринкових законів, так і підприємницьких цілей позиціонування в глобальному ринковому просторі [92].

Призначення діяльності фірми на тривалу перспективу виділяє її серед аналогічних видів діяльності і являє собою місію бізнесу [160, с. 44]. Проте, з урахуванням потреб стартової підтримки вітчизняних судноплавних компаній необхідним є використання урядової гарантії кредитування з боку комерційних банків за нормалізованими ставками. Це зумовлюється, з одного боку, створенням нових високотарифних робочих місць, а, з іншого, необхідно враховувати ту обставину, що рентабельність операторської діяльності у визначній мірі залежить від зовнішніх умов формування вантажопотоків і конкуренції.

Орієнтація на середньострокову ситуацію на ринку морських перевезень відображає сталість процесу транспортування, а товар і виробничі ресурси за цінністю змінюються в часі. З цих позицій і є помилковим обмеження судноплавства, що зумовило втрату статусу морської держави Україною. Перевізний процес перейшов у руки конкурентів українських резидентів. При цьому слід зазначити, що не всі галузі промисловості на початку ринкових перетворень були неконкурентоспроможними.

Обираючи стратегію розвитку і реалізації бізнес-плану ефективного позиціонування в системі фрахтового ринку, необхідно враховувати, що «в останні роки наголос часто робиться на підвищення ролі стандартів корпоративного управління ...» [171, с. 50]. У суднобудуванні це залежить від характеру державної підтримки інвестиційних проектів з модернізації та реконструкції суднобудівних підприємств, бо вони працюють в сфері досить стійкого попиту, що демонструє розвиток цієї галузі в Туреччині.

Морська торгівля відрізняється нестійкою динамічністю. Це і зумовлює організаційно-економічні проблеми ефективного позиціонування підсистем морської торгівлі. Одночасно цей фактор обумовлює ризики інтеграційного процесу та ефективного використання діючого виробничого потенціалу. В дисертаційному дослідженні акцентується увага на двох факторах вибору напрямків і обмежень інтеграційних процесів. При цьому розглядаються не класичні підсистеми, а форми реакції на вплив ризиків і загроз.

З одного боку особливі форми інтеграційних процесів виникають за необхідності ідентичної реакції на прояви міжнародних економічних факторів. З іншого боку в межах положень економічної теорії про збалансованість попиту і пропозиції необхідно забезпечити допустиму ефективність формування підприємницької стратегії.

Критерії обґрунтування рішень, показники, що відображають масштаби формування результатів, повинні уточнюватися відповідно до розгортання інтеграційних процесів. Важливо врахувати появу додаткових учасників та ресурсів ефективного розвитку. Головним стає узагальнення міжнародного досвіду щодо оцінки доцільності прийняття конкретних проектних рішень. Обмежувальною умовою розвитку вважається зростання витрат щодо використовуваного потенціалу.

Система управління функціональною діяльністю та розвитком підприємств морського транспорту повинна враховувати ступінь задоволення потреб в доставці вантажів і перевезенні пасажирів. При цьому рівень використання виробничого потенціалу повинен відповідати параметрам конкурентної стійкості за ефективністю, якістю і економічністю. Обираючи механізм та інструментарій управління результатами, важливо враховувати форму, в якій проявляється цільова функція. Товарно-грошові відносини, як основа ринкових відносин, повинні відображати якісні параметри та структурні обмеження інвестиційного процесу. Особливо виділяється тимчасова характеристика обслуговування вантажних потоків.

В цьому відношенні слід погодитися з твердженням, що «... вся економічна політика будується на плануванні основних економічних показників» [154, с. 21]. Тому з урахуванням впливу інтернаціоналізації морської торгівлі необхідно вдосконалення прийняття рішень на основі найбільш чіткого відображення власних результатів роботи і використання потенціалу підприємства. Розвиток інформаційних технологій дозволяє в кінцевому рахунку уточнити результати, які формуються в інтегрованих транспортних системах.

Заслуговує на увагу пропозиція вимірювати ефективність підприємства за рівнями підрозділів, які формують виробничу структуру і беруть участь у випуску продукції за стандартами [28, с. 85]. Для судноплавних компаній такий підхід може бути заснований на обліку роботи окремих груп флоту.

При цьому, обґрунтовуючи стратегію позиціонування підприємств морського транспорту в системі вантажопотоків, необхідно враховувати висновок: «... підвищення ціни зазвичай впливає на рентабельність так, що в 3 – 4 рази перевищує вплив такого ж збільшення обсягу продажів» [144, с. 32].

На цьому тлі одним з негативних факторів протягом всієї історії становлення морегосподарського комплексу країни залишається бюрократична система погоджень не тільки інтеграційних процесів, але і поточної функціональної діяльності. Найважливішим в системі транспортного бізнесу є оперативність. Вона впливає з сутності грошових і товарних потоків. Тому і всі процеси, що забезпечують стійкість функціональної діяльності, повинні виконуватися вчасно. Це, перш за все, стосується невизначеності положення України в Транскаспійському міжнародному маршруті. У порівнянні з Казахстаном, Азербайджаном і Грузією Україна не реалізувала необхідні проекти [199].

Рациональність ухвалення управлінських рішень в основному зумовлюється двома умовами:

- чіткістю інституційних положень і відносин;
- відповідністю положень найважливішим економічним принципам сталого розвитку.

Це передбачає наявність чіткого законодавства, що відображає функції і роль морських транспортних підприємств. Важливим є визначення відносин власності в системі формування та використання виробничого і природного потенціалу морських торговельних портів і флоту. Чіткість позицій і взаємин всіх учасників морської торгівлі з приводу реалізації функціонального призначення та управління грошовими потоками формує гарантії реалізації кожним суб'єктом всіх договірних зобов'язань. На жаль, в ряді підходів увага

зосереджується лише на формуванні окремих законів для особливих видів діяльності або підприємств. Головним є досягнення загальної збалансованості інституційних та економічних правил поведінки кожного підприємства, що забезпечує реалізацію міжнародного поділу праці.

З урахуванням зазначеного слід погодитися з твердженням: «Для досягнення ефективності виробництва при заданому попиті на продукцію в ряді галузей цілком достатньо кількох великих виробників» [171, с. 529]. У торговельному судноплаванні, незважаючи на концентрацію провізної здатності, в операторській діяльності переважають дрібні судноплавні компанії, тим не менш, не формується ситуація, відповідна досконалій конкуренції. Сила монопольної конкуренції зумовлює диференціацію ефективності.

На цьому тлі необхідно критично розглянути тезу неефективності бюджетного фінансування системоутворювальних галузей, який набув значного поширення в розвинених країнах. Справа в тому, що в кризові періоди економічно розвинені держави (США, Англія, Франція, Італія) нарощували бюджетні витрати не в напрямку структурних змін або трансформації інституційних основ збалансованості розвитку [202]. Як правило, такі засоби використовувалися для прямого субсидування великих фірм, що зазнавали фінансових труднощів. Такий підхід слабо відбивався на макроекономічній рівновазі. У той же час, як показує досвід Китаю, Туреччини ефективним виявляються державні інвестиції і в торговий флот. Судноплавні компанії на основі такого фінансування не поступаються за конкурентоспроможністю провідним операторам світового фрахтового ринку [114].

Формування морських транспортних комплексів ґрунтується на відомій стійкості системи зв'язків, а другою характеристикою слід визнати тривалість часу функціонування таких об'єктів. При цьому залишається проблема ефективного функціонування суднобудівного комплексу країни. У зв'язку з відсутністю національного виробництва суднового устаткування, його імпорт

відповідно до чинного податкового законодавства за рахунок ПДВ і мита в значній мірі здорожує будівництво суден. Тимчасовий вихід був знайдений іноземними замовниками. Вони ввозять двигуни та інше обладнання на принципах подальшого вивезення і тому без оподаткування. Саме ця стратегічна компонента забезпечує використання потужностей українських підприємств [5].

В системі антикризового управління необхідно розрізняти економічні та політичні складові економічного спаду. В системі природної циклічності використовуються стандартні стратегії активізації відповідних сегментів національної економіки. В Україні ж тривалість періоду економічної стагнації обумовлена нездатністю виконавчої влади забезпечити виконання законів, нормалізований життєвий рівень і безпеку життя. Підприємництво не підтримувалось в необхідній мірі. Тому процеси відновлення морського транспортного потенціалу країни виявилися складними [16].

Слід звернути увагу на стійкість світового досвіду з розвитку національної морської галузі на принципах кластерного підходу. Саме ця системність дозволяє країні стати морською державою. На жаль, в Україні протягом всього періоду політичної незалежності ігнорувалася значимість, а, отже, і адекватний розвиток всіх складових морської індустрії [107].

Одним із принципів зниження ступеня ризику інвестиційної та функціональної діяльності є страхування суден. Ускладнення їх інженерного обладнання, зростання частоти прояву негативних зовнішніх чинників зумовили зростання витрат на страхування до 13 відсотків на рік, рахуючи від початку ХХІ століття. Річна сума премій по подіям перевищила 13,6 млрд. дол., при цьому чверть цієї суми припадає на частку корпусу [37].

Це один з факторів розвитку конкурентоспроможного і надійного торгового флоту, що формує оптимальність платежів страхування. Завдання оптимізації положення національного флоту на ринку транспортних послуг зумовлює, поряд з активізацією вантажопотоків, оновлення тоннажу. В цьому відношенні важливо простежити за рішенням проблем судноплавства в

країнах близьких за умовами розвитку з Україною. Основною відмінністю, наприклад, Туреччини і України є ставлення до національного торговельного флоту.

Туреччина реалізує активну політику розвитку національного торговельного флоту, що відповідає вимогам участі в міжнародному поділі праці і розширення позиції в вільних сегментах фрахтового ринку.

Не можна допускати спрощеного підходу до вирішення принципових завдань транспортної незалежності ефективного позиціонування резидентів, орієнтованих на стандартні сектори міжнародного поділу праці. Протиріччя в цій області обумовлені уповільненням економічного розвитку і прагненням окремих держав розширити присутність за рахунок країн, що розвиваються.

Не менш гострою залишається проблема алокації окремих морських держав за критеріями можливого рівня фінансування національного торговельного мореплавства. Прагнення глобальних організацій до стандартизації на основі вимог безпеки істотно обмежує судноплавство в країнах з тотальним дефіцитом інвестиційних ресурсів. В інших галузях спостерігається суттєва поляризація масштабів концентрації капіталу і техніко-економічного рівня підприємств.

1.2. Особливості формування інтеграційних процесів морської торгівлі

Природні процеси економічного зношування технічного потенціалу відповідно до теорії життєвого циклу зумовлюють подальшу втрату функціонального призначення транспортного потенціалу. Цей процес повинен нівелюватися комплексом заходів, націлених на підтримку адекватності стану суден і вантажних терміналів щодо умов і параметрів морської торгівлі. У цьому процесі найважливіше значення набувають напрямки інтеграційної діяльності.

У цих умовах стійкість функціональної діяльності залежить від параметрів і форми реалізації найважливіших напрямків інтеграції і вдосконалення організації робіт морського транспортного комплексу. Одним з найважливіших аспектів стратегії судноплавних компаній вважається розширення обсягів контейнеризації вантажопотоків. Цей процес зумовлює зміну структури не тільки флоту окремих судноплавних компаній, але і світового флоту в цілому.

При перевезенні ряду швидкопсувних вантажів у рефконтейнерах змінюється склад вантажів, а, отже, і темпи розвитку даної групи. При цьому необхідно враховувати принципові зміни в технології доставки вантажів і в підвищенні техніко-експлуатаційного рівня суден. Завжди потрібно критично підходити до питання «Чи можна історичне позиціонування здійснити сучасним способом, спільним з сьогодишніми технологіями та методами?» [29, с. 59].

Процес контейнеризації вантажопотоків зумовлюється ціновою характеристикою обраного сектору фрахтового ринку. Важливість обліку цінової складової в системі вибору стратегії судноплавних компаній обумовлюється тим, що саме рівень тарифних ставок впливає на систему планування функціональної та інвестиційної діяльності, є критерієм вибору параметрів інвестиційних проектів, вибору обсягів позиціонування і можливості реалізації ефекту масштабу, безумовного відшкодування операційних витрат.

Позитивний досвід сталого розвитку Китаю, Туреччини та негативні параметри цього процесу в Україні свідчать, що тільки завдяки якісному державному регулюванню досягається економічна стабілізація.

Нерівномірність і нестійкість економічного зростання в окремих національних або інтегрованих підсистемах зумовлює складність управління позиціонуванням національного морського транспорту. У зазначених умовах для формування права власності на судна слід враховувати принципи міжнародного права про судову недоторканність майна (суден), що належать

іноземній державі. В такому випадку ніякі органи влади не можуть відчужувати, накладати на судна арешт без держави – власника флоту. Під час видачі судну «Свідоцтва про право власності» портом реєстрації видається і «Свідоцтво про право плавання під Державним прапором». Існує більше 30 обов'язкових судових документів, необхідних згідно з міжнародними конвенціями, які дають право працювати судну на фрахтовому ринку.

У будь-якому випадку організація роботи судових екіпажів повинна враховувати принцип стимулювання, перевірений протягом тривалого періоду часу: «Середній працівник більше дорожить пристойною роботою, аніж підвищенням. Не більше 5 відсотків усіх тих, хто отримує заробітну плату, погодитися взяти на себе пов'язані з підвищенням плати відповідальність» [149, с. 90]. Це твердження фактично підтвердилося під час розвалу судноплавного комплексу України. З переходом на підприємницьку ініціативу не всі фахівці державних підприємств організували фірми, орієнтовані на виробничу діяльність. У той же час ряд секторів сервісного і виробничого призначення не досягли повного структурного насичення.

Через катастрофічну втрату робочих місць в національному торговельному флоті більшість фахівців плавскладу спочатку реалізували одну стратегію працевлаштування – прийняття будь-яких пропозицій з боку роботодавців – судновласників через кріюінгові компанії. Фактично це особлива форма інтеграційних відносин.

Враховуючи сучасну доступність ринку праці моряків, в основі розвитку судноплавних компаній, як різновиду виробничих фірм, повинні лежати критерії стійкої ефективної інтеграції в межах розрахункового життєвого циклу. Збереження адекватності стану стосовно параметрів фрахтового ринку, які змінюються, вимагає використання такого організаційно-економічного механізму, який би гарантував оптимальність прийняття рішень щодо ресурсного забезпечення судноплавного комплексу. Цим зумовлюється складність проблеми формування та реалізації конкурентостійкості стратегії позиціонування флоту на ринку транспортних послуг. Пріоритетом

залишається фінансова та інвестиційна незалежність розвитку судноплавної компанії відповідно до чинних обмежень зовнішнього середовища.

Економічна стійкість і позиціонування судноплавної компанії залежить від рівня відповідності цін на судна до їх конкурентоспроможності. Ціни в загальному вигляді обумовлюються кон'юктурою фрахтового ринку, основними характеристиками суднобудівної бази і економічністю перевізного процесу. Рентабельність функціональної діяльності судна і капітальних активів судноплавної компанії у інших рівних умовах відображає оптимальність ціни флоту. Це і зумовлює динамічність введення суден в систему фрахтового ринку (рис. 1.5).

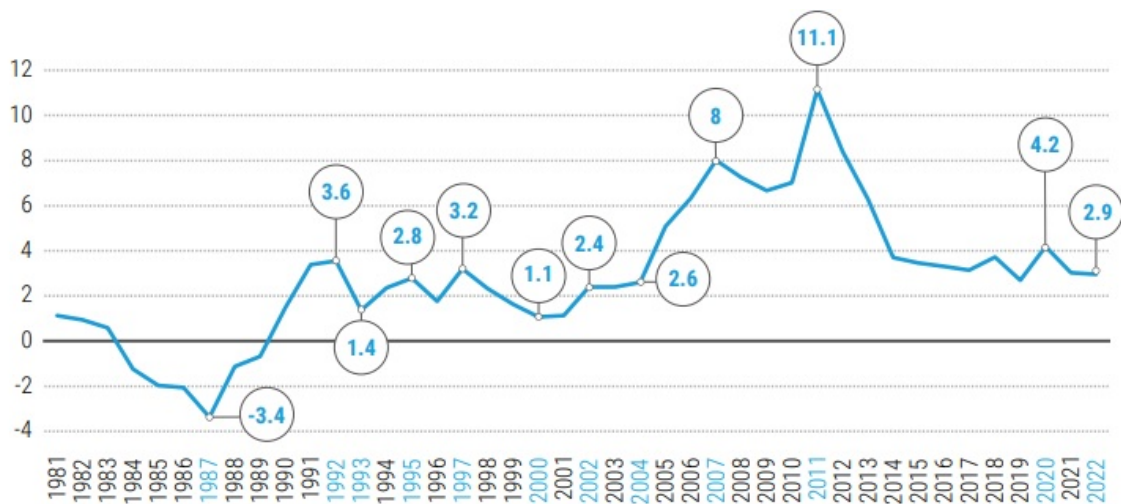


Рисунок 1.5. Річний приріст світового флоту, 1981–2022 рр (відсоток тоннажу дедвейту)

Джерело: [200]

Як видно із графіку 1.5. найбільше зростання світового флоту у 11,1 відсотки припало на 2011 рік, після чого спостерігалось найсильніше падіння ринку суднобудування за проаналізовані роки через переважання дедвейту флоту над вантажопотоками.

З огляду на вищезазначене схематично можна зобразити цикл проблем, що стримують впровадження інтеграційних процесів морської торгівлі (рис.1.6.)



Рис 1.6. Цикл проблем інтеграційних процесів морської торгівлі

В основі економічної стратегії фірми слід розглядати програми локального і глобального плану з урахуванням особливостей «ділового циклу» [184, с. 23] як в системі міжнародної економіки, так і в структурі ринку морської торгівлі:

- управління адекватністю стану виробничого потенціалу судноплавного підприємства щодо параметрів морського ринку транспортних послуг;
- узгодження напрямів розвитку провізної здатності за критеріями інтеграції та розширення діяльності мультимодальних спілок і технологій доставки вантажів.

Попри це теоретично не була обґрунтована і практично не була підтверджена передбачена довгостроковою програмою стабілізація розвитку Чорноморського морського пароплавства на прийнятих принципах фактичної інтеграції. Створення менеджерських дочірніх компаній не привело до підвищення потоку доходів, В наслідку, як виявилось, такі компанії збільшили боргові зобов'язання базового підприємства і самі пред'являли до

Чорноморського морського пароплавства кредиторські претензії. Тобто підприємство фактично за свій капітал виявилось заборгованим реальним орендарям. Це згодом викликало спробу провести процедуру банкрутства.

Під час розвитку національних судноплавних компаній, орієнтованих на роботу в умовах глобального ринку морської торгівлі і загальносистемного формування цін, важливо контролювати рівень собівартості. Реалізуючи стратегію лідерства у витратах, приріст прибутку зазвичай розраховується за умовою:

$$\Delta P_{RC} = Q_R(C_{SB} - C_{SR}), \quad (1.1.)$$

де Q_R – обсяг перевезень вантажів внаслідок розвитку провізної здатності судноплавної компанії;

C_{SB} – собівартість перевезень вантажів на базисних техніко-економічних параметрах;

C_{SR} – параметри питомих витрат судноплавного підприємства на одиницю транспортного результату за спрощеним варіантом інвестиційного проекту.

Постійне зростання вартості провізної здатності флоту визначає значення методів управління економічним становищем судноплавної компанії в змінних умовах інтеграційних процесів. Відповідна надійність операторської діяльності може бути досягнута завдяки виправданому підвищенню тарифів за перевезення відносно якості перевізного процесу.

Особливе місце в цих умовах функціональної та інвестиційної діяльності займає механізм управління адекватністю стану підприємства щодо глобальних та інтеграційних процесів. Він формується, відповідно до прийнятого змісту, як складна система форм і методів використання економічних законів сталої присутності в обраному секторі фрахтового ринку.

В цьому аспекті критеріальними обмеженнями прийняття рішень повинні розглядатися показники фінансової стабільності та рівня капіталізації грошових потоків. Для відповідного управління грошовими потоками в

умовах нерівномірності розвитку фрахтового ринку важливо дотримуватися правил наявності резервів і формування інвестиційних ресурсів.

Під час вибору стратегії розвитку морських транспортних підприємств на основі оптимізації грошових потоків слід погодитися з позицією: «Такі поняття як амортизація відносяться до витрат, але не до грошових потоків, через те, що гроші вже були витрачені» [164, с. 43]. Це, зокрема, враховується при управлінні основними макроекономічними параметрами.

В системі торговельного мореплавства, за винятком лінійної організації морських перевезень вантажів, особливо, при незбалансованості провізної здатності і вантажопотоків, формується стан: «Ринок – постійний процес конкуренції пропозицій» [154, с. 113]. «Узгодження попиту і пропозиції – це постійні переговори ...». В цьому відношенні завдання підвищення ефективності та якості роботи морських транспортних підприємств в умовах необхідності збереження функціональної та економічної стійкості постійно зумовлюють вимоги до вдосконалення організації роботи та оптимізації техніко-експлуатаційних умов. Одночасно зміна умов роботи флоту і портів викликає необхідність уточнення окремих сторін аналізу і оцінки ефективності прийняття і реалізації рішень. Найважливішим стає узгодження результатів, витрат і параметрів розвитку потенціалу.

Слід погодитися з положенням, що «... впевненість в неодмінній реакції конкурентів утримує всіх від надмірно деструктивних кроків на ринку ...» [164, с. 74]. Саме тому в системі морського ринку транспортних послуг посилюється взаємозв'язок окремих морських транспортних підприємств, що працюють в суміжних ренджах.

Завдання обліку параметрів впливу механізму та інструментарію управління результатами обумовлюють особливості формування потенціалу та принципів прийняття інтеграційних рішень. Зміна зовнішніх умов формування і використання потенціалу будь-якого транспортного підприємства обумовлює особливості контролю ситуації щодо динаміки якісних результатів.

З огляду на критеріальні обмеження були сформовані вимоги, яких мають дотримуватись підприємства морського транспорту під час реалізації інтеграційних стратегій своєї діяльності (рис 1.7.).

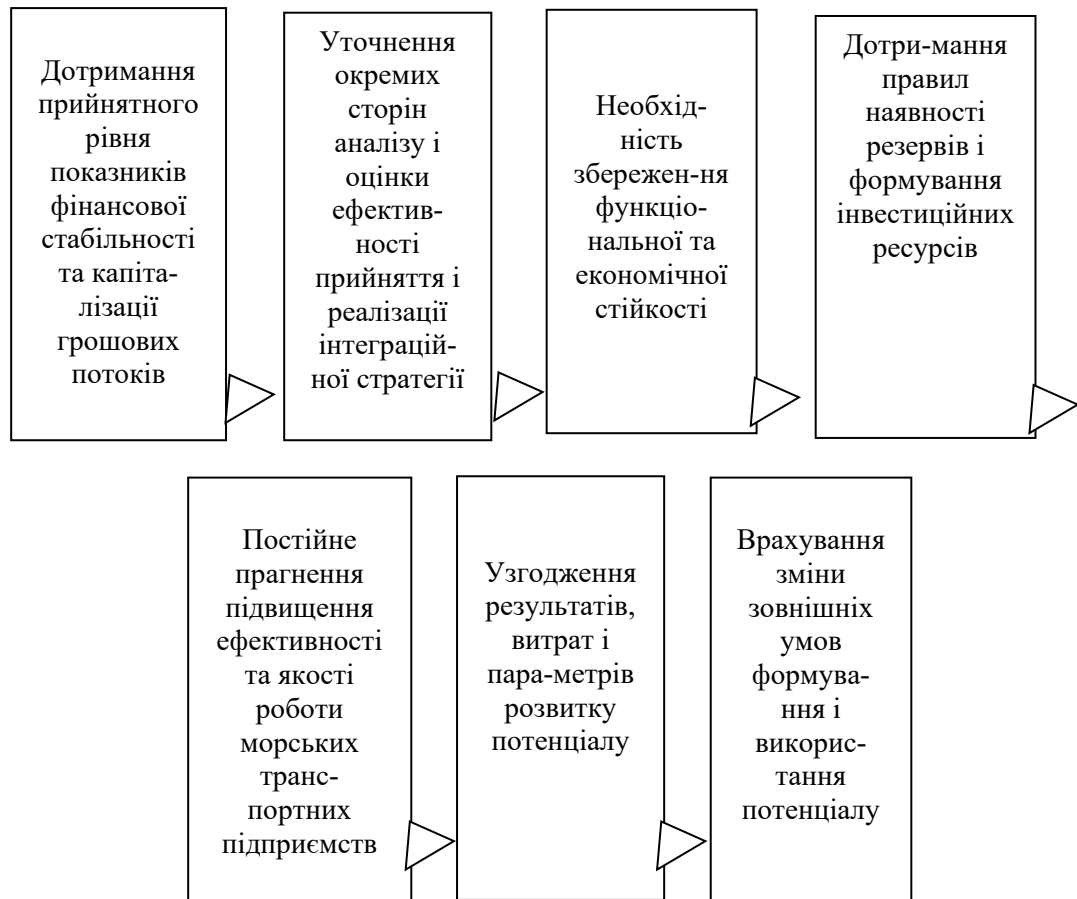


Рис. 1.7. Вимоги до реалізації інтеграційних стратегій діяльності підприємств морського транспорту

Джерело: складено автором

Головним в управлінні розвитком інтеграційних процесів є облік особливостей функціональної діяльності, її вплив на ефективність формування транспортних результатів і раціональність використання капітальних активів (рис. 1.8). Особливе місце в програмі розвитку національного судноплавного комплексу та окремих судноплавних компаній повинен займати облік протиріч економічного розвитку країн за фазами економічного циклу.



Рис 1.8. Економічна ефективність забезпечення якості роботи судноплавної компанії

Джерело: складено автором

Методи оцінки якості роботи судноплавних компаній не мають чітко визначеної кількісної характеристики. До критеріїв оцінки можна віднести дотримання термінів та пункту призначення доставки, мінімізація ризиків, взаєморозуміння між перевізником та вантажовідправником або вантажотримувачем. Як видно з графіку 1.8. зростання витрат (C_s) на забезпечення певного рівня якості прямо протилежне зростанню виручки від обслуговування вантажопотоку такого ж рівня якості (зі зростанням ціни (P_s)). Зі зростанням рівня якості транспортування темп росту витрат збільшується, а темп росту виручки навпаки — сповільнюється.

Саме стандарти функціональної діяльності в умовах збалансованості виробничого потенціалу і реалізації продукції і послуг за фактором життєвого циклу зумовлюють позиціонування судновласницьких структур. З метою оптимізації стану платника податку на додану вартість необхідно визначити наявність об'єкта оподаткування, а також базу і ставку податку або пільгу.

Слід звернути увагу на висновок «конкурентна перевага галузі залежить не тільки від її переваги в продуктивності праці, а й від співвідношень вітчизняного і зарубіжного рівня заробітної плати» [12, с. 43]. Тому в системі ринку морської торгівлі принципово важливим є досягнення порівнянних умов формування всіх видів витрат судновласника. Саме ця вимога виправдовує систему зручних прапорів.

Для індустріально розвинених країн виникає проблема забезпечення зростання за критеріями економічності використання виробничого потенціалу. Характерним є підвищення експорту капіталу металургійної промисловості на основі зміни принципів спеціалізації. Заводи, розташовані на території країни, орієнтуються на складну і дорогу продукцію. Закордонні дочірні компанії забезпечують приріст стандартних комплектуючих, ефективність виробництва яких на потужностях, створених в зонах щодо дешевої робочої сили. Таким чином, змінюється не тільки обсяг, але і спрямованість вантажопотоків.

Важливе значення в системі управління якості перевізного процесу та його ефективності займає операційний менеджмент, націлений на:

- стабілізацію становища в обслуговуванні вітчизняних вантажопотоків;
- досягнення конкурентної інтенсивності реалізації транспортного процесу;
- інтеграцію в комплексі транспортних систем, що взаємодіють між собою;
- збалансованість форм розвитку і нарощування виробничого потенціалу за кінцевою метою позиціонування судноплавної компанії в обраному секторі фрахтового ринку;
- орієнтацію на оптимальність виробничої та організаційної структури підприємства.

Політика судноплавного підприємства визначається стратегічною метою, економічним механізмом і умовами функціональної та інвестиційної діяльності. При цьому слід мати на увазі різноманіття трактувань сутності

ринку. «Фінансовим ринком називається будь-який механізм, призначений для торгівлі фінансовими активами ...» [178, с. 62]. Ці активи в кінцевому рахунку визначають стійкість фірми, тому з урахуванням цих позицій судновласники повинні визначати межі виходу на такий ринок і використовувати такі механізми.

Під час формування підприємницьких інтересів важливо враховувати, що «Інжиніринг включає комплекс дослідження з підготовки техніко-економічного обґрунтування, ... проектних документів, а також рекомендацій щодо організації виробництва і управління, експлуатації обладнання та продажу готової продукції» [137, с. 6]. В цьому відношенні будь-яка ланка локальної транспортної системи має проектуватися як сполучна в комплексі цілісної мезоекономічної транспортної системи. У цьому випадку формується стійка підприємницька ефективність і інтеграція на основі синергії.

У науковому аспекті проблема централізації управління за критеріями стабільності макроекономічного розвитку недостатньо опрацьована. Однак, в організаційно-методичному плані вона має практичне використання. Одним з таких підходів є формування і використання державного бюджету за критеріями інноваційного розвитку держави. Необхідною є розробка бюджетної програми, яка б стимулювала вивільнення приватних ресурсів для інвестування розвитку пріоритетних наукомістких галузей і галузей, що забезпечують економічну безпеку. Головною ж є оптимізація економічного становища країни на внутрішньому і зовнішньому ринку. Таким інструментарієм є диференціація податку та процентних ставок.

Слід звернути увагу на доцільність використання принципу цільового ціноутворення «Після того як ціна встановлена прибуток віднімається з відпускної ціни, виявляючи, тим самим, бажаний ліміт витрат» [148, с. 387]. Далі встановлюється стратегія вирішення цього завдання. В кінцевому рахунку, цільове ціноутворення призводить до скорочення витрат за групою дій, пов'язаних з розробкою технології, виробництва і закупівель.

Проблемою в умовах екзогенного формування транспортних тарифів на відкритих секторах фрахтового ринку є управління витратами [29]. У Цьому відношенні необхідно враховувати особливість того, що «Операційні витрати – це витрати, які створюють переваги для фірми лише в поточному періоді» [143, с. 304]. У судноплавстві до цієї групи витрат фактично належить страхування суден. Одночасно з ростом цих витрат ростуть і компенсації у формі премії за свідченням Союзу Морського страхування (CEFOR). Тобто із зростанням торгового флоту, незважаючи на підвищення його надійності, ростуть витрати на страхування, і виникають аварійні ситуації, що зумовлюють зростання преміальних нарахувань.

Слід звернути увагу на державну стратегію, що враховує роль морського транспорту в системі економічної безпеки країни. У США діяльність основних підрозділів морегосподарського комплексу ґрунтується на непорушності конституційних положень про соціально-економічні пріоритети. Навіть у зв'язку з істотною зміною корпоративного права та антитрестовського законодавства в системі управління морськими портами діють вікові принципи Конституції. Відповідно з цим навіть під час виникнення ідеї приватизації морських транспортних підприємств питання вирішується досить консервативно як щодо періоду, так і принципу реалізації програми.

Проте, з огляду на світовий досвід і використовуючи загальні принципи і закономірності функціонування ринкової економіки, слід насамперед розглядати національні інтереси і особливості. Прискорена приватизація українського флоту не забезпечили ні макроекономічної, ні підприємницької ефективності.

Ефективність типу судна залежить не від форми власності, а від раціональності менеджерських технологій. Тому держава не повинна йти від реалізації економічних стратегій і покладати цей процес тільки на підприємницькі структури.

Крім того, враховуючи високу концентрацію контейнерних перевезень портом Констанца і прояв ефекту масштабу на підставі стратегії Євросоюзу,

необхідно взяти до уваги і ту обставину, що в умовах високих темпів зростання контейнеропотоку, його концентрація є і наслідком обмеженості альтернативних варіантів. В цьому відношенні здатність України розвивати термінали для обслуговування лінійного контейнерного судноплавства на основі просторової альтернативи має свої переваги.

Таким чином можливий підхід до спеціалізації на основі зовнішніх вимог за критеріями інтеграції. Однак слід враховувати локальні обмеження для реалізації принципу: «... ідею всесвітньої стратегії можна сформулювати так: мислити глобально, діяти локально» [168, с. 57]. Саме останнє розглядається в Україні менш ґрунтовно в порівнянні зі спробою пошуку стратегічних партнерів. Тому морський транспортний комплекс країни і програє в порівнянні з румунськими та болгарськими морськими транспортними структурами.

При цьому важливим є характер і умови фрахтування судна. Менеджер, що відповідає за операційні рішення, виконує функції брокера судновласника. Він і представляє інтереси сторони, яка оперує діяльністю, причому сам не приймає остаточного рішення. Така тактика в системі прийняття рішення щодо фрахтування судна є принциповою і містить інтеграційні складові. Складність і наявність ризику в оцінці оптимальності ситуації на основі кількісного підходу за відомими критеріями не завжди відображає доцільність в динамічних умовах фрахтового ринку.

При цьому необхідно постійно контролювати стан вантажопотоків в зоні операторської діяльності, бо «При певному попиті чим менш еластичною є пропозиція, тим більшу частину податку сплачують виробники» [171, с. 712]. Саме така ситуація формується при пасивному стані фрахтового ринку. Тому проблемою залишається управління збалансованою інтеграцією дедвейту і вантажопотоків і збереження справедливої конкуренції в будь-якому стані фрахтового ринку.

Більшість морських держав в умовах обмеженості коштів використовують комбінацію різних інструментів для поступового розвитку

торговельного флоту і відповідно інтеграційних процесів морської торгівлі (рис 1.9.).



Рис 1.9. Направлення державної підтримки розвитку інтеграційних процесів морської торгівлі

Поряд з цим важливим стає вибір положення судноплавної компанії, що вільно оперує в пріоритетних сегментах фрахтового ринку і не порушує правила взаємозалежності. У цьому аспекті слід звернути увагу на суперечливість підходів до оцінки ролі окремих стратегій або проектів функціонування: «... якщо після злиття компанія заволоділа великою часткою американського або регіонального ринку, але маленькою часткою міжнародного ринку, можна було вважати, що у неї немає достатніх монополістичних характеристик» [151, с. 54]. Це фактично відноситься до більшості судноплавних компаній і до значної кількості торговельних портів, і в повній мірі до морських транспортних підприємств України.

Транспортна політика розвитку підприємств морського транспорту формується відповідно до основних законів підприємницької діяльності та інституційних обмежень, правил і стандартів. При цьому одним з принципових обмежень стає положення: «Різні антитрестовські закони призначені для того, щоб не дозволяти компаніям зменшувати конкуренцію в процесі злиття» [151, с. 112]. Однак цей процес в торговельному судноплаванні має свої особливості у зв'язку з використанням такої інституційної освіти, як рефлагування.

Крім цього фактору в основі недосконалої конкуренції на фрахтовому ринку лежить використання інституційних засад регулювання економічних інтересів. Характерним в цьому відношенні є інтеграційне рішення урядових органів країн-учасниць Євро-Азіатського транспортного коридору про регулювання транспортної політики. Завдяки цьому в грузинських морських портах з'явився 1 млн. тонн узбецького експортного вантажу бавовни, а зворотному напрямку – нафто обладнання для промисловості на Каспії.

Зазначені постійні зміни обсягів і структури транспортної роботи зумовлює закономірність висновку: «... втрата фірмами грошей на певних стадіях життєвих циклів – це нормальне явище» [143, с. 840]. Проте, на стадії стійкого позиціонування в обраному секторі фрахтового ринку судновласники повинні враховувати можливість втрати. Важливо мати резерви і механізми ефективного згладжування дефіциту фінансових ресурсів на принципах інтеграційних угод. Ефективність формування резервів ΔE_r можна розрахувати за формулою:

$$\Delta E_r = \frac{(\sum_{i=1}^T Q (P_c - C_{sa})(1 - t_x))}{t} \alpha_{ti} \geq e_n K_p, \quad (1.2.)$$

де Q – кількість перевезеного вантажу,

T – розрахунковий період, що становить 10 років,

P_c – фрахтова ставка дійсного періоду,

C_{sa} – собівартість перевезень для розрахованого вантажу,

t – ставка податку на прибуток,

α_{ti} – коефіцієнт дисконтування,

e_n – норма прибутку за життєвий цикл,

K_p – капіталовкладення для реалізації процесу перевезення.

Найважливішою структурною складовою транспортної політики судноплавної компанії є управління адекватністю темпів і рівня інвестиційної діяльності. Складність реалізації даного підходу обумовлена необхідністю моніторингу зовнішніх умов, а також обліком положення, що «... рішення про інвестування можна прийняти тільки на підставі точних даних про минулу діяльність підприємства» [152, с. 22]. Проблема полягає не тільки в обмеженості точних даних, але і у тому, що цю оцінку повинні проводити як інвестор, так і підприємство функціональної діяльності.

Управління розвитком судноплавного підприємства організовується за критеріями оптимальності грошового потоку. У свою чергу воно обумовлюється здатністю підприємства на основі технологічних переваг реалізувати принцип пріоритету індивідуального рівня тарифу, або вибору політики розвитку, яка б чітко реагувала на діючі умови екзогенного тарифоутворення. В останньому випадку пріоритетом стає політика економічності функціональної діяльності.

З огляду мікроекономічних інтересів стійкою позицією для розвитку окремих транспортних підприємств традиційно залишається підхід: «... обрати вид транспорту, перевізника та маршрут, який забезпечить безпечне перевезення товару, до потрібного часу, за найнижчою ставкою загальних транспортних витрат» [169, с. 452]. Фактично це сукупний критерій реалізації плану функціональної діяльності та проекту розвитку будь-якої судноплавної компанії або торговельного порту в сформованих підсистемах інтеграції.

Однією з позицій економічної політики судноплавної компанії є підвищення цінності виробничого потенціалу. В цьому відношенні увага

акцентується на оптимізацію формування капітальних ресурсів відповідно до того, що «Капітальні ресурси представляють собою товари тривалого використання, призначені для виробництва інших товарів» [185, с. 53]. Однак проблем з ефективністю використання капіталу з часом не зменшується.

Проблеми інтересів в системі морського транспорту України обумовлені порушенням збалансованості використання різних форм власності. Так в порту Одеса в основі організації підприємств спільної діяльності використовувався принцип перерозподілу доходів. На базі капітальних активів порту виникали підприємства спільної діяльності як зі створенням юридичної особи, так і без такого підходу, коли порт керував такою діяльністю. Внаслідок такої технології сформувалася незбалансованість використання державної власності та обсягів доходів підприємств спільної діяльності. Трудовий колектив підприємств з різким падінням прибутку не отримував достатнього матеріального відшкодування щодо зовнішніх умов зростання цін. В даному випадку в системі інтеграції стався розподіл витрат за реальним власником, а результату – за оператором.

Тому формування економічної політики судноплавної компанії або торговельного порту повинно здійснюватися відповідно до державного регулювання правовідносин комерційної діяльності на основі нормативно-правового забезпечення функціональної діяльності. Рівні умови доступу до обраного сегменту ринку морської торгівлі реалізується відповідно до єдиної економічної, соціальної і тарифної політики за критеріями економічної доцільності та безпеки системи.

Саме такі складові політики інтеграції торговельного судноплавства використовує Індія. Залежно від стану національного торговельного флоту змінюються інституціональні та регуляторні підходи до імпорту суден на ринку чинного флоту. Одним з постійних критеріїв прийняття рішень залишається одинична вартість дедвейту і термін служби не менше 5 років. Контрольні функції виконує «Банк розвитку Індії».

При цьому слід погодитися з положенням, що обмежує підприємницькі рішення в системі стандартного підходу: «Існує чотири типи системи оцінки результатів: системи, орієнтовані на продуктивність; системи, орієнтовані на ефективність; багатоцільова система і спрощена система» [169, с. 555].

Можна стверджувати, що центром інтеграційної політики підприємств морегосподарського комплексу з урахуванням теоретичних основ і світової практики є вибір основних економічних параметрів, що забезпечують функціональну і економічну стійкість. Найважливіше значення відводиться продуктивності, конкурентоспроможності потенціалу. З цим пов'язані два обмеження – якість менеджменту та форми управління власністю. При цьому межі різних форм власності визначаються організаційними та інституційними факторами і не є самоціллю.

В основі різноманітності форм власності лежать історичні чинники та інвестиційні потоки. Еластичність реакції підприємців-судновласників на зміну умов використання капіталу для формування грошових потоків в порівнянні з реакцією державних бюджетних інститутів зумовлює масштабність приватних, акціонерних і спільних судноплавних компаній.

У той же час певний консерватизм розвитку морських торговельних портів та їх висока початкова інвестиційна вартість в умовах їх впливу на економічну безпеку зумовлює неоднозначність вибору форми інтеграції на основі мультимодальних і концесійних проектів. Тому кількість чисто приватних портів в світі обмежена. Це поширене у Великобританії і Гватемалі. Найбільш стійко поширена форма державних і муніципальних морських адміністрацій.

У будь-якому випадку значимість національного торговельного флоту визначає вироблення і формування цілей окремих судноплавних компаній з урахуванням варіантів інтеграційної взаємодії, що і зумовлює те, що контейнерні судноплавні компанії розширюють своє володіння спеціалізованими терміналами. Особливої уваги варта система управління проектами злиття або поглинання, при цьому, погоджуючись, що «Поглинання

має відбуватися таким чином, щоб збільшити вартість для акціонерів» [151, с. 99]. На жаль, в умовах України ця форма означає перехід капіталу в інші структури. В основі збільшення вартості лежить «... скорочення ризику і збільшення чистого грошового потоку на інвестований капітал» [151, с. 100]. Акцент необхідно зосередити на проблемі своєчасності відшкодування основного капіталу з урахуванням нерівномірності участі окремих складових ринку морської торгівлі.

Протилежною технологією утримання позиції в обраному сегменті судноплавного ринку є управління тарифною складовою стратегії розвитку. Цю стратегію можна простежити в лінійному суднопластві на основі поведінки FEFC, яка протягом періоду з 1998 року, неодноразово підвищуючи ставки, довела їх з 2700 доларів за 1 TEU до 3900 на маршруті між портами Азії і Європи [200]. Проте пріоритети інтеграційних відносин під час вибору стратегії стійкості припускають зростання ролі узгоджень і збалансованості рішень і виробничого потенціалу.

1.3. Систематизація критеріїв щодо забезпечення стійкості інтеграційних процесів морської торгівлі

Під стійкістю інтеграційних процесів в системі морської торгівлі розуміється здатність підприємства морського транспорту здійснювати свою діяльність в напрямку розвитку інтеграційних процесів різних форм, при цьому зберігати рівновагу власних активів і пасивів у середовищі, яке постійно змінюється. Критерії ж є показниками оцінки рівня забезпечення такої стійкості. Основні критерії щодо забезпечення стійкості інтеграційних процесів в системі морської торгівлі, вимоги щодо приросту або зменшення задля підвищення рівня стійкості та сутність критеріїв зведені в табл.1 3.

Таблиця 1.3

Критерії забезпечення стійкості інтеграційних процесів морської торгівлі

№	Критерій		Сутність	
1	2	3	4	
1	Реальна ринкова вартість підприємств морського транспорту	→ <i>max</i>	Інтегральний індикатор економічних можливостей підприємств морського транспорту, що органічно враховує усі наявні у суб'єкта підприємницької діяльності ресурси і компетенції, а також і перспективи його розвитку. Формується внаслідок здійснення судноплавними компаніями своєї операційної діяльності і характеризує їх виробничо-збутовий потенціал, тобто провізну здатність.	
2	Ефект масштабу	→ <i>max</i>	Економія, що зумовлена збільшенням масштабів виробництва і виявляється вона як зниження довгострокових середніх витрат виробництва на одиницю продукції (тонну перевезеного вантажу). У суднопластві ефект масштабу досягається за рахунок збільшення вантажопідйомності суден, а також об'єднання судноплавних перевізників у альянси.	
3	Витрати, зокрема операційні, фінансові та капітальні	→ <i>min</i>	Операційні витрати	Забезпечують економічний ефект тільки на поточний період: заробітна плата і енергетичні ресурси.
			Фінансові витрати	Пов'язані із залученням капіталу для ведення бізнесу: виплати відсотків.
			Капітальні витрати	Створюють економічний ефект протягом багатьох періодів: реєстрація судноплавними суден у реєстрах країн, які користуються принципом рефлагування.
4	Прибуток на одиницю інвестиційних ресурсів, що зумовили цей приріст	→ <i>max</i>	Самостійний показник ефективності розвитку флоту або портів. Повинен враховувати не тільки чисті зміни флоту поповнення, але зміни базових результатів внаслідок впливу нових типів суден на структурні зрушення в роботі базисного потенціалу.	

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4
5	Співвідношення трудомісткості праці моряків і концентрації дедвейту флоту	→ <i>min</i>	Трудомісткість характеризує витрати робочого часу на виробництво певної споживної вартості або на виконання конкретної технологічної операції (перевезення вантажу, обслуговування судна).
6	Валютна виручка компаній	→ <i>max</i>	Це надходження у іноземній валюті, які отримує резидент України. Її максимізація є метою функціональної діяльності та розвитку морських транспортних підприємств, які обслуговують міжнародні вантажопотоки.
7	Інтенсивність використання капіталу і праці морського транспортного підприємства	→ <i>max</i>	Визначає зміни співвідношення вартості капіталу і праці в структурі заходів щодо підвищення ефективності функціональної діяльності.
8	Віддача потенціалу в умовах, що склалися.	→ <i>max</i>	Граничний (прирослий) дохід на власний капітал розраховується відношенням приросту чистого доходу до приросту балансової вартості власного капіталу.

Джерело: складено автором

Під час формування стратегії активного позиціонування і реакції судноплавної компанії на сукупність змін в системі морської торгівлі найважливішим стає дотримання принципу несуперечності загальним закономірностям і критеріям досягнення конкурентної стійкості. В цьому аспекті першорядне значення набуває критерій зростання вартості [180]. Саме така позиція одного з провідних судновласників Греції П. Панагопулоса відображає чіткість прояву теоретичних положень, а також і провідну роль ринку морської торгівлі. В кінці XX століття він продав круїзну компанію за 300 млн. доларів. З урахуванням нових тенденцій в торговельному суднопластві згодом була створена поромна компанія Superfast Ferries, яка виявилася поза конкуренцією в перевезенні вантажів, автомашин, контейнерів та пасажирів між Грецією і Італією.

Цей та інші приклади інтеграційної трансформації зображають використання категорії економічної цінності, що полягає в зосередженні дій і ресурсів на доцільності реалізації проекту. Найбільш повно такі дії та ресурси враховують поточні потреби і характер зміни життєвого циклу корпорації.

У конкретній ситуації будь-якого сегменту ринку морської торгівлі значимість операторських рішень визначається тим, наскільки вони відображають потреби, які виникли. Інтеграційно здатна судноплавна компанія відображає принцип пропорційності і взаємозалежності складових морської торгівлі. Тільки в цьому випадку формується гармонійна збалансованість і стійкість інтеграційних процесів в системі морської торгівлі.

Під час управління торговельним мореплавством слід розрізняти характер і напрямки розвитку торговельного флоту і його використання за критеріями ефективності підприємницьких структур в межах загальних закономірностей функціонування світової морської торгівлі. Саме велика різниця ефективності використання близького за техніко-економічними параметрам флоту і свідчить про наявність проблем менеджменту.

Принцип ефекту масштабу у разі досягнення певного рівня інтеграції у морських перевезеннях і в суднобудуванні визначив основний шлях підвищення ефективності судноплавства - перехід на судна великої вантажопідйомності. Скорочення витрат відбувається за всіма основними статтями: паливо, планово-попереджувальний ремонт, портові збори і утримання екіпажу.

Як самостійний показник ефективності розвитку флоту або портів розглядається приріст прибутку на одиницю інвестиційних ресурсів, які зумовили цей приріст. Загальний приріст прибутку повинен враховувати не тільки чисті зміни флоту поповнення, але зміни базових результатів внаслідок впливу нових типів суден на структурні зрушення в роботі базисного потенціалу.

Сталий прояв чинників інфляції під впливом постійного подорожчання ресурсів зумовлює необхідність вдосконалення методів управління

результатами функціонування підприємств. Тому важливо перш за все провести класифікацію наслідків і результатів випереджаючого зростання капіталомісткості перевізного процесу. Підтримка віддачі на рівні проектних потужностей стає найважливішою умовою збереження адекватності стану протягом активної частини життєвого циклу.

Досягнення економічно рівноправного положення країни в системі глобалізації та інтеграції повинно ґрунтуватися на відповідному розвитку морського транспортного потенціалу. При цьому важливо мінімізувати всі форми галузевого ризику. Використовується наступні методологічні підходи:

- управління техніко-економічним рівнем за критеріями ефекту масштабу і нормалізованих резервів;
- вибір меж диверсифікації з урахуванням динаміки найважливіших параметрів фрахтового ринку.

При цьому завжди необхідно контролювати рівень прояву ринкового і специфічного торговельного мореплавання [58]. Використовується принцип комплексності судноплавних компаній, що знижує ступінь ризику від змін в різних зонах операторської діяльності. Протилежним підходом є вибір глибокої спеціалізації, що в умовах злиття або поглинання знижує залежність від довільних коливань тарифних ставок (рис 1.10).

Цей процес особливо важливий в управлінні мультимодальними транспортними комплексами, заснованими на контейнерних технологіях. Тут потрібно жорстка обґрунтованість взаємодії з урахуванням капіталомісткості перевізного процесу та ціни вантажних місць. Тому логістичні підходи мають бути націлені як на максимізацію сукупного ефекту, так і на збалансованість його розподілу на основі синергізму і емерджентності відповідно до інтенсивності використання окремих складових виробничого потенціалу.

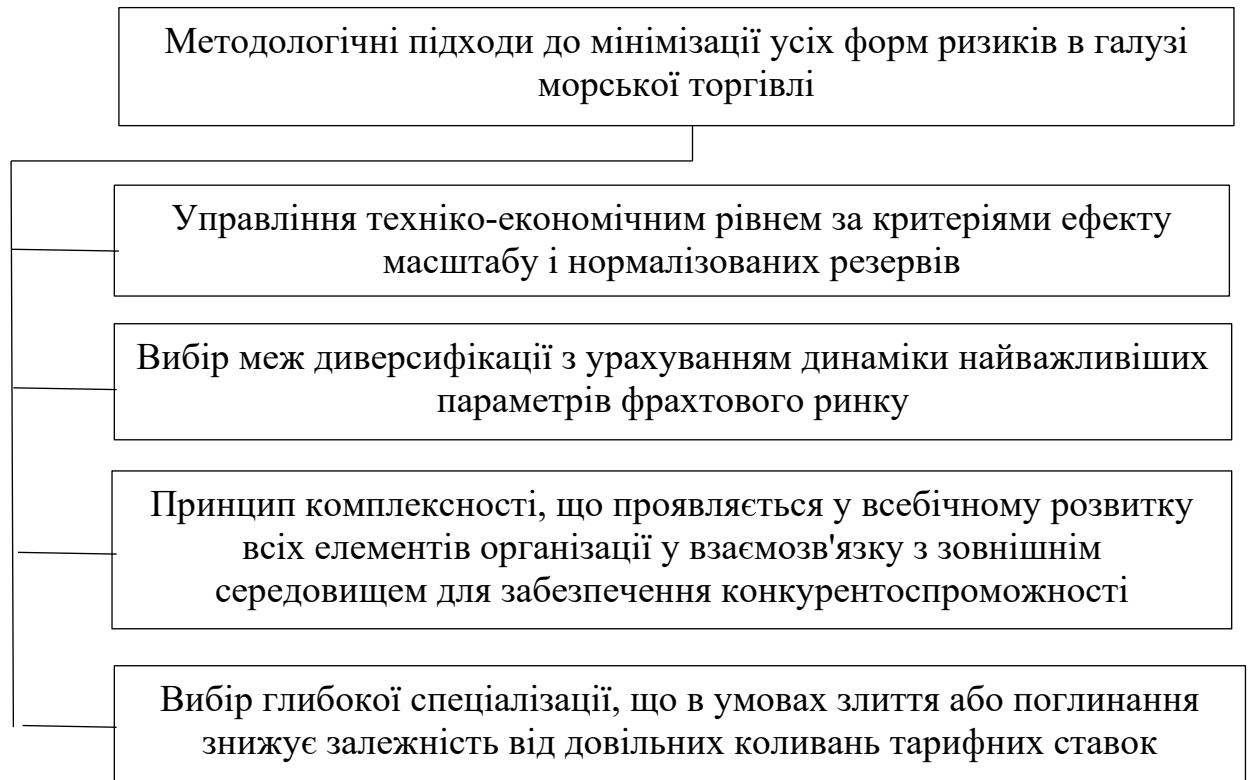


Рис 1.10. Підходи до мінімізації усіх форм ризиків в галузі морської торгівлі

Джерело: складено автором

Міцність ринкових механізмів в регулюванні розвитку торговельного мореплавства дозволяє системно використовувати традиційні підходи до формування позиції компанії. При цьому необхідно враховувати особливості трансформації відомих процесів, які, зокрема, сформовані у вигляді узагальненої закономірності: «Специфічно капіталістичний спосіб виробництва, відповідний йому розвиток продуктивної сили праці, викликана ним зміна органічної будови капіталу ... зі зростанням суспільного багатства .. абсолютне збільшення сукупного капіталу, супроводжується централізацією ... » [149, с. 435].

В системі морської торгівлі це отримало вираження в формі зміни співвідношення капіталомісткості праці моряків і концентрації дедвейту транспортного флоту в незначній кількості світових судноплавних компаній. В цьому аспекті необхідно враховувати, що «Один з ключових показників ефективності менеджменту (а також запорука успіху будь-якої компанії)

полягає в здатності виконувати роботу за допомогою інших людей» [174, с. 120]. Особливо це важливо в сучасних багатонаціональних екіпажах суден зі здатністю делегування окремих функцій в нечисленних екіпажах.

Глобальною метою функціональної діяльності та розвитку морських транспортних підприємств, які обслуговують міжнародні вантажопотоки, є максимізація виручки. Метою ж учасників морської торгівлі і розширення участі в міжнародному поділі праці вважається оптимізація товарно-грошового обороту на основі порівняльних переваг. В кінцевому рахунку, і тут на перший план виходить грошовий потік, заснований на товарних потоках. Тому як рівень розвитку морського транспорту, так і позиціонування країни в міжнародній економіці обумовлені ефективністю експорту товарів і транспортних послуг (рис 1.11). Цим для більшості держав з достатньою інвестиційною забезпеченістю формується морська транспортна політика.

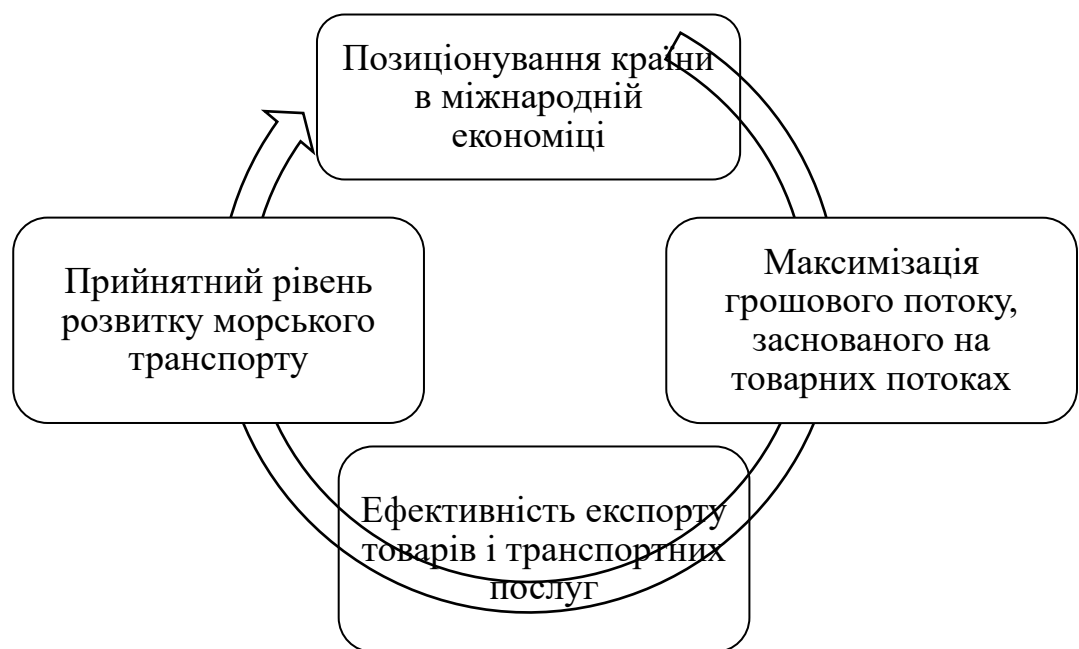


Рис. 1.11. Узгодженість мети учасників морської торгівлі

Джерело: складено автором

Тому одним з цільових показників сталого економічного розвитку країни слід вважати оптимізацію експортно-імпортних перевезень і

максимізацію експорту транспортних послуг на основі конкурентоспроможності продукції та технології інтеграційних стратегій обслуговування перевізного процесу.

Слід зазначити особливості класифікації витрат в системі інвестиційної оцінки [143, с. 55], яка може бути використана для вироблення довгострокової стратегії позиціонування в секторі фрахтового ринку на базі активної інтеграційної політики. Виділяються операційні, фінансові і капітальні витрати.

До операційних належать ті, які «забезпечують економічний ефект тільки на поточний період», це заробітна плата і енергетичні ресурси. Фінансові витрати пов'язані із залученням капіталу для ведення бізнесу. До їх складу включаються виплати відсотків.

Капітальні витрати – це ті, які будуть створювати економічний ефект протягом багатьох періодів. До них слід віднести грошові потоки, утворені судноплавними регістрами країн, які користуються принципом рефлагування, яке є фактично особливою формою прояву інтеграції на морському транспорті. При цьому враховується створення грошових потоків на принципах ефекту масштабу. Наприклад, свого часу реєстр Гонконгу, враховуючи мінімальні операційні витрати знизив початкові реєстраційні збори та річні тоннажні збори в два рази, що і зумовило його позиції в цьому виді бізнесу. Гонконг зайняв 6-е місце серед найважливіших світових морських центрів. На жаль, Україна протягом всього періоду державного будівництва не усвідомила роль морського транспорту в забезпеченні позиції в міжнародному поділі праці.

Динамічність стану світової морської торгівлі, підвищення ролі конкурентоспроможності судноплавних компаній для реалізації обраної стратегії позиціонування зумовлюють завдання і напрямки оптимізації використання виробничого потенціалу. Найважливішим критерієм вибору проекту розвитку стає інтенсивність використання капіталу і праці морського транспортного підприємства.

Ця умова визначає зміни співвідношення вартості капіталу і праці в структурі заходів щодо підвищення ефективності функціональної діяльності. При цьому слід враховувати групу як технічних факторів, що визначають вартість судна та його продуктивність, так і організаційних, які формують політику судноплавної компанії щодо нормування праці та витрат на його утримання.

Обираючи стратегію розвитку будь-якої судноплавної компанії, слід звернути увагу на особливість усіх процесів на сучасному етапі інтеграції: «Економічне зростання полягає не в збільшенні виробництва речей, а в збільшенні багатства» [155, с. 42]. Останнє для морських транспортних підприємств виступає, перш за все, у формі ринкової вартості фірми і постійному формуванні потоку грошей.

Відома залежність економічності суден від їх вантажопідйомності визначила тривалість пошуку меж вантажопідйомності. Особливо це наочно відбилося на танкерному флоті. Спроби ефективної експлуатації економічних за розрахунками суден вантажопідйомністю понад 350 тисяч тонн виявилися недоцільними. Точно таке ж становище, але в іншому діапазоні дедвейту, може скластися і для інших типів суден.

Під час вибору стратегії позиціонування слід враховувати зауваження, що "Багатоаспектність категорій результату, мети і витрат визначає різноманіття співвідношень між результатами, цілями і витратами ..." [185, с. 341].

Система прийняття економічних і інвестиційних рішень з урахуванням підприємницьких цілей і зовнішніх умов повинна враховувати певні вимоги до стану ринку, які виражені в характеристиці: «Ефективним вважається ринок, на якому ціна визначається шляхом неупередженої оцінки істинної цінності інвестицій» [143, с. 147].

Слід звернути увагу на ту обставину, що темпи розвитку економіки України обумовлені невиправдано низькою ціною праці. Економія на ресурсах

праці внаслідок зростання продуктивності його зумовлює конкурентоспроможність продукції на світовому ринку.

Критерій ефективності інтеграційних процесів використовується під час обґрунтування стратегії сталого позиціонування в глобальному фрахтовому просторі судноплавної компанії. При такому підході критерій зумовлює поведінку власника ресурсів в системі максимізації результатів за сформованих умов реалізації виробничого потенціалу.

Саме проблеми вирівнювання позиції вимагають обліку положення: «У доповненні до уважного вивчення ланцюжка цінності компанія повинна розглянути можливість зміни сфери конкуренції за допомогою інформаційних технологій» [179, с. 131]. В цьому аспекті необхідно оцінювати всі наслідки порушень комерційних контрактів.

У цих умовах необхідно більш ретельно обирати принципи забезпечення фінансової надійності прийнятих рішень, необхідно пам'ятати що «... винахід - перше відкриття нового продукту або методу виробництва та отримання перших доказів його життєздатності» [171, с. 588]. В умовах фрахтового ринку, що постійно розвивається, до такого доказу слід віднести ефективність роботи судноплавних компаній, що володіють певними параметрами.

Центральним критерієм вибору економічної політики судноплавної компанії незалежно від бізнес-циклу є максимальна віддача потенціалу в умовах, що склалися. Це досить точно представлено в роботі [143, с. 379], де зазначається, що граничний (приросний) дохід на власний капітал розраховується відношенням приросту чистого доходу до приросту балансової вартості власного капіталу.

Одним з практичних підтверджень теорії глобальних пріоритетів і інтеграції в торговельному мореплавстві є розвиток портових терміналів на основних маршрутах світових вантажопотоків. Зокрема, SSA Terminals, що експлуатує термінал в порту Harbour Island збільшила потужності вдвічі. Це визначило пріоритети терміналу площею 80 га на північно-західному узбережжі США. Для розширення було необхідно 219 млн. доларів, внаслідок

чого SSA Terminals обслуговував судноплавні компанії ZIM Israeli Navigation, COSCO (Китай), NYK (Японія), P & O Nedlloyd (Великобританія, Данія), Нарг-Ллойд (Німеччина).

Яскравими прикладами є й контейнерні термінали, що знаходяться в морських портах України, найбільшими з яких є ДП «КТО» та термінал «ТІС». Дочірнє підприємство «Контейнерний термінал Одеса» є оператором контейнерного терміналу в Одеському порту і входить в німецький логістичний холдинг HHLA, лідера в Європі. Термінал є високотехнологічним комплексом з потужністю 850 тис. TEU на рік. «ТІС-Контейнерний термінал» — найглибоководніший і один із найтехнологічніших терміналів в Україні. Розташований у порту Південний та може одночасно приймати та обробляти одразу три судна.

З огляду на перманентні зміни глобального судноплавного ринку, кожному судноплавному підприємству необхідно формувати стратегію ефективного функціонування відповідно до положення: «Збалансована система показників передбачає реалізацію принципу послідовного зв'язку цілі і заходів» [142, с. 69]. При цьому важливо враховувати не тільки особливості підприємницьких структур, а й зовнішніх умов формування виробничого потенціалу і його використання.

Активізація політики управління морського транспортного підприємства ґрунтується на двох параметрах: кількісному зростанні морської торгівлі та ефективності інвестиційної діяльності. Остання передбачає інтенсифікацію залучення інвестиційних ресурсів для реалізації конкурентних проектів. Значна увага приділяється наступним напрямкам активізації потоку інвестицій:

- формування оптимального середовища активізації внутрішнього накопичення;
- формування ринку інвестицій на основі залучення кредитних ресурсів-заощаджень населення і банківського капіталу;
- податкового кредитування і використання амортизаційного фонду;

- залучення іноземних інвестицій;
- реструктуризація фінансових ресурсів і фондів, що не були використані.

В цьому відношенні слід розглянути законодавство США про торговельне судноплавство. Вперше в історії національного торговельного мореплавства умови контрактів на обслуговування вантажопотоків між вантажовласниками і судноплавними операторами стають конфіденційними щодо фрахтових ставок. Не розкриваються умови перевезення і інструментарій покриття збитків. Зберігають антитрестовський імунітет конференції лінійних операторів. Вони не повинні затверджувати тарифи в Федеральній торгівельній комісії США. Досить оприлюднити тарифи в електронних засобах інформації.

На жаль, такий підхід не відповідає вимогам взаємодії морських транспортних підприємств в структурі глобального ринку морської торгівлі. Ці фактори, поряд з ринковими умовами формують і відхиляють цінність транспортного підприємства від його вартісної конкуренції. При цьому слід врахувати зауваження: «Оскільки балансова вартість активу відображає пов'язані з ним початкові витрати, вона може значно відхилятися від ринкової вартості» [143, с. 682 - 683]. Тому стійкість судноплавної компанії повинна контролюватися за поточними результатами функціонування.

Разом з тим найважливішим критерієм доцільності реалізації інвестиційних проектів в умовах відносної насиченості ринку виробничими активами стає їх цінність, тому можна погодитися з принципом управління стійкістю системи: «... вартість компанії визначається її очікуваним чистим грошовим потоком і відносним рівнем ризику...» [137, с. 51]. Однак необхідно враховувати складність цього процесу в системі морської торгівлі. Перший фактор або мета зумовлюють активізацію введення в експлуатацію нової провізної здатності. Потім другий фактор формує підвищення ризику використання флоту.

Оптимізація положення на фрахтовому ринку регулюється системою зниження ризику. Ця стратегія реалізується на основі нормалізації складу судноплавних компаній. Так, незважаючи на значущість сировинних поставок, основними учасниками ринку невеликих балкерів класу Handysize є японці. Однак в цьому секторі необхідно контролювати поточні коливання фрахтових ставок. Але країна виграє на оптимізації потоку оборотних коштів.

Саме розгляд сукупності критеріїв розвитку в межах інтеграційної допустимості дозволяє систематизувати і ранжувати пріоритети формування та реалізації економічної політики судноплавної компанії і держави. Нижче представлена сукупність пріоритетів розвитку національного торговельного флоту.

Певний прогрес в раціоналізації використання світового океану був досягнутий внаслідок розробки ІМО принципів правомірності експлуатаційної діяльності конкурентоспроможного флоту. Однак зберігаються регіональні підходи до забезпечення певних переваг шляхом застосування національних технічних умов і стандартів.

Для умов нормального розвитку морського транспорту особливе значення має державний експортний контроль. Існуючий контроль експортних операцій фактично стосується і роботи самих суден, а, отже, є одним з факторів міжнародного інституційного регулювання та непрямого розподілу тоннажу.

Серед факторів на рівні держави формування умов розвитку і функціонування будь-якого підприємства виділяється грошова політика. Про це досить чітко свідчить висновок: «В умовах розвитку економіки недостатній рівень зростання грошової маси призводить до дефляції, більш високого рівня безробіття і більш низького рівня фактичної продуктивності» [149, с. 60]. Фактична зайнятість моряків на внутрішньому ринку праці не досягла нормалізованого стану. Весь конкурентний склад моряків мігрував на зовнішній ринок праці.

Порушуючи основні принципи ринкової збалансованості, брокерські компанії нав'язували Українському Дунайському Пароплавству вигідну для себе фрахтову політику. Вона ґрунтувалася на перерозподілі фрахтових платежів внаслідок втрати судноплавною компанією чіткого зв'язку з вантажовласниками та акцентуванням уваги на використанні сервісного сектора ринку транспортних послуг.

У той же час в умовах інтеграції світового господарства будь-які локальні транспортні комплекси повинні забезпечувати ефективність вирішення двох нерозривних завдань. Перше націлене на створення транспортної інфраструктури, що відповідає вимогам конкурентної стійкості щодо будь-яких взаємодіючих підсистем. Друге повинно гарантувати кожному адекватному транспортному підприємству рівноправність доступу до транзитних вантажопотоків.

Після тривалого періоду відставання техніко-економічного рівня обробки вантажних і транспортних потоків під впливом високих темпів зростання контейнеризації почався процес виходу українських портів на обробку контейнеровозів провідних судноплавних компаній. Це відображає визнання інвесторами ролі чорноморського басейну в логістичній товаропровідній системі Азія - Європа. У передкризовому періоді, що спричинила пандемія, контейнерообіг портів Чорного моря наблизився до середньорічних темпів приросту у 40%. Таким чином формувався процес вирівнювання ролі портів Західної і Східної Європи.

При цьому необхідно враховувати зміни інвестиційних пріоритетів за фазами економічного циклу. Під час зниження цін у капітальному будівництві в зв'язку з падінням обсягу робіт, зростає доцільність концентрувати увагу на інвестуванні проектів нарощування потужності виробничої інфраструктури [133]. Для умов України це, перш за все, збільшення пропускну здатності магістралей, що з'єднують торговельні порти з внутрішніми районами і в напрямку транзитних вантажопотоків.

Сформовані в світовому торговельному судноплавстві тенденції за основними ознаками збільшують ймовірність збереження дисбалансу вантажопотоків і провізної здатності в ряді морських ренджів. Тим не менше, незважаючи на зазначені вище диспропорції, в системі морської транспортної політики окремих держав необхідно реалізувати принцип фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі [48]. Однак головним у забезпеченні цього завдання є вибір раціональних за економічними обмеженнями проектних управлінських рішень.

Нерівномірність розподілу флоту за прапором і реальним власником має причини не тільки у внутрішніх обмеженнях, а й у зовнішніх обставинах контролю вантажопотоків провідними судновласницькими компаніями. Йдеться про прагматичне прагнення формування максимального прибутку в короткостроковому періоді. Тенденція опори на прискорене оновлення флоту на основі технічних пріоритетів загострює проблему ефективного формування і використання фахівців морського транспорту.

При цьому є вплив зовнішніх факторів на ціни промислового виробництва розвинених країн. Формування в цих умовах інфляційних тенденцій визначає пріоритети позиціонування на ринку зовнішньої торгівлі країн з відносно низькими витратами на оплату праці. Саме під впливом цих умов змінюється структура та напрямки вантажопотоків морської торгівлі, а, отже, і параметрів розвитку провізної здатності торговельного флоту.

Протягом всього періоду трансформації в Україні не були визначені:

- пріоритети розвитку морської галузі;
- механізми стимулювання інвестиційної та конкурентної стратегії позиціонування в міжнародному поділі праці;
- принципи зниження адміністративного тиску без чітких регуляторів, що сприяло домінуванню тіньового сектору.

В проектах розвитку варто враховувати ту обставину, що зростає роль соціальних критеріїв в системі економічного зростання. Збільшення цінності праці взагалі і вільного часу в інформаційних технологіях є наслідком

практичної реалізації основних положень економічної теорії [83]. Складне технічне забезпечення найважливіших процесів вимагає відповідного забезпечення людського капіталу. Це положення фактично в юридичному аспекті сформульовано в Конвенції про оплату праці моряків [54].

Формування торговельного флоту за вимогами надійності і безпеки гарантує не тільки конкурентні переваги судновласників, а й соціально-економічні гарантії моряків. Тому в подальшому вся система управління інтеграційними процесами і ефективністю підприємств морського транспорту повинна розглядається в цьому аспекті.

З огляду на вищезазначене можна виділити чинники, що мають вплив на стійкість забезпечення інтеграційних процесів, розподілив їх на зовнішні та внутрішні (рис 1.12).

Через велику кількість причин зміни параметрів ринку морської торгівлі, складності механізмів збалансованості системи в відтворювальних процесах часто губляться прямі зв'язки між ресурсами і результатами. Однак безліч факторів підтверджує необхідність наявності єдиного регулятора функціональної діяльності всіх учасників глобального ринку морської торгівлі. У періоди активних інвестиційних проектів порушувалося співвідношення не тільки між вантажопотоками і провізної здатністю, але між останньою і якістю підготовки моряків.

Будь-які диспропорції формують середовище для порушення цінової збалансованості та зміни загальної економічної ситуації.

Перспективи розвитку чорноморського транспортного регіону обумовлюються тенденцією розвитку світового господарства, яка зводиться до випереджаючого зростання інтеграційних процесів у порівнянні з темпами зростання виробничих підсистем. Узгодження розвитку окремих складових глобальної транспортної інфраструктури на основі транспортних коридорів, логістичних комплексів і мультимодальних технологій формують умови.

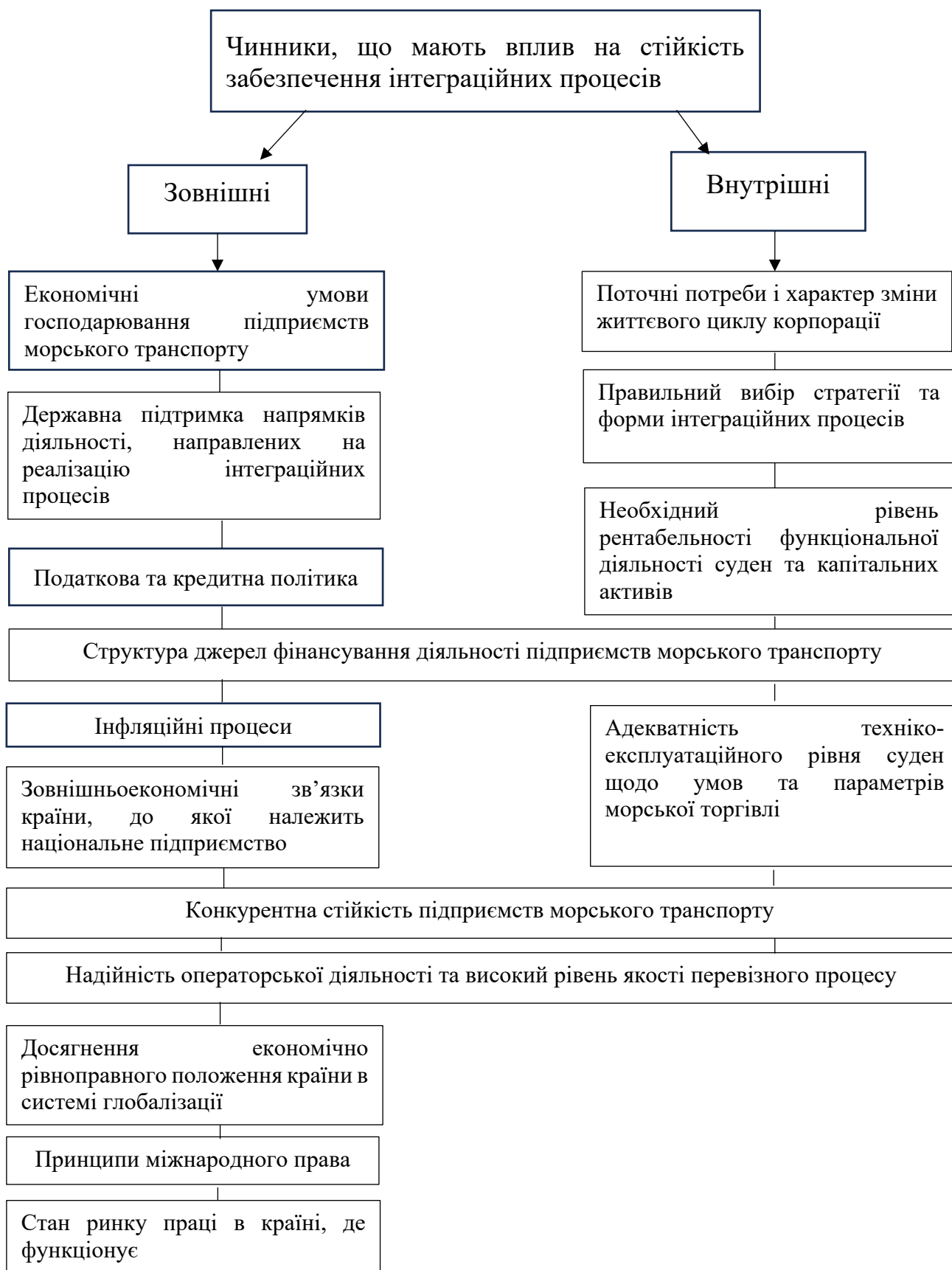


Рис.1.12. Чинники, що мають вплив на стійкість забезпечення інтеграційних процесів

Джерело: складено автором

Судноплавні компанії повинні виробити чітку позицію управління позиціонуванням в умовах жорсткої конкуренції з боку компаній-лідерів. Для результативного протистояння не тільки в глобальному, а й в регіональному сегментах ринку морської торгівлі необхідним є революційне вдосконалення системи управління. В Україні, як в будь-яких європейських судноплавних компаніях, відзначається уповільнена реакція на зовнішні зміни.

Неприпустимо обмеження нормальної підприємницької діяльності судноплавних компаній і морських торговельних портів, підпорядкованих профільному міністерству, бо це ускладнює їх конкурентоспроможний розвиток. Так слід визнати помилковим положення, що передбачає обмеження реалізації капітальних проектів, продаж та списання майна. Подібним чином в короткостроковому періоді досягається збільшення надходжень до бюджету, але в довгостроковому періоді обмежується інноваційний розвиток.

Це положення поглиблює відому розбіжність економічного законодавства України та суміжних транзитних держав, що обмежує реалізацію спільних інвестиційних проектів в українських морських транспортних підприємствах і в поживленні кредитної складової інвестиційного процесу. Одним з найважливіших принципів стійкості національного транспортного комплексу є поділ відповідальності між державою і підприємцями. Інфраструктура повинна перебувати в державній власності, виконання перевізного і перевантажувального процесу доцільно зосередити у підприємницьких структурах.

Висновки до розділу 1

1. На основі вітчизняних та зарубіжних джерел розглянуто поняття «інтеграції», що визначається як об'єднання будь-яких елементів в одне ціле, а також поєднання та координація дій різних частин цілісної системи. Деталізовані та розмежовані поняття інтеграційних процесів та інтеграційної стратегії.

2. Розглянуто поняття «морської торгівлі», що в теоретичному обґрунтуванні означає форму міжнародних економічних відносин, міжнародної торгівлі товарами, доставка яких здійснюється з використанням морського транспорту. Для більш змістовного вираження поняття морської торгівлі також наведено підприємства - складові морегосподарського комплексу.

3. На підставі аналізу взаємодії на різних рівнях та у різних секторах морської галузі виділено особливі форми інтеграційних процесів морської торгівлі. На глобальному рівні формою інтеграції є співпраця країн та їх транспортних систем задля ефективного поділу праці, на внутрішньосистемному - альянси морських перевізників у судноплаванні, відносини концесії у портовому бізнесі, управління судном на основі бербоут-чартеру, участь у мультимодальних транспортуваннях та перевезення міжнародними транспортними коридорами.

4. Обґрунтовано особливості формування інтеграційних процесів морської торгівлі з урахуванням вимог до реалізації інтеграційних стратегій діяльності підприємств морського транспорту та напрямлень державної підтримки розвитку інтеграційних процесів.

5. Сформовано теоретичні положення щодо критеріїв забезпечення стійкості інтеграційних процесів морської торгівлі, що містять перелік показників оцінки рівня забезпечення стійкості, тобто здатності підприємства морського транспорту здійснювати свою діяльність в напрямку розвитку інтеграційних процесів. Виокремлено сутність кожного з критеріїв. Для більш детального опису критеріїв виділені чинники, що мають вплив на стійкість забезпечення інтеграційних процесів.

6. Запропоновано схему узгодженості мети учасників морської торгівлі під час реалізації інтеграційних процесів, яка в кінцеву рахунку зводиться до максимізація валютної виручки підприємств.

Розділ 2

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗВИТКУ СВІТОВОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ

2.1. Параметри і особливості розвитку світової морської торгівлі на основі судноплавства

Світова морська торгівля ґрунтується на двох основних глобальних секторах. Один охоплює увесь фрахтовий простір, другий зосереджений в межах обмежених за чинниками регіональних секторів фрахтового ринку. Формування світового фрахтового ринку визначається міжнародними господарськими зв'язками та співвідношенням між попитом на міжнародні морські перевезення та провізною здатністю флоту в окремих спеціалізованих секторах ринку транспортних послуг.

В основі розвитку окремих транспортних систем лежать складні і суперечливі цілі, що поєднують соціально-економічні параметри країни, її економічну безпеку і широту участі в освоєнні вільних вантажопотоків третіх країн. Під час визначення стратегії розвитку торговельного флоту важливо враховувати суперечливий вплив різноманітних факторів на динаміку розвитку морської торгівлі, незалежно від пріоритетів глобалізації.

Міждержавний товарообмін формується в межах нормалізованих потреб з коригуванням коливання світових і регіональних цін. Цим пояснюється відмінність темпів зовнішньої торгівлі (табл. 2.1) і обсягів морських перевезень. Інноваційні технології є причиною структурних змін вантажопотоків, це викликає необхідність будівництва нових типів суден навіть при перевищенні провізної здатності діючого флоту над вантажопотоками, тобто необхідність зміни параметру флоту.

Таблиця 2.1

ВВП і світова торгівля

Регіон	ВВП, млн. дол.				Частка імпорту у ВВП, %				Частка експорту у ВВП, %			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Канада	1853706.5	1771476.7	1992043.5	2273489	33.8	31.4	30.5	25	32.2	29.4	30.7	26.2
Німеччина	4624231.1	4612216.4	4857449.2	5309606	41.0	37.4	41.7	29.7	46.7	43.0	47.0	31.4
Італія	2650549.5	2501651.7	2723390.2	3052609	28.3	25.8	30.3	24.3	31.6	29.4	32.7	22.9
США	21372600	20893700	22996100.0	25462700	14.6	13.3	14.8	13	11.8	10.2	10.8	8.1
Англія	3223246.5	-	-	3656809	32.3	-	-	22.5	31.1	-	-	14.6
Україна	560877.3	546334.8	587443.7	448562	49.3	40.3	42.0	12.3	41.2	38.8	40.7	9.9
Китай	14342902.8	24256000	27312548.3	30327320	14.4	8.5	9.8	9	17.4	10.7	12.3	11.9
Японія	5081769.5	5316000	5396818.5	5702287	14.2	12	14.3	15.8	13.9	12	14	13.1
Індія	2875142.3	9005000	10218573	11874583	16.7	4.1	5.6	6.2	11.2	2.9	3.9	3.8

Джерело: [208]

Морське торговельне мореплавство має міжнародний глобальний характер. Слід враховувати, що функціонування основних господарств міжнародної економіки тісно пов'язане із торговельним мореплавством.

Крім того морські перевезення вантажів і круїзні сполучення відрізняються активною динамікою, впливають на розвиток суднобудування, металургії. Посилення процесів міжнародного поділу праці визначає завдання інтеграційної та інноваційної діяльності на морському ринку транспортних послуг.

З ростом морських перевезень постійно збільшується провізна здатність флоту і інтеграційна розгалуженість. Якщо в 1950 році морем було перевезено 0,5 млрд. тонн вантажів, в 1970 - 2,6 млрд. тонн, у 2000 цей показник перевищив 6 млрд. тонн, то в період стагнації економіки в 2020 році показник становив майже 11 млрд. тонн та за попередніми розрахунками у 2023 - 11091 млрд. тонн (табл.2.2) [201].

Таблиця 2.2

Міжнародна морська торгівля 1970–2022 рр, млн тонн

Роки	Нафтоналивні вантажі	Сухі вантажі		Перевезено вантажів, всього
		Всього	в т. ч. насипні	
1	2	3	4	5
1970	1442	1124	448	2566
1980	1871	1833	796	3704
1990	1755	2253	968	4008
2000	2163	3821	1288	5983
2001	2177	3844	1331	6020
2002	2146	3981	1352	6127
2003	2223	4257	1475	6480
2004	2316	4442	1587	6758
2006	2 698	1 676	3 328	7 702
2007	2 747	1 811	3 478	8 036
2008	2 742	1 911	3 578	8 231
2009	2 641	1 998	3 218	7 857

Продовження таблиці 2.2

1	2	3	4	5
2010	2 752	2 232	3 423	8 408
2011	2 785	2 364	3 626	8 775
2012	2 840	2 564	3 791	9 195
2013	2 828	2 734	3 951	9 513
2014	2 825	2 964	4 054	9 842
2015	2 932	2 930	4 161	10 023
2016	3 058	3 009	4 228	10 295
2017	3 146	3 151	4 419	10 716
2018	3 201	3 215	4 603	11 019
2019	3 163	3 218	4 690	11 071
2020	2 918	3 181	4 549	10 648
2021	2 952	3 272	4 761	10 985
2022	-	-	-	10 831

Джерело: [201]

Діяльність морського транспорту стає глобальною, поряд з міжконтинентальними перевезеннями зростають обсяги морських перевезень вантажів між прилеглими країнами, незважаючи на наявність альтернативних маршрутів (рис.2.1.).

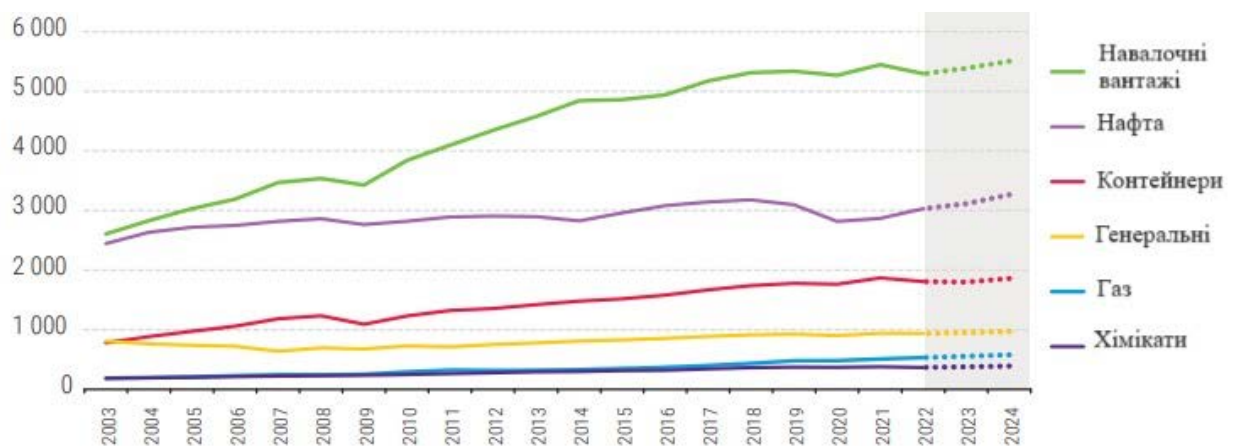


Рис.2.1. Динаміка міжнародної морської торгівлі, 2003 – 2024 роки,
млн. відвантажених тонн

Джерело: [201, с. 5]

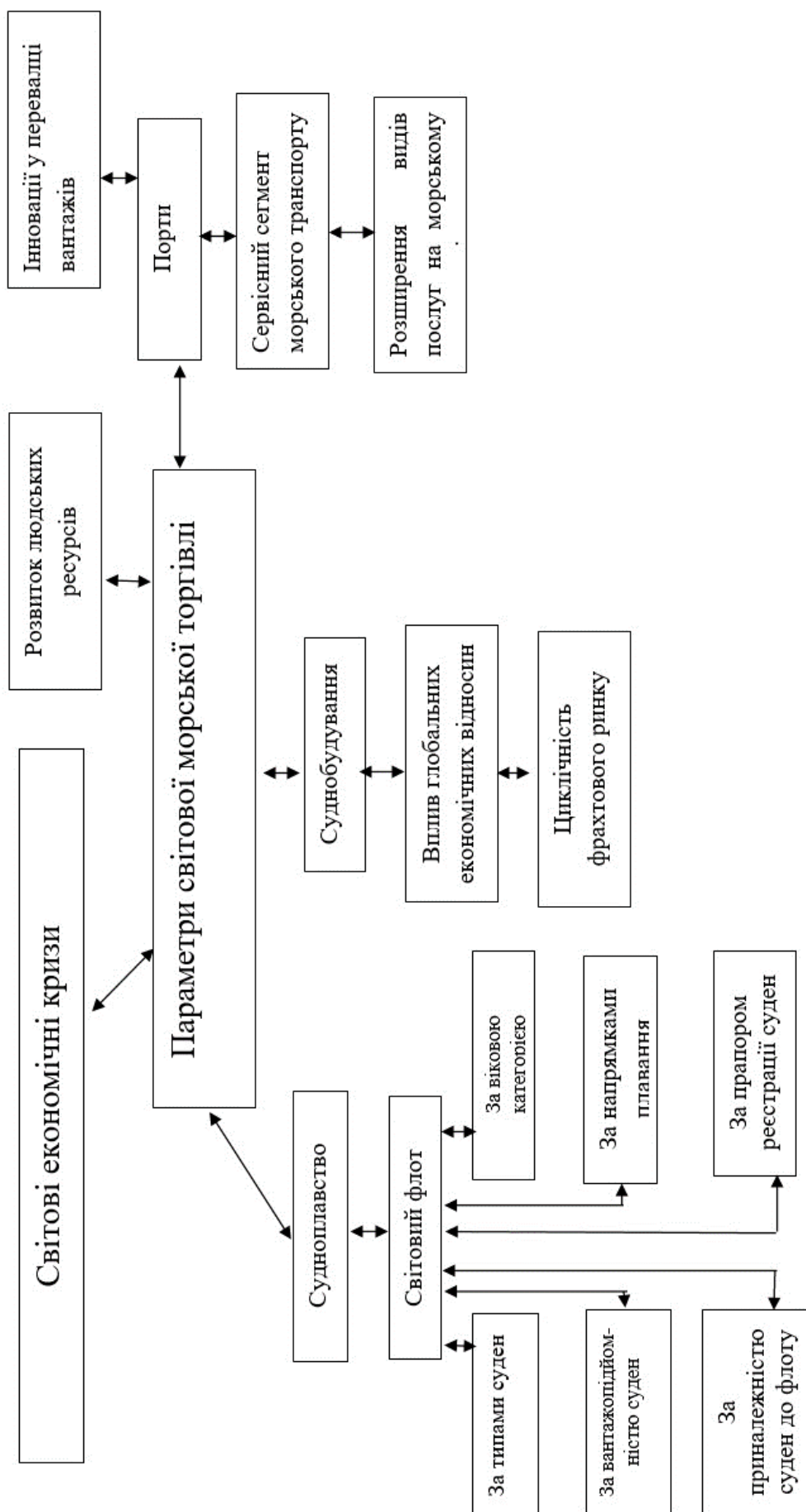


Рис. 2.2. Параметри розвитку світової морської торгівлі

Однак з підвищенням ролі часу збільшується сфера діяльності залізничного транспорту. Тому на морському транспорті його конкурентоспроможність повинна забезпечуватися економічністю і високою продуктивністю. Особливості розвитку світової морської торгівлі характеризуються зміною параметрів світового флоту (рис. 2.2.) , аналіз таких параметрів, у свою чергу, є надважливим для обрання інтеграційної стратегії підприємств морського транспорту.

З переходом оцінки економічної діяльності з великої вісімки до двадцятки досягнуто фактична відповідність між механізмами формування глобальних результатів. Це підвищує ефективність роботи міжнародних організацій, про що, зокрема, свідчить координація дій, фактично як особливої форми інтеграції, в подоланні світових фінансових криз. Наразі станом на 2022 рік ситуація характеризується першістю у обсягах ВВП у світі таких п'яти країн як США, Китай, Японія, Німеччина та Індія [207].

У цьому аспекті слід звернути увагу на проблему динамічності об'єктів зовнішньоекономічних відносин, тобто організацій. Крім того складність організації торговельного судноплавства полягає в багатоаспектності його цілей і структури. Емпіричним фактом є зміна в часі організації систем, що формують вантажопотоки, які спричиняють щільність конкуренції і впливають на інтеграційні підрозділи національних економік, перш за все, на суднобудівну індустрію.

Розширення взаємовигідних міжнародних економічних відносин зумовлює формування синергії. Незважаючи на загальні принципи глобалізації економічних відносин, протягом останніх десяти років на економічну ситуацію в світі впливали амбіції США, політичне кредо Європи, джерела сировини, зосереджені в країнах третього світу і японські технології. З кінця двадцятого століття вплив проявляється з боку комплексності економічного розвитку Китаю. Саме ця країна відповідно до ініціативи «Один пояс - один шлях» визначила фактичну обов'язковість в стратегії інтегрованого транспортного простору Схід - Захід.

Через відсутність грошових надлишків та обмежені фінансами держави, а також під впливом кризових ситуацій інвестиційні ресурси йдуть з сектору морського транспорту таких держав як Україна і забезпечують перерозподіл вантажопотоків між торговельним флотом інших морських країн. Теоретично і практично освоєний світовий простір функціональної діяльності торговельного флоту з урахуванням особливостей його структуризації за прапорами морських держав зумовлює формування національної морської транспортної політики (рис. 2.3.)

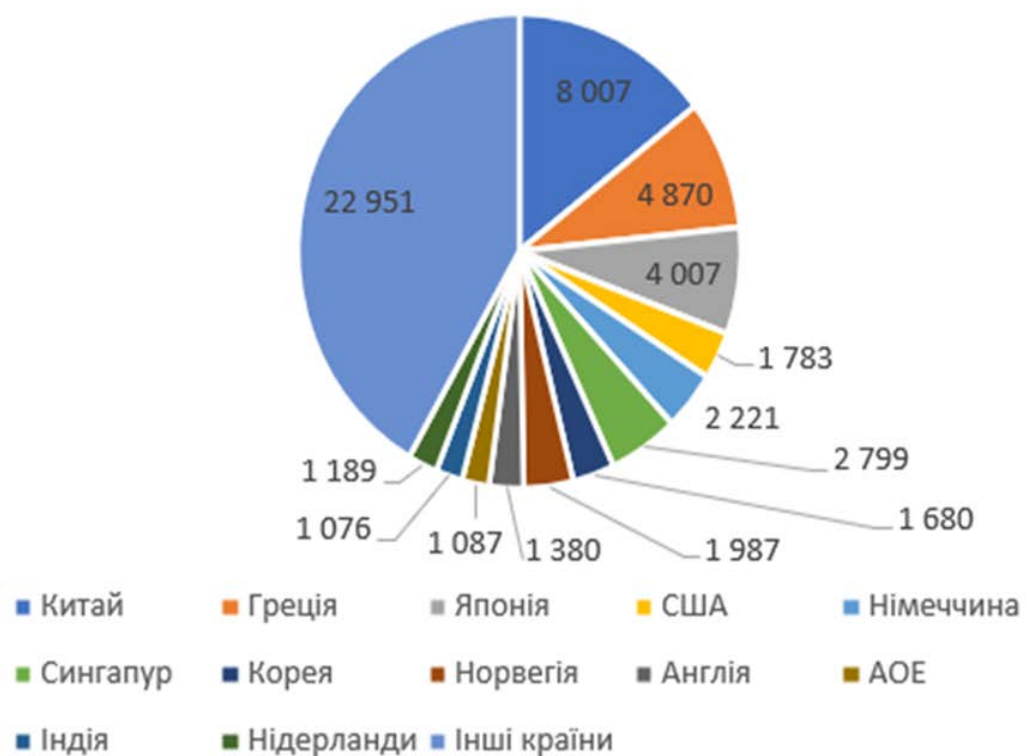


Рис. 2.3. Володіння флотом країнами світу за кількістю суден, 2022 рік
Джерело: розроблено за даними [200]

Слід віднести до особливої форми інтеграції те, що Класифікаційні суспільства - члени Міжнародної асоціації класифікаційних товариств ввели вимоги до постачальників продукції для торговельного мореплавства мати на підприємствах сертифікати системи якості [157]. Увага була звернена на

непрозорість світового морського бізнесу та недоліки судноплавної політики Євросоюзу.

В цьому аспекті загальною закономірністю розвитку світового торговельного мореплавства слід вважати вільний доступ до реєстрації під зручними прапорами суден і комплектація екіпажів на конкурентних засадах та принципах раціональної оплати і достатньої кваліфікації громадян країн, що не досягли промислового рівня розвитку.

На цій основі знижуються параметри державної підтримки національного флоту, знижуються й межі дискримінації інших прапорів, особливо з урахуванням впливу регулюючих принципів International Maritime Organization. Саме цю стратегію по суті можна віднести до особливої форми інтеграції в системі ринку морської торгівлі.

Незважаючи на складність реалізації інтеграційних стратегій окремі організації, які беруть участь у формуванні ринку морської торгівлі, використовують балансовий метод під визначення потреби в ресурсах. Однак для кожної судноплавної компанії виникає проблема обліку реакції інших операторів на процес забезпечення потреби в перевезеннях, що визначається часткою провізної здатності флоту конкуруючих підприємств.

Розвиток і стабілізація морської торгівлі ґрунтується на стратегіях раціональної стійкості позиціонування, яких необхідно дотримуватися морським судноплавним компаніям. Відповідно до цього в залежності від пріоритетів економічного зростання кожною державою формується і реалізується відповідна державна морська політика.

Національні інтереси зумовлюють ставлення держави до вироблення стратегії розвитку національного морегосподарського комплексу. Однак стратегія змінюється під впливом динаміки національного ринку праці. Крім того, циклічність зміни вантажопотоків в довгостроковому періоді змінює рівень замовлень на нове суднобудування. Одночасне коливання цін новобудови впливає і на характер зміни страхових платежів. Проблема посилюється у зв'язку з падінням прибутковості і зростанням дефіциту в

подальшому для формування фондів інвестування програм розвитку транспортного флоту. Тому виникає важко вирішуване завдання утримання флоту від розпродажу на металобрухт.

Обираючи стратегії і політику розвитку національного морського транспортного комплексу, необхідно враховувати найважливіші фактори міжнародної торгівлі, які спричиняють параметри світового ринку транспортних послуг. Так порівняльна перевага формується за рівнем альтернативних витрат на виробництво продукції країнами [12, с. 30]. В даному випадку альтернативні витрати виробництва виражені через інші товари, вартість виробництва яких виявиться нижче, ніж в інших країнах.

У зазначених умовах найбільш успішно розвивалася після злиття компанія «P & O Nedlloyd», утворена у 1997 році злиттям Nedlloyd Lijnen B.V, заснованої в 1970 році, та P&O Containers Ltd., заснованої в 1965 році. Це була одна з найбільших корпорацій з контейнерних перевезень того часу. На її балансі знаходилося більше 130 контейнеровозів конкурентної контейнеромісткості. У 2006 році компанія була поглинена датською компанією A.P.Møller (Mærsk) [191].

Проте загальні закономірності розвитку торговельного судноплавства припускають наявність специфічних підходів до формування параметрів флоту окремих операторів. Наразі за прапорами відкритої реєстрації плаває дві третини світового торгового флоту. Ця тенденція є особливою формою інтеграційних процесів, тому в двадцять першому столітті й формується її стійкість. Основною причиною є досягнення економічності експлуатації суден. Багато традиційних морських країн в цих умовах створили альтернативні (міжнародні) реєстри. Серед них слід згадати Норвегію, Данію, Німеччину, Японію, Францію, Великобританію, Люксембург, Іспанію, Італію, Нідерланди, Португалію [208].

Морська транспортна система світу розвивається, незважаючи на періоди кризових явищ, швидше інших видів транспорту і промислового виробництва, що визначає міжнародний поділ праці. Тому оцінка динамічних

процесів на світовому ринку морської торгівлі необхідна для характеристики впливу міжнародних відносин на параметри розвитку вантажопотоків, флоту і портів. Ці дані необхідні і в процесі прогнозування ймовірної зміни ситуації в середньостроковому періоді. Виокремлення суден за типами є одним з ключових параметрів флоту судноплавних компаній.

Таблиця 2.3

Обсяг світового флоту за типами суден, тис. тонн дедвейту,
2022–2023 рр

Тип суден	2022	2023	Зміна у %
Балкери	947 121 (43%)	973 743 (42.8%)	2.8
Танкери	629 890 (28.6%)	651 348 (28.7%)	3.4
Контейнеровози	293 790 (13.3%)	305 313 (13.4%)	3.9
Судна для перевезень генеральних вантажів	79 670 (3.6%)	81 815 (3.6%)	2.7
Інші типи суден	252 489 (11.5%)	260 554 (11.5%)	3.2
Всього у світі	2 202 961	2 272 772	3.2

Джерело: [201, с. 30]

До інших типів суден належать судна для офшорного постачання, газовози, пасажирські судна, пароми.

Вікова категорія кожного із типів суден представлена у таблиці 2.4

Таблиця 2.4

Вік світового торговельного флоту, за типом судна

Тип суден	Вік суден					Середній вік	
	0-4	5-9	10-14	15-19	>20	2022	2023
Балкери	16.2%	23.7%	36.8%	11.2%	12.1%	11.1	11.6
Танкери	12.9%	14.8%	21.0%	16.4%	34.9%	19.6	20.1
Контейнеровози	14.5%	16.0%	24.4%	23.8%	21.3%	13.7	14.2
Судна для перевезень генеральних вантажів	6.4%	8.1%	16.2%	12.1%	57.2%	26.8	27.4
Інші типи суден	10.1%	14.1%	18.2%	10.7%	47.0%	23.7	24.2
Всього у світі	10.7%	14.3%	20.8%	12.4%	41.8%	21.7	22.2

Джерело: [201, с.31]

Тенденція зростання світових морських перевезень вантажів відображає розвиток міжнародних економічних відносин. При цьому видно більш високі темпи зростання готової продукції, що відображає фактори індустріалізації, при одночасному зниженні частки торгівлі сировинними ресурсами. Одночасне уповільнення приросту перевезень нафти і нафтопродуктів обумовлено реалізацією енергозберігаючих технологій.

Акваторію Світового океану використовують понад 100 тисяч вантажних та пасажирських суден, вантажомісткість яких перевищує 2 млн. тонн дедвейту [200]. Морським шляхом здійснюється понад 90 відсотків міжконтинентальних перевезень. Інтенсивність торговельного судноплавства відображає роль держави у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків. До таких держав належать США, Японія, Німеччина, Китай. Так тільки в США функціонує 360 океанських портів. За даними на 2022 рік вони обслуговували більше 900 тисяч суднозаходів [206] відповідно з основними цілями, що

забезпечують формування вдалої інвестиційної політики (рис. 2.4), яка в свою чергу дозволяє впроваджувати інтеграційні процеси.

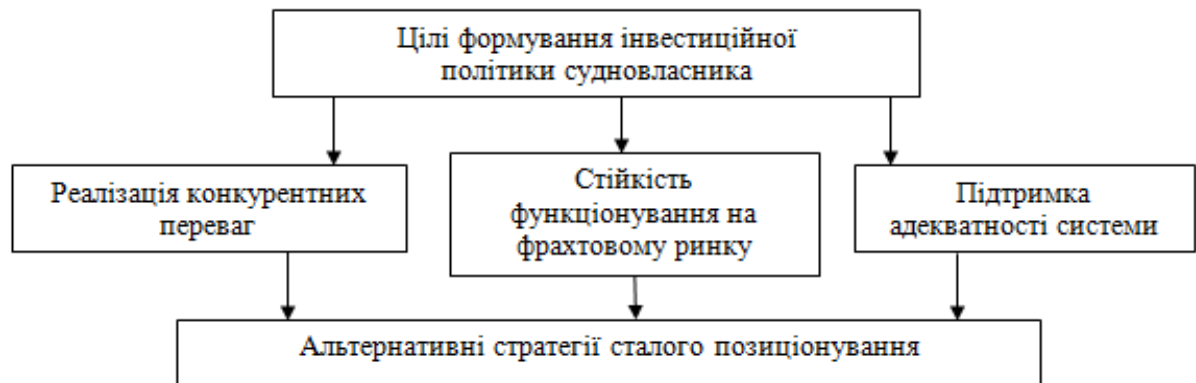


Рис 2.4. Основні цілі інвестиційної політики судновласницьких компаній

Джерело: складено автором

Контейнерні технології доставки вантажів розвиваються випереджаючими темпами щодо темпів розвитку інших секторів фрахтового ринку. Фактично з початку третього тисячоліття потужності торговельних портів з перевалки контейнерів в більшості ренджів, і особливо, в вітчизняних портах не відповідали динаміці провізної здатності сучасних контейнеровозів.

Будь-які рішення повинні передбачати досягнення основної мети морських транспортних підприємств - збільшення вантажопотоків відносно виробничого потенціалу. Завдяки принципу ефекту масштабу виробництва проявляються найважливіші фактори ефективної стійкості флоту або портів. Саме навколо основної мети судноплавних компаній і виникають стратегії інвестиційної діяльності та менеджменту. При цьому, незважаючи на вдосконалення функціональної діяльності світової морської торгівлі, виникають інституційні та підприємницькі протиріччя. В цьому аспекті характерна спроба Євросоюзу на розширення конкуренції в портовому бізнесі. Ідея зводилася до більш відкритого доступу до портових послуг інших учасників, окрім стивідорних компаній та інших операторів. В цьому випадку судновласники могли вільно наймати персонал для виробництва вантажних

робіт. Однак, внаслідок жорсткої протидії стивідорних компаній, котрі намагалися відстояти свої корпоративні інтереси, в програші виявився весь морський транспортний бізнес. Таким чином здешевлення і прискорення обробки суден не сталося.

При цьому слід звернути увагу на рівень рішень щодо розвитку національного морегосподарського комплексу. У традиційних морських державах у разі виникнення кризових явищ проблема вирішувалася на рівні уряду. У сучасних умовах це демонструє США, Китай, Індія та Туреччина.

Тривала в часі активність суднобудівного ринку підтверджує тенденцію зміцнення ролі ринку морської торгівлі в забезпеченні стійкості глобальних економічних відносин. Тому найбільшою помилкою української стратегії виходу на міжнародний поділ праці є стратегія без активного використання національного суднобудівного комплексу.

В основі суднобудування на світовому ринку використовуються потужності Китаю, Республіки Кореї та Японії, які сумарно поставили 93 відсотки від загального тоннажу нових суден [201, с. 20].

На активізацію суднобудування впливає розвиток ринку продовольчих товарів, і перш за все, зерна, що лежить в його основі. Світова морська торгівля в секторі зерна зумовлюється коливанням виробництва зерна в межах 530 - 590 млн. тонн і його світової торгівлі до 150 млн. тонн. При цьому останнім часом формується новий фактор ризику - це зосередження уваги на зміні структури зернових на користь тих, з яких виробляється біопаливо. Через зростання чисельності населення і чередування періодів неврожайні регіонів виробництва зерна формуються ризики оцінки провізної здатності, тарифних ставок і стабільності роботи флоту.

Активність фрахтового ринку, а, отже, і суднобудівного ринку зумовлюється ситуаціями у світовій морській торгівлі. Вона характеризується певною циклічністю. Однак сприятливим фактором є превалювання позитивних тенденцій. Проте, судноплавні компанії повинні мати певні фінансові резерви у випадку падіння фрахтового ринку і резерви провізної

здатності – у разі його зростання. У випадку запізнення вирівнювання провізної здатності і вантажопотоків формуються невинуватені падіння або зростання тарифних ставок за перевезення вантажів.

Природна циклічність і появ кризових, складно керованих ситуацій типу фінансових збоїв 1998 і 2008 років, глобальна світова криза, спричинена пандемією COVID-19, суттєво ускладнюють планомірність розвитку і функціонування торговельного судноплавства. Саме тому, реалізуючи принципи інтеграції на основі високого техніко-економічного рівня флоту, що ведуть в свою чергу до зростання середніх витрат, проблемою стає адекватність тарифних ставок перевезення вантажів. З метою досягнення підприємницької ефективності і щоб уникнути руйнівних конкурентних стратегій судновласники формують стабілізаційні угоди за регіонами операторської діяльності. Перевезення з Північної Європи в країни Азії формують підтримку тарифних ставок в умовах падіння вантажопотоків за напрямками в зв'язку зі зміною валютних курсів долара, євро і грошових одиниць Китаю і Японії.

Глибина судноплавної кризи 2019 року виявилася дуже високою, що зумовило реалізацію жорстких заходів в системі економії поточних витрат і різкого зниження інвестиційної активності.

Наслідком пандемії для ринку морської торгівлі стали історично високі та нестабільні фрахтові ставки, затори, закриті порти та нові вимоги для транспортування. Ми бачимо великий спад усіх показників після появи вірусу. Проте вже за 12 місяців до 1 січня 2021 року глобальний комерційний судноплавний флот зріс на 3 відсотки. Хоч з піку в 11 відсотків у 2011 році цей темп зростання сповільнився. Із порівняння дедвейту світового флоту у 2022 та 2023 років видно зростання обсягів на 3,2 відсотки (табл. 2.3).

Окремо слід зупинитися на стратегії входження Південної Кореї в групу лідерів індустріального розвитку і до складу морських держав. На початкових етапах індустріалізації брали участь великі фірми, які здатні були підняти окремі виробничі комплекси.

Одним із прикладів такого підходу є диференціація розвитку суднобудування регіонами. Розвиток цього кластеру ґрунтувався на технологіях Японії і європейських країн. В кінцевому рахунку, корейське суднобудування вийшло на друге місце після Китаю в світі за портфелем замовлень. Зазначене демонструє пріоритети поточного періоду над необхідністю інтеграції за збалансованістю ситуації.

Одночасно слід звернути увагу на ту обставину, що незважаючи на періодичне порушення збалансованості попиту (обсягу вантажопотоків) і пропозиції (дедвейту флоту), в період криз торговельне судноплавство характеризувалось відносно невеликими втратами (табл 2.5). Що стосується безробіття в сегменті моряків глобального ринку праці, то кількісно попит не привів до безробіття в силу попереднього перевищення попиту на працю щодо його пропозиції.

Проте, проблемою залишається наявність судновласників, нездатних протягом контракту гарантовано оплатити працю моряків, або таких, що допускають реальний стан банкрутства з появою десятків суден, кинутих з екіпажами. В цьому відношенні додатковою гарантією зниження цього виду ризику є реалізація положень Зведеної Конвенції про працю моряків [54].

Таблиця 2.5

Розвиток світового торговельного флоту, млн. тонн дедвейту

Роки	Групи основної спеціалізації флоту					
	Танкери	Судна для генеральних вантажів	Балкери	Контейнерні	Інші	Всього
1	2	3	4	5	6	7
2008	407,9	105,5	391,1	144,7	68,6	1118
2009	418,3	108,9	418,4	161,9	84,9	1192
2010	450	108,2	456,6	169	92,1	1276
2011	474,8	109	532	184	96	1395,7
2012	469,5	80,8	623	196,7	166,7	1537
2013	490,7	80,3	684,7	206,6	166,4	1629

Продовження таблиці 2.5

1	2	3	4	5	6	7
2014	482,4	77,5	728,3	215,9	185,3	1689
2015	489,4	76,7	760,5	227,7	194,9	1749
2016	505,7	75	779,3	244,3	200,9	1805
2017	534,9	74,8	796,6	245,6	210	1862
2018	562	73,95	819,9	253,3	218	1926
2019	568,2	74	846,4	265,7	226,6	1982
2020	601,2	76,9	879,3	275	232	2062
2021	619	76,8	913	281,7	244	2134,6
2022	630	79,7	947	293,8	252,5	2 203
2023	651	81,8	974	305,3	260,6	2 272,8

Джерело: [200-201]

Судноплавний комплекс є мультиплікаційним фактором розвитку інших концентрів народного господарства. Це підтверджує бурхливе становлення Hyundai Heavy Industries, яка за відносно короткий період перетворилася на світового лідера суднобудування. Компанія за першу чверть століття свого існування досягла випуску 2,5 судна на місяць. Річний випуск досягає 4 млрд. доларів.

До початку XXI століття сформувався значний статистичний матеріал, що відображає закономірності розвитку світового ринку морської торгівлі, що дозволило перейти до оцінки прояву закономірностей і принципів ефективного позиціонування окремих судноплавних компаній. У ряді наукових досліджень узагальнені основні особливості прояву основних законів економічного розвитку. Звернуто увагу також на принципові особливості формування виробничого потенціалу морської транспортної індустрії [180].

Однак в рамках сучасного всесвітнього господарства найважливішим стає не тільки встановлення єдиних правил і стандартів функціональної

діяльності, але й формування умов реалізації альтернативних підходів національних виробничих і транспортних комплексів. Збалансованість і демонополізація ринку морської торгівлі зберігають своє значення в силу зосередження уваги як на економічності виробничих процесів, так і на підвищенні ролі фактора часу, стимулюючого прискорення доставки товарів і зосередження потенціалу в системі різних транспортних національних компаній. До останніх можна віднести і судноплавні об'єднання, котрі забезпечили концентрацію провізної здатності в контейнерному і танкерному секторах фрахтового ринку.

Стверджується, що в Україні ж тільки державні порти можуть реалізувати державні інтереси. Але як показує практика ТОВ «ТрансІнвестСервіс», розвиток ґрунтується на нормальних ринкових відносинах, а не на відомчій підтримці. Через нездатність реалізувати таку підтримку щодо малих і середніх портів, державні інтереси не реалізуються.

Також недостатньо враховується, що світовий ринок морської торгівлі відноситься до найбільшого утворення міжнародних економічних відносин. Його питома вага в перевезеннях вантажів міжнародної торгівлі перевищує 80 відсотків. Суми морського фрахту знаходяться в межах 9 - 13 відсотків обсягу світової торгівлі [193].

Організація глобального ринку морської торгівлі відноситься до досить консервативних систем. Вони перебудовуються досить повільно, і тільки в кризових умовах проявляється швидка перебудова з «теорії катастроф», що і спостерігалось в 70-х роках двадцятого століття [194].

В цьому відношенні процес сертифікації судноплавних компаній за Міжнародним кодексом з управління безпекою [102] є механізмом управління відповідності вимогам надійності судноплавства на основі адаптації внутрішніх стандартів глобальним правилам і механізмом підвищення ступеня технічної відповідності нормалізованим вимогам фактично на принципах системної інтеграції.

Світова економічна система заснована на сукупності відносин, обумовлених міжнародним поділом праці. Вона охоплює як територіальні підрозділи світу, так і основні сфери діяльності людини. Світове зростання обміну товарами і послугами супроводжувало міжкризові періоди 1998, 2008 - 2009, 2019 - 2020 років, відрізнялось високими темпами. Цей процес перевищував темпи промислового виробництва в 1,5 - 2 рази, зумовлюючи вимоги до збільшення провізної здатності флоту. Світовий обсяг торгівлі у 2022 році становив близько 32 трл. доларів, у порівнянні з 1,0 трл. на початку 80-х років [201].

Торговельний обіг склав в середньому понад 17 відсотків валового внутрішнього продукту. У цих умовах в Україні була допущена помилка в системі державного управління фінансами. Курс був узятий на так звану стабілізацію національної грошової одиниці. Головним же є розвиток реальної економіки на принципах платоспроможності.

Проблемою економічного зростання з кінця двадцятого століття стає посилення глобальної інфляції внаслідок підвищення світових цін на сировину та енергоносії. Істотно зріс індекс експортних цін, що і зумовило певною мірою більш високі темпи товарообігу щодо зростання промислового виробництва. В цьому відношенні переваги в міжнародному поділі праці мають країни з відносно низькою оплатою праці: Китай, Індія, Бразилія.

Можна впевнено стверджувати, що характер розвитку, що спостерігався в останні роки, дає безліч доказів зміни попередньої тенденції використання морських шляхів і посилення ролі мультимодальних технологій обслуговування традиційних вантажопотоків. При цьому і вантажопотоки під впливом інноваційних технологій виробництва помітно трансформуються.

Глобальний ринок морської торгівлі досяг небувалих розмірів, його стійке функціонування ґрунтується на зростанні середнього дедвейту флоту внаслідок структурних зрушень в його складі, прискорилося динаміка основних параметрів, посилилася значимість енергетичного забезпечення функціонування світової економіки в цілому і транспортних суден, зокрема.

Управління енергоємністю зумовлює і завдання охорони водного середовища і повітряного простору, факторів, що впливають на вартісні показники роботи флоту.

Одночасно слід звернути увагу на істотну відмінність схеми ліквідації державного потенціалу торговельного флоту, в основі якої лежав арешт суден за чужі борги, які був винен судновласник. У тих же випадках, коли українські екіпажі виявляються заручниками реальної або штучної неплатоспроможності судновласника, механізм продажу суден не використовувався. У першому випадку чітко відомий новий судновласник, який отримував об'єкт з мінімальними витратами. У другому випадку можуть виникнути в подальшому нові судові позови, при цьому новий покупець стикається з реальними витратами.

Європейських Союз, Японія, США, Китай, Норвегія створили спеціальні умови регулювання розвитку морського комплексу країни, як єдиного цілого. Спеціальне законодавство відображає роль цього підрозділу національного господарства, що і стимулює його розвиток. Як видно, країни, які формують 2/3 світового ВВП, воліють пріоритетно підтримувати морську індустрію. Тому для утримання і розширення позиції в міжнародній економіці вся решта країн, у тому числі Україна, повинні сформувати національні програми розвитку флоту і торговельних портів.

Аналіз макроекономічного та міжнародного економічного регулювання з початку XXI століття показує, що жодній країні на стадії постіндустріального розвитку не вдалося досягти необхідної рівноваги. Основні економічні цілі зосереджувалися на досягненні стабільності цін, незважаючи на зростання цінності природних, особливо, енергетичних ресурсів. Цей процес зумовив досить високий зріст тарифних ставок перевезення вантажів морем на початку XXI століття. Це в свою чергу зумовило швидке введення в дію високопродуктивного флоту, що призвело до перевищення провізної здатності над попитом (величиною вантажопотоків) в період кризи 2008 - 2009 років. Глобальна криза, спричинена пандемією

COVID-19, мала великий вплив на світові економічні показники, в особливості й на транспорту роботу. Як видно з табл.2.6 темпи економічного зростання найважливіших економік стали від’ємними у 2020 році. За звітами UNCTAD обсяг міжнародних морських перевезень скоротився на 4,1 %, адже через пандемію світова економіка постраждала не тільки в обсягах попиту, але й пропозиції, які обслуговувались морським транспортом. Виникла невизначеність та труднощі щодо виробничо-збутових ланцюгів, та скорочення попиту. У 2022 році показники темпи економічного зростання найважливіших економік позитивні, окрім показників Великобританії [208].

Таблиця 2.6

Середньорічні темпи економічного зростання найважливіших економік,
ВНП відсотки

Країна	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Німеччина	1,7	2,1	0,5	0,6	-4,9	5,3	1,9
Норвегія	0,1	1,4	0,3	0,1	-1,5	3,9	2,6
Великобританія	1,6	1,5	1,0	1,1	-10,2	7,5	-1,66
США	1	1,6	2,3	1,7	-4	5,9	2,1
Китай	6,8	6,9	6,6	6,1	2,3	8,1	3,0
Японія	0,5	2,2	0,6	0,02	-4,6	1,7	1,6

Джерело: [203]

Війна в Україні ще більше посилила глобальну кризу останніх років, так як були порушені основні судноплавні шляхи та ланцюги поставок. Пом’якшувальним фактором та фактором запобігання продовольчої світової кризи було підписання Чорноморської Зернової Ініціативи, що дозволило деблокувати порти України задля вивезення зерна. Так починаючи з 22 липня 2022 року по березень 2023 року в рамках “Зернової ініціативи” було забезпечено експорт понад 25 млн тонн українського зерна [78].

Продукція транснаціональних корпорацій доставляється на основі логістичних товаропровідних систем, що забезпечують мінімізацію загальних

витрат та оптимізацію часу доставки. Таким чином формується синергетичний ефект взаємодії виробників, транспортних підприємств і торговельних мереж. Тому в ряді держав реалізується державна програма сегментування ринку логістики за європейськими канонами.

Під час розгляду загальних характеристик розвитку світової торгівлі та її обслуговування підприємствами морського транспорту слід звернути увагу на ознаки інваріантності змін в системі і в характері управління процесами стабілізації. Поняття інваріантності можна проілюструвати на характері ставлення судноплавних компаній до змін в стані ринку морської торгівлі і в системі регуляторних концепцій Міжнародної морської організації. Всі виробничо-економічні величини судноплавних компаній змінюються під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів.

Всі зовнішні впливи відбиваються на змінних факторах - доходах та витратах. Внутрішні ж впливають і на постійні витрати підприємства. Саме інваріантність характерна для постійних витрат, тому і розробляються особливі моделі управління ефективністю функціонування на принципах дірект-костингу.

До цих негараздів інваріантності відноситься і протиріччя необхідності посилення внутрішньої конкуренції, що веде до певних витрат, але дозволяє досягти певних переваг для сталого позиціонування в світовій економіці. Крім того, необхідно враховувати, що в економічно розвинених країнах до двох третин ВВП здійснюється не гігантськими корпораціями, а середніми підприємствами. У судноплавстві також основу пропозиції на фрахтовому ринку представляють середні судновласницькі і операторські компанії.

До негараздів інваріантності відноситься і надмірність виробничого потенціалу в сервісних підрозділах, що обслуговують процеси транспортування і реалізації інвестиційних програм. Це, зокрема, і посилило проблему безробіття в період кризи. Злиття в цій області лише оптимізують внутрішні витрати, а і не підвищують загальносистемну ефективність.

У цих умовах постійно виникає проблема пристосування цілей судновласника до засобів, або навпаки, цілі завжди повинні бути ширше реальних умов і факторів їх досягнення. Перший шлях доступний в поточному періоді, але жорстко обмежує час адекватності стану підприємства щодо зміни умов ринку морської торгівлі. Другий - забезпечує можливість контролю стану і руху системи в конкурентному середовищі. Однак, ця стратегія вимагає і зусиль позатраспортних структур, перш за все, обліку в державній транспортній політиці системи управління зайнятістю. Таким чином повинна досягатися варіантність збалансованості технологічних пріоритетів транспортних підприємств і макроекономічних соціальних завдань.

На особливу увагу заслуговує проблема системної рівноваги глобального ринку морської торгівлі між судновласниками і вантажовласниками, між судновласниками і ринком праці моряків, між міжнародними морськими організаціями та флотом прапора країни. Не припустимо формування монополій, що засновують свою діяльність на принципах теорії Курно [141].

Введення Зведеної конвенції [53] знижує активність дій ITF з укладення з судновласниками договору про мінімальну заробітну плату. Цей принцип монополізації має багато негативного для досягнення повної зайнятості.

Залишається невирішеною проблема захисту інтересів моряків глобального ринку морської торгівлі. Незважаючи на інституційні положення International Maritime Organization, International Transport Workers' Federation, соціальні та економічні інтереси фахівців морських професій схильні до ризику за стихійними факторами, за лінією піратства і внаслідок банкрутства судновласника. Все перераховане і обумовлює необхідність розширення інтеграційних технологій.

Підсумовуючи вищезазначене, морська транспортна система світу розвивається, незважаючи на періоди кризових явищ, швидше інших видів транспорту і промислового виробництва, що визначає міжнародний поділ праці. Постійне зростання морських вантажопотоків послугувало причиною

зростання провізної здатності флоту, збільшується й інтеграційна розгалуженість.

2.2. Принципи і напрями інтеграційних процесів морської торгівлі

Принциповою характеристикою глобального фрахтового ринку і окремих його секторів є циклічність функціонування і розвитку. При цьому тимчасові характеристики і амплітуда коливань, незважаючи на пильну увагу аналітиків, залишаються важко прогнозованими параметрами. Слід зазначити, що організаційні аспекти торговельного судноплавства і принципи управління збалансованістю системи в основі своїй мають характеристики кластеру. З позиції основного значення the cluster в торговельному судноплавстві слід розглядати як об'єднання однорідних явищ як в спеціалізації флоту, так і ефективності організації та менеджменту операторської діяльності з урахуванням паралельної роботи інших судновласників.

Прикладом кластеру у морській галузі України можуть виступати порти Великої Одеси, які є неформальним об'єднанням, яке обслуговує кінцевий результат, що виходить на зовнішній ринок, тобто судноплавство та вантажопотоки. До кластеру входять така група елементів, як безпосередньо самі морські торговельні порти Одеса, Чорноморськ та Південний, Чорноморський єудноремонтний завод, стивідорні компанії, компанії, що надають експедиторські та агентські послуги, заклади вищої освіти, що забезпечують відповідну підготовку кадрів, агентства з сертифікації.

Особливо наочним щодо циклічності функціонування і розвитку фрахтового ринку є процес його падіння в період кризи. Зниження активності в секторах навалювальних і насипних вантажів перевищило найпесимістичніші прогнози. Якщо взяти за характеристику падіння Балтійського фрахтового індексу, падіння якого для суден типу Панамакс склало 61,5 відсотка, з 3860 пункту до 1488, то таке падіння не спостерігалось

протягом попередніх 20 років. Однак, слід зазначити, що протягом певного періоду до цієї події формувався фрахтовий бум. З урахуванням передкризової ситуації, що склалась, судновласники використовували принцип довгострокових контрактів, який призупинив динаміку зростання ставок.

Однак, наслідки цього спаду не привели до виведення 30 відсотків суден з експлуатації, як це було наприкінці минулого століття. Тоді ставки завантаження зворотного напрямку відшкодовували лише вартість бункерування. У загальному вигляді фрахтові індекси і показники забезпечують вимірювання ефективності стану ринку транспортних послуг. У будь-яких умовах критеріальним показником кон'юнктури фрахтового ринку розглядається рух тарифних ставок за перевезення вантажів. Серед узагальнюючих показників ринку морської торгівлі поряд з динамікою вантажопотоків і дедвейтом флоту виступають фрахтові індекси, що розраховуються різними методами та морськими ренджами (рис. 2.5).

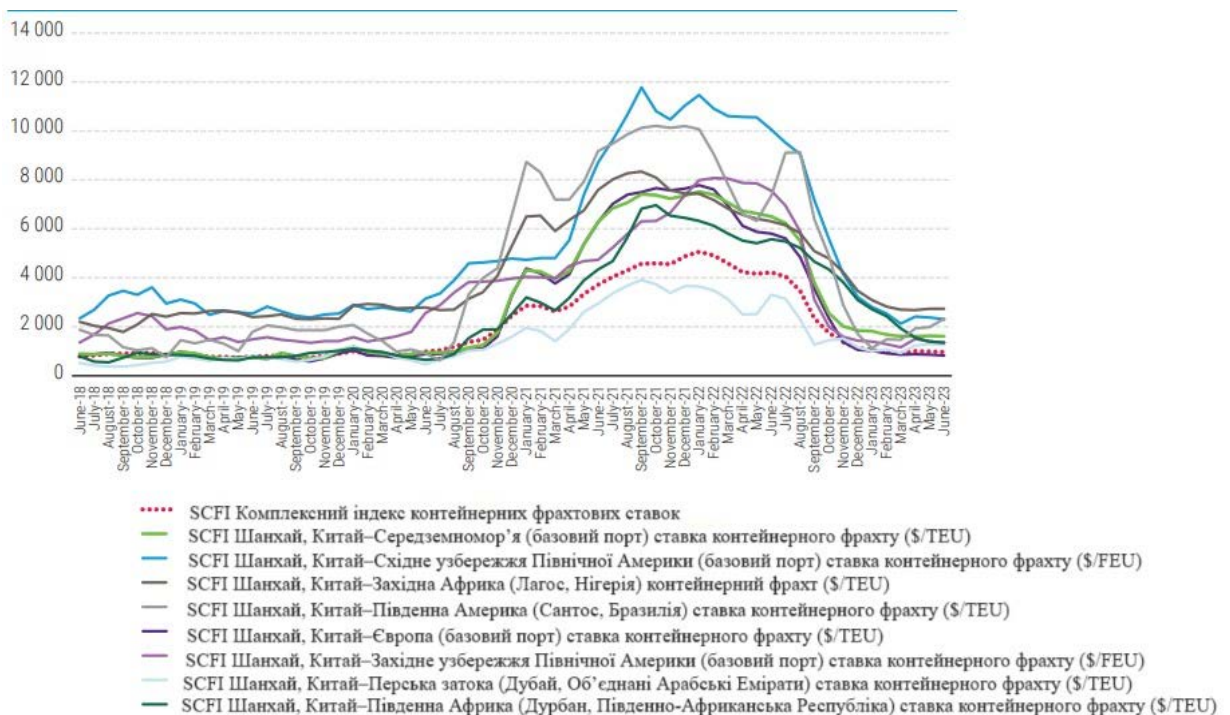


Рис. 2.5. Щомісячні спотові ставки Шанхайського індексу контейнерних перевезень, вибрані маршрути, червень 2018 р. – червень 2023 р.

Джерело: [201, с. 45]

Протягом 2010 - 2020 років на найважливіших секторах суднобудування і фрахтового ринку - танкерному і балкерному склалися протилежні тенденції. На балкерному було досягнуто середньострокову рівновагу провізної здатності і динаміки вантажопотоків, тому приріст цієї групи тоннажу на основі суднобудування був досить низький. У той же час в секторі танкерного флоту відзначалося значне збільшення тоннажу, приріст якого забезпечував заміну застарілих типів суден і приріст нових потужностей, які забезпечують перевезення зростаючого обсягу споживання нафти і нафтопродуктів.

Обираючи транспортну політику розвитку та підтримки національного морського транспортного комплексу необхідно враховувати тенденції та закономірності формування глобального економічного простору і зміни його базових основ. Фактично розпочався процес трансформації ролі окремих держав в міжнародному поділі праці. З 2000 року встановилися високі темпи економічного зростання в Китаї, Індії та в країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону, що тримаються і зараз. Ці темпи розвитку змінили роль держав у формуванні економічного потенціалу.

Щорічний високий приріст економіки в Китаї дозволив в економічному відношенні протистояти позиції США. Щорічний приріст ВВП в Індії в даний час 6 - 8 відсотків, при збереженні цього показника в подальшому в межах 6 відсотків країна за обсягом виробництва наздожене Китай. Таким чином, будь-яка морська держава повинна враховувати розвиток власного торговельного флоту в межах зазначеної тенденції. Адже Китай став найважливішим торговельним партнером багатьох держав з розвитком експорту капіталу, що і зумовлює диференціацію інтеграційних відносин.

Місце судноплавних компаній в національному транспортному комплексі обумовлюється не тільки масштабами участі країни в міжнародному поділі праці, але і їх адекватністю загальному стану глобального фрахтового ринку. Так, з огляду на участь країни та її транспортної системи в міжнародному поділі праці можна сформулювати

перший напрям щодо визначення та виявлення інтеграційних процесів ринку морської торгівлі. Слід враховувати, що судноплавні компанії формують позитивний платіжний баланс. Тому, по-перше, сфера їх діяльності високо конкурентна, і, по-друге, за умови відповідної організації роботи флоту його функціонування досить ефективно. Головними в менеджменті стає досягнення сприятливого інвестиційного клімату та ефективне управління витратами.

З цим фактором пов'язане положення, що суднобудівні потужності світу, що діють наразі, здатні побудувати судна провізною здатністю на 25 відсотків більше реальної потреби. При цьому зростають потужності суднобудівного комплексу Китаю.

Збитки від простоїв суден в морських торговельних портах, а також від уповільнення відправки вантажів одержувачам з портів досягають 50-60 млрд. доларів. Цим визначається пріоритетність підвищення техніко-економічного рівня транспортних вузлів і переадресування окремих маршрутів. У цьому аспекті слід звернути увагу на те, що витрати, пов'язані з логістикою в Європі перевищують 20% валового національного продукту. Це і викликає увагу до розвитку, зокрема, виробничої інфраструктури. У цьому процесі важливий відбір найбільш ефективних рішень в структурі макроекономічних інтересів. Тому важливо у разі обмеженості ресурсів увагу зосереджувати на тих варіантах, які забезпечують системне зростання результатів. До таких об'єктів з урахуванням формування нових концентрів пропозиції праці є транспортний флот.

На цьому тлі необмежена лібералізація функціональної діяльності морського транспорту України та зовнішньоекономічних відносин призвела до обмеження сфери діяльності національних судноплавних компаній і морських торговельних портів в початковий період ринкових перетворень. Розширення практики фрахтування національними вантажовласниками ігнорувала економічні інтереси країни. Внаслідок обмеження використання провізної здатності торговельного флоту і втрати інтересу державних структур судноплавний комплекс був виведений з господарської діяльності країни. Це

вказує на втрату позицій нашої країни у підтриманні глобалізаційних процесів з огляду на перший підхід.

Як показує досвід розвитку виробничої інфраструктури Європейського Союзу, її функціональна стійкість і перспективність розвитку базуються на чіткій правовій базі власності на землю. На жаль, в Україні цей процес не вирішений. Тому виникають протистояння місцевих органів влади і торговельних портів, які історично є місто утворюючим чинником.

Принципові проекти розвитку основних підрозділів національного морегосподарського комплексу вимагають ретельних обґрунтувань з проведенням консалтингових оцінок доцільності необхідних інвестиційних потоків. Тільки в цьому випадку можна визначити доцільність та допустимість використання спільних проектів розвитку морських торговельних портів в системі мультимодальних транспортних технологій. Мультимодальні транспортні перевезення визначають другий підхід до охарактеризування інтеграційних процесів на транспортному ринку.

Мультимодальні транспортні перевезення передбачають перевезення, що здійснюються більш, ніж одним видом транспорту, та таким чином створюють інтегровану транспортну систему. Найпоширеніша схема мультимодальних перевезень - транспортування вантажу до пункту призначення за допомоги автомобільного транспорту з залізничних станцій, морських, річкових терміналів та аеропортів. Проте можливі й інші варіанти ефективного комбінування.

Важливою ознакою таких перевезень є оформлення єдиного договору перевезення та використання як найменше двох видів транспорту. Єдиний договір також передбачає відповідальність оператора за вантаж на усіх етапах транспортування різними видами транспорту.

Мультимодальні форми взаємодії різних видів транспорту реалізуються через:

- створення морських залізничних і автомобільних поромів, шляхових естакад і перетинань (переїздів) в різних рівнях;

- уніфікацію і стандартизацію вузлів, деталей та габаритів вантажно-розвантажувальних машин і механізмів;

- узгодження параметрів контейнерів і конструкцій вантажних автомобілів, вагонів, суден і літаків, використання роудтрейлерів, автомобільних напівпричепів-контейнеровозів, суден-контейнеровозів тощо.

В умовах війни мультимодальні перевезення стали стратегічним напрямком розвитку в Україні. Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство значно обмежилась. Це відобразилось у скороченні й судно заходів у порти, й обсягів перевезень вантажів, й загалом вплинуло на світове сполучення країн басейну Чорного моря.

З початком війни власники вантажів були змушені шукати альтернативні варіанти доставки. Деякі вантажі були транспортовані з України до Румунії автодорогою, потягом або ж баржою, а потім відправлені з румунського порту Констанца. Тобто для стабілізації ситуації було задіяне мультимодальне сполучення.

Повертаючись до аналізу напрямів інтеграційних процесів щодо сегментів фрахтового ринку, варто зазначити, що для забезпечення безпеки судноплавства з 1998 року реалізується комплекс заходів щодо Міжнародного кодексу з управління безпекою [102]. Проводиться сертифікація плавскладу транспортних суден, дотримання на судах конвенції Глобальної морської системи зв'язку. Представлення морського транспортного комплексу в різноманітній структурі і функцій відображає не тільки додатковий крок в теоретичному осмисленні завдань розвитку, але в практичній площині, перш за все, в економічності реалізації функціонального призначення.

У будь-якому випадку за будь-яких обмежень за конкретними цілями розвитку всіх складових ринку морської торгівлі необхідно пам'ятати, що «Концепція безперервності діяльності виправдовує практику оцінки активів за собівартістю» [148, с. 70]. У собівартості, в кінцевому рахунку,

відображаються всі комерційні та регуляторні рішення відповідно до обраних критеріїв надійності.

Проте, міжнародні економічні проблеми циклічної зміни основних параметрів значною мірою негативно позначаються на роботі, в першу чергу, перевізників. Ступінь збалансованості провізної здатності флоту і попиту на тоннаж (обсягу вантажопотоків) має визначальний вплив на цінові параметри всіх сегментів фрахтового ринку (рис. 2. 6). Ситуація, що склалася з початку XXI століття в світовому торговельному судноплаванні, зумовлює зіткнення інтересів окремих морських держав, держав-експортерів і імпортерів. При цьому увага зосереджена на окремих сегментах ринку морської торгівлі. Головним ж стає питання сталого позиціонування кожного сегменту на принципах чіткої алокації результатів і витрат.



Рис. 2.6. Зростання попиту та пропозиції в контейнерних перевезеннях, відсоткова зміна, 2007–2023 рр.

Джерело: [201, с. 44]

У цьому відношенні досить порівняти стратегію експансії (поширення) товарів китайського виробництва на європейський ринок і подальшу макроекономічну оцінку її наслідків. Тільки на першому етапі відносно дешеві

споживчі блага і ресурси виробництва (метал) виявляються економічно допустимими. Надалі з падінням власного виробництва виникають проблеми із зайнятістю і платоспроможністю. Тому, незважаючи на принципи Світової організації торгівлі, використовується стратегія регулювання. Це повинно враховуватися системою ризиків під час орієнтації національного флоту на вантажопотоки, розвиток яких будується на односторонній експансії.

У разі фактично досягнутої обмеженості пропускної спроможності морських шляхів формуються нові інтеграційні структури типу «Один пояс - один шлях». Крім того, використовуються принципи обмежень. Наприклад, морський шлях через Босфор може пропускати до 200 млн. тонн нафти за рік. Однак система регулювання і диверсифікація маршрутів постачання нафти європейським споживачам знижує частку танкерів на цьому напрямку. Одночасно зростає частка контейнеровозів і в меншій мірі балкерів.

Однак, найбільший контейнерний оператор Гамбурга - концерн HHLA Group розширював інвестиційну діяльність в системі інтермодальних перевезень через порти України. Саме він з урахуванням альтернативних маршрутів створив в Одесі спеціалізований контейнерний термінал КТО.

Крім того, найважливішою умовою активності регіонального сегменту глобального ринку морської торгівлі є техніко-економічна характеристика судноплавства. Для вантажовласників, фрахтувальника і страховика найважливішою умовою вважається використання суден, що мають класифікацію одного з провідних класифікаційних товариств. Цим характеризується надійність судновласника і перевізника. На жаль, становлення українського реєстру характеризується складністю процесу і обмеженістю досвіду. Тому в національному просторі паралельно працюють іноземні представництва.

Економічні кризи 2009 і особливо 2020 років істотно вплинули на системність спаду на ринку морських перевезень. Це принципово загострило конкуренцію за вантажі. У свою чергу більш жорстко розкрилися основні проблеми технічного, організаційного та інституціонального плану, а також

рішення які формують збалансованість як в глобальному транспортному просторі, так і в окремих локальних або національних підсистемах. Головним стає не тільки поточний інтерес підприємницьких структур, але, і макроекономіки. Тому і відзначається вдосконалення державного регулювання у розвинених країнах.

Формується стійкість впливу зовнішніх факторів на функціональну діяльність національних виробничих підсистем і їх транспортне забезпечення. Серед таких факторів виділяються валютна незбалансованість, формування дефіциту природних ресурсів, прояв енергетичних криз. Переміщення центрів економічного зростання, трансформація міжнародних економічних відносин зумовлюють синхронізацію інфляційних процесів. На останній наслідок економічного розвитку впливають і політика провідних промислово розвинених держав. Все це певною мірою стримує інтеграційну діяльність на морському транспорті нових морських держав, таких як Україна.

Слід зазначити, що у світовій практиці використовуються три форми досягнення сталого розвитку на фрахтовому ринку і регулювання конкурентоспроможності. Це злиття і поглинання компаній, створення лінійних конференцій і вибір співробітництва на основі альянсів. Це і можна розглядати як третій підхід до опису інтеграційних процесів транспортної системи.

Досить простежити трансформацію англійської P & O, нідерландської Nedlloyd, датської Maersk, американської Sea Land. Після об'єднання двох пар надалі реалізовувалося розширення на основі придбання інших судноплавних компаній. Оптимізація фінансових результатів об'єднаної компанії ілюструє перевагу такої інтеграції в порівнянні з замовленнями нових суден і розширенням зони дії. Надалі компанії реалізували максимізацію ефекту від масштабу, перевищивши обсяг перевезень в 5 мільйонів TEU.

Наразі існують три альянси морських перевізників - альянс 2M, The Ocean Alliance, THE Alliance. Ці альянси відіграють вирішальну роль у визначенні динаміки судноплавства. Перевага інтеграційних процесів для

лінійних операторів підтверджується стрімкими обсягами нарощення провізної здатності у порівнянь з іншими компаніями (табл.2.7.).

Таблиця 2.7

Провізна здатність флоту 10 лінійних операторів- учасників альянсів

Лінійний оператор	Провізна здатність, TEU		Зміна у %
	2016	2023	
MSC (2 M Alliance)	833 375	4 919 889	490
Maersk (2 M Alliance)	1 618 539	3 991 414	147
CMA-CGM (Ocean Alliance)	574 884	3 387 627	489
Evergreen (Ocean Alliance)	518 292	1 657 307	220
Hapag-Lloyd (THE Alliance)	439 523	1 767 951	302
COSCO (Ocean Alliance)	357 266	2 848 91	697
Yang Ming (THE Alliance)	204 285	715 390	250
ZIM(THE Alliance)	209 704	565 435	170
ONE(THE Alliance)	-	1 536 945	-
Yang Ming (THE Alliance)	-	814 147	-
Усі інші	4 950 934	5 062 962	2
Загальна провізна здатність, TEU	9 706 802	27 267 986	181

Джерело: [201, с. 41]

Одночасно будь-який технічний розвиток на основі інноваційних технологій вимагає забезпечення робочих місць відповідними за якістю підготовки фахівцями. Високі темпи зростання дедвейту з 90-х років ХХ

століття з одночасним підвищенням рівня оплати праці в промислово розвинених країнах зумовили зниження інтересу громадян Європи, США, Японії до роботи на суднах торговельного флоту. Основним резервом ринку праці моряків опинилися фахівці, які працювали раніше в морських пароплавствах країн СНД. Їх якість підготовки відповідала вимогам безпеки судноплавства технічному рівню флоту.

Таким чином сформувалася збалансованість поділу потоку основного капіталу і людського капіталу в системі ефективного функціонування глобального ринку морської торгівлі.

Аналіз стану і розвитку фрахтового ринку дозволяє систематизувати сукупність критеріїв ефективного формування найважливіших параметрів (табл.2.8).

Таблиця 2.8

Сукупність критеріїв формування параметрів фрахтового ринку

Форма критерію	Спрямованість впливу	Механізм та інструментарій відображення в стратегії
Збалансованість вантажопотоків і провізної здатності флоту	Стійкість компанії	Інвестиційна політика
Інтеграційні рішення	Оптимізація витрат	Оцінка пріоритетності
Інноваційні технології	Адекватність вимогам	Оптимізація норми прибутку
Реакція на стандарти ІМО	Відображення	Виконання
Оптимізація тимчасових характеристик	За продуктивністю	Контроль зовнішніх змін

Джерело: складено автором

Масштабність вантажопотоків і вартість товарів зовнішньої торгівлі зумовлюють значимість надійності морських перевезень не тільки за критеріями економічності, але посилюється роль безпеки мореплавання і життя моряків. В цьому аспекті реалізуються два напрямки: інституційної визначеності і підвищення технічних стандартів.

Останнє і обумовлює збільшення вартості суднобудування і, як наслідок, витрат на перевезення вантажів. Формою компенсації додаткових інвестиційних витрат стає підвищення продуктивності суден, які стримують вплив збільшення постійних витрат. Тобто, важливий пошук шляхів реалізації економіки масштабу.

Визнання цього положення в структурі транспортної політики розвитку судноплавного комплексу країни закріпило позиції провідних морських держав і їх судноплавних компаній, незалежно від прапора реєстрації. Нестійка динаміка фрахтового індексу в меншій мірі для таких судновласників порушує фінансову стійкість. Особливо зростає роль такої стратегії в системі глобального ринку морської торгівлі і формування нових комерційних і інституційних відносин.

Незважаючи на тенденцію глобалізації ринку морської торгівлі, зберігається диференціація ролі окремих макроекономічних структур в системі міжнародного економічного розвитку. Навіть зміна ролі за темпами розвитку окремих країн або їх об'єднань (БРІКС) зберігає необхідність враховувати економічну стратегію країн, що відносяться до постіндустріальної групи. Їх роль у формуванні вантажопотоків досить стійка.

При цьому необхідно виділити найважливіші групи вантажів, що є наслідком стійкості індустріалізації. Так зберігається значення виробництва чорних металів, що забезпечують потреби машинобудівного комплексу. Одночасно зберігають значення вантажопотоки кам'яного вугілля та інших корисних копалин, що забезпечують металургійну промисловість. Головним стає аналіз і оцінка зміни маршрутів перевезення і контроль характеру розвитку національного флоту країнами, що формують такі вантажопотоки.

За даними Simpson Spence & Young Consultancy and Research Ltd (SSY) навіть у разі оптимізації енергоемності промисловості Японії загальний обсяг імпорту вугілля буде зберігатися в межах 130 - 140 млн. тонн. Рівень виробництва чавуну і характер зовнішньоекономічних відносин з основними зовнішньоторговельними партнерами змінює в основному роль окремих експортерів кам'яного вугілля. Саме зміцнення експорту країни зумовлює доцільність імпорту кам'яного вугілля навіть із таких традиційних торгових партнерів як США. Це ж відноситься і до Китаю, Індії та Бразилії.

Досвід періоду концентрації уваги на імпорті нафтопродуктів провідними індустріальними країнами, що зумовив гостроту дефіциту нафти в короткостроковому періоді і став причиною зростання цін, в посткризовому періоді вплинув на певну стриманість розвитку енергоемних виробництв без розвитку технологій ресурсозбереження. Це відбивається і на особливостях розвитку танкерного флоту.

Періодично виникають суперечності в підходах окремих країн до регулювання міжнародного судноплавства і вирішення власних завдань. Так, Intertanko свого часу звернув увагу на низький рівень безпеки мореплавання в портах США. При цьому влада країни ввела жорсткі вимоги щодо компенсації збитків від розливу нафти за рахунок судновласників. Таким чином, комерційні інтереси танкерних судноплавних компаній, які обслуговують потреби глобального імпортера нафти, повинні бути забезпечені підвищенням безпеки щодо світового рівня задля підтримання інтеграційних процесів у цьому напрямку.

Про реальність оцінки ролі морського транспорту свідчить стратегія Болгарії, незважаючи на її входження в ЄС і досягнення фактичної гарантії транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі. Однак фахівці, оцінивши реально потреби національного флоту, встановили необхідність збільшення провізної здатності в межах 20 суден торговельного флоту. На жаль, в Україні ігнорується оцінка ролі морського транспорту і вибору реальних шляхів його розвитку.

Повертаючись до першого підходу визначення інтеграції, необхідно звернути увагу, що сучасний ринок морської торгівлі включає блоки чітко сформованих стратегій і тактики досягнення індивідуальних цілей основними учасниками міжнародного поділу праці. За специфікою функціонування виділяються спеціалізовані судноплавні компанії, значна кількість яких зумовлює складність інвестиційного процесу і досягнення збалансованості системи.

Проте, досвід Болгарії свідчить про можливість навіть в більш обмежених умовах розвивати національний торговельний флот. Болгарія разом зі Світовим банком реалізувала стратегію розвитку торговельного флоту до 2015 року на основі кредитних і власних ресурсів в обсязі 5,45 мільярда євро [195].

Слід зазначити найважливішу закономірність і тенденцію розвитку фрахтового ринку. По-перше, в структурі короткострокового періоду, незважаючи на кон'юнктурні коливання фрахтових ставок, досить чітко дотримується збалансованість з співвідношення попиту і пропозиції тоннажу. По-друге, в довгостроковому періоді спостерігається стійка тенденція зростання цінових параметрів на всіх сегментах світового ринку морської торгівлі. Але особливо чітко це проявляється в секторах контейнерних перевезень, де в певній мірі правила формують монопольні судноплавні компанії.

В Україні ж з появою підприємницьких структур в стивідорному бізнесі, здатних надавати якісні транспортні технології, утворився тиск з боку керівництва державних морських портів. Вони в своєму розвитку довгий час використовували потенціал, який без розвитку почав втрачати конкурентоспроможність як в обробці національних вантажопотоків, так і в участі вилучення транзитної ренти.

В системі інноваційних проектів на морському транспорті слід виділити створення і введення в експлуатацію нових високопродуктивних суден і вантажних терміналів, реконструкцію і модернізацію транспортних об'єктів,

що забезпечують підвищення продуктивності і економічності робіт, а також нових методів організації та менеджменту морських перевезень.

Слід звернути увагу на формування елітних перевізників і компаній, які займають нішу тимчасової стійкості. Саме перша група судноплавних компаній і визначає стандарти і нормативи якості обслуговування. Такі судноплавні компанії і розглядаються міжнародними інституціями як об'єкти, які зумовлюють тенденцію і закономірності безпечного обслуговування міжнародної економіки. До однієї з проблем і завдань економічної безпеки належить управління енергоємністю. Цей пріоритет стає найважливішим в розміщенні продуктивних сил, у виробництві продукції, у виборі маршруту і технології її доставки і в кінцевій конкурентоспроможності.

Тому початковий етап ринкової трансформації економіки України, яка ґрунтувалася на високу енергоємність виробництва, був обумовлений складністю вирішення проблеми в короткостроковому періоді. На жаль, енергоємність не потрапила в пріоритети економічного розвитку виробництв, орієнтованих на участь в міжнародному поділі праці.

Зазвичай у той же час дослідження не зосереджені на принципах формування і еволюції судноплавних компаній, що впливають на загальну рівновагу ринку транспортних послуг. Ведеться в основному традиційна статистика торговельного флоту з усталеними структурними класифікаціями [200]. Одночасно необхідно звернути увагу, що навіть при високих пріоритетних позиціях таких судноплавних компаній, якщо відсутні кардинальні трансформації, можлива втрата їх статусу.

Найбільше занепокоєння викликає посилення впливу асоціацій монопольних судноплавних компаній на формування умов обслуговування вантажопотоків. У цьому процесі намічений відхід від ліберального функціонування торговельних портів до утворення залежних від судновласників спеціалізованих терміналів. Одночасне підвищення навантаження на екіпаж, незважаючи на нормалізацію тривалості перебування в морі, веде до збільшення ризику аварій з людського фактору.

Техніко-економічний розвиток зі спробою переходу на економіко-математичне моделювання не враховує наявність «неформалізованої» частини управління, перш за все, грошовими потоками. Тому важливо не допустити розрив між зростанням доцільності реалізації інноваційних технологій обслуговування вантажопотоків і компенсацією витрат на формування людського капіталу фахівців морського транспорту.

Одночасно з ХХІ століття формуються дві тенденції: збереження дефіциту фахівців (офіцерів) морського транспортного флоту і дисбаланс їх підготовки вищими навчальними закладами.

Протиріччя в системі підвищення капіталомісткості та зниження трудомісткості обслуговування перевізного процесу на основі інноваційного розвитку торговельного флоту зумовлюють пошук моделей опису стійкості функціонування ринку морської торгівлі. При цьому формується нетотожність цілей судновласників і інтересів суднових екіпажів. Спільну мету з боку фахівців морського флоту відображає International Transport Workers' Federation (ITF). Однак прагнення до збереження стабільності діяльності інституційних надбудовних підсистем викликає критичне ставлення власників капіталу судноплавних компаній.

Незважаючи на відносно низький індекс адміністративного регулювання економіки судноплавних компаній, що оперують на глобальному ринку морської торгівлі, принциповим виявляється ставлення до стандартів, які досить об'єктивно забезпечують позиціонування флоту в секторах фрахтового ринку. У той же час технологічний підхід до прийняття рішень залишає досить широке поле для евристичного підходу, особливо в умовах формування нових загроз і, зокрема, в усіх регіонах піратства. Як показали події, формування коридорів безпеки в складі міжнародних військово-морських сил проблему не вирішили.

Нові стандарти безпеки вимагають наявності на кожному судні помічника капітана, відповідального за безпеку, обмеження доступу в машинне відділення і на місток, строгий контроль на трапі. До заходів щодо

посилення безпеки судноплавства відносяться заходи з ідентифікації вантажів, що прямують на торговельних судах в порти. Особлива увага звертається на збільшення кількості вибіркового перевірок контейнерів, доставлених морем.

У цих умовах управління розвитком торговельного судноплавства в цілому і окремих судноплавних компаній вимагає повноти інформаційних потоків. Однак в умовах складної сукупності факторів, що впливають на функціональну і інвестиційну діяльність, доводиться вирішувати два суперечливих завдання. Одне пов'язане з досягненням повноти відповідності критеріїв та показників формування ресурсів і витрат. Друге обумовлене необхідністю спрощення та досягнення доступності аналітики.

Кон'юнктурні коливання світового ринку морської торгівлі в свою чергу обумовлюється процесами розвитку міжнародної економіки, яка характеризується кількісними і якісними результатами. Тому важливого значення набуває вибір методу оцінки динаміки і структурних змін.

Причини підвищення світових цін в основних секторах міжнародних відносин різноманітні. Головним стає оцінка ступеня впливу цієї тенденції на національні ринки та на основні сегменти торговельного судноплавства. В системі морського транспорту формується безліч потенційних каналів впливу на рівень тарифних і фрахтових ставок. Особливе місце займає відмінність в реакції національних економічних систем і їх транспортного сектору на зміни умов на ринку морської торгівлі.

У цю систему певні корективи вносить розвиток морського законодавства окремих держав, насамперед, таких як США і Китай. Орієнтація США на лібералізацію торговельного судноплавства на основі закону Ocean Shipping Reform Act, що передбачає розвиток конкуренції між перевізниками, суперечить спробі Китаю контролювати умови контрактів за фрахтовими ставками перевізників.

Таким чином управління вантажопотоками враховує вплив зовнішніх чинників, але пріоритети зміщуються до підвищення ролі національних підходів їх стимулювання на основі якісних параметрів обслуговування і

досягнення на цій основі економічних переваг як для власників транспортних підприємств, так і для вантажовласників. Це також впливає на підвищення ролі регіональних аспектів конкурентоспроможного позиціонування флоту і портів прапору держави.

В системі морського транспорту не досягнута збалансованість інтересів морських транспортних підприємств, вантажовласників і охорони навколишнього середовища. Незважаючи на відносно низьку енергоємність морських перевезень в порівнянні з наземними видами транспорту, енергетична складова у витратах значна і вона в певній мірі впливає на екологічну безпеку морських басейнів, особливо Чорного моря.

Науково обґрунтовані рекомендації повинні бути врівноважені між економічним зростанням і збереженням природного середовища. У будь-якому випадку це обмеження призводить до зростання експлуатаційних витрат, а, отже, і вартості доставки вантажів. Тому зростає роль структурних зрушень в маршрутах доставки вантажів і обсягах інвестиційного забезпечення інноваційних проектів за сукупним ефектом.

У складній системі функціонування глобального ринку морської торгівлі виникає необхідність прийняття чітких інвестиційних і менеджерських рішень, необхідно враховувати те, що «... координація та обмін інформацією виступають основними принципами для запобігання надмірності і мінімізації непотрібних зусиль» [179, с. 92]. Останні в значній мірі пов'язані з протиріччями між темпами зростання вантажопотоків і введення в експлуатацію нового дедвейту провідними судновласниками.

В цьому відношенні однією з проблем ринку праці моряків, яка сприймається неоднозначно різними сторонами, є наявність суден з екіпажами, що були залишені судновласниками без оплати їх праці.

Підкреслюючи множинність причин, що породжують тенденцію зростання тарифних ставок в довгостроковому періоді, необхідно разом з тим звернути увагу на характер формування світової грошово-кредитної системи. Поява в структурі морської торгівлі нових товарних потоків призводить до

підвищення попиту на провізну спроможність і до активізації будівництва нових суден, вартість яких включає інфляційну спіраль. Тому судноплавні компанії і прагнуть через механізм прискореної амортизації забезпечити відшкодування початкових інвестиційних витрат.

В цьому відношенні фрахтові індекси, певною мірою досить повно характеризують стан фрахтового ринку, але вони не здатні в повній мірі забезпечити прийняття чітких менеджерських і інвестиційних рішень навіть у середньостроковому періоді. Прийняття рішень щодо оптимізації виробничого потенціалу флоту або морських торговельних портів вимагає врахування характеру цінової динаміки. Тому звертають на себе увагу індекси руху тарифних ставок в певних морських ренджах. Індекси розкривають закономірності і тенденцію зміни цінових параметрів у короткостроковому періоді на перевезення між визначеними портами за групами вантажів.

При цьому в інтегрованих транспортних комплексах найважливішим стає стійкість позиціонування на принципах ефекту масштабу. Форма власності капіталу та організаційні засади підприємництва підкоряються критеріям конкурентоспроможності та прибутковості. Цей висновок підтверджує будівництво і функціонування порту Тайцан в 1998 році, розташованого в 45 км від порту Шанхай. Новий порт виник як спільне підприємство державної судноплавної компанії COSCO і сінгапурської PSA Corp.

При цьому слід звернути увагу, що навіть в умовах спаду 1998, 2008 - 2009 років, кризи COVID-19 деякі морські транспортні підприємства уникли жорстких кризових потрясінь. Це було пов'язано з реалізацією стратегії диверсифікації, вдосконаленням менеджменту і оптимізацією масштабів і структури компанії.

У світовій суднобудівельній галузі також спостерігається певна циклічність, що зображена на рис. 2.7. [153].



Рис. 2.7. Циклічність суднобудівельної галузі

І на цьому тлі 2009 та 2020 року весь суднобудівний ринок після сталого розвитку різко пішов на спад. Це зумовило зміну характеру управління конкуренцією в наступному періоді та вимагало вибору стратегії позиціонування за параметрами стійкості до моменту появи нового інвестиційного пожвавлення.

Підсумовуючи вищезазначене, можна об'єднати принципи реалізації інтеграційних процесів на морському транспорті у рис. 2.8. Також можна виділити наступні напрями інтеграційних процесів морської торгівлі (рис. 2.9.).



Рис. 2.8. Принципи реалізації інтеграційних процесів на морському транспорті



Рис. 2.9. Напрями інтеграційних процесів морської торгівлі

Потенціал морегосподарського комплексу є складною багатоаспектною категорією, до складу якої входить цілий ряд функціонально взаємозалежних компонентів, що забезпечують його життєздатність і розвиток, ефективне використання яких забезпечить досягнення поставлених результатів за рахунок збалансованого прискореного розвитку морського транспортного комплексу і завоювання конкурентних переваг на ринку транспортних послуг.

2.3. Сучасний стан морегосподарського комплексу України

Вигідне географічне положення України, рівень розвитку виробничої інфраструктури формують значний потенціал забезпечення інтеграційних процесів в системі Азійсько-Тихоокеанський регіон - Європа. Однак помилки, допущені у формуванні грошово-кредитної політики під час становлення державності, негативно відбилися на всьому комплексі попиту та пропозиції протягом усього періоду.

Транспортна політика обмеження платоспроможності на основі низької оплати праці і обмеженості оборотного капіталу під впливом жорсткої системи податку на додану вартість визначила вартісну деформацію в основних галузях національної економіки.

Досить згадати історію формування судноплавних компаній на основі корпоративного капіталу за участю держави. В новітній історії України – це Укррічфлот, що демонструє пріоритети розвитку і доступності кредитних інвестиційних ресурсів. До цих стандартів наближається і компанія Нібулон, що володіє суднобудівним і судноремонтним заводом. При цьому важливо, щоб серед акціонерів компанії перебували і банки. Перевага таких конгломератів демонструє розвиток морської транспортної індустрії Китаю, Південної Кореї й Японії.

Сумною виявилася доля торговельного флоту, що перейшла у власність України в 1991 році. Не були забезпечені нормальні умови його використання.

Імідж країни як морської держави почав падати після нездатності держави захистити свою власність. З різних причин дефліт українського флоту різко скоротився протягом перших 5 років політичної самостійності. Середній вік суден перевищив 30 років, і вони виявилися в межах субстандартного флоту. Наслідком такого становища стало те, що більше 90% зовнішньоторговельних вантажів традиційно перевозиться іноземними судновласниками, фрахтова виручка яких формує їх конкурентоспроможність і активність інвестиційної політики.

Морські транспортні підприємства формують матеріальну основу ефективної реалізації міжнародного поділу праці. Фактично глобальна єдність світового виробництва, розподілу і споживання продукції зумовлюється параметрами розвитку морського транспортного комплексу. Саме остання умова стає найважливішим в системі інтеграції транспортних підприємств. В силу цієї умови високий рівень розвитку морського транспорту країни об'єктивно необхідний для реалізації національних програм економічного розвитку.

Основою морського транспортного потенціалу і різних форм вилучення морської ренти є наявність в Україні близько 3000 км незамерзаючої регулярно берегової лінії. На початку політичної та економічної трансформації СРСР Україна отримала сотні підприємств морської транспортної системи: торговельних портів, морських пароплавств і сервісних підприємств, суднобудівних і судноремонтних заводів, конструкторських бюро і дослідних інститутів. Частина з них бездарно знищилась, але затребуваність транспортного сектору морегосподарського комплексу визначила виникнення на підприємницьких засадах нових судноплавних і суднобудівних фірм, дослідницько-проектних організацій.

На рівні держави питання економічної безпеки на основі адекватного розвитку морського виробничо-транспортного господарства фактично не розглядалось, що і унеможливило стратегію становлення України, як реальної

морської держави. Проблемою залишається й принцип і механізм формування і управління сукупністю необхідних грошових потоків.

Завдання утримання судноплавних компаній у відповідних ринку морської торгівлі умовах конкурентоспроможності зумовлюють реалізацію двох типів глобальних стратегій:

- тотального управління адекватним техніко-економічним рівнем флоту і портів з боку власників, що мають доступ до інвестиційних ресурсів;
- використання широкої гами програм і проектів зниження поточних витрат і податкового тягаря в процесі функціональної діяльності.

В останньому особливе місце займає реєстрація флоту під зручними прапорами, що з позиції формування валового національного продукту є рішенням поточної економічної задачі.

У світовому торговельному суднопластві під впливом сукупності факторів найважливішим завданням стає економічність страхування. З ростом страхових сум виникають кризові явища.

Найважливішою проблемою розвитку торговельного судноплавства залишається необхідна концентрація вантажопотоків на напрямках функціональної діяльності флоту, що крім результативності зумовлює і ризики. Дані міжнародної статистики свідчать про те, що 80 відсотків аварійних випадків обумовлено людським фактором. При цьому спостерігається широка гама чинників, що зумовили аварійні ситуації, супутні комерційні збитки і екологічний збиток [150].

До основних досягнень фінансово-економічної діяльності підприємств водного транспорту відноситься загальна сума доходів, чистий прибуток і сума заробітної плати, що визначають стимулювання розвитку інших сегментів національної економіки.

На зниження завантаження терміналів транзитними вантажопотоками вплинуло нарощування потужності альтернативними морськими торговельними портами, особливо, нафто терміналами. Крім того, на завантаження нафтових терміналів вплинуло збільшення тарифів за

використання залізничних цистерн [118] з урахуванням відсутності трубопроводу в Україні та будівництва таких в Грузії та Туреччині.

Якщо виходити з стійкості позиціонування металургійного комплексу України у зовнішній діяльності, то навіть без істотного зростання експорту металу можливе виникнення імпортного потоку коксу. При поточній потребі коксу в 29,5 млн. тонн в Україні його виробляють близько 18 млн. тонн, отже, дефіцит може бути заміщений за допомоги імпорту [22]. Найбільш ймовірний маршрут - морський. Тому виникає завдання будівництва відповідних перевантажувальних комплексів з використання інвестицій вантажовласників.

На жаль, Україна не виробила за весь період державного будівництва сукупність пріоритетів економічного розвитку з урахуванням посилення ролі інтеграційних процесів і зовнішніх ринків в системі формування попиту. В цьому аспекті фактично ігнорується роль морського транспорту - як в системі економічної безпеки, так і комерційної ефективності інвестиційних та господарських процесів.

Особливо негативно виглядає національний торговельний флот порівняно з розвитком світового комерційного судноплавства. Досить розглянути положення Українського Дунайського пароплавства. Незважаючи на складні зовнішні умови, річний флот пароплавства налічує 75 самохідних та 245 несамохідних суден, морський флот має 7 суден дедвейтом від 3300 до 4050 тонн. Це одна з найбільших судноплавних компаній, що конкурують на європейському рівні. Проте, флот фактично не оновлювався до 2020 року. Навіть на оплату судна, готовність якого 90 відсотків, не було виділено необхідної суми [82].

З урахуванням даних світової статистики про те, що, як правило, морські держави економічно більш розвинені, аніж інші, зокрема, за рахунок ресурсів морської торгівлі, необхідно прагнути до формування основних атрибутів морської держави. Цей процес повинен ґрунтуватися на реалізації основних міжнародних положень та принципів. Участь в різних міжнародних угодах і

положеннях певною мірою полегшує формування виробничого, оборонного, транспортного та інших потенціалів економічної самостійності країни.

Надійність функціонування торговельного судноплавства в кожному морському ренджі обумовлюється не тільки параметрами і доступністю вантажопотоків, а й характеристикою торговельних портів і їх зв'язком з внутрішніми регіонами. Про це, зокрема, свідчить кризовий стан Ренійського торговельного порту. Відсутність надійного зв'язку з регіоном тяжіння і поширення зумовило не тільки тотальне падіння вантажообігу, але виникнення конкурентного порту Джурджулешти. Проте у воєнний час Дунайські порти й стали альтернативним варіантом побудови логістичних маршрутів.

Найважливішою складовою виробничого потенціалу морської держави є суднобудівні заводи. Їх роль для економіки країни демонструють такі країни як Китай, Південна Корея, Японія. У той же час Україна демонструє низку втрат в цій області.

Досить звернути увагу на ситуації з заводом «Океан». Суднобудівний завод «Океан» у 2000 році був одним з найбільших заводів, його купила голландська компанія Damen Shipyards Group. Пізніше її придбала норвезька Aker Yards. Українське підприємство увійшло до складу Aker Yards Ukraine Holding. У 2008 році 70% акцій цього конгломерату придбав інвестиційний фонд FLC West за 291,9 млн. євро. В 2012 році збитки заводу становили 159,71 млн. гривень, після чого була почата процедура банкрутства. Хоча у 2019 році сталося відродження заводу під управлінням ТОВ "Суднобудівний завод "Океан" з відновленням стандартів якості, закладених Damen Shipyards Group. Підприємство отримало перші державні замовлення на судноремонт і виготовлення металоконструкцій [41].

Крім того, про масштаби втрати Україною статусу морської держави свідчить порівняння ряду параметрів торговельного флоту. У 1991 році в складі судноплавних компаній України налічувалося 375 морських суден загальним дедвейтом 5,3 млн. тонн. На 1 січня 2021 року дедвейт українського

флоту становив 302,5 тис. тонн, тобто скоротився у 16 разів. Середній вік перевищив 30 років (табл.2.9). Чорноморське пароплавство як судноплавна компанія перестало існувати [58].

Таблиця 2.9

Склад і структура самохідного вантажного флоту України, 2020 рік

Найменування	Кількість суден	Дедвейт	Середній вік, роки
Вантажні судна, в тому числі	86	302481	38
Суховантажні (для генеральних вантажів)	36	147525	35
Суховантажні (універсальні)	30	80649	45
Рефрижераторні	2	571	41
Контейнеровози	2	7018	22
Ролкери	1	6437	10
Балкери	1	28215	36
Хімовози	2	6122	39
Нафтоналивні	7	20856	37
Наливні	5	5074	39

Джерело: [8]

Довгостроковою стратегічною проблемою становлення України як морської держави є формування адекватного судноплавного комплексу країни, який би відображав як мінімум її потенціал конкурентного позиціонування в міжнародному поділі праці. Необхідні дві умови - підтримка ініціативних підходів до формування альтернативних судноплавних компаній і політична воля до відродження лідерства. На жаль, в цьому питанні економічні завдання поступають суперечливому політичному підходу.

Принциповим у розвитку національного морського транспортного комплексу є єдність цілей і організації на макроекономічному та мікроекономічному рівнях. У разі відсутності такої єдності або більш того байдужості державного підходу зберігається фрахтова залежність економічної діяльності країни.

Але формування і зміст транспортного потенціалу судноплавної компанії залежить і від ряду зовнішніх чинників і умов. Незважаючи на те, що з комітетом кредиторів було досягнуто мирової угоди і з'явилася можливість відкриття кредитної лінії для фінансування придбання суден, виникли додаткові перешкоди для відновлення функціональної діяльності компанії. За створеною судовою справою заарештований один президент і призначений новий санатор. Байдужість до цього питання - один із чинників втрати національного надбання. Але інтеграційні процеси визначили активізацію підприємницьких структур у формуванні України як морської держави.

Було враховано, що рівень розвитку національного морського транспортного комплексу визначається трьома групами факторів:

- активною морською транспортною політикою;
- конкурентним рівнем вітчизняної суднобудівної промисловості;
- необмеженим прагненням бізнес-структур до доступності альтернативних інвестиційних ресурсів.

На жаль, державна система не забезпечила оптимальність стану жодної з перерахованих умов або факторів. Особливу увагу було приділено приватизації суднобудівних підприємств на основі залучення іноземних інвесторів. Однак у порівнянні з світовим суднобудівним комплексом, що інтенсивне розвивається, суднобудівні заводи України не тільки не розвиваються, але і не відновили свої дореформені позиції. Основними конкурентами судноремонтної галузі України є підприємства Туреччини та Румунії. У Туреччині, приміром, налічується 150 судноремонтних компаній. Статистика будівництва та ремонту в Україні за 2018-2020 роки наведена в табл. 2.10.

Про ступінь економічних і соціальних втрат і недооцінки морського транспортного комплексу свідчить зіставлення історичних результатів з поточними результатами. Україна входила в десятку суднобудівних держав. Цей вид діяльності виробляв продукції в 80-х роках XX століття за місяць більше, ніж за перші 32 років державної незалежності.

Таблиця 2.10

Будівництво та ремонт суден за 2018-2020 роки

Показник	2018 рік	2019 рік	2020 рік
Всього побудовано, в т.ч.	13	14	18
- на експорт	1	3	4
- на внутрішній ринок	12	11	14
Всього відремонтовано (модернізовано), в т.ч.	181	282	315
- на експорт	49	125	134
- на внутрішній ринок	132	157	181

Джерело: [5]

У чому саме проявляється байдужість державних органів до розвитку морегосподарського комплексу та створення умов для фінансування потенціалу флоту. Державні інтереси з відродження реального сектору економіки не підтримуються не тільки кредиторами, але й основними структурами влади.

Під час розгляду проблеми формування стратегії сталого позиціонування України в системі глобального ринку морської торгівлі, по-перше, необхідно визначення державної транспортної політики, що включає пріоритети і параметри розвитку торговельного флоту і портів. По-друге, забезпечення свободи та гарантій реалізації підприємницьких інноваційних проектів.

Проблемою активізації транзитних потоків портами України залишається, незважаючи на розвиток інтеграційних процесів і логістики в

обслуговуванні єдиних вантажопотоків, не вирішені правомірності взаємин різних видів транспорту. Так нормальній роботі Білгород-Дністровського порту заважає проблема підняття залізничного мосту. Як відомо, в залізничні тарифи включені витрати на утримання споруд. Проте, відомство вимагає особливої сплати за пропуск суден під обробку в порту в разі підняття мосту. У той же час саме завантаження торговельного порту істотно забезпечує роботу залізниці. Як видно, навіть входження підприємств в структуру одного відомства не вирішує завдань ефективного обслуговування вантажопотоків.

Зазначене додатково підкреслює доцільність не тільки оптимізації техніко-економічного рівня підприємств транспорту, а й вдосконалення інституційних та економічних відносин. Про це свідчить прогресивність розвитку контейнерного терміналу підприємства «ТрансІнвестСервіс» в Аджаликському лимані. Введення цього об'єкту в експлуатацію фактично вирівнює обслуговування транзитних контейнерних потоків портами України і конкурентними перевагами провідних європейських портів. За рахунок ефекту масштабу під час обслуговування контейнеровозів місткістю 11 тисяч TEU досягається зниження часу доставки вантажів, зменшення транспортних витрат і формування синергетичного ефекту на основі розширення концентрів формування доданої вартості.

З позиції оптимізації цього результату двоєдиним завданням активної морської транспортної політики є формування флоту національного прапора з використанням вітчизняної суднобудівної бази. Саме такий підхід широко використовувався у світовій практиці і реалізується Туреччиною. Концентрація уваги на розвитку морської індустрії як найважливішого стійкого кластеру приморського регіону забезпечує підтримку конкурентоспроможності міжнародних економічних відносин резидентів України.

Одночасно з моменту здобуття державної незалежності не були розроблені принципи переходу на економічну незалежність на основі збалансованості окремих галузей і підтримки платоспроможного попиту

населення. Ігнорування соціальної спрямованості економічної політики фактично і призвело до втрати виробництв, що забезпечували поточні потреби населення, в тому числі і в роботі пасажирського флоту.

Україна відноситься до країн, у яких домінуюче значення мають світові ціни, незважаючи на характер відношення до імпорту сировини або готової продукції. Хоча праця й управляється за принципом національного ціноутворення. Це положення в значній мірі зумовлює уповільнення інноваційного розвитку найважливіших галузей експортного блоку, в тому числі і підприємств морського транспорту.

В умовах відносного вирівнювання транспортних тарифів найважливішим завданням є розширення зони дії флоту і портів. Цю стратегію реалізують за рахунок техніко-економічних переваг зарубіжні порти і судноплавні компанії. Важливо використовувати внутрішнє регулювання тарифів на перевезення залізницею на термінали портів. Це і зумовлює пріоритети концентрації вантажопотоків за альтернативними портам маршрутами.

Однією з проблем вибору стратегії управління провізної здатністю флоту, його продуктивністю і конкурентоспроможністю є вибір моменту завершення життєвого циклу. Повинні розглядатися дві позиції - величина грошових коштів, отриманих від продажу судна, в порівнянні з соціально-економічною роллю збереження робочих місць, які забезпечують достатній рівень заробітної плати з урахуванням допустимих прибутку та витрат на перевезення вантажів.

Необхідно враховувати, що найважливішим фактором сталого позиціонування підприємств морського транспорту на ринку міжнародних перевезень є використання інтеграційних технологій, і перш за все, логістичних комплексів. Транспортні послуги в розвинених економічних системах досягають 15% ВВП. В Україні ж на транспортному ринку переважають транспортно-експедиторські послуги, до 85% обсягів робіт з керуванням вантажопотоками. У разі досягнення європейського рівня

логістичних принципів обслуговування з урахуванням реального ВВП України потенціал логістичного обороту наближається до 40 млрд. євро [103].

Проблеми економічного розвитку України та її морського транспортного комплексу почалися в період початку самостійного економічного господарювання. Протягом так званого перехідного періоду були анульовані державні важелі управління економікою до моменту створення державного регулювання і управління транспортними підприємствами за ринковими критеріями оптимізації результатів.

Основною причиною невдач був оголошений високий рівень технічного і морального зносу технічних засобів і споруд. Фактично він відповідав середньосвітовим показникам і відображав одну з форм циклічності економічного розвитку. Усі наступні проблеми були обумовлені різким уповільненням наукових розробок і низьким рівнем реалізації інноваційних та інтеграційних процесів.

Слід зазначити, що в кризових умовах різко скорочуються обсяги роботи менш конкурентоспроможних підрозділів морського транспорту. Найбільш постраждалою від кризи пандемії COVID-19 ланкою на ринку морської торгівлі стала торгівля нафтою. Між 2019 і 2020 роками за оцінками ЮНКТАД, обсяги танкерної торгівлі, включаючи сиру нафту, продукти переробки нафти та газ, скоротилися з 3,2 млрд до 2,9 млрд тонн [200].

Слід зазначити, що у разі будь-якого стану світових економічних відносин попит на морські перевезення зберігає своє значення. Тому на стан і регулювання параметрів глобального і регіонального сегментів судноплавного ринку націлені дії міжнародних морських організацій і кредитних установ. Так, незважаючи на відносне перевищення дефайту над попитом для регулювання конкурентної рівноваги Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) виділив судноплавній компанії «Чорноморський судноплавний менеджмент» кредит в 20 млн. доларів для фінансування будівництва на Херсонському суднобудівному заводі 5 суховантажів. На жаль, в подальшому цей проект не був підтриманий державною політикою розвитку

національного флоту і суднобудування. Акціонерна судноплавна компанія Укррічфлот також отримала кредит ЄБРР на будування суден, хоча й обов'язковою умовою було будування саме на європейських верфях [195].

Торговельне судноплавство відноситься до одного з комерційних об'єктів, що відрізняються високим ризиком. Слід розрізняти ризики судновласників, ризики вантажовласників, ризики третіх осіб і екологічні, але особливо виділяються ризики для суднових екіпажів. Незважаючи на соціальні аспекти таких ризиків, виділяються дві економічних складових: ризики для здоров'я і ризики гарантії оплати праці. Наявність субстандартних судноплавних компаній зумовлює можливість банкрутства. Судна в цьому випадку можуть бути кинуті судновласником без оплати праці моряків.

Банкрутства можуть бути обумовлені помилками у фрахтуванні, через затримання внаслідок контролю в порту обробки, внаслідок військових дій або політичних подій в країні вантажовласника. Особливе місце займають дії піратів і аварійні події. Тому необхідно відповідне страхування і наявність резервних фондів.

В умовах жорсткої конкуренції в системі морської торгівлі особливого значення для збереження позиції судноплавної компанії або її розширення набувають два чинники: природне зростання міжнародного економічного обміну і реалізація технологічних переваг в сегменті інтеграційної діяльності. На обох напрямках головним стає досягнення конкурентних переваг перед іншими судноплавними компаніями, що забезпечується інвестиційними та менеджерськими проектами. З урахуванням відомої обмеженості територіального розвитку Одеського порту неприпустимо прийняття нереальних стратегічних постулатів, як це було допущено під час підписання договору з судноплавною компанією ZIM. Сторони вважали, що достатній «... економічний потенціал встановлення провідної ролі Одеського порту на Чорному морі». Але згодом пріоритети сконцентрувалися в порту Південний.

Судноплавна компанія ZIM на основі консорціуму інвесторів за договором з Одеським портом повинна була розробити проект контейнерного

терміналу, реалізувати його на конкурентному рівні з подальшим використанням як основного оператора.

Основним недоліком сучасної системи економічного розвитку є те, що при завершенні життєвого циклу були здійснені витрати з утилізації об'єкта, які не були враховані під час обґрунтування доцільності рішення і вибору варіанту будівництва.

Перелік проблем, з якими зіштовхується морська транспортна індустрія України, наведений в табл.2.11

Таблиця 2.11

Проблеми сучасного стану морської транспортної індустрії України

Проблема	Наслідки невирішення проблеми
1	2
Помилки у формуванні грошово-кредитної політики під час становлення державності	Негативно відбилися на всьому комплексі попиту та пропозиції протягом усього періоду
Політика обмеження платоспроможності на основі низької оплати праці і обмеженості оборотного капіталу під впливом жорсткої системи податку на додану вартість	Визначила вартісну деформацію в основних галузях національної економіки
Незабезпечення нормальних умов функціонування та підтримання флоту, переданого Україні у 1991 році. Нездатність держави захистити свою власність	Унеможливило реалізацію національних програм економічного розвитку шляхом забезпечення незалежності у перевезеннях
На рівні держави не розглядалось питання економічної безпеки на основі адекватного розвитку морського виробничо-транспортного господарства	Унеможливило стратегію становлення України, як реальної морської держави. Зростання міжнародної конкуренції додаткові транзитні потоки.

Продовження таблиці 2.11

1	2
Недостатність державної підтримки найважливіших сегментів національної економіки	Ускладнює процеси відновлення морського транспортного потенціалу країни
Застарілість суден. Середній вік суден перевищив 30 років.	Судна національного флоту виявилися в межах субстандартного флоту
Недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, техніко-технологічне відставання	Здорожує процес доставки товару та призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України
Збільшенні тарифи та портові збори порівняно з платами у конкурентних портах	Знизили завантаження терміналів транзитними вантажопотоками
Ігнорування ролі морського транспорту - як в системі економічної безпеки, так і комерційної ефективності інвестиційних та господарських процесів	Перевезення більше 90% зовнішньоторговельних вантажів іноземними судновласниками
Не конкурентний рівень вітчизняної суднобудівної промисловості	Перенаправлення замовлень на іноземні верфі, скорочення грошових потоків в країні

Джерело: складено автором

Кожна морська держава і судноплавна компанія реалізують такий підхід до позиціонування в глобальному ринку морської торгівлі, який в найбільшій мірі забезпечує поставлені економічні цілі. Одночасно необхідно враховувати можливі коливання вантажопотоків за факторами зміни ціни світового ринку і відповідної зміни позиції основних експортерів.

Важливу роль у формуванні принципів стабілізації судноплавного ринку грає зближення стратегій судновласників, морських профспілок і міжнародних морських організацій, які поряд з вільним підприємництвом

формують єдині правила функціональної діяльності в умовах розширення методів рефлагування.

Зберігаються дві проблеми надійного функціонування всіх секторів ринку морської торгівлі - це наявність субстандартного флоту, з одного боку, а, з іншого, поповнення ринку праці моряків недостатньо кваліфікованими фахівцями. При цьому поєднання одночасно двох проблем зумовлює зростання ризику небезпеки судноплавства і ризику оплати праці з боку судновласників або операторів. Обмеженість коштів у національних судноплавних компаній не дозволяє їм формувати конкурентоспроможні екіпажі.

Таблиця 2.12

Топ-10 найбільших країни-постачальників моряків для світового торгівельного флоту

№	Назва країни	Загалом офіцерів та рядових (чол.)	Офіцери, чол.	Рядові, чол.	Частка від загальної кількості, %
1	Китай	243 635	101 600	142 035	14,78
2	Філіппіни	215500	72500	143000	13,08
3	Індонезія	143 702	51 237	92 465	8,72
4	Росія	97 061	47 972	49 089	5,89
5	Індія	86 084	69 908	16 176	5,22
6	Україна	69 000	39 000	30 000	4,18
7	Туреччина	38 985	18 568	20 417	2,36
8	Малайзія	35 000	6 313	28 687	2,13
9	Італія	34 486	12 988	21 498	2,09
10	Норвегія	33 701	14 968	18 933	2,06

Джерело: [187]

Україна ж розвила хорошу базу для підготовки працівників морської галузі. Тому українські спеціалісти успішно ходять на судах під різними прапорами. жовтні 2022 року прем'єр-міністр Денис Шмигаль повідомив що в Україні всього налічується більше 100 тисяч моряків. Згідно статистики, у

2021 році Україна посіла шосте місце у світі за кількістю працюючих моряків (4,04%) (табл.11). Серед лідерів також азійські країни: Філіппіни (1-ше місце), Індонезія (3-тє місце), Китай (4-те місце), Індія (5-те місце).

Проте, необхідно враховувати загальне кредо економічного розвитку і управління рівнем життя держав, підприємств і працівників - це праця, яка формує грошовий потік. На жаль, через порушення соціальної рівноваги ця задача вирішується однобічно, частіше за все не на користь праці. Її цінність визнається фактично на стадії постіндустріального суспільства. Саме для цих держав, незалежно від характеру використання переваг рефлагування, характерна наявність високопродуктивного та конкурентоспроможного флоту, ефективність використання якого потребує відповідної підготовки моряків.

Дослідження розвитку світової торгівлі показали, що кількісні зміни в стані глобального ринку морської торгівлі [201] вимагають якісних змін в роботі транспортного флоту і в системі управління вантажопотоками. При цьому темпи вступу нового тоннажу повинні відповідати швидкості зміни вантажопотоків та списання дедвейту, яке не відповідає конкурентним обмеженням.

Висновки до розділу 2

1. Визначено особливості розвитку світової морської торгівлі шляхом комплексного аналізу показників світової морської торгівлі та судноплавства. Відзначено, що морська транспортна система світу розвивається, незважаючи на періоди кризових явищ, швидше інших видів транспорту і промислового виробництва, що визначає міжнародний поділ праці. Постійне зростання морських вантажопотоків послугувало причиною зростання провізної здатності флоту, збільшується й інтеграційна розгалуженість.

2. Виділено параметри світової морської торгівлі, до яких належать параметри судноплавства, суднобудування та морських торговельних портів.

Особлива увага приділена аналізу світового морського флоту, а саме його характеристиці за вантажопідйомністю суден, напрямленнями слідування, типами суден, віковою категорією, за приналежністю до національного флоту певної країни, за прапором реєстрації.

3. Наведено найвагоміші принципи інтеграційних процесів на морському транспорті, що зводяться до циклічності функціонування і розвитку фрахтового ринку та суднобудівного ринку, адекватності інтеграційної стратегії судноплавної компанії загальному стану глобального фрахтового ринку, доцільності необхідних інвестиційних потоків задля реалізації інтеграційних процесів розвитку основних підрозділів національного інфраструктурного комплексу та відповідності критеріїв та показників формування ресурсів і витрат у процесі діяльності підприємств морського транспорту. Також систематизовано напрямки інтеграційних процесів на морському транспорті, що відповідають різноманітним формам інтеграції.

4. Детально проаналізовано поточний стан і виявлено проблеми адекватного розвитку морегосподарського комплексу України відносно реальних потреб країни задля можливості участі в інтеграційних процесах. Інтеграційні процеси стримуються через помилки у формуванні грошово-кредитної політики країни, недостатність державної підтримки найважливіших сегментів національної економіки, недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, техніко-технологічне відставання та старіння національного флоту, неконкурентний рівень вітчизняної суднобудівної промисловості.

РОЗДІЛ 3

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ГЛОБАЛЬНІЙ СИСТЕМІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

3.1. Параметри управління інтеграційними процесами підприємств морського транспортного комплексу

Основним критерієм інтенсифікації розвитку та використання транспортного потенціалу морських транспортних підприємств у сформованій тенденції розширення альтернативних інтеграційних процесів є випереджаюче зростання результатів функціональної діяльності щодо витрат. При цьому слід розрізняти кількісні та якісні результати, їх співвідношення обумовлює темпи формування результатів і витрат. Цей підхід повинен лежати в основі стратегії вибору основних напрямків, які зумовлюють формування нових транспортних потужностей.

Управління прямими витратами транспортних підприємств не представляє труднощів. Складність виникає в тому, що під час організації взаємодії на принципах логістики розширюється коло витрат, що розподіляються (непрямих витрат). До них відносяться загальні витрати з формування і управління вантажопотоками, формування та використання загальносистемних об'єктів. Розподіл витрат, пов'язаних із зазначеним процесом, має здійснюватися з урахуванням величини прямих витрат за окремими об'єктами або операціями і часом використання таких ресурсів. Важливим також є виокремлення трьох груп витрат на морському транспорті: капітальні (пов'язані з покриттям витрат на придбання судна), експлуатаційні (пов'язані з поточною експлуатацією судна) і дисбурсментські витрати (пов'язані зі знаходженням судна в порту). Управління витратами

транспортних підприємств в інтеграційному процесі здійснюється за певними етапами (рис.3.1).



Рис. 3.1. Етапи управління витратами підприємств морегосподарського комплексу в інтеграційних процесах

Джерело: складено автором

Під час формування бюджету підприємства необхідно враховувати і негативні фактори, які повинні бути компенсовані реалізацією особливих проектів. Слід враховувати, що майже всі чинники, що впливають на обсяги

транспортної роботи є зовнішніми відносно ресурсів морського транспорту. Навіть прогнозуючи параметри за тенденцією ретроспективного періоду, управляти такими факторами неможливо.

При будь-якій формі інтеграційних процесів в системі морської торгівлі важливим є дотримання диференційного підходу до формування загальносистемних і підприємницьких результатів. Проте, необхідно контролювати чинники і причини зміни обсягу перевезень вантажів, підвищення якості та безпеки перевізного процесу, зростання продуктивності потенціалу. На тривалу перспективу реалізації принципу інтеграції на базі адекватності техніко-економічного рівня підприємств транспорту слід орієнтуватися на досягнення конкурентних технологічних параметрів.

Критерій ефективності розвитку на основі інтеграційних факторів зумовлюється характером участі транспортного підприємства в забезпеченні загальносистемних результатів під час формування підприємницької окупності витрат. Необхідність диференціації результатів обумовлена завданнями управління ефективністю спільної інвестиційної програми. Основною умовою є стабільність принципу оподаткування і рівня ставок податку на прибуток і на оплату праці. Верхня межа оплати праці повинна залежати тільки від його продуктивності.

Вибір оптимального варіанту досягнення економічної адекватності національного морегосподарського комплексу за умовами ефективного інвестиційного процесу щодо інтеграційних стратегій повинен ґрунтуватися на обліку технічної здійсненності проекту, економічності, надійності, часу реалізації, величини капітальних і поточних витрат.

До закономірностей сталого розвитку підприємств морського транспорту щодо альтернативних інтеграційних підходів на ринку транспортних послуг слід віднести перманентне підвищення техніко-економічного рівня, вдосконалення організації взаємодії підсистем у взаємодії локальних транспортних комплексів. Тому не слід очікувати, що результатом такого розвитку стане підвищення ефективності інвестиційних проектів,

головним стає збереження статусу компанії на базі розширення масштабів виробничої діяльності.

Національна морська транспортна система в основі свого розвитку повинна орієнтуватися, по-перше, на соціально-економічні параметри державної стратегії економічного зростання і, по-друге, на ефективність рівноправної участі в освоєнні вантажопотоків на основі фірмових переваг. «Одним з найбільш фундаментальних методів для злиттів і поглинань є зростання» [151, с. 149]. Таким чином розширюються можливості внутрішнього зростання і реалізується стратегія диверсифікації.

При цьому слід визнати справедливим положення: «... в міру зміни умов бізнесу, відповідальним керуючим слід постійно переглядати оперативні рішення з точки зору їх впливу на грошові потоки.» [163, с. 111]. В цьому аспекті паралельно з переходом країни на зовнішньоекономічні відносини на умовах Світової організації торгівлі необхідно поступово прийняти принцип оптимізації стану транспортної складової морегосподарського комплексу. Важлива така інституційна складова розвитку, яка стимулювала б інвестиційну активність суднобудівної галузі та орієнтацію національних судновласників на її завантаження замовленнями. Вихідною ціллю є досягнення середньосвітових співвідношень торгівлі та провізної здатності флоту.

Морегосподарський комплекс країни незалежно від форми власності підприємств повинен розглядатися в єдності функціональних цілей і завдань їх досягнення. Однак, комерційна ефективність повинна формуватися за локальним пріоритетом та умовами операційної діяльності. У той же час в системі розвитку окремих ланок морського транспортного комплексу повинні виділятися етапи:

- вибір рівня розвитку з позиції макроекономіки і стратегії підприємства;
- розподіл ресурсів за проектами розвитку з урахуванням безперервності підтримки стійкості за інтеграційними процесами;

- контроль рівня ефективності комплексу і його підрозділів в умовах циклічності глобального фрахтового ринку і необхідності формування резервів;

- вибір організаційних форм забезпечення операційної ефективності функціонування об'єкту.

Цей підхід відображає єдність процесу функціонування та оптимізації техніко-економічного рівня підприємства на базі інноваційних рішень і стандартних інвестиційних проектів, що дозволяє досягти відповідності одному з найважливіших принципів формування підприємницьких структур: «... правильно керована організація повинна мати довгострокові цілі» [2, с. 62]. В цьому відношенні слід враховувати, що логістика, як ефективне управління матеріальними і пов'язаними з цим грошовими та інформаційними потоками визначає основні принципи розвитку підприємств морського транспорту.

Під час формування стратегії сталого позиціонування національного морського транспортного комплексу країни в міжнародному поділі праці необхідно дотримуватися двох найважливіших умов:

- мати жорстку систему захисту національних інтересів в межах міжнародного законодавства;

- чітко формувати договори комерційного плану за критеріями економічної доцільності та забезпечувати їх виконання. В іншому випадку неминучі втрати торговельного флоту і інших видів власності. Як приклад можна згадати історію Чорноморського морського пароплавства, а також суднобудівної промисловості України.

Повчальною в цьому відношенні є історія з державним суднобудівним заводом імені 61 комунара. У період становлення національних принципів участі в міжнародному поділі праці внаслідок хаосу управління в суднобудуванні, попри те, що «... торгова марка, технічні характеристики або обслуговування ... служать відмінною основою для ціноутворення, орієнтованого на цінність товару ...» [144, с. 90], Україна фактично втратила статус суднобудівної країни.

Дещо інше становище склалося в системі торговельних портів. З падінням експорту більшість портів втратило традиційну вантажну базу. Тільки великі морські торговельні порти, такі як Одеса, Чорноморськ, Південний, які могли підтримувати конкурентну якість обслуговування вантажопотоків, функціонували за рахунок розвитку транзиту. Ця група вантажів і визначила початок відродження ролі портового потенціалу країни в інтегрованих транспортно-економічних зв'язках.

Формування інтеграційних відносин в умовах розвитку ринку морської торгівлі, що змінюються, вимагає управління відповідністю капітальної вартості судноплавної компанії і динаміки освоєння вантажопотоків. Ця стратегія повинна відповідати положенням: «Ринкова вартість власного капіталу фірми відображає ринкові очікування, пов'язані з оцінкою здатності фірми створювати прибуток і грошові потоки» [143, с. 682]. При цьому процес ускладнюється необхідністю взаємодії не тільки судноплавного комплексу та світової морської торгівлі, а й параметрами очікування суднобудівного ринку.

Під час формування довгострокової стратегії розвитку морського транспортного комплексу за критеріями макроекономічної доцільності та сталого позиціонування в глобальному ринку морських перевезень необхідно враховувати особливості нерівномірного розвитку економічних процесів. Досить чітко зазначена глобальна закономірність в наступній характеристиці: «... одночасні зрушення макроекономічних змінних щодо своїх трендів - феномен відомий як економічний (діловий) цикл» [184, с. 68]. Галузь морського транспорту найбільш гостро реагує на такі коливання в формі або жорсткого надлишку провізної здатності, або гарячих замовлень на будівництво нових суден.

Протягом тривалого періоду часу проблемою в системі розвитку морського транспорту України залишалася недооцінка цього господарського утворення не тільки для економічної, а й для політичної структури України. Однак об'єктивна значимість транспортних операцій з урахуванням стійкості розвитку міжнародної економіки до кризових періодів визначила достатню

активність підприємницьких структур в інтеграції найбільш прибуткових видів діяльності. Це стивідорні роботи з обробки металу, зерна та контейнерних вантажопотоків, які залучають іноземні інвестиційні потоки.

Однак це не вирішує проблеми якості обробки і справедливої конкуренції. Не були вирішені позатермінальні проблеми подальшої відправки вантажів. Крім того, диверсифікація судноремонтних потужностей в контейнерний термінал відображає байдужість держави до розвитку національного торговельного флоту.

Значимість провізної здатності за критеріями державних інтересів формує особливість підходу до досягнення стратегічних інтеграційних процесів. Більшість морських держав в умовах обмеженості коштів використовували різні інструменти для поступового розвитку торговельного мореплавства і підтримки суднобудівної промисловості. Використовувались спеціальні регуляторні правила для активізації положення в індустрії створення торговельного флоту. Широко застосовувалося пряме субсидування до 9 відсотків вартості судна. Реалізувалась фінансова допомога вітчизняним судновласникам за умови використання національної суднобудівної бази. Особливе місце займає гарантування і субсидування відсотків доступних кредитів. У ряді країн (Китай, Італія, Іспанія) уряд бере участь в управлінні суднобудівними комплексами [201].

В системі перспективного сталого розвитку і ефективної функціональної діяльності судноплавних компаній необхідно вибрати стратегічні цілі і сукупність завдань у зв'язку з тим, що проблемою інтеграції стає: «Центральне завдання збалансованої системи показників ... полягає в структуризації пропонованих формулювань та погодження їх один з одним» [90]. Звідси принциповим в системі побудови проекту розвитку всіх підрозділів морегосподарського комплексу стає чітка державна і підприємницька політика за структурою інтеграції торговельного судноплавства.

Принципова значимість адекватного розвитку морського транспортного комплексу країни передбачає формування двох сприятливих умов -

інституційної підтримки та ефективної реалізації підприємницьких проектів за інтеграційними обмеженнями. В цьому аспекті необхідно звернути увагу на жорстку стратегію інших чорноморських держав, які наполегливо реалізовували стратегію пріоритетності розвитку національної морської індустрії. Частина податку на прибуток підприємств морського транспорту прямувала на створення інвестиційного фонду розвитку флоту. Тут і звільнення підприємств від сплати податків на землю і виключення штучно створених споруд з податкової бази.

Зарубіжні підприємства звільнялися від мита на імпорт суден і обладнання. Не підлягало митному регулюванню також і бункерне паливо для роботи суден на зарубіжних базах. В свою чергу, український флот програвав через додатковий податковий тягар. Порти ж обкладалися додатковим фактично 50 відсотковим податком на чистий прибуток, у формі її вилучення в бюджет [142].

Принциповим в системі складних неоліберальних стратегій розвитку морської торгівлі є реалізація державних інтересів. На жаль, спроба розвитку інтеграційних процесів на базі транспортної індустрії України з вини останньої не отримала реалізації.

Викладена ситуація і досвід розвитку морської індустрії Японії і Китаю підтверджують первинність орієнтації на макроекономічні інтереси з подальшим виходом на вільні сегменти світового фрахтового ринку. Проблемою стає вибір методу вимірювання результатів досягнення поставленої мети, особливо це підкреслюється положенням: «... потрібно мати мужність використовувати нехай незвичайні, але дійсні показники ...» [143, с. 228]. На початковому етапі вироблення інтеграційних стратегій показником, на який повинна орієнтуватися система, рекомендується приймати середній рівень морської транспортної складової в структурі ВВП.

Як було показано вище, негативний стан національного морегосподарського комплексу визначається двома факторами: неефективністю морської транспортної політики та неефективністю

менеджменту за критеріями напрямків інтеграції. В умовах ослаблення ролі неоліберальних концепцій господарської діяльності необхідно посилювати увагу стратегії розумної підприємницької поведінки. У цю систему слід включати цінність фірми [143], яка формується на принципах самодостатності і самозабезпечення в сформованих інтеграційних обмеженнях.

З огляду на основне положення наукових досліджень - сукупність знань, наведених в систему, звертається увага на принципові особливості управління позиціонуванням в світовому торговельному судноплаванні з нормативами інтеграції:

- по-перше, широке використання підприємницькими структурами правомірного відходу від стандартних умов національного оподаткування.
- по-друге, відкритість цього механізму для будь-якого учасника світового торговельного судноплавання.
- по-третє, вибір форми інтеграції за сукупністю інтересів, серед яких виділяється стійкість відносин.

Вибір системи управління рівнем ефективності позиціонування судноплавних компаній з розробкою відповідної фірмової політики повинен засновуватись на обліку пріоритетів перевізного процесу. В одному з досліджень, проведених в США [169, с. 450] дана наступна оцінка пріоритетам вантажовласників щодо вимог до транспорту:

- своєчасність доставки - 25%;
- рівень тарифних плат - 18%;
- географія бізнесу - 10%;
- час у дорозі - 10%;
- можливість відстеження перевезення - 6%;
- інші чинники - 31%.

На цей розподіл вплинули три найважливіші чинники: відстань перевезення, масовість вантажоперевезень і вимоги до безперервності виробничих процесів з ефективного використання оборотних коштів. Можна з великою впевненістю припустити, що ці пріоритети зберігаються і для

світових вантажопотоків. Тому кожна країна повинна вибирати інтеграційні процеси, а також рівень менеджменту розвитку і роботи флоту і портів за зазначеними критеріями.

Жорсткість глобальних вимог до торговельного судноплавства відповідно до Ліберійської угоди 2006 року, MLC, Ліберійського свідчення, які формують, в кінцевому рахунку, єдине положення, що об'єднує різні міжнародні конвенції, вимагає чітких державницьких позицій щодо розвитку морської індустрії [54].

Найважливішим фактором управління сталим розвитком залишається формування і управління капітальними активами. В даному випадку це економічна сторона власності на виробничий потенціал і на результати функціональної діяльності. Як показав досвід акціонування в Україні ця форма власності, що здійснюється зі стратегії центральної влади, не створила ефективного власника. При погіршенні економічних результатів різко знизилися параметри соціального розвитку.

Для формування стратегії стійкої операторської діяльності судноплавної компанії необхідно враховувати, що цільова група вантажовласників націлена на об'єктивну збалансованість цін (тарифних ставок), якість доставки товару і надійність технологічного процесу. Під якістю в системі ринку морської торгівлі розуміється ступінь відповідності перевізного процесу тим параметрам, які гарантують збереження властивостей товарів, що перевозяться, часу доставки і мінімуму витрат. З цим процесом чітко пов'язаний ланцюжок цінності функціональної діяльності судноплавної компанії (рис. 3.2).

Цінність фірми - це, з одного боку, результат, якого прагнуть судновласники, а з іншого, фактор, що забезпечує стійкість позиціонування в системі будь-якої стратегії антикризового управління. При цьому слід враховувати, що: «Конкуренти розрізняються за своїми стратегіями, походженням, персоналіями, ставленням з материнськими компаніями, мають різні цілі, методи ведення конкуренції і можуть постійно стикатися один з

одним» [179, с.56]. Судноплавні компанії зі спеціалізованим флотом повинні враховувати ступінь інтеграції в секторі фрахтового ринку і адекватно реагувати на інтенсивність конкуренції в системі освоєння вантажопотоків. Свобода дій в цьому випадку пов'язана з можливістю реалізації інноваційних технологій обслуговування вантажопотоків.



Рис. 3.2. Формування ланцюжка цінності судноплавної компанії

Джерело: складено автором

Субстандартні та низько конкурентні судноплавні компанії в умовах ринку морської торгівлі виконують роль «продуктів-субститутів» [179, с. 60], що обмежує «потенційну прибутковість галузі», в даному випадку - величину фрахтової виручки.

Послідовність в реалізації пріоритетів і спрямованість ресурсів людського капіталу на їх реалізацію повинна розглядатися як найважливіший аспект формування цілей і політики судноплавної компанії. Націленість ресурсного потенціалу на досягнення глобальної мети є ключовим фактором в умовах динамічності основних параметрів ринку морської торгівлі. У цих умовах «Збалансована система показників - інструмент реалізації стратегії компанії» [143, с. 356]. Тому на окремих тимчасових етапах розвитку

судноплавних компаній необхідно формувати і уточнювати систему цільових показників.

Про переплетення стратегій переходу однієї форми власності без руху грошового капіталу свідчить утворення і подальша трансформація судноплавної компанії Укртанкер, до складу якої входить 2 нафтоналивних судна. Спочатку з метою звільнення від боргів Чорноморського морського пароплавства на підставі її флоту була створена державна судноплавна компанія. Але договір був складений так, що власник основного капіталу раптом опинився в боргах перед компанією, яка була створена за рахунок основного (материнського) підприємства. Потім під виглядом відходу від чужих боргів державна судноплавна компанія перетворюється в закрите акціонерне товариство, 95% акцій якого належать іноземним громадянам. Таким чином, українська держава внаслідок різних організаційно-правових перетворень втратила не тільки прапор компанії, але і її капітал.

У той же час Верховна Рада прийняла Закон України про ратифікацію гарантійної угоди з ЄБРР [195] за проектом розвитку морського торговельного порту «Чорноморськ» в формі реконструкції причалів 7, 8, 9 вартістю 38,9 євро. Частка ЄБРР досягає 26 млн. євро, решта за рахунок порту. Це підкреслює необхідність формування чистого потоку грошових коштів підприємства.

З урахуванням основних переваг України з позиції розвитку конкурентної морської галузі необхідно реалізувати принцип досягнення реального лідерства в обслуговуванні транзитних вантажопотоків Схід - Захід і Північ - Південь. Необхідно ранжувати пріоритетність вирішення численних проблем. Головним і принциповим залишається зв'язок торговельних портів з іншими регіонами на основі адекватних залізничних, автомобільних і прибережних водних шляхів. Абсолютна більшість їх перебуває в незадовільному стані.

В іншому випадку навіть за умови досягнутих темпів інтенсивності обробки морських вантажопотоків в торговельних портах можливі кризові

ситуації щодо утримання інтеграції в транзитному просторі за синергією. Синергія може забезпечити для об'єднаної компанії позитивну чисту вартість поглинання:

$$NAV = V_{AB} - (V_A + A_B) - (P + E), \quad (3.1)$$

де V_{AB} – об'єднана вартість двох компаній;

V_A – оцінка компанією А своєї власної вартості;

A_B – ринкова вартість акцій компанії В;

P – премія, що виплачується за компанію В;

E – витрати процесу поглинання» [151, с. 154].

Операційна синергія судноплавних компаній проявляється у формі збільшення доходів і скорочення витрат (внаслідок прояву ефекту масштабу і інтеграції). Фінансова синергія характеризується можливістю зниження витрат на капітал на базі об'єднаної компанії внаслідок віднесення термінів реалізації інвестиційних програм з придбання нових суден.

Часто в суднопластві може використовуватися концепція економії від охоплення (economics of scope) [151, с. 157], яка може бути представлена у формі розширення використання провізної здатності для операторської діяльності за межами традиційних секторів фрахтового ринку. Особливо це проявляється в системі злиттів круїзних компаній. В системі управління нормалізацією розвитку національного морського транспортного комплексу, як цільовою функцією, виникають два етапи реалізації стратегічної мети.

По-перше, вироблення проекту і реалізація принципу відповідної трансформації об'єкта в адекватний стан щодо зовнішнього середовища і нормалізації конкурентної позиції [178]. Цей етап може бути пов'язаний з економічними і соціальними втратами власників капіталу.

По-друге, реалізація стратегії активної інвестиційної діяльності з пошуком реальних джерел фінансування проектів. Другий етап фактично

зароджується на стадії виникнення базового потенціалу. Характерним акцентом першого є короткостроковість реалізації економіко-правових механізмів та інструментарію, що забезпечують надалі тривалість стійкості економічного розвитку і функціонування підприємств морського транспорту.

Будь-які інтеграційні процеси за критеріями формування ринкового життєвого циклу [34] повинні підтримуватися і ґрунтуватися на об'єктивності інституційних структур, які включають як макроекономічні, так і мікроекономічні рівні. Серед них особливе значення мають:

- повнота економіко-правового регулювання виробничої діяльності підприємств різної форми власності, спеціалізації та рівня концентрації капітальних активів;
- структуризація видів діяльності за формами підприємницьких структур з виділенням транспортної складової стійкості бізнесу;
- формування фінансового і фондового ринків, що відбивають реальну цінність товарно-грошових і інвестиційних потоків;
- оптимізація інституційних структур, що забезпечують стійкість морського транспортного комплексу.

Ефективність управління інтеграційними процесами на макроекономічному та мікроекономічному рівнях визначається якісним поєднанням морської транспортної політики держави та безпосередньо менеджментом підприємств морського транспорту (рис. 3.3.).

Важливим є макроекономічна нормалізація інституційних організацій, які формують умови стабільного функціонування за критеріями антикризового управління, збалансованість рівня заробітної плати, цін і державних витрат на управління, безпеку та інтеграційне регулювання економічно значущих інфраструктурних об'єктів для макроекономіки.

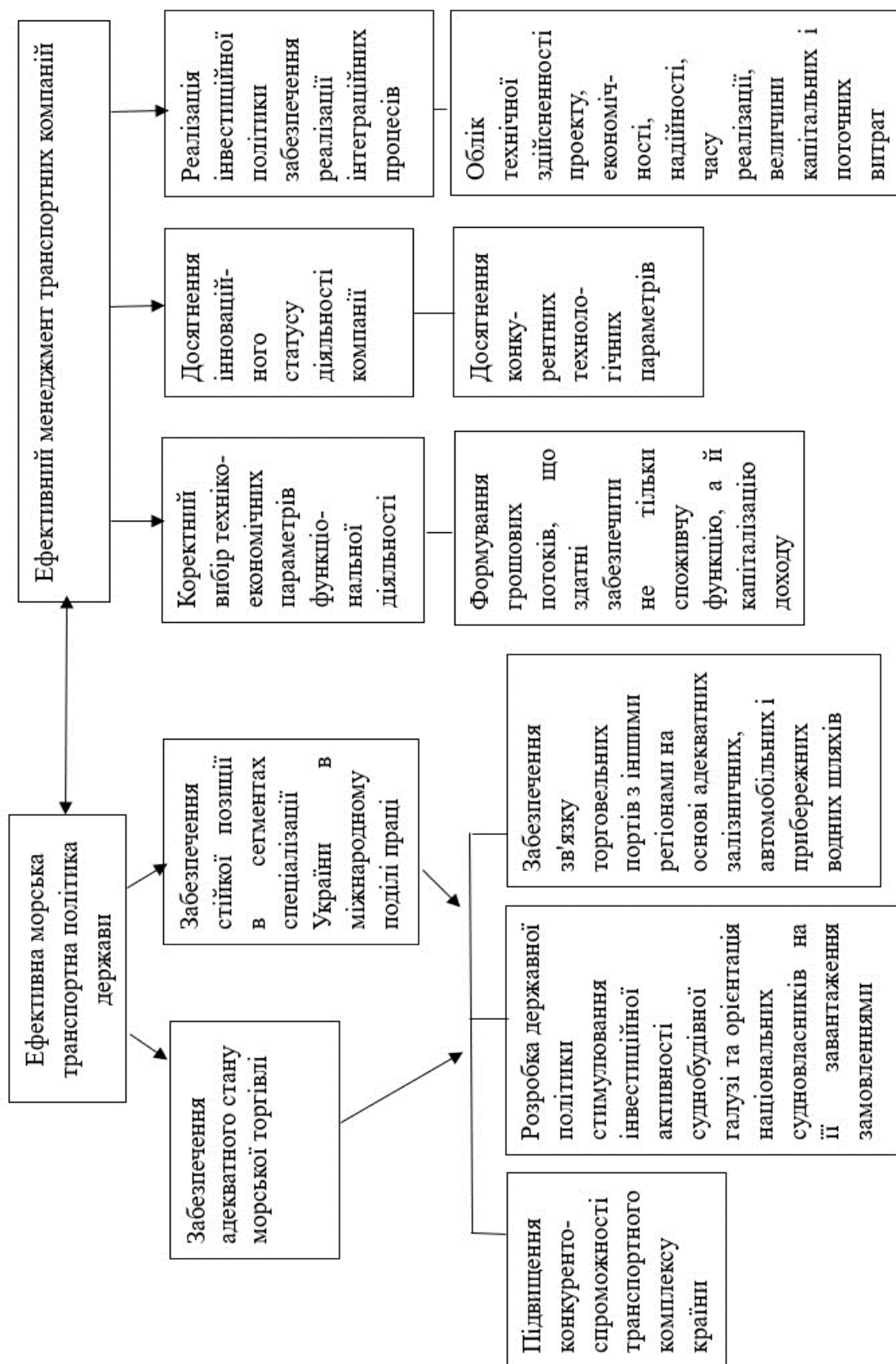


Рис 3.3. Управління інтеграційними процесами на макроекономічному та мікроекономічному рівнях

Джерело: складено автором

Об'єктивність збереження різноманіття власності і потоку витрат зумовлює необхідність вибору механізму формування державних замовлення та економічної підтримки підприємств, що забезпечують загальнонаціональні інтереси. Це, перш за все, стосується основних підрозділів морської індустрії до моменту її адекватності обмеженням, які сформовані в морській торгівлі за бар'єрами входу [179] нових операторів. Таким чином формується особливий тип кластеру, в основі якого лежить сукупна діяльність різних судновласників щодо забезпечення стійкості функціонування вантажопотоків.

Активна інтеграційна транспортна політика повинна забезпечувати два завдання - це підтримка капітальних активів в адекватному (конкурентному) стані щодо критеріїв морської торгівлі і забезпечення структурних зрушень, які гарантують економічну стійкість в умовах, що змінюються. Ступінь конкурентної впевненості і визначає рівень і механізм державної та інституційної гарантії і підтримки ефективного функціонування флоту, портів і суднобудування.

На жаль, передкризова стабілізація не була забезпечена незалежністю власної грошової одиниці, ні бездефіцитною бюджетною політикою. Формування макроекономічних пропорцій в умовах дефіциту бюджету зумовило повне ігнорування проблеми адекватного розвитку національного флоту і портів.

Це і не дозволило врахувати пріоритетність розвитку торговельного флоту [94], його позиціонування в морській торгівлі. При цьому важливим є створення нормальних умов позиціонування на міжнародному ринку. Серед таких умов виділяється стійкість регіонального сектору і організаційно-економічних аспектів конкурентних переваг [179].

Відповідно до основних положень макроекономічної теорії [86] відхід держави від проблем фінансування життєво важливих об'єктів суперечить стратегії економічного зростання. Ефективність концентрації уваги на макроекономічних проблемах підтверджує діяльність уряду Великобританії,

досвід Білорусі, Китаю. На жаль, в Україні не використовувалися в повній мірі макроекономічні механізми.

Використовуючи прибуток за програмами розвитку, за критеріями інтеграції повинне застосовуватися податкове кредитування до моменту відшкодування капітальних вкладень, або зниження оподаткування прибутку на величину вартості проекту під час створення нових робочих місць. Повинен забезпечуватися приріст доданої вартості і попит на продукцію інших галузей.

В основі формування судноплавного комплексу країни повинні використовуватися інноваційні технології не тільки перевізного процесу, але і в першу чергу управління. Менеджмент в свою чергу повинен зосередитися на трьох аспектах: інноваційному статусі, виборі техніко-економічних параметрів і на формуванні грошових потоків [143]. Тільки за умови якісних показників, адекватних стану морської торгівлі, або інноваційних переваг можна досягти стійкої позиції в сегментах спеціалізації України в міжнародному поділі праці.

Для судноплавних компаній України і національних морських торговельних портів протягом тривалого періоду була характерна слабка ринкова орієнтація. Тому флот не націлювався на підтримку конкурентоспроможності, а торговельні порти почали втрачати організаційно-економічні переваги перед терміналами, введеними в експлуатацію приватними інвесторами. У ринковій економіці саме підприємницьке (приватне) інвестування в повній мірі відповідає принципам сучасної економіки [171].

У цих умовах менеджмент державних портів і судноплавних компаній концентрує увагу на адміністративних методах управління, які передбачають нейтралізацію конкурентів будь-якими способами. У той же час термінали підприємницьких структур, засновані на інноваційній стратегії з використанням масштабних інвестицій, випереджають за продуктивністю діяльність традиційних портів, орієнтованих на пріоритети маркетингових стратегій.

В умовах морської торгівлі важливим є зосередження уваги на розробці нових технологій і організації обслуговування вантажопотоків. Формується новий рівень якості транспортних послуг, в ціні яких відбивається емерджентним ефект вантажовласників і пасажирів. За умови стандартної орієнтації на ринок транспортних послуг підприємство повинно враховувати сформований рівень тарифних ставок.

Для жорсткого конкурентного позиціонування важлива орієнтація переваг, які забезпечують формування ланцюжка цінностей [168, с. 94]. В цьому відношенні судноплавна компанія або порт повинні формувати конкурентну перевагу як за основним видом діяльності, так і за допоміжними сервісними складовими технології доставки вантажів або обслуговування пасажирів.

З урахуванням того, що в системі морської торгівлі відзначається істотна розкиданість організаційних і якісних параметрів обслуговування вантажопотоків, а також враховуючи, що «Операційна ефективність означає виконання подібних операцій краще, аніж роблять інші гравці на ринку» [179, с. 67], кожна судноплавна компанія повинна сформувати стратегію позиціонування.

Вибір конкурентної стратегії в торговельному судноплаванні, заснованому на єдності технологічних процесів переміщення товарної маси в часі і в просторі, полягає в здатності сформувати індивідуальну відміну від стандартів за параметрами надійності і якості.

Найважливішим стає розробка нових підходів та концепцій на основі реального розуміння сучасних тенденцій розвитку морської торгівлі, як сукупності взаємодії окремих морських держав в умовах збереження їх індивідуальних підходів до оцінки раціональних масштабів функціонування та інвестування. Раціональність відображає загальні закономірності функціонування торговельного флоту в умовах конкуренції і конвенційних обмежень.

Необхідно заздалегідь визначити зону пріоритетів і неприпустимість щодо виявлення меж більш високого ризику реалізації інвестиційних проєктів. При цьому необхідно враховувати стихійність дії механізмів зворотного зв'язку. Вони полягають у появі проблем збереження позиції внаслідок пошуку вантажовласниками і конкуруючими судноплавними компаніями стратегій реалізації пріоритету лідерства за витратами. Це можна реалізувати або на новій технологічній базі, або на основі різкого зниження рентабельності базових судноплавних компаній.

На підставі даних оцінки стану сегменту фрахтового ринку, а також перспектив розвитку торговельного судноплавства слід формувати пріоритети розвитку операторської діяльності. Судноплавна компанія, що займає сильну позицію, забезпечує фінансову стійкість в секторі зростаючих обсягів і накопичення фінансових коштів для реалізації наступного етапу зростання. У цьому сегменті головним стає вибір ефективного менеджменту та адміністрування, націлених на повноту реалізації транспортного потенціалу.

Судноплавні компанії зі слабкими позиціями повинні реалізувати стратегію утримання із залученням інвестиційних ресурсів з умовою гарантії підвищення конкурентоспроможності.

Одиницею аналізу стану та тенденції розвитку морської торгівлі або будь-якого спеціалізованого сектору розглядається вантажопотік або суднопотік у відповідних вимірниках. Важливим аспектом аналізу стають два параметри: темпи зростання і частка позиції судноплавної компанії, незалежно від ступеня інтеграції чи свободи операторської діяльності. Виникає проблема стійкості кордонів функціональної діяльності, що змінюються внаслідок зовнішніх впливів.

Стратегічна бізнес одиниця (SBU), в якості якої розглядається судноплавна компанія, повинна за своїм станом протягом життєвого циклу відповідати умові: «Важливо зберегти частку ринку і розвиватися разом з ринком, можливо, збільшуючи свою частку під час потрясінь, що виникають на ринку» [155, с. 100]. В системі морської торгівлі серед таких потрясінь

розглядаються коливання фрахтових ставок, зміна технологій доставки вантажів, економічні цикли і реалізація інвестиційно-інноваційних проектів.

Останні повинні мати цільову орієнтацію - розширення участі в обслуговуванні транзитних вантажопотоків. Цю діяльність слід розглядати як стандартні зовнішньоекономічні відносини, що є однією з закономірностей глобалізації. Головним принципом стійкості позиціонування в цьому виді транспортного бізнесу є підтримка конкурентоспроможності на адекватному рівні. Отже, необхідним є механізм та інструментарій управління збалансованістю інвестиційних потоків і поточних чистих фінансових результатів.

Одночасно необхідним є бюджетне регулювання валютних потоків на фрахтування тоннажу для перевезення вантажів, закуплених і реалізованих за державними програмами стабілізації і розвитку. Такі потоки в подальшому повинні бути враховані в забезпеченні державної підтримки відповідного обсягу суднобудування на національних суднобудівних заводах.

Таким чином, впровадження інтеграційних процесів морської торгівлі можливе лише за рахунок комбінації поєднання ефективної морської транспортної політики держави та безпосередньо якісного менеджменту транспортних компаній.

3.2. Методи управління інтеграційними процесами у системі критеріального забезпечення транспортної незалежності України

Обрана стратегія розвитку будь-якого підрозділу морегосподарського комплексу повинна враховувати об'єктивні умови формування та розподілу прибутку з урахуванням макроекономічних регуляторів і потреби в забезпеченні ефективної інтеграційної діяльності. Звідси випливають завдання вдосконалення методів управління стійкою збалансованістю розвитку і

функціонування транспортних підприємств в умовах, що склалися на світового ринку транспортних послуг.

Оптимізація стану судноплавної компанії обумовлюється двома факторами: характеристикою зовнішніх умов функціонування, що включають особливості системи оподаткування, та раціональністю підприємницьких дій. Цим і зумовлюється вибір механізму та інструментарію позиціонування в системі фрахтового ринку за критеріями стійкості. При цьому необхідно враховувати сталість зміни цілей розвитку фірми - коливання між стратегією зростання прибутковості або оптимізації вартості підприємства на основі капіталізації. Останнє тісно пов'язане із завданнями підвищення техніко-економічного рівня флоту. Цей процес пов'язаний не тільки з інвестиційними потоками і проектними рішеннями, але і з необхідністю розширення методів прийняття інтеграційних рішень.

Об'єктивна значущість підприємств морського транспорту для економічної безпеки країни зумовлює актуальність розробки першочергових і прогресивних напрямків реалізації активної державної морської транспортної політики. При цьому необхідно пам'ятати роль транспорту в забезпеченні функціональної стійкості окремих підприємств і їх позиціонування в міжнародному поділі праці: «У багатьох компаніях вважається нормальним, коли в середньому 10% з обсягу витрат на закупівлю складають транспортні витрати» [169, с. 430]. Саме ця позиція повинна враховуватися під час формування конкурентної стратегії окремих транспортних підприємств і вибору ними кордонів коливання тарифів.

Під час формування інтеграційних процесів необхідно визначити, по-перше, тривалість життєвого циклу об'єкту, і по-друге, забезпечити з урахуванням ступеня ризику збереження капітальних активів відповідно з твердженням: «Різниця між капітальними витратами і зносом (чисті капітальні витрати) зазвичай є функцією, що характеризує зростання фірми» [143, с. 466].

З будь-якої позиції ринкових відносин і політики економічної незалежності неоднозначною є передача 6 головних портів США (Балтімор,

Майамі, Новий Орлеан, Нью-Йорк, Нью-Джерсі і Філадельфія) в управління компанії з ОАЕ - Dubai Ports World [201]. По-перше, порти забезпечували фінансову стійкість і розвиток, по-друге, контракт передбачає контроль з боку нової компанії за станом праці та безпекою. Тому звертається увага на політичні і особливі зв'язки за такою угодою.

В умовах вільної доступності недорогих кредитних ресурсів судноплавні компанії збільшують балансову вартість боргу без ризику фінансової стійкості. В основу економічної політики судноплавної компаній повинні бути покладені найважливіші принципи формування організаційно-економічного механізму управління ефективністю функціональної діяльності. З урахуванням націленості на економічну стійкість як мінімум протягом життєвого циклу, незважаючи на зміни умов розвитку, слід орієнтуватися на принципові засади формування економічних механізмів інтеграції [171].

Ефективність функціонування будь-якого інтегрованого транспортного комплексу залежить визначальною мірою від використання логістичних принципів управління вантажними і транспортними потоками. В цьому плані важливого значення набуває стійкість роботи локальних транспортних систем, що забезпечують безперервність функціональної діяльності базових портів, а, отже, і торговельного флоту.

Закони економічного розвитку взагалі та формування ринкової ситуації в глобальному ринку морської торгівлі розглядаються як фундамент економічного механізму. При цьому в умовах глобального ринку морської торгівлі зростає твердження: «До інших найважливіших економічних інновацій ... можна віднести вдосконалення регуляторних механізмів ...» [185, с. 30]. Безліч операторів без системи координації суттєво посилили негативний вплив незбалансованості вантажопотоків і величини провізної здатності.

Під час формування перспективного потенціалу морського транспорту необхідно враховувати особливості глобальних економічних відносин. Як показали особливості розвитку провізної здатності торговельного флоту на основі стрімкого зростання економічних відносин країн Азії і Європи в 2003 -

2007 роках і його падіння в 2008 - 2009, 2020 роках потрібна реалізація принципово нових підходів до адаптації національних морських транспортних підсистем до нерівномірності формування результатів.

Обираючи стратегію, націлену на досягнення і підтримання загальносистемної стійкості судноплавних компаній необхідно використовувати принцип збалансованої системи показників: «Забезпечення впровадження індикаторів і досягнення достовірності цільових показників за допомогою моделювання - ... важливі аспекти забезпечення якості» [169, с. 277]. З цих позицій увага має бути зосереджена на складності досягнення стійкості інтеграційних процесів за економічними обмеженнями.

Під час формування механізму оптимізації інтеграційної активності в судноплавному комплексі необхідним є використання системи взаємозв'язків і інтересів за лінією макроекономічної структури - суднобудівний комплекс - судноплавні компанії (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Критерії інтеграційної стабільності

Вимоги взаємодії	Індикатори	Результати
1	2	3
Збалансованість цілей і рішень	Стійка норма прибутку	$(p_c - Cs)Q \geq e_n K_p$, де p_c - фрахтова ставка; Cs - витрати; Q - кількість перевезеного вантажу; e_n - норма прибутку за життєвий цикл; K_p - капіталовкладення.
Узгодженість дій і ресурсів	$Ql = Dv * Te * Pct$, де: Ql - кількість відвантаженого вантажу; Dv - дедвейт флоту судноплавної компанії; Te - експлуатаційний період; Pct - продуктивність 1 т. дедвейту.	Стійке використання дедвейту

Продовження таблиці 3.1

1	2	3
Порівнянність зусиль і результатів	$Sm = 0,65 p_c$, де Sm - собівартість перевезення 1 т. вантажу; p_c - фрахтова ставка за перевезення 1 т. вантажу.	Норма прибутку
Повнота охоплення умов формування ризику	$Cs \leq$ норми страхування де Cs - витрати функціональної діяльності судноплавної компанії.	Стійкість в системі
Визначеність позиціонування	Використання флоту за умовою витрат	Максимізація доходу
Комплексність формування потенціалу та управління	$Rv - Cst \geq e_n Kp$, де Rv - дохід перевізника; Cst - відповідні витрати за розрахунковий період; e_n - норма прибутку за життєвий цикл; Kp - капіталовкладення.	Стійкість

Джерело: складено автором

Обмеження масштабної реалізації корпоративних інтересів судноплавними компаніями зумовлюється регулюванням не тільки правил використання морського простору, але й формуванням стандартів розвитку провізної здатності і використання праці моряків. Саме тому на ринку морської торгівлі відсутня свобода пріоритетів судновласників або операторів. Проблема полягає не в уникненні соціальних і екологічних чинників, що детермінують, а в організації такого розвитку, при якому досягається максимум віддачі від інвестиційних ресурсів протягом життєвого циклу проекту.

Фактично в системі морського транспорту з введенням в дію Зведеної Конвенції був реалізований пріоритет контролю соціуму над прогресивністю реалізації проектів торговельного судноплавства. Чітко регламентуються життєві інтереси не тільки судновласників, а й моряків.

Все більш складною проблемою стає концентрація вантажообігу, суднообігу і наземних перевезень в місцях розташування традиційних портів.

З протиріччя необхідності стійкого економічного розвитку та екологічного тиску на території розміщення продуктивних сил виникає завдання більш інтенсивної інтеграції.

Одночасно слід звернути увагу на об'єктивність транспортного співробітництва в регіоні, незважаючи на істотні розбіжності позиції держав в економічних і політичних позиціях. Територіальний простір ефективно вписується в зону вантажопотоків між Азійсько-Тихоокеанським регіоном і Європейським Союзом. Саме тому транспортні магістралі і торговельні порти Чорноморського регіону відрізняються підвищеною інтеграційною привабливістю.

Тому необхідною є розробка механізму та інструментарію оцінки ефективності щодо внеску кожної складової логістичного ланцюга. Окремо варто уваги вирішення проблеми перевезення нафти танкерами в Чорному морі внаслідок посилення регулювання проходу таких суден Босфором. У будь-якому випадку потоки казахської, азербайджанської нафти будуть прив'язані до транзитних трубопроводів зі зміною середнього дедвейту флоту.

Це та інші обставини формування глобального і регіонального секторів торговельного мореплавання зумовлюють диференціацію судноплавних компаній. Однак головним залишаються вимоги до забезпечення безпеки відповідно до єдиних правил, зокрема, конвенції Solas – 74 [76]. Ця вимога і зумовлює в визначальній мірі економічність функціональної діяльності, а, отже, і інтеграції за критеріями лідерства за витратами.

Це принципове положення з позиції макроекономіки може бути реалізовано за допомоги орієнтації на загальносистемну максимізацію результату. Фактично з початку економічної незалежності вся транспортна система розвивалася на двох засадах - підприємницькій ініціативі - за критеріями ефективності та державного регулювання, а також - в умовах обмеженості інвестицій і суперечливих технологій використання виробничого капіталу.

Таким чином виникли внутрішні суперечності і внутрішньо системна інтеграція на початку перевізного процесу. Особливо яскраво це положення проявилось в Аджаликському і Дніпро-Бузькому лиманах. З позиції державних інтересів критерієм розвитку має розглядатися збільшення доданої вартості і формування бюджету з дотриманням соціальних стандартів. У першому випадку не повинні розглядатися переваги унітарного підприємства «Порт Південний» з позиції його національної приналежності. Головним стає віддача за критеріями ефективності на всіх рівнях: з позиції вантажовласників, власників основного капіталу і макроекономічної рівноваги.

Основою будь-яких інституціональних перетворень повинні розглядатися національні інтереси країни за умови дотримання принципів незалежності державної морської транспортної політики. При цьому як критерій вибору економічних і наступних інтеграційних рішень слід розглядати положення: «Орієнтація на вартість означає послідовне «налаштування» системи планування і управління на послідовне зростання вартості компанії» [143, с. 363]. Саме таке зростання і забезпечує стійкість комплексу як мінімум в межах нормалізованого життєвого циклу.

Орієнтуючись на активну інтеграційну стратегію морського транспортного комплексу України, необхідно враховувати стратегію розвитку взаємодіючих транспортних систем. Так ЄС проводить єдину політику щодо збалансованості розвитку окремих сегментів транспортної системи Європи. Зокрема, вироблена єдина політика в питаннях перевалки зерна за критеріями мінімуму транспортних витрат. В цьому відношенні перспективним стає входження зернових терміналів в систему транспортування окремих видів вантажів, передбачених програмами інтеграції.

Головним завданням ефективної операторської діяльності і реалізації інтеграційних процесів стає чіткість оцінки впливу нерівномірності економічного зростання на параметри розвитку підприємств морського транспорту. Важливо ідентифікувати природні економічні цикли і незбалансованість впливу основних підрозділів виробничої інфраструктури

регіону і морської торгівлі в цілому. Відсутність протягом тривалого періоду часу активної морської транспортної політики призвела до втрати статусу ряду торговельних портів в системі обробки транзитних вантажопотоків.

Вартість безпеки судноплавства постійно зростає при відносно помірному зростанні обсягу перевезень. Тому виникають проблеми оптимізації співвідношення витрат на перевезення з боку вантажовласників і рівня ефективності капітальних витрат судновласників. У цих умовах зростає роль економічної синергії і методів її формування. При цьому неприпустимим є використання тарифів, як цілі досягнення підприємницького або відомчого фінансового благополуччя. На такі стратегії дуже чітко реагують вантажовласники і судноплавні компанії, які вибирають економічні маршрути. Це підтверджується і висновком: «... два типи інновацій: такі, що притягуються ринком, тобто безпосередньо задовольняють існуючі потреби, і такі, які прощовхуються технологічним прогресом або компанією, тобто є результатом досліджень, креативності і технологічних можливостей» [168, с. 68]. Відбувається переорієнтація принципів управління стійкістю судноплавних компаній, перехід від концентрації переважної уваги на зменшенні витрат до стратегічної орієнтації на інтеграційні процеси (рис. 3.4). Судновласники і оператори, що дотримують перший підхід з кінця ХХ століття, переходять в розряд субстандартних через обмежену конкурентоспроможність. Цим зумовлюється звуження зони реструктуризації і скорочення ефективності інтеграційних процесів. Під час реалізації другого підходу необхідно враховувати появу інноваційного ризику.

Як видно з моделі (рис 3.4.) вимогою формування інтеграційних процесів морської торгівлі є обрання доцільних параметрів функціонування підприємств морського транспорту та здійснення необхідних капіталовкладень, що забезпечили б надходження прийнятних грошових потоків, забезпечили б ефект синергії, мали достатні інноваційні характеристики, враховували цільове призначення та були б ефективними.

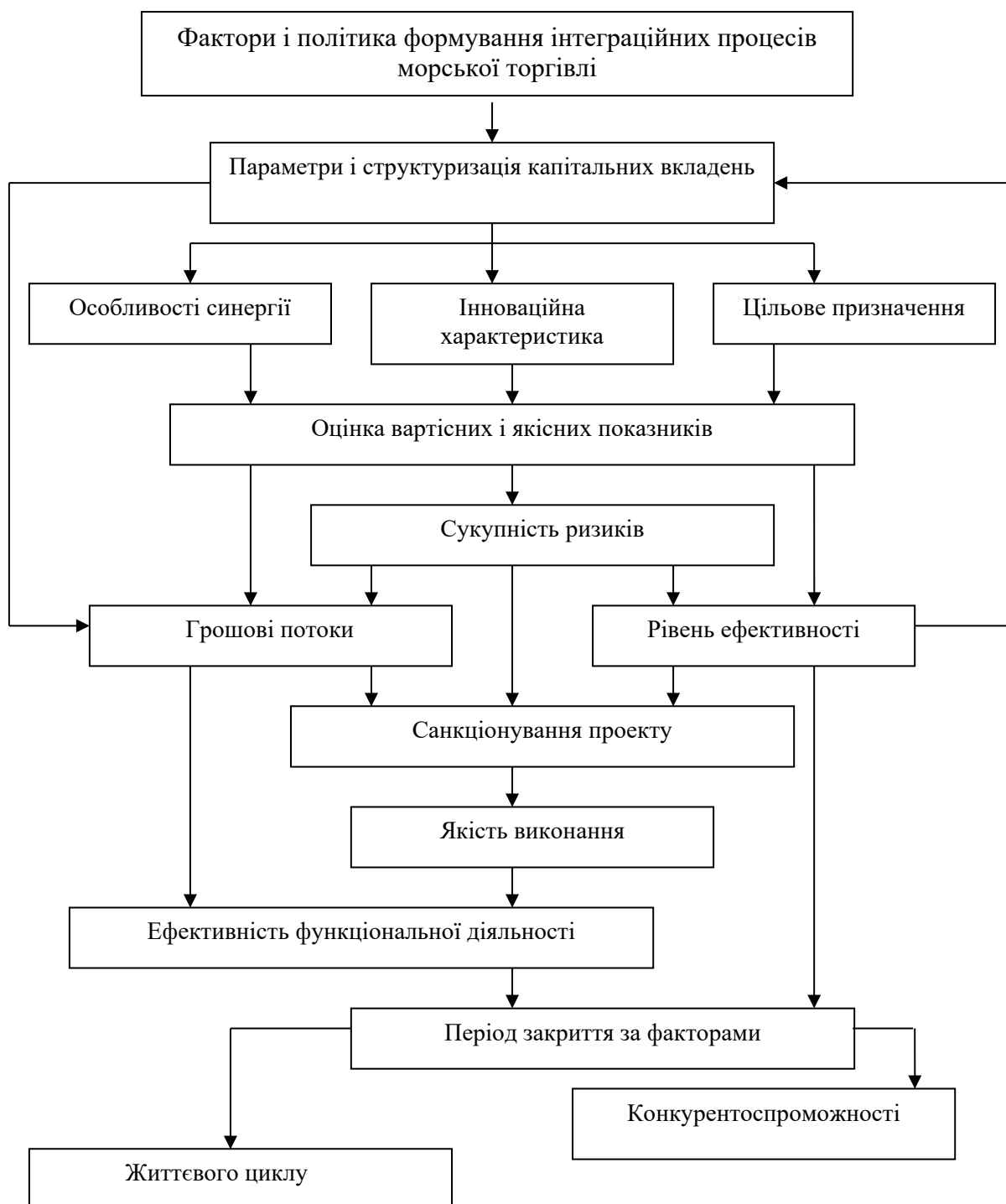


Рис 3.4. Модель управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі

Джерело: складено автором

Розширюються інноваційні технології в процесах функціональної діяльності на основі напрямків, що забезпечують якість і надійність транспортного обслуговування вантажопотоків. Проте, не дивлячись на суворі

закономірності формування співвідношення попиту і пропозиції в системі торговельного судноплавства, не досягається стійкої збалансованості. Економічний імператив окремих підприємницьких структур і визначає характер взаємин. Спроба інституційних перетворень на основі конвенцій ІМО і ІТФ обмежена регулюванням в основному стандартами безпеки і економіки праці [40].

Проблема теорії організації торговельного судноплавства [89] високо актуальна, тому що в системі морської торгівлі постійно відбуваються структурні зміни. Чітка постановка завдання розвитку торговельного флоту в межах теорії організації дозволить найбільш ефективно використовувати ресурси країни і інтелектуальний потенціал галузі.

Разом з тим підприємницькі результати, а, отже, й інструментарій їх досягнення залежить від зміни структури міжнародних організацій з реальною роллю окремих країн в забезпеченні глобальної рівноваги. Будь-які міжнародні організації, але особливо морські, повинні формувати політику нормальної економічної інтеграції та стійкості відносин всіх операторів світового ринку. Перевищення провізної здатності веде до зниження завантаження флоту і падіння тарифних ставок. Це одне з слідства відсутності координації в системі судноплавного ринку.

Будь-яка система контролю і регулювання ринкових відносин пов'язана зі збільшенням числа інституцій і з ростом витрат, а дорогі адміністративні органи знижують ефективність використання податкових потоків. В системі морської торгівлі особливо важлива «Здатність ринку дешево виробляти високоякісну інформацію залишається одним з найважливіших, ..., достоїнств» [154, с. 166]. Ринок морської торгівлі [49] взагалі і, особливо його складова структура - фрахтовий ринок, досить високо організований. Наслідком цього є чітке зведення цінових заявок судновласників і вантажовласників на основі потоків необхідної інформації, в системі якої виділяється позиція експедиторів і фрахтувальників.

Формується тенденція встановлення єдиних тарифних і фрахтових ставок на близькі технології доставки вантажів. Для нестабільних вантажопотоків в основі ціноутворення лежить принцип договору, бо стійкість завантаження провізної здатності відрізняється досить високим ризиком.

Український транспортний простір щодо вантажопотоків Азія - Європа має критерій короткого плеча і мінімальної енергоємності. Ця перевага не використана в повній мірі для інтеграційного стимулювання. Альтернативні проекти повинні використовуватися для нарощування в першу чергу потенціалу торговельних портів, а в наступному періоді частина накопичень повинна бути спрямована на формування провізної здатності національних судноплавних компаній.

У будь-яких умовах під час вибору типу і параметрів флоту судноплавних компаній необхідно орієнтуватися на економічний ефект за умовами функціонування суден протягом їх життєвого циклу. Слід пам'ятати, що навіть при підвищенні якості перевізного процесу судноплавна компанія, яка нездатна займати монопольну позицію, не впливає суттєво на величину тарифних ставок, як фактору компенсації додаткових капітальних витрат.

Таким чином можна виділити економічні методи управління інтеграційними процесами, до яких належать система пільг та кредитів, цінове регулювання, стратегічне планування, встановлення економічних норм, система оподаткування, обґрунтування ефективності (рис. 3.5.).

В основі стратегії сталого розвитку морського транспортного комплексу країни в цілому необхідно використовувати інноваційні напрямки оптимізації положення. Поряд з поповненням флоту на основі ефективних суден вторинного ринку, важливий вибір суднобудівних проектів, що забезпечують конкурентні технології і адекватність участі в мультимодальних повідомленнях.



Рис. 3.5. Система інструментів і методів управління інтеграційними процесами

Під час формування портфеля замовлень, крім особливостей суднобудівної бази, необхідно враховувати фазу циклу активності суднобудування. Втрати або виграш у вартості складаються з двох частин: вартості матеріалів і праці та рівня норми прибутку. Саме ступінь їх перевищення над допустимим рівнем по кон'юктурі фрахтового ринку зумовлюють фінансову стійкість судноплавної компанії.

З урахуванням ролі транспорту в системі загальної та економічної безпеки країни основною формою його розвитку має бути стратегічне планування. Державні транспортні стратегії реалізуються 40 країнами [201]. В Україні ж стратегії обмежуються на 10-річний період тільки окремими програмами.

Для формування єдиної транспортної системи в умовах дискретного формування вантажопотоків і наявності різних форм власності, в структурі якої вирішуються локальні економічні завдання, потрібна жорстка узгодженість правових питань. Тому з урахуванням провідної ролі морського транспорту в міжнародній торгівлі всі інші види транспорту повинні враховувати наявність міжнародних інституціональних положень, які визначають напрями формування техніко-економічних параметрів флоту і портів.

Для реалізації інтеграційних процесів, що забезпечують транзитні вантажопотоки країни, повинна розроблятися стратегія розвитку транспортного потенціалу з урахуванням неминучої співпраці з іншими регіональними комплексами. В іншому випадку вантажопотоки і відповідні кошти підуть на альтернативні напрямки.

Формування стратегії підтримки виробничої інфраструктури країни і найважливішої її складової має ґрунтуватися на нормалізації логістичних витрат щодо планового ВВП. При цьому необхідно враховувати, що частка транспортної складової в Україні істотно вище, ніж в країнах Єврозони і в інших промислово розвинених країнах. Тому з урахуванням цих параметрів і

необхідно розраховувати допустимі логістичні витрати, і під них проектувати розвиток транспортних підприємств.

Граничний потенціал в межах 2030 року має орієнтуватися на 10% логістичних витрат і реального рівня ВВП на цей період. Цього можна досягти за умови розробки та реалізації технології лідерства на основі інтеграційних напрямків розвитку торговельного флоту і вантажних терміналів. Тому національні перевізники можуть у разі державної економіко-правової підтримки сформулювати стратегію випередження.

У стратегії випередження принципове значення займає вибір тривалості життєвого циклу проекту. Кінцевий рік розрахункового періоду конкурентної стійкості визначається за параметрами зниження ефективності інтеграційних рішень. Крім того необхідно враховувати циклічність поновлення виробничого потенціалу в конкретних умовах функціонування ринку морської торгівлі.

Порівняльна вартісна оцінка нових типів суден повинна ґрунтуватися на урахуванні як зовнішніх чинників поточного стану фрахтового ринку, так і конкурентного потенціалу об'єкту інноваційних або інтеграційних витрат.

Маржинальні характеристики зумовлюються зміною інтенсивності провізної спроможності та виступають у формі зниження експлуатаційних витрат або приросту доходу. Так забезпечується зміна економічного результату флоту судноплавної компанії в залежності від зміни інтенсивності обробки суден внаслідок інтеграційних технологій. Витратна складова формується за умовою:

$$E_{ft} = \sum \gamma_{di} (C_{sti} \Delta T_{er} \pm R_{vi}) \quad (3.1.)$$

де γ_{di} - частка зміни характеру використання виробничого потенціалу торговельного флоту (оптимізація чи втрати часу);

C_{sti} - нормативні добові витрати суден дедвейту, що розглядається;

ΔT_{er} - зміна часу використання дедвейту щодо стандартної характеристики (прискорення чи уповільнення обробки);

R_{vi} - стандартні умови формування диспачу або демереджу у стандартних умовах.

Гостра конкуренція на ринку морської торгівлі зумовлює жорсткі вимоги до оптимізації транспортної складової у вартості продукції, особливо в умовах відносно низьких темпів зростання світового ВВП. Тому проекти розвитку локальних транспортних систем повинні націлюватися на скорочення терміну доставки вантажів і підвищення безпеки роботи флоту і портів. Складність вирішення цих проблем обумовлює вимоги до розвитку інформаційних технологій і виконання природоохоронних та екологічних заходів.

Всі складові глобальної збалансованості, в сукупності формують окремі ситуації, які в тимчасових відрізках циклічного розвитку виявляються інваріантними щодо регіонального розвитку і часу реалізації інтеграційних процесів. Ці окремі випадки зумовлюють проблеми розвитку підприємства і завдання дозволу тимчасового дисбалансу провізної здатності і вантажопотоків. Ця складність розвитку окремих судноплавних компаній з урахуванням дії інших структур обумовлює наявність і необхідність врахування різних видів ризиків.

Один з видів ризиків обумовлений тим, що ключові позиції в системі глобального ринку морської торгівлі належать судновласницьким структурам, створеним на принципах злиття і поглинання, що в певній мірі веде до консолідації за рахунок зниження конкурентної боротьби на основних напрямках торговельного судноплавства. Таким чином вирішується завдання поліпшення фінансового становища і підвищення ефективності судноплавного бізнесу. Одночасно цей процес має і негативні наслідки, пов'язані зі скороченням потреби фахівців і ускладненням роботи вільних судноплавних компаній, бо для їх функціонування потрібні або різке скорочення витрат, або підвищення техніко-експлуатаційних умов флоту.

Разом з тим, до структури механізму управління інтеграційною активністю локальних транспортних систем входить стимулювання конкурентоспроможності за пріоритетами споживчих цінностей для вантажовласників і підприємницької ефективності для транспортних підприємств. Під час реалізації суднами послуг для будь-якого учасника світового ринку головним стає збалансованість результатів для постачальника і споживача. Так ЄС заохочує транспортну політику Румунії шляхом виділення значних коштів для формування на базі порту Констанца східних воріт в торгівлі з країнами АТР. Головним виявляються спрощені митні норми румунських портів у порівнянні з аналогічними операціями в українських портах.

Еволюція кожного сегменту морської торгівлі має певне стратегічне значення для вибору принципів утримання позиції за умови структурних зрушень. Найбільш пріоритетним стають тенденції, що впливають на особливості конкуренції, які зумовлюють акцентування уваги на нових структурних факторах. Тому можна погодитися з положенням: «Будь-яке визначення галузі є, по суті, вибором кордону між діючими конкурентами і продуктами - замінниками, між існуючими фірмами і потенційними учасниками ...» [179, с. 70]. У торговельному судноплаванні замінниками слід розглядати альтернативні маршрути доставки вантажів за критеріями часу і витрат.

Незважаючи на обмеженість поширення принципу диференціації в торговельному судноплаванні, використання цієї стратегії судновласниками розширює позиціонування, що забезпечує прибутковість вище галузевої. Знижується вплив п'яти конкурентних сил [179] в порівнянні зі стратегією лідерства у витратах. Формується прихильність вантажовласників, експедиторів та логістичних комплексів. Унікальність технології обслуговування вантажопотоків обмежує входження конкурентів в сегмент фрахтового ринку. Такі судноплавні компанії реалізують більш сприятливі відносини з субститутами.

При цьому в державі повинні реалізуватися єдині інституційні підходи до ефективного управління виробничим потенціалом морського транспорту, незалежно від форми власності капітальних активів. Важливим є формування єдиної потужності транспортної індустрії країни.

Тому під час виникнення можливості реалізації проектів розвитку на основі іноземних інвестицій головним питанням стає чіткість адресного використання коштів і їх незалежність від системи відомчого управління. Головним стає правомірність інтегрованого позиціонування в системі міжнародних вантажопотоків.

Обираючи і реалізуючи стратегії сталого розвитку морської галузі країни, слід враховувати, що будь-які виробництва вимагають постійного оновлення асортименту випуску, тоді як в системі морських перевезень попит лише коливається за такими чинниками загальносистемних економічних циклів. Тому в Україні необхідно сконцентрувати увагу на подоланні технологічного відставання морських транспортних підприємств від середньоєвропейського рівня. Саме пріоритетна роль торговельного флоту і морських портів в системі підтримки стійкості світових економічних відносин повинна реально враховувати два напрями: активну морську транспортну політику та економіко-правову підтримку підприємницьких структур.

Ефект реалізації економічного потенціалу судна за життєвий цикл (ТІ) слід розраховувати на основі наступних принципів формування грошового потоку:

$$R_{vl} = \sum_{i=1}^{T_l} p_{cf} (1 + \iota_i) D_w \kappa_\alpha \mu_g \alpha_{ti}, \quad (3.2)$$

де i – поточний (розрахунковий) рік життєвого циклу судна;

p_{cf} – тарифна ставка початкового періоду введення судна в експлуатацію;

ι_i – індекс щорічної зміни тарифних ставок за параметрами фрахтового ринку розрахункового року;

D_w – дедвейт розрахункового судна або групи суден транспортного підприємства;

κ_α – коефіцієнт використання вантажопідйомності судна за умовами безпечного мореплавання;

μ_g – річна продуктивність однієї тонни дедвейту;

α_{ti} – коефіцієнт дисконтування поточного грошового потоку функціонального використання флоту.

При цьому слід враховувати, що система конкуренції в умовах глобального поділу світових вантажопотоків за транспортними коридорами або маршрутами формується не між окремими компаніями, а між цими конгломератами, зокрема, між потенціалом Чорного і потенціалом Балтійського моря.

Під час управління позиціонуванням національного морегосподарського комплексу країни в міжнародному поділі праці необхідно дотримуватися двох найважливіших умов:

- мати жорстку систему захисту національних інтересів в межах міжнародного законодавства;
- чітко формувати договори комерційного плану за критеріями економічної доцільності та забезпечувати їх виконання. В іншому випадку неминучі втрати торговельного флоту і інших видів власності.

3.3. Обґрунтування інструментарію оптимізації інтеграційних процесів з адаптацією до ризиків у морській торгівлі

Кожна спеціалізована судноплавна компанія повинна формувати і реалізувати ефективну управлінську політику, що враховує, з одного боку, те що: «...глобалізацію, сутність якої полягає у всезростаючій економічній інтеграції різних країн» [181], а з іншого, особливості конкурентного позиціонування за локальними цілями. Останні певною мірою,

трансформуючись за етапами життєвого циклу, повинні формувати бренд з позиції економічної надійності судновласника або оператора. Ступінь реакції на зовнішні умови повинна враховувати неприпустимість ризику сукупного обвалу капіталу, як це сталося в періоди кризи. Важливим є дотримання меж стандартизації поведінки судноплавних компаній в структурі морської торгівлі.

З огляду на твердження, що «Бюджети зазвичай відображають оптимістичну картину майбутнього року» [164, с. 46], важливо вибрати механізм і інструментарій управління адекватністю техніко-економічного рівня морського транспортного підприємства щодо реального стану на морської торгівлі. Економічна політика судноплавної компанії в цьому відношенні тісно пов'язана з підтриманням ефективного режиму використання виробничого потенціалу щодо зовнішніх обмежень.

До таких обмежень, перш за все, відноситься динаміка і період стійкого стану тарифів і цін. Тенденція зміни тарифів і фрахтових ставок відображає багатофакторну природу сучасного розвитку глобального судноплавного ринку. Причини обумовлюються особливостями політичної і економічної структури сучасного міжнародного поділу праці. У центрі факторів зміни цінових умов морської торгівлі лежать державні інтереси та інтереси співпраці в області пріоритетного розвитку та перерозподілу зон впливу, незважаючи на умови Світової організації торгівлі.

В системі активізації цінового тиску проявляється активність лінійних фрахтових альянсів, особливо в контейнерному секторі доставки дорогих товарів. Саме в цьому сегменті досить чітко простежується стратегія: «Всі організаційні рівні визначають свої механізми створення вартості шляхом розробки систем показників, пов'язаних з корпоративними цілями більш високого рівня» [175, с. 17]. Таким рівнем для підприємств морського транспорту стає платіжний баланс країни.

За умови будь-якого розвитку національної і світової економіки важливо стежити за характером зміни щорічних вантажопотоків, незважаючи на

системну стійкість окремих груп товарів. Важливо оцінювати реакцію держав на досягнення економічних переваг перевезення окремих експортних вантажів. Це стосується і експорту товарної маси з використанням транзитних напрямків. Саме через цей фактор транспортної інтеграції Україна за політичними і технологічними обмеженнями втратила позицію, поступившись Туреччині і Румунії. У періоди зростання вантажопотоків уряд і підприємницькі структури реалізують рішення про зменшення залізничних тарифів на порти [120]. Наприклад, в цьому випадку виграють порти зі значними резервами пропускну здатності. На жаль, через обмеженість підхідних голубин деяких українських портів для суден вони виявляються неконкурентними.

Внаслідок тривалості періоду заморожування технічного рівня портів України ускладняється процес підвищення їх функціональної адекватності постійно зростаючим вимогам. Роль тих чи інших транспортних вузлів зумовлюється двома групами факторів: розташуванням їх щодо світових або регіональних вантажопотоків і техніко-економічним рівнем. Останній вимагає постійної інвестиційної активності. Саме цей процес в країні ігнорувався, переважали стратегії приватизації та інших форм трансформації власності. Тому ряд портів України не отримали визнання з боку вантажовласників навіть в структурі прибережної торгівлі. У цьому процесі визначальне значення набуває стратегія зміни спеціалізації і вибір масштабів диверсифікації, що яскраво демонструє діяльність компанії «НІБУЛОН».

Реалізація повномасштабної доктрини морської держави може ґрунтуватися на реальних управлінських, організаційних і економічних засадах з урахуванням правових умов. Формою реалізації такої доктрини є активна морська транспортна політика, націлена на формування і втілення відповідних цільових програм. В цьому аспекті важливою є концентрація уваги на основних пріоритетах - забезпечення умов для стабільного розвитку транзитних вантажопотоків, зниження залежності від імпорту транспортних послуг і скорочення валютних витрат на них.

В основі початкового етапу стратегії розвитку національної морської галузі необхідно використовувати принцип раціонального розподілу вантажопотоків між судноплавними компаніями і портами, ефективного використання цими підприємствами на договірній основі інвестицій вантажовласників, іноземних партнерів, регіональних комплексів, участі в акціонуванні підприємницької діяльності.

З урахуванням стандартних і нових підходів реалізації стратегії ефективного розвитку судноплавної компанії необхідно виділити найважливіші обмеження, сформульовані як «... поточні очікування прибутків безпосередньо впливають на поточну ринкову вартість акцій» [147, с. 241]. Саме це повинно враховуватися при виборі темпів економічного потенціалу морських транспортних підприємств (рис. 3.6) в межах економічного циклу. Цей процес в Україні збільшувався деформованою податковою системою. Такі помилки ринкової орієнтації країни проявляються протягом тривалого періоду часу.

Місце морського транспорту в міжнародних економічних відносинах, в системі безпеки і в досягненні підприємницької ефективності зумовлює позицію держави у виборі принципів стимулювання розвитку національного флоту і портів. Саме, зокрема, тому знижується транзитна складова вантажообігу українських портів. Одночасно необхідно врахувати певну не конкурентоспроможність українських портів за інтенсивністю, організацією митного контролю та рівня тарифів. Проте, пропонується контролювати інтеграційні процеси за умовами (рис. 3.6).

У сучасних умовах економічного розвитку України та її позиціонування в системі міжнародного поділу праці стратегічною метою залишається створення ефективної морської галузі, що забезпечує фрахтову незалежність і що сприяє формуванню активного платіжного балансу. До однієї з тактичних цілей слід віднести створення умов застосування праці фахівців морського транспорту на національному флоті. Це створює додаткові умови соціального розвитку приморських регіонів.

Під час формування стратегії розвитку судноплавних компаній слід розрізняти два аспекти. По-перше, чіткість реалізації функції пізнання ситуації, і, по-друге, оцінка факторів інтеграції за умови доцільності реалізації функції участі. Перший на основі ситуаційних закономірностей визначає масштабність функціонування системи. Другий зумовлює динаміку ресурсів і результатів за критеріями додаткових витрат і результатів.



Рис 3.6. Структура інтеграційних процесів національних підприємств морського транспорту

Джерело: складено автором

Необхідно також враховувати обмеженість будь-якої взаємодії транспортних підприємств на принципах економічної доцільності. Але рівень доцільності коригується ступенем доступності до інтеграційних процесів та

здатністю реалізувати програми розвитку на основі нарощування виробничого потенціалу на конкурентному техніко-економічному рівні.

В основі прийняття принципу стійкості позиціонування за техніко-економічною адекватністю вимогам і обмеженням функціональної діяльності торговельного флоту в дисертаційній роботі розвивається положення: «Збалансована система показників як система менеджменту спрямована на реалізацію стратегії підприємства» [79, с. 295]. Складність реалізації такого підходу полягає в необхідності оцінки дій інших учасників обраного сектору фрахтового ринку і можливої їх реакції на майбутні зміни основних параметрів морської торгівлі.

Крім того, економічна політика судноплавної компанії має кореспондуватися з характером функціонування Морської адміністрації, що відбиває державні інтереси, що забезпечують безпеку торговельного мореплавства і реалізують міжнародні зобов'язання України за стандартами регулювання судноплавства. Саме на цьому рівні в інституціональному порядку повинні знаходити підтримку інвестиційні проекти щодо відкриття нових ліній, що відображають пріоритети та переваги морського розташування України.

Найбільш ефективно забезпечення цієї мети з урахуванням принципу нормалізації [143] доцільно розрахувати максимальні параметри формування потужності контейнерного потенціалу України. За умов, що склалися, масштаби контейнеризації вантажопотоків в розрахунку per capita досягають 1 TEU на 10 чоловік населення в економічно розвинених країнах, таким чином межі потужності портів терміналів України наближаються до 4,5 млн. TEU. До 2021 року фактичні потужності не досягали й половини цього показника. Тому намір підприємства ТІС довести потужність контейнерного терміналу до 2 млн. TEU є цілком обґрунтованою стратегією. Фактори ризику полягають у забезпеченні правомірності і стандартів обслуговування транзитних вантажопотоків.

Світовий досвід також відображає основний шлях розвитку основних складових виробничої інфраструктури - це підприємницький капітал, ефективність залучення якого вимагає жорсткого інтеграційного і правового забезпечення. Особливо наочно це проявляється в країнах Балтії. У разі порушення ж цього принципу формується дисбаланс, який характерний для Української національної виробничої інфраструктури.

Обґрунтовуючи стратегію розвитку торговельного флоту, необхідно враховувати умови формування ринкової влади вантажовласників. Судноплавні компанії реалізують стратегію концентрації при досягненні певної частки вантажопотоку обраного сегменту фрахтового ринку. Значний обсяг перевезення вантажів, виконаний судноплавною компанією, підвищує її значущість для експортерів і вантажовласників. Потужні судновласницькі підприємства надійно функціонують за умови повного завантаження, бо забезпечується покриття високих постійних витрат. На жаль, сучасний морський судноплавний потенціал українських власницьких структур працює за межами інтеграційних процесів.

Національна політики сталого розвитку повинна враховувати положення, що: «... держава фактично є покупцем або продавцем і здатна впливати на галузеву конкуренцію за допомоги проведеною нею політики» [179, с. 66]. В Україні повинна бути розроблена комплексна транспортна політика, яка враховує як роль морського транспорту в забезпеченні фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі, так і формування нових робочих місць.

Менеджмент судноплавної компанії повинен знати можливості і джерела конкурентних сил, щоб виявити ті сегменти, де флот може вступити в інтеграційні процеси. У разі відносно низьких витрат зазвичай вибирається та стратегія позиціонування в ринку транспортних послуг, де власники вантажів мають ринкову владу.

Інтеграційні процеси обслуговування вантажопотоків формують так само пріоритет бренду, що забезпечує реалізацію стратегії диференціації процесу перевезення за якісними параметрами. Тому великі судноплавні

компанії (Maersk, CMA CGM, Evergreen і ін.), реалізуючи масштабні інтеграційні процеси, впливають на бар'єри входження в сегмент нових операторів або судновласників. Це ускладнення для українських судноплавних компаній на перших етапах розвитку має долатися активною кредитною політикою.

Для досягнення повномасштабної стійкості національного судноплавного комплексу морської торгівлі необхідно визначити інституційні важелі для окремих напрямків і пріоритетів, а також вибрати межі лібералізації пільгового кредитування об'єктів за критеріями макроекономічної значущості, здатних згодом забезпечити комерційну ефективність.

В основі економічної політики розвитку національного морегосподарського комплексу, яка забезпечить необхідні параметри інтеграційних процесів, лежить стратегія повномасштабного формування потенціалу. В іншому випадку в реальних умовах позиціонування провідних промислово розвинених країн Україна не зможе зайняти адекватне місце в світовому ринку морської торгівлі. У зв'язку з обмеженістю державних кредитних ресурсів необхідно максимально використовувати підприємницький потенціал за критеріями стимулювання капітальних програм. Увага повинна зосереджуватися на реалізації переваг транзитного простору.

Будь-який інтеграційний процес розвитку транспортної підсистеми регіону в ринковому аспекті відіграє роль товару-субституту, що впливає на стан рівноваги, яка склалася до реалізації інвестиційної або інноваційної програми. Це необхідно враховувати, так як суттєво змінюються параметри конкурентоспроможності. Тому менеджмент підприємств повинен орієнтуватися на вибір типу стратегії операторської діяльності без акцентування уваги на адміністративних важелях.

Саме на основі інституціональних регуляторних проектів вирішується проблема збереження позиції на регіональному стивідорному ринку.

Тривала політична невлаштованість в країні зумовлює складності економічного розвитку в усіх галузях. Україна втрачає позиції навіть там, де за зовнішніми чинниками має конкурентні переваги. Зокрема, на всіх альтернативних напрямках в умовах економічного зростання збільшується роль національних транспортних систем в транзитних формах як особливої форми інтеграції бізнесу. В Україні ж відзначаються втрати вантажопотоків, що проходять як через морські порти, так і обслуговуються залізничним транспортом. Це відбувається на фоні концентрації уваги на транзитних технологіях балтійських держав, Туреччини та середньоазіатських країн.

Основним принципом формування активної морської транспортної політики України слід використовувати власні ресурси. Цей підхід чітко визначає послідовність реалізації окремих етапів відповідно до цілей і реальності їх гарантованої інтеграції. Морська транспортна політика повинна визначати, крім стратегічних цілей, умови вирішення існуючих проблем транспортної незалежності зовнішньоекономічних відносин України. При цьому необхідно враховувати, що в міру наростання потенціалу сукупність пріоритетів може змінюватися. Принципове значення в системі управління стійкістю інтеграції повинні зберігати пріоритети синергії, як фактору важливості цієї структури.

Підвищення транспортної ролі Чорного моря можливе і за варіантом розвитку єдиного поромного комплексу, що охоплює, на відміну від зовнішнього автомобільного кільця, всі основні торговельні порти. Поромні повідомлення виявляються найбільш оптимальними в системі інтермодальних і прибережних повідомлень. Тому природним буде таке об'єднання портів західного, східного та південного узбережжя. Особливе місце в цьому проекті займають порти великої Одеси. Але ці всі варіанти розвитку призупинені військовим станом в Україні.

Загальнодержавні та галузеві нормативні акти повинні забезпечувати і регламентувати інституційні принципи регламентації розвитку і функціональної діяльності торговельного флоту. Саме з цих позицій має бути

сформовано правове поле формування судноплавної індустрії країни, незалежно від форми власності капіталу. Необхідно погодитися з твердженням: «Основна причина тотального управління грошима - збільшити готівкові грошові ресурси так, щоб вони могли бути вкладені в майно, яке приносить прибуток ... доводить користь позик» [163, с. 168]. Саме порушення цього принципу в Україні призвело до втрати значного фрахтового потоку від роботи торговельного флоту. Кредитна складова національної економіки не була пов'язана з розвитком потенціалу реального господарювання.

При цьому необхідно враховувати економічні наслідки ратифікації Зведеної конвенції [57] яка зумовлює стандарти технічної відповідності суден, знань і умінь екіпажів і рівня оплати їх праці. Людський капітал, сформований моряками будь-якої держави, стає конкурентним фактором щодо основного капіталу судновласників. Тому економічно стійкі судноплавні компанії беруть участь в інвестуванні якості підготовки плавскладу в країнах з відносним надлишком фахівців, зокрема, в Україні.

Саме рентабельність цього процесу повинна враховуватися в програмах становлення України як реального морської держави. Вартісна оцінка комплексу результатів, які формуються в різних сферах національної економіки, повинна відображати об'єктивність підтримки або повної самостійності обраних інноваційних проектів розвитку всіх форм капіталу. З моменту втрати адекватного торговельного флоту Україна зазнала суттєвих економічних втрат, які не могли бути компенсовані навіть системою пріоритетного інвестування в торговельні порти.

В системі логістичних принципів обслуговування товарних і транспортних потоків поряд з конкурентним техніко-економічним рівнем терміналів найважливішим стає спрощення формальностей в портах на основі уніфікації митної документації та використання комп'ютерного документообігу.

Не слід допускати спонтанного порушення збалансованості структури ринку морської торгівлі. Концентрація уваги тільки на найбільш доступних

елементах розвитку морської індустрії країни обмежує не тільки обсяги грошового потоку, а й комплексність, і економічну безпеку макроекономіки. Доцільним є виділення інструментів оптимізації інтеграційних процесів та ризиків в морській торгівлі, що мають бути враховані (табл. 3.2.)

Таблиця 3.2

Інструментарій оптимізації інтеграційних процесів з адаптацією до
ризиків у морській торгівлі

Інструментарій	Форми оптимізації інтеграційних процесів	Ризики в морській торгівлі
1	2	3
Реалізація повномасштабної доктрини морської держави	- активна морська транспортна політика; - втілення відповідних цільових програм; - забезпечення умов для стабільного розвитку транзитних вантажопотоків; - зниження залежності від імпорту транспортних послуг; - скорочення валютних витрат на транспортні послуги.	- глобальні фінансово-економічні кризи; - ймовірність часткового недосягнення запланованих цілей інвестування, тобто соціального ефекту; - стагнація портової галузі через згортання виробництва та зменшення попиту світової економіки на низку товарів; - високі ризики ведення бізнесу суднобудівельної галузі через тривалий цикл та складність виробництва, високу науко-, трудо- та капіталоемність, значну залежністю від світової кон'юнктури.
Стратегія розвитку національної морської індустрії	- обґрунтування темпів розвитку економічного потенціалу морських транспортних підприємств; - використання принципів раціонального розподілу вантажопотоків між судноплавними компаніями і портами; - ефективне використання інвестицій вантажовласників, іноземних партнерів, регіональних комплексів; - формування принципів стимулювання розвитку національного флоту і портів; - реформування податкової системи;	- стандарти технічної відповідності суден, знань і умінь екіпажів і рівня оплати їх праці - підвищення сукупності витрат, що підвищує вимоги до менеджерських рішень та необхідності оптимізації маршрутів; - потреба у великих довгострокових обсягах капіталовкладень для інвестиційної діяльності; - економічні невизначеності через слабку передбачуваність тарифних ставок; - невизначеність зовнішньої та внутрішньої середовища.

Продовження таблиці 3.2

1	2	3
	- контроль інтеграційних процесів; - створення умов застосування праці фахівців морського транспорту на національному флоті; - формування правового поля судноплавної індустрії країни, незалежно від форми власності капіталу.	
Формування та реалізація управлінської політики	- підвищення ступені реакції на зовнішні умови: - дотримання меж стандартизації поведінки національних судноплавних компаній в структурі морської торгівлі; - пріоритетність державних інтересів щодо факторів зміни цінкових умов в області розвитку та перерозподілу зон впливу глобального судноплавного ринку; - формування бренду з позиції економічної надійності судновласника або оператора.	- ризик сукупного обвалу капіталу в періоди кризи; - циклічність (частота) змін тарифів і фрахтових ставок; - особливості політичної і економічної структури сучасного міжнародного поділу праці; - бар'єри входження в сегмент морської торгівлі нових операторів або судновласників.
Підтримання ефективного режиму використання виробничого потенціалу	- розвиток основних складових виробничої інфраструктури (розвиток торговельного флоту); - активність лінійних фрахтових альянсів; - стратегія зміни спеціалізації; - формування потужності контейнерного потенціалу України; - вибір масштабів диверсифікації.	- природна відкритість створює ризик піратських нападів, безпека потребує додаткові витрати; - фактори ризику, що полягають у забезпеченні правомірності і стандартів обслуговування транзитних вантажопотоків; - українська національна виробнича інфраструктура характеризується дисбалансом інтеграційного і правового забезпечення; - сучасний морський судноплавний потенціал українських власницьких структур працює за межами інтеграційних процесів.

Продовження таблиці 3.2

1	2	3
Реалізація транзитного потенціалу	- реалізація рішень про зменшення залізничних тарифів у мультимодальних перевезеннях у порти; - використання вигоди розташуванням транспортних вузлів щодо світових або регіональних вантажопотоків - підтримку інвестиційні проекти щодо відкриття нових ліній, що відображають пріоритети та переваги морського розташування України.	- фактори ризику, що полягають у забезпеченні правомірності і стандартів обслуговування транзитних вантажопотоків; - переорієнтація вантажопотоків на транзитні технології балтійських держав, Туреччини та середньоазіатських країн; - явні економічні переваги транспортних маршрутів конкурентних держав.

Джерело: розробка автора

В системі ринку морської торгівлі за умови формування міжнародних економічних результатів виявилися пов'язаними як система ресурсів, так і результатів. Тому виділяються завдання ефективного управління за критеріями збалансованості попиту на тоннаж і пропозиції, тобто величини вантажопотоків. Однак слід враховувати мінливість зв'язку з цим. Проблема об'єктивності обумовлена тим, що всі розробки в системі управління транспортом ґрунтувалися в основному на аналізі явищ за минулий часовий період.

В цьому аспекті найважливішим завданням національного морського транспортного комплексу України стає реалізація транзитного потенціалу за критеріями стійкості і конкурентоспроможності. Необхідно враховувати наявність двох альтернативних трансконтинентальних шляхів транспортування вантажів на маршрутах Азія - Європа. До них відносяться реалізація інтеграційного потенціалу альтернативними регіональними морськими підсистемами.

Необхідно враховувати, що в ряді випадків активний інтеграційний процес не відображає явні економічні переваги транспортних маршрутів, тому що існують і особливі цілі. Досить порівняти два маршрути транспортного

коридору TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia). Традиційний включає чорноморські і дунайські порти України і порти Грузії. Однак як альтернативний маршрут розглядається і реалізується Євросоюзом для перевезення вантажів наземний шлях через Туреччину.

Тому необхідним є чіткий розрахунок економічних результатів і витрат, але як головний аргумент прийнята зайнятість транспортних засобів європейських держав, а не час і вартість доставки вантажів.

Висновки до розділу 3

1. Виокремлено критерії системної конкурентоздатності для подальшої можливості впровадження інтеграційних процесів у діяльність підприємств морегосподарського комплексу, серед яких особливе місце посідають збалансованість цін (тарифних ставок), якість доставки товару і надійність технологічного процесу.

2. Ефективність управління інтеграційними процесами на макроекономічному та мікроекономічному рівнях визначається якісним поєднанням морської транспортної політики держави та безпосередньо менеджментом підприємств морського транспорту. Розроблено систему завдань, що вирішуються на різних рівнях, задля ефективного впровадження інтеграційних процесів морської торгівлі.

3. Розроблено модель управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі, у якій представлені вимоги до формування інтеграційних процесів та обрання доцільних параметрів функціонування підприємств морського транспорту та здійснення необхідних капіталовкладень, що забезпечили б надходження прийнятних грошових потоків, забезпечили б ефект синергії, мали достатні інноваційні характеристики, враховували цільове призначення та були б ефективними. Особливу увагу сконцентровано на вимоги до забезпечення інтеграційної стабільності.

4. Запропоновано методи управління інтеграційними процесами, до яких належать система пільг та кредитів, цінове регулювання, стратегічне планування, встановлення економічних норм, система оподаткування, обґрунтування ефективності. Надано детальну характеристику інструментів кожного з методів з огляду на специфіку морської торгівлі.

5. Наведено інструментарій оптимізації інтеграційних процесів з адаптацією до ризиків в морській торгівлі з метою розвитку національної морської індустрії.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне обґрунтування та розроблення методичних засад щодо управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі. Отримані науково-практичні результати свідчать про досягнення мети, виконання поставлених завдань та дозволяють сформулювати такі висновки:

1. На підставі результатів проведеного теоретичного аналізу процесів поєднання та координації дій різних частин цілісної системи морської торгівлі удосконалено поняття інтеграційних процесів морської торгівлі як сукупності послідовних дій щодо становлення нової цілісності в результаті об'єднання вже існуючих систем – елементів міжнародної торгівлі товарами, доставка яких здійснюється з використанням морського транспорту.

Виділено особливі форми інтеграційних процесів на різних рівнях та у різних секторах морської торгівлі. На глобальному рівні до інтеграційних процесів належать усі форми співпраці країн та їх транспортних систем задля ефективного поділу праці, на внутрішньосистемному – альянси морських перевізників у судноплаванні, відносини концесії у портовому бізнесі, управління судном на основі бербоут-чартеру, участь у мультимодальних транспортуваннях та перевезення міжнародними транспортними коридорами.

2. Розроблено збалансовану систему показників забезпечення стійкості інтеграційних процесів морської торгівлі, що містять перелік критеріїв оцінки рівня здатності підприємств морегосподарського комплексу здійснювати свою діяльність в напрямку розвитку інтеграційних процесів. До основних критеріїв забезпечення стійкості інтеграційних процесів в системі морської торгівлі слід віднести реальну ринкову вартість підприємств морського транспорту, реалізація ефекту масштабу, операційні, фінансові та капітальні витрати підприємств морського транспорту, прибуток на одиницю інвестиційних ресурсів, що зумовили цей приріст, співвідношення трудомісткості праці

моряків і концентрації дедвейту флоту, валютна виручка, інтенсивність використання капіталу і праці морського транспортного підприємства, віддача потенціалу в умовах, що склалися.

3. На основі комплексного аналізу показників світової морської торгівлі та судноплавства, а також оцінки поточного стану та особливостей зміни виробничо-економічної бази, яка формує вантажопотоки, визначені особливості формування параметрів і напрямків розвитку світової морської торгівлі. Детально досліджений поточний стан і виявлені проблеми адекватного розвитку морського транспортного комплексу України відносно її реальних потреб в участі у інтеграційних процесах різних форм. Удосконалено методи дослідження стану і систематизації проблем розвитку морського транспортного комплексу за критеріями адекватності технічних засобів і організації робіт щодо зміни динаміки і структури обраного сегменту операторської діяльності задля реалізації інтеграційних проєктів.

4. Розроблено методичне забезпечення з управління інтеграційними процесами морської торгівлі, що охоплює параметри управління інтеграційними процесами підприємств морегосподарського комплексу на мікроекономічному на макроекономічному рівнях. Менеджмент транспортних підприємств щодо ефективного управління інтеграційними процесами зводиться до коректного вибору техніко-економічних параметрів функціональної діяльності підприємств, досягнення інноваційного статусу діяльності та реалізації інвестиційної політики забезпечення реалізації інтеграційних процесів. Морська транспортна політика держави ж має бути направлена на забезпечення адекватного стану морської торгівлі та стійкої позиції в сегментах спеціалізації України в міжнародному поділі праці. З огляду на специфіку морської торгівлі запропоновано методи управління інтеграційними процесами, до яких належать система пільг та кредитів, цінове регулювання, стратегічне планування, встановлення економічних норм, система оподаткування, обґрунтування ефективності.

5. Розроблено методичний підхід до оцінювання інтеграційної стабільності у забезпеченні транспортної незалежності України. Використання розробленої моделі дозволяє обґрунтовано визначити фактори формування інтеграційних процесів морської торгівлі, що передбачають обрання доцільних параметрів функціонування підприємств морського транспорту та здійснення необхідних капіталовкладень, що мають забезпечити надходження прийнятних грошових потоків, ефект синергії, достатні інноваційні характеристики та врахувати цільове призначення та бути ефективними.

6. Наведено науково-методичні рекомендації щодо оптимізації інтеграційної активності в системі національного морського транспорту з урахуванням відновлення докризових параметрів міжнародної економіки шляхом використання запропонованого інструментарію управління інтеграційними процесами судноплавних компаній з урахуванням ризиків середовища їх функціонування. Розроблені методологічні підходи до мінімізації усіх форм ризиків в галузі морської торгівлі задля подальшого впровадження інтеграційних процесів. Практична реалізація запропонованих рекомендацій дозволяє досягти конкурентної стійкості національного морського транспортного комплексу задля можливості подальшої реалізації інтеграційних процесів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аведян Л. Й. Економіка: навч. посіб. Харків: ХНЕУ, 2009. 288 с.
2. Адізес І. Управління життєвим циклом корпорацій. Харків: Книжковий Клуб "Клуб Сімейного Дозвілля", 2004. 384 с.
3. Алексєєва Т. І. Міжнародні організації: Навч. посіб. Харків: ХНЕУ, 2006. 200 с.
4. Алексєєва Т. І. Міжнародна торгівля: навч. посіб. Харків: ХНЕУ, 2007. 252 с.
5. Аналіз стану суднобудування України у 2020 році. Судноплавство. 2021. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/analiz-stanu-sudnobuduvannya-ukrayiny-u-2020-roczі>
6. Анцелевич Г. А. Міжнародне морське торговельне право. Київ: Слово, 2004. 560 с.
7. Бабій Л. Методика вимірювання та максимізації результатів кооперативної поведінки компаній. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. 2006. Вип. 85. С. 4–7.
8. Бази даних Регістру судноплавства України. Портал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/2b2676fb-7d4e-483b-b1e8-15b4963fa188>
9. Базілінська О. Я. Макроекономіка: Навч. посіб. Київ: Центр навч. літ., 2005. 442 с.
10. Балежентіс А., Яценко О.Н. Асиметрії торговельної інтеграції України та ЄС. Міжнародна економічна політика. 2018. № 1. С. 32–62. URL: http://iepjournals.com/journals/28/2018_2_Basenentius_Yatsenko.pdf
11. Бестужева С. В. Міжнародні економічні відносини: навч. посіб. Харків: ХНЕУ, 2009. 384 с.
12. Бізнес-планування в круїзному судноплавстві: підручник / М. Т. Примачов та ін. Одеса: НУ «ОМА», 2020. 302 с.
13. Борщ Д. М. Інвестиції в Україні: стан, проблеми і перспективи. Київ: Знання, 2002. 318 с.

14. Буркіна Н. В., Капітонець М. В. Аналіз ринку логістики України: статистичний аспект. Економіка і організація управління. 2020. № 3. С. 93–103. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2020.3.8>
15. Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою: підручник / С.В. Панченко та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2016. 476 с.
16. Василенко А. В. Менеджмент стійкого розвитку підприємства. Київ: Центр учбової літератури, 2005. 648 с.
17. Гледстоун Д., Гледстоун Л. Інвестування венчурного капіталу. Дніпро: Баланс Бізнес Букс, 2006. 416 с.
18. Гонтарева І. В. Управління проектами: навч. посіб. Харків: ХНЕУ, 2007. 348 с.
19. Гончаров А. Б. Інвестування: навч. посіб. Харків: ХНЕУ, 2005. 228 с.
20. Данилишин Б. М., Ковтун В. В., Степаненко А. В. Наукові основи прогнозування природно-техногенної екологічної безпеки. Київ: Лекс Дім, 2004. 552 с.
21. Дем'янченко А.Г., Макаренко М.В. Сотниченко Л.Л., Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі: монографія. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 325 с.
22. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
23. Державне управління: Словник-довідник. Київ: УАДУ, 2002. 228 с.
24. Джозеф Х. Основи управління проектами. Харків: Фабула, 2020. 272 с.
25. Довгенко Я. Оцінка та моделювання залежності прямих іноземних інвестицій від макроекономічних чинників. Економіка та суспільство. 2021. № 29. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-29-1>
26. Домбровська С. М. Державне регулювання розвитку транспортної сфери. Теорія та практика державного управління та місцевого самоврядування. 2020. № 1. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2308-8834/2020.1.10>
27. Друкер П. Виклики для менеджменту XXI століття. Київ: КМ-Букс, 2020. 240 с.

28. Економіка підприємства. Суми: Унів. кн., 2004. 648 с.
29. Економіка підприємств водного транспорту: навч. посібник / за ред. В. Г. Коби. Київ: ТОВ: «СІК груп Україна», 2017. 468 с.
30. Економіка транспорту / за ред. В. Г. Коби. Київ: Курс, 1999. 254 с.
31. Економічна енциклопедія. Київ: Академія, 2002. 952 с.
32. Економічний словник. Київ, 1973. 623 с.
33. Жапаралієва Ж. Ж. Управління проектами стійкого розвитку. Leadership and Management. 2018. Т. 5, № 1. С. 9–24. DOI: <https://doi.org/10.18334/lim.5.1.38771>
34. Журавель Ю. Інвестиційні ресурси для модернізації національної економіки. Журнал європейської економіки. 2015. Т. 14, (№ 1). С. 89–104. URL: <http://jeej.wunu.edu.ua/index.php/ukjee/article/view/792/772>
35. Завадський Й.С., Осовська Т.В., Юшкевич О.О. Економічний словник. Київ: Кондор, 2006. 356 с.
36. Загорулько В. М. Управління матеріальними ресурсами авіакомпанії. Київ: НАУ, 2000. 190 с.
37. Залєтов О. М. Страхування: навч. посіб. Київ: Міжнар. агенція "BeeZone", 2003. 320 с.
38. Захарченко С. В. Основи оцінювання та аналізу міжнародної конкурентоспроможності регіонів. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2015. №4 (85). С. 31–38. URL: http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2015/4_2015/7.pdf
39. Збарська А. В. Підприємницька діяльність домогосподарств. Економіка АПК. 2012. №12 (218). С. 146–151.
40. Іванов Г. Г. Міжнародна морська організація. Одеса: ЛАТСТАР, 1999. 388с.
41. Історія заводу «Океан». Суднобудівний завод "Океан". URL: <https://ocean-shipyard.com/uk/pro-kompaniyu/istoriya-zavodu/>
42. Калініна Г. Г., Коботова Г. В., Іванькін О. О. Дослідження стану управління міжнародними морськими портами. Менеджер. Вісник

- Донецького державного університету управління. 2021. Т. 90, № 1. С. 90–96. DOI: <https://doi.org/10.35340/2308-104x.2021.90-1-10>
43. Кальченко А. Г. Логістика: підручник. Київ: КНЕУ, 2003. 284 с.
44. Кириллова, О., Магамадов, О. Системна оптимізація управління процесом обробки суден. Вісник Одеського національного морського університету. 2021. №(66). С. 90-101. DOI: <https://doi.org/10.47049/2226-1893-2021-3-90-101>
45. Кирпиченко К. С. Аналіз основних принципів і методів управління підприємством. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2011. № 36. С. 345-347.
46. Кіаран В. Ключові показники менеджменту. 100+ фінансових коефіцієнтів для ефективного управління компанією. Київ: Наш Формат, 2023. 432 с.
47. Кіндрацька Г. І. Стратегічний менеджмент: навч. посіб. Київ: Знання, 2006. 366 с.
48. Ковальова М. Транспортне забезпечення зовнішньоторговельних операцій: принципи та критерії вибору. Економіка та суспільство. 2022. № 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-42>
49. Ковиліна М. О., Примачов М.Т. Закономірності впливу глобалізаційних процесів на формування провізної спроможності флоту. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2020. №1 (70). С. 5-18. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-1-5-18>
50. Кодекс торговельного мореплавства України: чин. законодавство зі змін. та допов. станом на 15 берез. 2010 р.: (офіц. текст). Київ: ПАЛИВОДА А.В., 2010. 116 с.
51. Колешня Я., Савічева Т. Маркетингова стратегія підприємства в процесі інтернаціоналізації. Економіка та суспільство. 2021. № 29. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-29-11>
52. Колпаков В. М. Методи управління: навч. посібник. Київ, 2007. 158 с.

53. Конвенція про найм та працевлаштування моряків N 179 (укр/рос): Конвенція Міжнар. орг. пр. від 22.10.1996 р. № 179: станом на 23 лют. 2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_048#Text
54. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві : Конвенція Міжнар. орг. пр. від 23.02.2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text
55. Конституція України (з офіц. тлумаченням Конституц. Суду України). Київ: Ліра, 2006. 96 с.
56. Коскіна Ю.О. Декомпозиція процесу доставки товарів за участі морського транспорту з позицій процесного підходу. Вчені записки Таврійського національного університету ім. В.І. Вернадського. 2019. Том 30 (69), № 4, ч. 2. С. 128-13. DOI: <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2019.4-2/21>
57. Коскіна Ю.О. Формалізований опис процесу залучення судна для перевезення вантажу. Транспортні системи і технології. 2019. Вип. 34. С. 267-279. DOI: doi.org/10.32703/2617-9040-2019-34-2-9
58. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. Одеса: ІПРта ЕЕД, 2004. 454 с.
59. Круш П. В., Орлюк Ю. В. Теоретичні основи управління матеріальними запасами підприємств. Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». 2017. № 14. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108775>
60. Кузьменко К. М. Механізм оптимізації інвестиційної активності в системі інтеграційних технологій морського транспорту. Економіка і регіон. 2022. №2(85). С. 47-52. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2\(85\).2631](https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2(85).2631).
61. Кузьменко К.М. Мультиmodalні перевезення як одна з форм інтеграційних процесів на ринку транспортних послуг. Причорноморські економічні студії. 2023. №81. С. 58-62. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.81-10>
62. Кузьменко К. М. Основні аспекти розвитку транспортного комплексу України за критеріями інтеграції. Розвиток методів управління та

господарювання на транспорті. 2021. № 1(74). С. 52-64. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-1-52-64>

63. Кузьменко К.М. Особливості прийняття економічних рішень в інтеграційних процесах транспортних комплексів. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2021. Том 3 №76. С 18-28. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-3-17-28>

64. Кузьменко К.М. Управління розвитком компонентів морського кластеру на шляху до налагодження інтеграційних процесів транспортної системи країни. Проблеми системного підходу в економіці. 2023. №3(92). С. 34- 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2023-3-5>

65. Кузьменко К. М. Характеристика інтеграційних процесів в системі глобального торговельного судноплавства. Економічні інновації: Зб. наук. праць. 2021. Том 23 № 2(79). С. 105-111. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2\(79\).105-111](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2(79).105-111)

66. Кузнєцов С. С. Морська доктрина України: еволюційний аспект процесу формування. Південноукраїнський правничий часопис. 2020. № 2. С. 50–59. DOI: <https://doi.org/10.32850/sulj.2020.2.9>

67. Купчак Б. Ф. Підприємництво: суть та умови здійснення. Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України. 2011. Вип. 21.2. С. 243–249.

68. Кушнір Р. Б-бізнес. Покрокова інструкція створення системного, ефективного і прописаного бізнесу в Україні. Дрогобич: Коло, 2019. 432 с.

69. Лідери транспортного бізнесу. Одеса: Судноплавство Медіа Центр, 2003. 408 с.

70. Непочатенко О. Нестерчук Ю. Соколюк С. Теорія економічного аналізу: навч. допомога. Київ: Центр навч. літ., 2019. 272 с.

71. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ: НІПМБ, 2003. 494 с.

72. Новікова К. В. Оцінка особливостей формування конкурентного середовища підприємств морського транспорту. Науковий вісник

- Ужгородського університету. 2017. № 2(50). С. 87–95. DOI: [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2017.2\(50\).87-95](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2017.2(50).87-95)
73. Макаренко М. В., Барський І. М. Формування факторних систем забезпечення ефективного функціонування морського порту. Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. 2022. Т. 91, № 2. С. 101–107. DOI: <https://doi.org/10.35340/2308-104x.2021.91-2-12>
 74. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Київ: КУЕТТ, 2003. 478 с.
 75. Міжнародні відносини: Історія. Теорія. Економіка: навч. посіб. Львів: Львів. нац. ун-т ім. І.Франка, 2002. 397 с.
 76. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1960 року (СОЛАС 60): Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 17.06.1960 р.: станом на 1 листоп. 1974 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_238#Text
 77. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (укр/рос): Конвенція Міжнар. мор. орг. від 02.11.1973 р.: станом на 26 верес. 1997 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text
 78. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/>
 79. Мінцберг Г. Книга Анатомія менеджменту. Ефективний спосіб керувати компанією. Київ: Наш Формат, 2018. 408 с.
 80. Микитюк П. П. Інноваційний менеджмент: підруч. / П. П. Микитюк, В. Я. Брич, М. М. Шкільняк, Ю. І. Микитюк. Тернопіль: Екон. думка ТНЕУ, 2019. 518 с.
 81. Мойсеєнко І. П. Інвестування: навч. посіб. Київ: Знання, 2006. 490 с.
 82. Морський флот. Українське Дунайське пароплавство. URL: <https://udp.one/ua/poslugi/morskoj-flot>
 83. Мочерний С. В. Економічна теорія: посібник. Київ: Акад., 2003. 656 с.
 84. Мурад'ян А. Методика узгодженого управління підприємствами на базі транспортного вузла. Вісник Одеського національного морського університету. 2021. Вип. 64. С. 112-123. DOI: <https://doi.org/10.47049/2226-1893-2021-1-112-123>

85. Очерedyкo O. O. Opraнiзацiя yпpaвлiння фyнкцiональнoю дiяльнiстю пiдпpиeмств мopського тpaнcпopтy. Менеджер. Вiсник Дoнецького дepжавнoгo унiвepситeтy yпpaвлiння. 2020. Т. 87, № 2. С. 167–174. DOI: <https://doi.org/10.35340/2308-104x.2020.87-2-14>
86. Пaнacюк Б. Я. Макpoeкoнoмiкa дepжави в eпoxy глoбaлiзацiйних кpиз. Екoнoмiкa АПК. 2011. №12 (206). С. 9–16.
87. Пepсaдa A. A. Yпpaвлiння iнвeстицiйним пpoцeсoм. Киiв: Лiбpa, 2002. 470 с.
88. Пiдпpиeмництвo: нaвч. пoсiб. Киiв: МАУП, 2005. 280 с.
89. Пpимaчoвa Н. М., Гoлyбкoвa I.A. Кpитepiй eкoнoмiчнoї eфeктивнoстi тopгoвeльнoгo cyднoплaвствa. Пpоблeми cистeмнoгo пiдxoдy в eкoнoмiцi: жyрнал. 2019. Вип. №5 (73). С. 33-38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-5-9>
90. Пpимaчoвa Н. М., Кoлeгaeв I.M. Iннoвaцiйнi тexнoлoгiї в iнтeгpaцiйних cтpaтeгiях мopськoї тpaнcпopтнoї iндyстpiї. Pозвитoк мeтoдiв yпpaвлiння тa гoспoдapювaння нa тpaнcпopтi. 2020. Вип. № 70. С 19-30. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-1-19-30>
91. Пpимaчoвa Н. М. Пpоблeми збepeжeння збaлaнcoвaнoстi pинкy мopськoї тopгiвлi. Iнфpaстpyктypa pинкy. 2022. № 61. С 16-27. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastructure61-62>
92. Пpимaчoв М. Т. Цiлi iнтeгpaцiйних cтpaтeгiй нa глoбaльнoмy pинкy мopськoї тopгiвлi. Iнфpaстpyктypa pинкy. 2021. № 61. С. 121-125. URL:http://market-infr.od.ua/journals/2021/61_2021/23.pdf
93. Пpимaчoв М.Т., Кyзьмeнкo К.М. Пpоблeми yпpaвлiння cтiйкiстю глoбaльнoгo pинкy мopськoї тopгiвлi. Pозвитoк мeтoдiв yпpaвлiння тa гoспoдapювaння нa тpaнcпopтi. 2019. Вип. 2(67). С. 16-27. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-2-16-27>
94. Пpимaчoв М.Т., Пpимaчoвa Н.М. Стpaтeгiчнi aспeкти фopмyвaння eкoнoмiчнoгo пoтeнцiалy мopськoї тpaнcпopтнoї iндyстpiї: мoнoгpaфiя. Oдeca: НУ «OМA», 2019. 303 с.

95. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядж. Каб. Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р: станом на 23 груд. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p#Text>
96. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI: станом на 1 січ. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
97. Про підприємства в Україні: Закон України від 27.03.1991 р. № 887-XII: станом на 1 січ. 2004 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/887-12#Text>
98. Про податок на додану вартість: Постанова Верхов. Суду України від 23.12.2003 р. № 3-2603к03/44/19. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v44_1700-03#Text
99. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV: станом на 1 січ. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
100. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР: станом на 9 черв. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>
101. Прохода С. В. Інвестиції в Україні. Запоріжжя, 2004. 164 с.
102. Резолюція А.741(18) "Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення (Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ)": Резолюція Орг. Об'єдн. Націй від 04.11.1993 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text
103. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. Центр бізнес технологій TOT. URL: <https://www.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug>
104. Романова Т.В., Кучер Я.В. Напрямки підвищення ефективності інвестиційної діяльності підприємства. Ефективна економіка. 2014. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3538>
105. Сальнікова О. Ефективність державного управління. Науковий вісник: державне управління. 2019. Т. 1, № 2018-1. С. 100–112. URL: <https://doi.org/10.32689/2618-0065-2018-1/1-100-112>
106. Сенько О. В., Задерей А. Є. Особливості функціонування сегментів ринку морських перевезень. Менеджер. Вісник Донецького державного

- університету управління. 2022. Т. 91, № 2. С. 65–71. DOI: <https://doi.org/10.35340/2308-104x.2021.91-2-07>
107. Сенько О.В., Примачов М.Т. Системні й регіональні фактори структуризації ринку морської торгівлі. Оцінка та регулювання економічної безпеки регіонального співробітництва депресивних територій в рамках євроінтеграційних процесів: монографія. Чернігів: ЧНТУ, 2018. 189 с.
108. Сенько О.В., Стахов А.Ю. Управління ефективністю торгового судноплавства з урахуванням системи ризиків. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2020. № 3 (72). С. 109-120. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-3-109-120>
109. Сич Є. М., Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту. К.: Логос, 2001. 256 с.
110. Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. Economy and Society. 2022. № 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>
111. Смолич Д.В. Інноваційні методи управління проектами. Економічний форум. 2019. Т. 1, № 4. С. 50–53. DOI: <https://doi.org/10.36910/6765-2308-8559-2019-4-8>
112. Сонько С.П., Кулішов В.В., Мустафін В.І. Ринок і регіоналістика: навч. Посібник. Київ: Ніка Центр, Ельга, 2002. 408 с.
113. Сприяння сталому економічному зростанню в Україні / за ред. Ш. фон Крамона-Таубадея, І. Кімової. Київ: “Альфа-Принт”, 2001. 347 с.
114. Сотниченко Л.Л., Бурмака Л.О., Табенський С.В. Формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів. Наука і техніка сьогодні. 2023. № DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11\(25\)-349-361](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11(25)-349-361)
115. Сотниченко Л. Л., Задерей А.Є. Чинники ефективності застосування міжнародного управління людськими ресурсами в морських портах. Менеджер. 2019. № 4. С. 85-93. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzhm_2019_4_1

116. Сухарський В. С. Економічний словник-довідник. Тернопіль: Навч. кн.-Богдан, 2002. 328 с.
117. Коба В. Г., Бабина О. Є., Карпенко О. О. Транспортно-експедиторська діяльність: навч. Посібник. Київ: КДАВТ, 2013. 300 с.
118. Тарифні умови. Акціонерне товариство «Українська залізниця». URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/
119. Трегобчук В. М., Мочерний С. В., Павлюк С. П., Копійка В. В., Мельник Л. Г. Інтеграція // Енциклопедія Сучасної України: енциклопедія [електронна версія] / гол. редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2011. URL: <https://esu.com.ua/article-12384>
120. Уткіна Ю. М., Становихіна Г. О. Стратегічне планування логістичної діяльності. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 60. DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i60.123182>
121. Федорчук Є. Д. Державний контроль у сфері транспорту: концепція розвитку. Економіка та держава. 2014. №2. С. 130–132. http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2014_2_33
122. Фрасинюк Т.І., Бабаченко М.В. Кластеризація як один з напрямів ефективного стратегічного управління в морегосподарському комплексі Інфраструктура ринку. 2019. Вип. 38. С. 111-116. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastructure38-17>
123. Харін О. І. Основи маркетингу. Київ, 1992. 129 с.
124. Хомин І. Ціноутворення: теорія й практика. Галицький економічний вісник. 2019. 3 (58). С. 37–47. <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/58/614.pdf>
125. Циганкова Т. М. Глобальна торгова система: розвиток інститутів, правил, інструментів СОТ. Київ: КНЕУ, 2003. 660 с.
126. Циба Т. Є. Удосконалення управління корпорацією з використанням системного аналізу. Актуальні проблеми економіки. 2006. № 1. С. 190–198.
127. Чекаловець В. Г. Основи економіки водного транспорту. Одеса: ОДМУ, 1996. 108 с.

128. Шворнікова Г. М., Сорока С. І. Проектні ризики розвитку інфраструктури транспорту. Вісник Східноукраїнського Національного Університету імені Володимира Даля. 2021. № 4(268). С. 112–117. DOI: <https://doi.org/10.33216/1998-7927-2021-268-4-112-117>
129. Шибя О.А. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Причорноморські економічні студії. 2016. № 8. С. 35-40. URL: <http://bses.in.ua/journals/2016/8-2016/9.pdf>
130. Шибасєв О.Г., Коскіна Ю.О. Динамічна модель оптимізації проекту роботи морського торговельного флоту. Східний європейський науковий журнал. 2020. № 53. С. 44-48.
131. Шиян Н. І. Державне регулювання економіки: навч. посіб. [для студентів вищ. навч. закл.]. Харків: Формат Плюс, 2008. 384 с.
132. Яковлєв Ю. П. Контролінг на базі інформаційних технологій: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. Київ: Центр навч. літ., 2006. 318 с.
133. Ястремська О. М. Стратегічне управління інвестиційною діяльністю підприємства: навч. посіб. Харків: ХНЕУ, 2006. 192 с.
134. Яцків М. І. Теорія економічного аналізу. Львів, 1993. 216 с.
135. Alexandrou, G., Gounopoulos, D., Thomas, H. Mergers and acquisitions in shipping. Transportation Research, 2014. No. 61. P. 212-234. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2013.11.007>
136. Atkinson A. Inequality What Can Be Done? Cambridge: Harvard University Press, 2015. 360 p.
137. Black W. R. Sustainable Transportation: Problems and Solutions. NY: The Guilford Press, 2009. 299 p
138. Bodie Z., Kane A., Marcus A. Investments. McGraw-Hill Education, 2014. 1080 p.
139. Cambridge Dictionary. Cambridge University Press & Assessment, 2023. URL: <https://dictionary.cambridge.org>
140. Chayka-Petegrych L. Multimodal and Intermodal Cargo Transportation in the System of International Transport Logistics. Herald UNU. International

Economic Relations And World Economy, 2020. No. 33. URL: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-33-41>

141. Cournot A. A. Mathematical principles of the theory of wealth. San Diego : James & Gordon, 1995. 187 p.

142. Crammenos C. The Handbook of Maritime Economics and Business. London: LLoyd's List, 2020. 1062 p.

143. Damodaran A. Investment Valuation: Tools and Techniques for Determining the Value of Any Asset. Wiley, 2012. 1342 p.

144. Doan R., Simon H. Power Pricing. Simon and Schuster, 1996. 371 p.

145. Drucker P. Managing for results. New York: Harper & Row, 1964. 200 p.

146. Encyclopaedic Dictionary of Philosophy. Delhi: Anmol Publications, 2006.

147. Fabozzi F. Investment Management. New Jersey: Prentice Hall, 1998. 932 p.

148. Fischer S., Dornbusch R., Schmalensee R. Economics. NY: McGraw-Hill Education, 1988. 864 p.

149. Frost S. The Bank Analyst's Handbook: Money, Risk and Conjuring Tricks. Hoboken: Wiley, 2004. 672 p.

150. Galierikova A. The human factor and maritime safety. Transportation Research Procedia. 2019. Volume 40. P. 1319-1326. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.07.183>

151. Gaughan P. Mergers, Acquisitions and Corporate Restructurings (Wiley Corporate F&A). Hoboken: Wiley, 2015. 742 p.

152. Golubkova I., Frasyuniuk T., Babachenko M., Yavorska A., Levinska T. Features of Formation of Basic Parameters of the Specialized Marine Transport Fleet. Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice. 2022. Volume 3(44). URL: <https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/download/3750/3585>

153. Goulielmos A. The “Kondratieff Cycles” in Shipping Economy since 1741 and till 2016. Modern Economy. 2017. Volume 8. P. 308. DOI: 10.4236/me.2017.82022

154. Hanke J., Wichern D. Business Forecasting. London: Pearson, 2013. 512 p.

155. Hooley G., Nicoulaud B., Rudd J., Lee N. Marketing Strategy and Competitive Positioning. London: Pearson, 2020. 616 p.
156. Hratiotova H., Pulcha D. Financial Assurance and Efficiency of Investments Attraction in the Infrastructure Development of the Odessa Region. Economics: Time Realities. 2020. Vol. 2, no. 48. P. 15–21. URL: <https://doi.org/10.15276/etr.02.2020.2>
157. International Association Classification Societies. URL: <https://iacs.org.uk/>
158. Jobber D., Ellis-Chadwick F. Principles and Practice of Marketing. NY: McGraw Hill Higher Education, 2013. 688 p.
159. John A. The Volpe Center's Annual Accomplishments. The U.S. Department of Transportation, 2023. 93 p. https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/66144/dot_66144_DS1.pdf
160. Johannesson P., Wangler B., Jayaweera P. Application and Process Integration - Concepts, Issues, and Research Directions. Research Gate, 2000. URL: https://www.researchgate.net/publication/2635029_Application_and_Process_Integration_-_Concepts_Issues_and_Research_Directions
161. Katerna O. Concept Formulation of Intelligent Management in Transport. Modern Economics, 2018. Vol. 9, no. 1. P. 30–42. URL: [https://doi.org/10.31521/modecon.v9\(2018\)-04](https://doi.org/10.31521/modecon.v9(2018)-04)
162. Keynes J. Selected Works of John Maynard Keynes. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. 564 p.
163. King A. Total Cash Management. NY: McGraw-Hill, 1994. 448 p.
164. King W., Cleland D. Strategic Planning and Policy. NY: Van Nostrand Reinhold, 1978. 374 p.
165. Koliadenko, S., Golubkova, I., Babachenko, M., Levinska, T., & Burmaka, L. Development and Use of it Solutions in Logistics. Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики. 2020. № 3 (34). С. 230-236. DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v3i34.215518>.
166. Kotler F., Armstrong G. Principles of Marketing, 17th Global Edition. London: Pearson, 2017. 736 p.

167. Kuzmenko K. Conditions and possibilities of integration projects implementation in the transport system of Ukraine. *Scientific innovations and advanced technologies*. 2023. Vol. 13 (27). P. 15-23. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13\(27\)-15-23](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-13(27)-15-23)
168. Lambin J., Tesser E., Galvagno M. *Market-driven management. Marketing strategico e operative*. Boston: McGraw-Hill, 2016. 800 p.
169. Lindert P., Pugel T. *International economics*. Boston: McGraw-Hill, 2000. 709 p.
170. Magalhães Correia A., Rocha C., Duclós L., Pereira Da Veiga C. *Integration of Business Processes with Activities and Information: Evidence from Brazil*. SageJournal. 2021. DOI: <https://doi.org/10.1177/21582440211006>
171. McConnell C., Brue S., Flynn S. *Principles, Problems, and Policies*. Irvine: McGraw-Hill, 2014. 917 p.
172. Mellen C., Evans F. *Valuation for M&A: Building and Measuring Private Company Value*. Hoboken: John Wiley & Sons, Inc., 2018. 465 p.
173. Mescon M., Albert M., Khedouri F. *Management*. Addison-Wesley Educational Publishers, 1984. 288 p.
174. Nelson B., Economy P. *The Management Bible*. Hoboken: Wiley, 2005. 256 p.
175. Niven P. *Balanced Scorecard Step-by-Step*. Hoboken: Wiley, 2006. 328 p.
176. Onyschenko S.P., Koskina Yu.O. Ensuring the Given Level of the Voyage Efficiency Considering the Risks Factors Associated with the Charter Party Terms. *Reporter of the Priazovskyi State Technical University*. 2018. №37. P. 192-201. DOI: 10.31498/2225-6733.37.2018.160296
177. *Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English*. Oxford: University Press, 2000. 1540 p.
178. Pike R., Neale B. *Corporate Finance and Investment. Decisions & Strategies*. Hoboken: Prentice Hall, 2006. 787 p.
179. Porter M. *On Competition, Updated and Expanded Edition*. Boston: Harvard Business Review Press, 2008. 605 p.

180. Primachov M. T., Primachova N. M. Problems of Sustainable Development of Maritime Transport Industry. *International Journal of Business and Social Science*. 2018. Vol. 8, No. 8. P. 22-26. URL: https://www.ijbssnet.com/journals/Vol_8_No_8_August_2017/3.pdf
181. Primachov M. T., Frasinuk T. I. Ukraine: an Example of Limits of Balance and Asymmetric Reaction in the Maritime Trade Market. *Electronic Scientific Journal "PrzeglądWschodnioeuropejski"*. 2019. Vol. X/1. P. 153-161. URL: http://wydawnictwo.uwm.edu.pl/uploads/documents/czytelnia/przeglad/Przegl%c4%85d_Wschodnioeuropejski_10_1_2019.pdf
182. Prymachova N., Kolegayev I., Lypynska O., Mezina L. Integration Strategies for Sustainable Positioning of Shipping Companies in the Maritime Trade Market System. *Economics. Ecology. Socium*. 2023. №7. P. 79-88. DOI: <https://doi.org/10.31520/2616-7107/2023.7.2-6>
183. Pugel T., Lindert P. *International Economics*. Homewood: Richard d Irwin, 1995. 800 p.
184. Sachs J., Larrain F. *Macroeconomics in the Global Economy*. London: Pearson, 1996. 847 p.
185. Samuelson P., Nordhaus W. *Economics*. NY: McGraw Hill, 2009. 1340 p.
186. Saveliev Y., Kurylyak V. International Economy: Deepening and Expanding Research Potential in Ukraine. *Finance of Ukraine*. 2021. Vol. 2021, no. 11. P. 45–53. DOI: <https://doi.org/10.33763/finukr2021.11.045>
187. Seafarer Workforce Report. BIMCO. URL: <https://vvv.bimtso.org/trending-topitss>
188. Shevtsiv L. Y., Nepevna B. O., Shevtsiv A. B. Theory and Practice of Introducing a Controlling System in the Context of Information Economy. *Business Inform*. 2019. Vol. 10, no. 501. P. 244–252. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-10-244-252>
189. Shramenko N.Y. Methodological Aspect of Sustaining the Feasibility of Intermodal Technology for Delivery of Goods in International Traffic. *Scientific*

Bulletin of National Mining University Scientific Bulletin of National Mining University, 2017. № 4. P. 145-150.

190. Sienko, O., Babachenko, M., Chesnokova, M., Karianskyi, S. Criterion for Ensuring the Effectiveness of the Management of the Global Maritime Industry. Economics. Ecology. Socium. 2023, №7. P. 55-66. DOI: <https://doi.org/10.31520/2616-7107/2023.7.2-4>

191. Some Observations on Port Congestion, Vessel Size and Vessel Sharing Agreements. URL: http://www.worldshipping.org/industry-issues/transportationinfrastructure/Observations_on_Port_Congestion_Vessel_Size_and_VSA_May_28_2015.pdf.

192. Solokha D., Sotnichenko L., Bessonova S., Kravchenko A., Makarenko M. Justification of Business Entities Development Based on Innovative Principles. Academy of Strategic Management Journal. 2018. Vol 17. URL: www.abacademies.org/journals/academy-of-strategic-management-journal-inpress.html

193. Statistical Releases. Bureau of Transportation Statistics. URL: <https://www.bts.gov/statistical-releases>

194. Thom R. Mathematical Models of Morphogenesis. Herts: Ellis Horwood Ltd, 1984. 306 p.

195. Ukraine Country Strategy. European Bank for Reconstruction and Development. URL: https://www.ebrd.com/downloads/about/policies/2007-09-18,_Strategy_for_Ukraine-_Ukrainian_web.pdf

196. UNCTAD Review of Maritime Transport 2018. Geneva: United Nations Publication, 2018. 116 p.

197. UNCTAD Review of Maritime Transport 2019 Geneva: United Nations Publication, 2019. 132 p.

198. UNCTAD Review of Maritime Transport 2020. Geneva: United Nations Publication, 2020. 159 p.

199. UNCTAD Review of Maritime Transport 2021. Geneva: United Nations Publication, 2021. 177 p.

200. UNCTAD Review of Maritime Transport 2022. Geneva: United Nations Publication, 2022. 195 p.
201. UNCTAD Review of Maritime Transport 2023. Geneva: United Nations Publication, 2023. 157 p.
202. UNCTAD Trade and Development Report 2020. Geneva: United Nations Publication, 2020. 165 p.
203. UNCTAD Trade and Development Report 2021. Geneva: United Nations Publication, 2021. 193 p.
204. UNCTAD Trade and Development Report 2022. Geneva: United Nations Publication, 2022. 240 p.
205. Valentine V., Benamara H., Hoffman J. Maritime transport and international seaborne trade. Maritime Policy & Management. 2013. №40(3). P. 226- 242. DOI: 10.1080/03088839.2013.782964
206. Water Transport Report by Statista. URL: <https://www.statista.com/markets/419/topic/489/water-transport/#overview>
207. World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/home>
208. World Trade Organization - Global trade. World Trade Organization - Home page - Global trade. URL: <https://www.wto.org/>
209. Zhuk O. I. Venture Management as a Part of Company Management. The Actual Problems of Regional Economy Development. 2016. T. 1, № 12. C. 82–86. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.1.12.82-86>

ДОДАТКИ

Акти та довідки про впровадження результатів дослідження



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ»

вул. Ланжеронівська, 1, м. Одеса, 65026
просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

+38 (048) 775-94-97
+38 (044) 324-00-51

info@uspa.gov.ua
www.uspa.gov.ua

Код ЄДРПОУ 38727770

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи

Кузьменко Катерини Михайлівни

на тему: «Управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі»

Система прийняття економічних та інвестиційних рішень з урахуванням підприємницьких цілей і зовнішніх умов повинна враховувати певні вимоги до стану ринку. Глобалізований ринок морської торгівлі є дуже динамічним і мінливим, тому постійно потребує новітніх підходів та заходів, які допомагають йому відповідати зовнішнім потребам та критеріям. Таким чином, інтеграційні процеси, які мають різні форми та види на морському транспорті, а також управління розвитком цих процесів є дуже актуальною та своєчасною темою.

У ДП «Адміністрація морських портів України» апробовано розроблений у дисертації Кузьменко Катерини Михайлівни методичний підхід до визначення принципу збалансованої системи показників для оптимального прийняття рішень та обґрунтування конкурентної стійкості національного морського транспортного комплексу, методик прийняття управлінських рішень в системі розвитку відповідно до теорії ефективного позиціонування і логікою прийняття рішень в системі невизначеності ризиків морської торгівлі.

Такі підходи до прийняття управлінських рішень сприяють оптимізації функціонування галузі та прийняття рішень, які відповідають сучасним вимогам світової морської торгівлі.

Враховуючи вищевикладене, наукові результати, які отримала Кузьменко К.М. у своїй дисертаційній роботі, можуть бути ефективно використані у роботі ДП «Адміністрація морських портів України».

Заступник Голови ДП «АМПУ»

по взаємодії з органами влади

« 27 » вересня 2023 р.



Дмитро БАРИНОВ



UNITEAM MARINE

ДОЧІРНЄ ПІДПРИЄМСТВО
«ЮНІТІМ УКРАЇНА»
КОМПАНІ «ЮНІТІМ МАРІН ЛІМІТЕД»

Вих. № 1/244 від 28 вересня 2023р.

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи
Кузьменко Катерини Михайлівни
на тему: «Управління розвитком інтеграційних процесів морської
торгівлі»

Морська торгівля є дуже чуттєвим та мінливим сегментом світової торгівлі, який потребує постійного пошуку новітніх підходів для найбільш ефективного функціонування та задоволення потреб людства у транспортуванні вантажів та пасажирів. Інтеграційні процеси у цьому сегменті мають різні форми, тому нові погляди до управління розвитком цих процесів є темою актуальною. Прояви інтеграційних процесів на морському транспорті від питань глобальної співпраці, альянсів морських перевізників у судноплаванні, до концесійних об'єднань у портової сфері дозволяють ладнати світові економічні кризи країнам які використовують інтеграційні процеси.

У компанії ДП «ЮНІТІМ УКРАЇНА» апробовано розроблений у дисертації Кузьменко Катерини Михайлівни методичний підхід до забезпечення управління інтеграційними процесами морської торгівлі, що охоплює параметри управління інтеграційними процесами підприємств морського транспортного комплексу на мікроекономічному та макроекономічному рівнях.

Такий підхід до управління інтеграційними процесами сприяє конкурентоздатності судноплавних та інших компаній морського транспортного сегменту в сучасних жорстких умовах морської торгівлі.

Тому наукові результати, які отримала Кузьменко К. М. у своїй дисертаційній роботі, можуть бути ефективно використані у роботі компанії ДП «ЮНІТІМ УКРАЇНА».

Директор
ДОЧІРНЬОГО ПІДПРИЄМСТВА «ЮНІТІМ УКРАЇНА»
КОМПАНІ «ЮНІТІМ МАРІН ЛІМІТЕД»
Костін М. О.



ДОЧІРНЄ ПІДПРИЄМСТВО
«ЮНІТІМ УКРАЇНА»
КОМПАНІ «ЮНІТІМ МАРІН ЛІМІТЕД»
65012 м. Одеса вул.
Лейтенанта Шмідта 1.

телеф : +380 48 716 57 36
телефакс : +380 48 716 57 43

Email: ukraine@uniteammarine.com
Web: www.uniteammarine.com

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор навчально-наукового інституту
морського права та менеджменту НУОМА

Наталія САВІНОВА



2023 р.

АКТ

про використання результатів дисертаційної роботи

Кузьменко Катерини Михайлівни

на тему: «Управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі»,
поданої на здобуття наукового ступеня доктора філософії

за спеціальністю 073 – «Менеджмент»

(галузь знань 07 – «Управління та адміністрування»)

в навчальному процесі Національного університету «Одеська
морська академія»

Ми, що нижче підписались, завідувача кафедри Економічної теорії та підприємництва на морському транспорті НУОМА Голубкова І.А., завідувача кафедри Менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА Сотниченко Л.Л., склали цей акт у тому, що результати дисертаційної роботи Кузьменко К.М. впроваджені у навчальному процесі кафедри Менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА при викладанні дисциплін «Менеджмент і адміністрування на підприємствах морського транспорту», «Менеджмент структурних об'єктів морського та річкового транспорту».

Зав. кафедрою «ЕТ та ПМТ» НУОМА,
д.е.н., професор

Ірина ГОЛУБКОВА

Зав. кафедрою «М та ЕМТ» НУОМА,
д.е.н., професор

Людмила СОТНИЧЕНКО

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор навчально-наукового інституту
морського права та менеджменту НУОМА

Наталія САВІЦОВА



« 8 » вересня 2023 р.

АКТ

про використання результатів дисертаційної роботи

Кузьменко Катерини Михайлівни

на тему: «Управління розвитком інтеграційних процесів морської торгівлі»,
поданої на здобуття наукового ступеня доктора філософії

за спеціальністю 073 – «Менеджмент»

(галузь знань 07 – «Управління та адміністрування»)

в наукових дослідженнях, які виконуються в Національному університеті «Одеська
морська академія»

Ми, що нижче підписались, завідувача кафедри Економічної теорії та підприємництва на морському транспорті НУОМА Голубкова І.А., завідувача кафедри Менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА Сотниченко Л.Л., склали цей акт у тому, що результати дисертаційної роботи Кузьменко К.М. увійшли складовою частиною у звіти науково-дослідних робіт кафедри Економічної теорії та підприємництва на морському транспорті НУОМА за темами: «Морська транспортна індустрія в забезпеченні стійкого глобального та національного економічного розвитку» (номер державної реєстрації 0117U000310, період виконання: 2016-2020 рр., науковий керівник – д.е.н., професор Примачов М. Т.); «Інноваційні напрямки забезпечення системної безпеки морської транспортної індустрії України», номер державної реєстрації 0122U201979, період виконання: 2022-2025 рр., науковий керівник – д.е.н., професор Примачов М. Т.), у межах яких автором розроблені методичні положення сталого розвитку підприємств морського транспорту.

Крім того, результати дослідження Кузьменко К.М. враховані в матеріалах різних рівнів апробації.

Зав. кафедрою «ЕТ та ПМТ» НУОМА,
д.е.н., професор

Ірина ГОЛУБКОВА

Зав. кафедрою «М та ЕМТ» НУОМА,
д.е.н., професор

Людмила СОТНИЧЕНКО