

підтримки. Морські держави, з урахуванням впливу національного торгового флоту на оптимізацію платіжного балансу повинні формувати відповідні стратегії. Навіть при відсутності такої стимулюючої програми в Україні підприємницькі структури відновили потенціал, який раніше належав державним компаніям.

Список використаної літератури:

1. Ансофф І. Нова корпоративна стратегія. - СПб .: ПИТЕР, 1999. - 438 с.
2. Крістенсен К. Що далі? Теорія інновацій як інструмент передбачення галузевих змін / С. Ентоні, Е. Рот; Пер з англ М .: Альпіна Паблішер , 2015. - 400 с.
3. Методи и моделі просторово розвитку територіально-виробничих систем: монографія / [наук. ред .. Бойко Є. І. та ін]. - Львів , 2007. - 212 с.
4. Kolegaiev M., Primachev N., Kolegaiev I. Systematic efficiency of global merchant power safety. - Transport Means - Proceedings of the International Conference, 2020. - p. 757 - 761

Примачова Н.М.

*к.е.н., доцент, доцент кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»*

**МЕНЕДЖМЕНТ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ
МАРШРУТІВ**

Економічне зростання, незважаючи на нерівномірність по регіонах, зумовлює завдання оптимізації маршрутів перевезення вантажів світової торгівлі. Ця вимога стає найважливішим фактором і джерелом розвитку національної транспортної системи, націленої на обслуговування зовнішньоекономічної діяльності. Про це свідчить розвиток виробничого потенціалу базових китайських портів.

Найбільший порт Китаю Шанхай в середньорічному аспекті збільшує вантажообіг в межах 11 відсотків. Саме темпи економічного розвитку країни при наростанні обмеженості економічних ресурсів дозволили по вантажообігу перевершити традиційно великі світові порти. При цьому в Китаї функціонують і розвиваються порти Гуаньчжоу і Тяньцзін, вантажообіг яких перевищує 200 мільйон тон.

Проблема зайнятості капітальних і трудових ресурсів стає другим провідним фактором розвитку країн, які формують міжнародні вантажопотоки. Однак актуальною залишається проблема ресурсозбереження на принципах ефекту масштабу. Одночасно проблема загальної безпеки зумовлює стратегію економічного позиціонування в міжнародному поділі праці і ефективності його транспортного обслуговування. В цьому плані необхідно звернути увагу і на діяльність портів Роттердам і Сінгапур, які зберігали вантажообіг в межах 300 млн. т.

Глобальна транспортна система морської торгівлі включає ряд спеціалізованих ланок, серед яких виділяються судноплавні компанії, торгові порти, інвестиційний та сервісний комплекси, а також екологічна частина сталого функціонування системи. При раціональному розвитку структурних елементів досягається необхідна фрахтова незалежність зовнішньої торгівлі і оптимізується валютна складова ВВП. Слід звернути увагу на тотальний взаємозв'язок і взаємозалежність структурних підрозділів морегосподарського комплексу. При порушенні збалансованості формуються економічні, соціальні втрати і знижується загальна безпека участі в міжнародному поділі праці.

У цих умовах і формується принцип оптимізації маршрутів за напрямками в формі транспортних коридорів і в формі інтеграції типу інтермодальних повідомлень. Історичні економічна, соціальна та екологічна діяльність людства в системі ресурсів моря і світового океану постійно розширювалася. Однак, з підвищення ролі морської торгівлі і появи глобальних тенденцій при збереженні принципів диференціації на регіональному і видовому секторах діяльності виникає необхідність уточнення змістовних аспектів ринку морської торгівлі.

Параметри функціонування світового фрахтового ринку свідчить про те, що в різні періоди формування світових економічних відносин перед транспортними компаніями і власниками вантажу виникали найбільш актуальні проблеми. При цьому значення і рівень впливу одних посилювалося, інших - зменшувалося. При вирішенні одних проблем виникали не менш складні нові. Природно, кожен період формування збалансованості ринку транспортних послуг відрізняється специфічними шляхами і методами вирішення сформованих протиріч.

Головним в цих умовах стає виділення найбільш актуальних проблем з метою розкриття властивих тенденцій і закономірностей, які проявляються стійко. Виділення і пізнання внутрішнього єдності і впливу на параметри розвитку - основне завдання розробки стратегії морської політики в цілому і позиціонування окремих підприємств.

Незважаючи на формування інтеграційних процесів, звертається увага на неоднозначність відносин вантажовідправників різних країн до перевізників. Європейські та американські відправники на відміну від вантажовідправників Азії і Японії поводяться більш жорстко. Останні схильні до компромісів. Проте, коливання обсягу світового ВВП звужує попит на морські перевезення. Відповідно до цього з'являється реакція світових суднобудівних центрів на зниження пропозиції тоннажу при зменшенні цін в порівнянні з рівнем, що склався в попередньому періоді.

У загальному вигляді виникають нові проблеми стійкості позиціонування морських транспортних підприємств в глобальному ринку морської торгівлі. При цьому виникають штучно створені проблеми при вирішенні завдання національних пріоритетів, в основі рішення яких порушуються принципи ринкової рівноваги. У цьому аспекті досить згадати порушення принципів ВТО при формуванні санкцій США проти експортної стратегії Китаю. У цьому ж ряду стоїть і регуляторна політика країн ОПЕК щодо поставки сирової нафти на ринок за ціновими пріоритетами.

Ці та інші негативні екстерналиї формують важко розв'язні менеджерські проблеми щодо ефективного використання морського транспортного потенціалу. В цьому аспекті найважливішим стає пошук вирішення проблеми оптимальності використання торгового флоту і портів на основі оптимізації маршрутів. В якості найважливішого критерію розглядається скорочення експлуатаційних витрат при сформованих фрахтових ставках, з одного боку, а, з іншого, скорочення часу доставки вантажів, що приводить до економії оборотного капіталу вантажовласників. Але одночасно формується проблеми завантаження традиційних портів.

Саме такою формою перегляду традиційних транспортних маршрутів глобального ринку морської торгівлі слід розглядати ініціативу Китаю «Один пояс - один шлях». Ця ідея передбачає істотну зміну маршрутів в вантажопотоках Схід - Захід. Про реальність цього проекту свідчить формування інвестиційних потоків з боку Китаю по країнам, які беруть участь в оптимізації маршруту.

В цьому аспекті особливу активність проявили Туреччина і Білорусь. Одна в формі створення нових пропускних спроможностей транспортних вузлів і магістралей, інша створює вантажний хаб. На жаль, в Україні не враховується паралельно з зазначеним зростання пропускної спроможності порту Констанца. Не можна ігнорувати в сучасних стратегіях розширення участі в міжнародному поділі праці вимоги по оптимізації розвитку підсистем національного морегосподарського комплексу.

Список використаної літератури:

1. Аتكіссон А. Як сталий розвиток може змінити світ: пров. з англ. А. / Аتكіссон . - БІНОМ Лабораторія знань, 2015. - 455 с.
2. Проблеми сталого розвитку підрозділів глобальної морської транспортної індустрії / Под ред Н. Т. Примачева , Н. Klimek . - Одеса, Гринь , Gdansk , UG ITiHM , 2014. - 316 с .
3. Сакс Дж. Д. Макроекономіка. Глобальний похід / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрі ; пер. з англ. О. В. Буклемітева і ін. - Справа, 1996. - 847 с.
4. Amado G., Ambrose A. The Transitional Approach to Change. London: Karnac Books, 2001.

Сенько О.В.

*професор кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту*

Національного університету «Одеська морська академія»

**ВДОСКНАЛЕННЯ ВАЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ РІВНІВ МЕНЕДЖМЕНТУ
У СИСТЕМІ СУЧАСНОГО СУДНОПЛАВСТВА**

Сучасні параметри функціонування ринку морської торгівлі, посилення регуляторної політики, реалізація політики пріоритетів з боку провідних операторів зумовлюють ускладнення прийняття менеджерських рішень на усіх рівнях менеджменту судноплавних компаній. Але особливо важливим стає взаємозв'язок різних рівнів управління судноплавними компаніями, від керівництва до безпосередньо судна. Головною метою судновласників є отримання максимального прибутку від експлуатації. А головною метою екіпажу є зберігання безпеки судноплавства та збереження судна. Ці цілі на перший погляд є окремими та ніякої суперечливості не мають. Але слід розрізняти базові основи стійкого розвитку судноплавної компанії та умови, які відхиляють її від стандартного розвитку. Поміж перших особливе принципове значення зберігає динаміка економічного розвитку підсистем світового судноплавства та змінення інноваційних підходів до організації процесу транспортування вантажів. Серед другої групи факторів є певна асиметрія підходів окремих підсистем судноплавства. Тому зберігається ризик прийняття і реалізації менеджерських рішень у функціональній та інвестиційній діяльності судноплавних компаній. Це й зумовлює важливість дослідження і уточнення окремих позицій в управлінні ефективністю функціональної діяльності судноплавних компаній. При цьому посилюється значення розвитку взаємодії окремих складових глобального судноплавства. Складність управління