

РАЦІОНАЛЬНІ РІШЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО ПОЗИЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Мезіна Л.В.,

к.е.н, доцент кафедри «Економічної теорії та підприємства на морському транспорті» Національного університету «Одеська морська академія»

Світова економіка переживає серйозну кризу, яка викликана пандемією COVID-19 і ця криза може мати довгострокові наслідки для функціонування морських транспортних підприємств в глобальному морському просторі.

Приток прямих іноземних інвестицій в Європу серед розвинених країн в 2019 році впав на 30-45%, що значно більше падіння притоку в північну Америку і інші розвинені країни (де воно склало в середньому 20-35%), оскільки вже до початку кризи регіон перебував у відносно більш розвиненому стані. У 2019 приток в розвинені країни в цілому збільшився на 5% до 800 млрд. доларів [1].

Прогнозується скорочення глобальних прямих іноземних інвестицій в 2021 році на 10% в порівнянні з 2020 роком. Очікуваний рівень притоку світових прямих іноземних інвестицій в 2021 році прогнозується на 60% нижче рівня 2015 роки (впавши з 2 трлн дол. до менш 900 млрд доларів). Цей песимістичний прогноз пов'язаний з невизначеністю в глобальній економіці, яка посилюється геополітичними і фінансовими ризиками [2]. Карантинні заходи щодо зменшення економічних наслідків COVID-19 уповільнює розпочаті інвестиційні рішення.

Техніко-економічний рівень судноплавної компанії, з одного боку, характеризує виробничий її потенціал, а з іншого, зумовлює статус компанії в системі конкуренції за параметрами якості і економічності виробництва. За інтегральним показником ефективності концентрації ресурсів формується фактично логістична система управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками. Проблемою залишається підтримання активності інвестиційних процесів, що забезпечують реалізацію програми розвитку по прийнятним критеріям і цілям.

Функціональна діяльність фірми в умовах відкритого ринку морської торгівлі повинна контролюватися за трьома параметрами, які характеризують конкурентне позиціонування в секторі ринку, це:

- ціна продукту, яка схильна до певних змін відповідно до різних факторів;
- маржинальні витрати, що забезпечують ефективність виробництва;
- операційні витрати, обумовлені умовами реалізації продукту.

Монопольні судноплавні компанії і їх альянси прибуток максимізують на основі граничного доходу. Для виходу із залежності від монопольних компаній Україна повинна формувати власний торговий флот, який працює в умовах конкурентної галузі. Негативний вплив монопольного стану сегмента фрахтового ринку полягає в обмеженні доступу на світовий ринок продукції національних економік, які не можуть оплатити транспортні витрати. Одночасно втрачають статус морської держави країни, які не приділяють достатньої уваги морській транспортній індустрії. Саме це сталося з Україною.

Судноплавна компанія повинна постійно поліпшувати свою операційну ефективність і прагнути до оптимізації використання своєї виробничої можливості з урахуванням характеру середньострокових фрахтових циклів.

Лідерами виявляються судновласники, що забезпечили ефективність інвестиційних і інноваційних рішень. Необхідно відзначити, що нові технології, такі як адитивна технологія, електронна торгівля може привести до скорочення попиту в лінійному сегменті. Спільність економічних інтересів виробників і інших учасників логістичної товаропровідної системи обумовлює доцільність об'єднання інтелектуального потенціалу для вироблення рішень по забезпеченню стійкості функціонування даного сектора ринку.

Основним принципом прийняття рішень щодо інноваційних програм управління якістю є досягнення нормалізованої величини ефективності при реалізації виробничого потенціалу за критеріями рівномірності його завантаження і реалізації продукції.

Удосконалення прийняття раціональних рішень в області функціональної та інвестиційної діяльності передбачає необхідність врахування збалансованості сукупного попиту і пропозиції, заснованих на взаємній оцінці виробничого випуску в натуральному і грошовому вираженні і купівельної спроможності потенційних споживачів. Це дозволить окремим фірмам більш ретельно, тільки на основі реальної конкурентоспроможності продукції за якісними параметрами, визначити позицію в секторі спеціалізації ринку досконалої конкуренції.

Список використаних джерел

1. Review of Maritime Transport 2020 / Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneva: UNCTAD, 2020. – 159p.
2. World investment report 2020 / Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneva: UNCTAD, 2020. – 268p.