

УДК 656.61.07(045)
JEL Classification D 59, D 62, P 47, R 40
DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-16-27

**ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ
ПОДСИСТЕМАМИ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА ПО КРИТЕРИЯМ
КОМПЛЕКСНОСТИ**

Н.Н. Примачева

к.э.н., доцент кафедры
«Экономическая теория и предпринимательство
на морском транспорте»
pnn170170@gmail.com
ORCID: 0000-0002-4206-5270

Национальный университет
«Одесская морская академия», Одесса, Украина

Аннотация. *Нормализация состояния морского транспортного потенциала в условиях постоянных количественных и структурных изменений предопределяется необходимостью решения постоянно усложняющихся задач. Новые решения должны учитывать постоянство изменения технико-экономического уровня нового транспортного флота и терминалов морских портов. Оптимальность темпов развития морского транспорта предопределяется характером оценки операторами закономерности формирования грузопотоков в ближайшей перспективе. Транспортная индустрия в своем развитии фактически не может реализовать чисто предпринимательские позиции. Это ограничивается приоритетом закономерностей эффективного обслуживания грузопотоков и наличием жестких экстернатальных ограничений. Аналогично проявляются административные подходы к решению текущих экономических задач, особенно это характерно для усиления регуляторных и тарифных решений для прохода проливом Босфор для судов торгового флота. Совокупность подсистем морского транспорта должна иметь точное и правильное управление как на глобальном уровне, так и внутри предприятия. Объективные и субъективные факторы усложняющие экономическую позицию судоходных компаний и обуславливают задачи оптимизации принятия соответствующих управленческих решений.*

Ключевые слова: *критерии принятия решений, экстерналии, сбалансированность, развитие, позиция.*

УДК 656.61.07(045)
JEL Classification D 59, D 62, P 47, R 40
DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-16-27

**ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ
ПІДСИСТЕМАМИ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ
ПО КРИТЕРІЯМ КОМПЛЕКСНОСТІ**

Н.М. Примачова

к.е.н., доцент кафедри
«Економічна теорія та підприємництво
на морському транспорті»
pnn170170@gmail.com
ORCID: 0000-0002-4206-5270

Національний університет
«Одеська морська академія», Одеса, Україна

Анотація. *Нормалізація стану морського транспортного потенціалу в умовах постійних кількісних і структурних змін зумовлює необхідність вирішення тих завдань, які постійно ускладнюються. Нові рішення повинні враховувати сталість зміни техніко-економічного рівня нового транспортного флоту і терміналів морських портів. Оптимальність темпів розвитку морського транспорту зумовлюється характером оцінки операторами закономірності формування вантажопотоків в найближчій перспективі. Транспортна індустрія в своєму розвитку фактично не може реалізувати чисто підприємницькі позиції. Це обмежується пріоритетом закономірностей ефективного обслуговування вантажопотоків і наявністю жорстких екстернатальних обмежень. Аналогічно проявляються адміністративні підходи до вирішення поточних економічних завдань, що особливо характерно для посилення регуляторних і тарифних рішень для проходу протокою Босфор для судами торгового флоту. Сукупність підсистем морського транспорту повинна мати точне і правильне управління як на глобальному рівні, так і всередині підприємства. Об'єктивні та суб'єктивні фактори ускладнюють економічну позицію судноплавних компаній і обумовлюють завдання оптимізації прийняття відповідних управлінських рішень.*

Ключові слова: *критерії прийняття рішень, екстерналії, збалансованість, розвиток, позиція.*

UDC 656.61.07(045)

JEL Classification D 59, D 62, P 47, R 40

DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-16-27

PROBLEMS OF MANAGING THE SUBSYSTEMS OF SEA TRANSPORT ON THE CRITERIA OF ITS COMPLEX

Natalia Primachova

c. Ph.D., associate professor

of the Department of «Economic Theory and Shipping on Marine Transport»

pnn170170@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4206-5270

National University «Odessa Marine Academy» Odessa, Ukraine

Abstract. *The normalization of the state of maritime transport potential under conditions of constant quantitative and structural changes is predetermined by the need to solve constantly complicated different tasks. New decisions should take into account the constancy of changes in the technical and economic level of the new transport fleet and terminals of seaports including not only the system in general, but also its split state in a state of subsystems of a certain organization. The optimality of the pace of development of maritime transport is predetermined by the nature of the assessment by operators who foresee and declare about the upcoming pattern of the formation of freight traffic, which helps to know the approximate condition of the pattern's state in a near future. The transport industry in its development actually cannot purely realize the business positions. This is limited by the priority of the patterns of efficient maintenance of cargo traffic and the presence of rigid external restrictions. Analogously, the administrative approaches of solving current economic tasks are formed, which is deemed to be an especial characteristic of strengthening regulatory and tariff solutions for the passage of the Bosphorus for the vessels of the merchant fleet. The combination of sea transport subsystems must have accurate and proper management both at the global level and within the enterprise. The complexity of the proper management of the complex of maritime subsystems is caused by many different factors, the most of which are connected to differentials between companies, as well as the different types of transportations and fleet structures which are both, connected to each other and being different as the own origins of their activities. As an important feature, it should be borne in mind that the objective and subjective factors complicating the economic position of shipping companies determine the tasks of optimizing the adoption of relevant management decisions.*

Keywords: *maritime transport, fleet, balance, development, position*

Постановка проблеми. У системі стійкості функціонування підсистем морського транспорту на

особливу увагу заслуговує ряд факторів, які ускладнюють ефективність розвитку морської транспортної

індустрії. У цьому аспекті виділяється пошук особливих переваг формування нових транспортних маршрутів в тенденції посилення глобалізаційних процесів. Крім того, збалансованість розвитку окремих складових глобального ринку морської торгівлі обмежується можливостями окремих операторів і вимогами адекватності з боку системи в цілому.

Слід згадати про створення штучних перешкод [1] для становлення морських транспортних підприємств за критеріями адекватної стійкості щодо конкурентних стратегій. До системного розвалу національної економіки провідні порти за рахунок чистого прибутку почали купувати транспортні судна для створення стійкого обслуговування спеціалізованого вантажопотоку. Але галузеве відомство, з одного боку, на базі вилучення цього флоту намагалося створити судноплавну компанію. З іншого боку, фактично такі наміри знизили підприємницьку оперативність на основі створення об'єднання «Укрморпорт», на утримання якого порти відраховували свої грошові кошти. Через деякий час, не дивлячись на провал такої форми централізації створюється Адміністрація морських портів. Однак ні перше відомство, ні друге взагалі не забезпечили приросту вантажопотоку через національні порти. Фактично створена особлива форма негативних екстерналій.

Одночасно на тлі глобалізації економічних відносин фактично сформувалася дезінтеграція морських транспортних центрів від Великобританії. Прикладами пріоритетного позиціонування стає створення мор-

ських універсальних хабів: Сінгапуру, Гонконгу, Дубая і інших.

Про можливості формування лідерських позицій свідчать стратегії випередження. Так, Сінгапур крім концентрації вантажопотоків розширює свою діяльність на основі податкових стимулів:

- центр врегулювання морських спорів, який надає послуги з більш низьким витратам порівняно з Лондоном;

- сукупність морських послуг з нафтобізнесу;

- зміцнюється позиція з питань морського арбітражу (SIAC).

Гонконг в свою чергу розширює позицію в глобальному морському транспортному бізнесі, намагаючись обмежити в цьому регіоні Сінгапур. Реалізуючи конкурентну перевагу – свободу обслуговування вантажопотоків Китаю, перетворюється одночасно судноплавний центр, а також посилюється роль арбітражу для азійських компаній. Таким чином формується пріоритет компетентності в забезпеченні національних інтересів у глобальному транспортному просторі.

У цьому аспекті Україна повинна не тільки зберегти, але й розширити свої позиції в глобальному ринку морської торгівлі з урахуванням ініціативи Китаю про формування альтернативних маршрутів Схід-Захід [2]. Тому актуальним залишається пошук шляхів не тільки утримання, а й розширення позиції національної морської транспортної індустрії.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Перевага участі в глобальному ринку морської торгівлі зумовлюється фактором – відкритті

ділового середовища. Тому використання стимулюючих стратегій для окремих транспортних компаній в сучасних умовах обмежена. При цьому транспортний транзитний простір не сприймає адресних знижок. Такий підхід веде до дискримінації не тільки окремих підприємств, але і ринкового механізму в цілому. Світовий досвід державного регулювання функціонування природних монополій обумовлює правомірність позиціонування конкурентних підсистем, що досить чітко викладено в роботі [3].

При виборі позиції слід враховувати ситуацію, зумовлену процесами трансформації початкових основ глобалізації ринку морської торгівлі. Це істотно змінює роль окремих морських регіонів. Поява завдань ухилення від деструктуризації торговельного судноплавства вимагає не тільки додаткових рішень, але й оптимізації управлінських рішень. У цих умовах необхідний вибір таких цілей, які б забезпечували ефективну диференціацію національного морського транспортного комплексу [4].

Проте, жорсткі переваги дозволяють змінювати базові позиції. Так, Дубай стає центром не тільки інвестиційних стратегій. Це третій регіональний центр морських технологій в Азії. Тут також сформований морський арбітражний центр у регіоні Близького Сходу.

Складність даної теми визначила неоднозначність підходів до вирішення проблеми у вітчизняних та зарубіжних дослідженнях. У цьому аспекті звертає на себе увагу постановка і напрямки вирішення в роботах [5; 6]. Особливо звертається увага на публікації вітчизняних авторів [7;

8]. Проте, проблеми неадекватного управління морським транспортом на рівні відомства, які не забезпечують становлення України як стандартної морської держави, вимагають акцентування уваги на оптимальності прийняття рішень щодо ефективного розвитку підсистем морської транспортної індустрії.

В аспекті даного дослідження необхідно відзначити трансформацію організаційної та виробничої структури Одеського порту, який найбільш повно вписався в сучасні закономірності формування ринку морської торгівлі.

Завдання дослідження. Серед загальних закономірностей розвитку і функціонування глобального ринку морської торгівлі слід виділити стратегію збалансованого розвитку власницьких і операторських компаній, як фактора, що відображає вимоги міжнародних економічних відносин у забезпеченні ефективної реалізації поділу і спеціалізації праці. Одночасно при цьому формується дисбаланс вартості морських перевезень і капітальних активів флоту. Таким чином, необхідно управління характером стійкості розвитку національної економіки та організації товарообмінних операцій за критеріями прискорення обслуговування вантажних потоків з метою зниження потреби в оборотному капіталі. Це врівноважує зростання доходів при відносно повільному промисловому розвитку постіндустріальних країн.

Ринок морської торгівлі в значній мірі регулюється конкурентами. Тому при стандартному рівні транспортних послуг утримання позиції може бути пов'язано тільки зі страте-

гією лідерства по економічності і часу обслуговування. Тому при збереженні тенденції глобалізації на перший план висуваються проекти злиття та поглинання з метою досягнення ефекту масштабу. За рахунок цього формується контроль вантажних потоків найбільшими операторами зовнішньої торгівлі. Накопичення завдяки цьому інвестицій дозволяє в подальшому домінувати і в нових маршрутах оптимізації обслуговування вантажопотоків.

У кінцевому рахунку, завдання управління збалансованістю стану транспортної системи обумовлюють необхідність оцінки інвестиційних рішень. Важливо в цьому аспекті врахувати не тільки результати функціональної діяльності. Зростає роль синергії і емерджентної складової сталого позиціонування підсистем морського транспорту. Результативність використаних методів прийняття економічних рішень в торговельне судноплавство зумовлюється масштабістю формування вантажних потоків і закономірностями упорядкування цього процесу.

Основний матеріал дослідження. Кількісні параметри діяльності морського транспортного судноплавства зумовлюють особливості трансформації положення. Наприклад, спостерігається розширення ролі Парижа при збереженні морської позиції Лондона. Всі процеси оптимізації в глобальному ринку морської торгівлі стають основою модернізації принципів створення нормативно-правової бази, що забезпечує вибір стратегії сталого позиціонування. Важлива єдність підходу до збалансованості макроекономічних і підприємницьких ін-

тересів роботи морської транспортної індустрії.

При цьому слід враховувати вплив зовнішніх факторів на параметри позиціонування флоту і портів і підтримувати системою податкового кредитування. Необхідно звернути увагу на ту обставину, що країни Причорномор'я крім транзитних переваг розширюють свої позиції в глобальній економіці в сегменті зернових і олійних ресурсів. Це в свою чергу підвищує інвестиційний рейтинг розвитку спеціалізованих портових терміналів на основі підприємницької ініціативи.

Відповідно до цього формується принцип управління судноплавством і вибір концепції реалізації бізнес-плану, заснованого на інноваційних вимоги оптимізації технічного стану судів щодо конвенційних обмежень. Цим і обмежується рівень економічності перевезень. Однак принциповим значенням стає процес нормалізації вартості активів і грошового потоку. При цьому слід контролювати ступінь стану капітальних активів відповідно до положення: «Економічна вартість – це чиста ринкова вартість активів і пасивів на певний момент часу». Тому нестабільність функціонування ринку морської торгівлі зумовлює динамічність розвитку флоту щодо адекватності ряду умов, що змінилися при доцільності продовження життєвого циклу.

Складна сукупність економічних і екстернальних факторів підвищує вимоги до реалізації проектів інноваційного вирішення проблем раціоналізації торгового судноплавства. Найголовнішим завданням стає досягнення маржинальних показників

ефективності щодо альтернативних варіантів позиціонування. При цьому необхідно враховувати відносне зростання капіталомісткості рішень. Саме недооцінка цього фактору визначила кризовий стан ряду операторів.

З урахуванням основних критеріїв інноваційного розвитку морських транспортних підприємств результативність може оцінюватися за умовою

$$E_{fi} = [K_{pin} - K_{pb} \frac{d_{pb}}{d_{pin}} (1 - e_{ii})] \frac{1}{T_{lg}}$$

де K_{pin} – вартість капітальних активів інноваційного рівня;

K_{pb} – вартість об'єктів морського транспорту, що підлягають заміні за критеріями конкурентоспроможності;

d_{pb} – продуктивність порівнюваних варіантів позиціонування на ринку морських перевезень: інноваційний (in) і базовий (b);

e_{ii} – коефіцієнт, що відображає переваги життєвого циклу інноваційного рішення;

T_{lg} – розрахунковий життєвий цикл конкурентного позиціонування розглянутого напрямку розвитку.

Галузеві характеристики підсистем морської транспортної індустрії в повній мірі відповідають обмеженням: «У тих галузях, де конкуренція носить дійсно глобальний характер, присутні експорт або прямі іноземні інвестиції» [9 Пор, с. 334]. Експорт транспортних послуг для активних морських держав стає однією з економічних цілей. У свою чергу це зумовлює потік іноземних інвестицій при відсутності неправових обмежень підприємницької діяльності.

Зазначене зумовлює концентрацію уваги на пріоритетах участі окремих країн у розвитку міжнарод-

ного ринку морської торгівлі. При цьому виділяються основні стратегії сталого позиціонування основних судновласницьких підсистем на принципах збалансованості. У цьому відношенні сформувався твердження, що «... ніхто в світі не несе відповідальності за світову економіку в цілому» [10, с. 20-21]. Це демонструють протиріччя між провідними економіками при вирішенні своїх внутрішніх завдань. Така ситуація виникає при досягненні нового рівня державами, які раніше перебували в залежності від імпорتنних потоків. Як тільки Китай вийшов в лідери по промислому виробництву та фактичного домінування в ряді сегментів морського судноплавства сформувалися альтернативні підходи до участі в глобальних фінансових відносинах. Це в свою чергу зумовило реакцію судновласницьких структур на використання інноваційних технологій та оптимізацію управління по ефективному використанню ресурсів щодо нових обмежень і ризиків.

Для України пріоритети експортних позицій зосереджені в зерновому і сировинному сегментах. У зерновому високостійкому сегменті працюють всі міжнародні великі компанії, що забезпечують необхідні гро-

шові потоки. Вони в той же час прагнуть до скорочення числа посередників між зерновиробниками і імпортерами. Це зумовлює і транспортну логістику від елеваторів до портів і морських маршрутів. Але в цьому процесі не повинна зменшуватися частка національної складової.

Крім економічних проблем в поточних умовах глобального ринку морської торгівлі важливим є не тільки ефективність судноплавної індустрії, а й безпека мореплавства в цілому. Спеціалізоване суднопластво зазвичай вважає за краще використовувати якісні реєстри, тому в складі великотонажного флоту фактично виключається принцип субстандартного функціонування. Тому такі судноплавні компанії відрізняються високопрофесійними фахівцями.

Іншою проблемою залишається ризик виникнення організаційної, економічної та ресурсної незбалансованості функціонування транспорту окремих приморських регіонів. Важливо дотримання збалансованості провізної здатності і потреби в переміщенні вантажів і пасажирів. Порушення кількісної і інноваційної відповідності обумовлюється інтенсивністю реалізації конкурентних переваг окремими судноплавними компаніями і нерозвиненістю принципів інтермодальних технологій обробки єдиних вантажопотоків.

Слід також пам'ятати, що транзитні перевезення вимагають швидкості і зручності не тільки в процесі руху, але особливо при переміщенні через митну портову зону. Також важливо враховувати розвиток прикордонної інфраструктури за крите-

ріями ритмічності руху партій вантажів.

Порушення стійкості локальної складової транспортної системи та її взаємодії з іншими підсистемами в межах кризових параметрів стримується логікою поведінки базових судновласницьких структур. Крім того, особливе значення в цьому плані відіграє стандартизація системи прийняття рішень і управління на основі міжнародних конвенцій і принципів.

Оцінка ефективності функціонування конкретних судноплавних компаній в цілому полягає в необхідності відображення очевидної корисності для вантажовласників транспортних послуг. Загальні принципи розвитку повинні формуватися відповідно до теорії споживчої поведінки і альтернативи використання ресурсів відповідно до теорії заміщення [11].

Однак необхідно враховувати наявність особливої форми ризиків внаслідок посилення протиріч між глобальними операторами за платоспроможні ринки збуту продукції і послуг. У цьому відношенні пріоритетом стає орієнтація на інноваційні проекти позиціонування і реалізацію контролю збалансованості розвитку ринку морської торгівлі.

Тому важливим є вибір методу відбору збалансованої системи показників конкурентного позиціонування судноплавної компанії. При цьому важливо оцінювати відповідність умов і можливостей інтенсивного використання національної вантажної бази.

Важливо враховувати досвід позиціонування основних операторів ринку морської торгівлі, що використовують інтеграційні технології в

структурі сегмента спеціалізації на глобальному судноплавному ринку. Цей процес повинен бути покладений в основу взаємодії держав в структурі інтермодальних транспортних коридорів. З урахуванням реалізації ініціативи «Один пояс – один шлях» цей процес повинен перетворитися в закономірність. На цьому побудована раціональність транспортно-економічних зв'язків Євросоюзу. Саме динаміка світової торгівлі повинна розглядатися в якості вибору позиції розвитку національної підсистеми торгового мореплавання.

Складність проблем координації і розвитку полягає в необхідності врахування ступеня диференціації поточного стану національних складових інтермодальних сполучень і логістичних товаропровідних систем. При цьому необхідно враховувати збереження дисбалансу між потенціалом сучасної транс'європейської транспортної системи і територіально-промисловими підрозділами України, бо обробка флоту в портах північно-західного Ренджу Чорного моря істотно знижує продуктивність роботи флоту судноплавних компаній з високим техніко-економічним рівнем.

Тому механізм і інструментарій управління техніко-економічними параметрами спеціалізованих судноплавних компаній з урахуванням локальних особливостей мореплавання в системі стандартів регулювання повинен забезпечувати транспортну безпеку відповідної економічної системи.

У реальних умовах ринку морської торгівлі внаслідок зовнішнього впливу виникають певні відхилення

від стандартних цілей при реалізації інвестиційної стратегії. Тому особливої уваги заслуговує процес управління збалансованістю позиціонування власників капітальних ресурсів судноплавних компаній. Рівноправність альтернативних форм власності повинна забезпечувати конкурентні умови роботи флоту тільки за критеріями ефективності інвестиційних ресурсів за їх життєвий цикл.

Умови формування економічних результатів істотно обмежують стабільність зниження доставки вантажів і підвищення ефективності в порівнянні зі стандартними характеристиками. Розрахунковий кінцевий ефект операторської діяльності в будь-якому сегменті торговельного мореплавства може істотно відхилитися від фактичної продуктивності, надійності і вартісної оцінки, в кінцевому рахунку, потенціалу морських транспортних підприємств.

Слід особливо звернути увагу на закономірності і протиріччя між глобалізацією світового морського транспортного простору і зосередженням зусиль на ефективному забезпеченні перевезень в специфічних морських регіонах з урахуванням тимчасових, екологічних обмежень і вимог економічності щодо традиційних схем доставки вантажів.

Україна володіє значним природним потенціалом судноплавних маршрутів. Вони за певних умов можуть розглядатися в якості важливої складової єдиної системи європейських маршрутів траншшипменту. На жаль, повторюються негативні приклади концентрації адміністративного тиску у підприємницькій діяльності. Створення свого часу об'єднання

«Укрморпорт» обмежило самостійність морських портів, як державних транспортних підприємств. Крім того, об'єднання розглядало матеріали за договорами оренди, управління, чартеру, забираючи, таким чином функції з управління державним майном, що порушувало положення про поділ повноважень з питань власності, закріплених законодавством України.

Процедура укладання договору власницьких відносин у використанні капітальних активів повинна передбачати створення чітких взаємозв'язків в межах діючих законів, що захищають власність і які зумовлюють рівноправність суб'єктів маркетингової діяльності.

Відповідно до цього ініціативний розвиток спеціалізованого судноплавства на основі інноваційних та менеджерських технологій і оптимізації системи володіння повинен характеризуватися стратегіями, що забезпечують вибір принципу збільшення ефективності використання ресурсів в умовах конкуренції. У транспортному бізнесі будь-якої організаційної форми діяльності компанії виділяються конкурентні позиції, в основі яких формується пріоритет інноваційних технологій. Масштаби субстандартного флоту національних власницьких структур, незалежно від прийнятого способу реєстрації свідчать про деструктивну частину морської державної політики.

У будь-якій економічній ситуації слід розглядати можливості формування і розширення позиції національних інтересів в перевезеннях вантажів, що відносяться до національної вантажної бази [3]. Крім того, необхідно надати пріоритети державам,

які використовують переваги морського транзиту. Наприклад, більше 15 млн. т вантажів білоруської зовнішньої торгівлі перевозиться морським шляхом. У цьому аспекті доцільна стратегія раціоналізації розвитку морських альтернативних портів на основі концесійних проектів істотно підвищує результативність використання транспортного потенціалу в цілому.

При цьому, як показує історія помірного розвитку Євросоюзу, головним слід розглядати не високий зріст прибутковості, але забезпечення стійкості всіх складових підсистем. У цьому ж плані необхідно враховувати стратегію лобювання країнами ЄС пріоритету використання потенціалу залізничного транспорту, який знаходиться в державній власності з метою підвищення його прибутковості і зниження дотаційних грошових потоків.

Це підтверджує і приватизація болгарського флоту, що включає залізничні пороми, як найважливішу частину судноплавства морського регіону. Компанія була продана новим власникам за ціною, що значно перевищує рівень, що склався в цьому сегменті операторської діяльності. В угоді брав участь і іноземний капітал, що і зумовило певну корпоратизацію судноплавства. Саме чітка орієнтація по формах інтеграції повинна ставати закономірністю збалансованості ринку морської торгівлі.

Висновки. Зазначене відображає тенденцію систематизованого рішення проблем і завдань розвитку техніко-економічного потенціалу судноплавних компаній відповідно до зростання ролі транзитних технологій

за критеріями логістичної адекватності сполучень. На жаль, в цьому відношенні Україна входить до групи країн, що не забезпечують сталий розвиток торговельного судноплавства. У цьому аспекті необхідно ліквідувати основні причини: низьку інвестиційну привабливість національної логістичної системи і ігнорування стратегії транспортної незалежності експорту продукції конкурентних видів виробництва.

У центрі відповідної організації роботи повинен лежати бізнес-проект, який включає характер дозволу специфічних завдань, які виникають у міжрегіональних відносинах. Періодично виникають проблеми узгодження інтересів регіональної політики в досягненні конкурентоспроможності. Навіть в стратегії міжнародних транспортних коридорів відзначається відмінність сприйняття державних підходів, особливо на стиках ЄС і

східних партнерів. На жаль, протиріччя інтересів не дозволяють у повній мірі використовувати потенціал транскаспійського міжнародного транспортного маршруту. Важливо досягнення збалансованості макроекономічних результатів і підприємницької безпеки.

Будь-яка логістична підсистема повинна передбачати гарантії підтримки [3] меж не тільки загальносистемної фінансової стабільності, але і конкретних учасників. У цьому відношенні важливо управління ефективністю збалансованого розвитку будь-якого транспортного комплексу [13] на основі масштабу перевізного процесу, динамічності досягнення оптимальних середніх витрат і ступеня віддачі виробничого потенціалу національної транспортної індустрії в цілому і в найважливіших її складових.

ЛІТЕРАТУРА

1. Васьков Ю. Мы имеем совершенно неуправляемую систему // *Порты Украины*, № 7 (109), 2011. С. 26-27
2. Сенько О.В. *Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією: моногр.* Чернігів: СНТУ, 2019. 359 с.
3. Линдерс М.Р., Харольд Е. *Управление снабжением и запасами. Логистика; пер. с англ. Издательство Полигон, 1999. 768 с.*
4. Dykstra Don. L. *Commercial Management in Shipping.* London UK: Nautical Institute, 2005. 496 p.
5. Аткиссон А. *Как устойчивое развитие может изменить мир: пер. с англ. М.: БИНОМ. Лаборатория знаний, 2015. 455 с.*
6. Колегаев І.М. *Принципи комплексного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії.* Одеса: НУ «ОМА», 2017. 32 с.
7. Lamben J.Zh. *Менеджмент, ориентированный на рынок.* SPb.: Peter, 2006. 800 с.

8. Фрост С.М. Настольная книга банковского аналитика: Деньги, риски и профессиональные приемы; пер. с англ. Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2006. 672 с.
9. Портер М. Конкуренция. М.: Изд. Дом «Вильямс», 2008. 602 с.
10. Пугель Т.А., Линдерт П.Х. Международная экономика: учебн.; пер. с англ. М.: Дело и Сервис, 2003. 800 с.
11. Друкер П.Ф. Менеджмент: задачи, обязанности, практика/. М.: «Вильямс», 2008. 902 с.
12. Альпина М. Внедрение сбалансированной системы показателей / пер. с нем. Бизнес Букс, 2006. 478 с.
13. Kolegaiev M. & Primacev N. & Kolegaiev I. Systematic efficiency global merchant shipping power safety. Transport means – Proceeding of the International Conference. 2020. September. P. 757-761
14. Моросини П. Управление комплексными слияниями. Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. 304 с.
15. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве. Одесса: Феникс, Москва: ТрансЛит, 2006. 360 с.

REFERENCES

1. Vaskov, Y.U. (2011). *My imeyem sovershenno neupravlyayemuyu sistemu [We have a completely uncontrollable system]. // Porty Ukrainy – Ports of Ukraine, No. 7 (109), P. 26-27 [in Russian].*
2. Sen'ko, O.V. (2019). *Orhanizatsiyno-ekonomichnyy mekhanizm parametrychnoho upravlinnya mors'koyu transportnoyu industriyeyu [Organizational and economic mechanism of parametric control of the marine transport industry]: monograph. Chernigiv: SNTU, 359. [in Ukrainian].*
3. Linders, M.R. (1999). *Upravleniye snabzheniyem i zapasami. Logistika [Supply and inventory management]. Logistics. Polygon Publishing House. 768. [in Russian].*
4. Dykstra Don. L. (2005). *Commercial Management in Shipping. London UK: Nautical Institute, 496.*
5. Atkisson, A. (2015). *Kak ustoychivoye razvitiye mozhет izmenit' mir [How strong development can change the world]. M.: BINOM Laboratories znan', 455. [in Russian].*
6. Kolegaev, I.M. (2017). *Pryntsypy kompleksnoho rozvytku spetsializovanoho sudnoplavstva hlobal'noyi mors'koyi industriyi [Principles of integrated development of special shipbuilding of the global marine industry]. Odessa: NU «OMA», 332. [in Russian].*
7. Lambin, J.J. (2006). *Menedzhment orientirovanniy na rinok [Market-oriented management]. SPb.: Peter, 800. [in Russian].*
8. Frost, S. M. (2006). *Nastol'naya kniga bankovskogo analitika: Den'gi, riski i professional'nyye priyemy [Handbook of a banking analyst: Money, risks and*

- professional techniques*]. Dnepropetrovsk: Balance Business Books, 672. [in Russian].
9. Porter, M. (2008). *Konkurentsya [Competition]*. M.: Ed. House «Williams», 602. [in Russian].
 10. Pugel, T. A. (2003). *Mezhdunarodnaya ekonomika [International economics]*. M.: Delo and Service, 800. [in Russian].
 11. Drucker, P. F. (2008). *Menedzhment: zadachi, obyazannosti, praktika [Management: tasks, responsibilities, practice]*. 902. [in Russian].
 12. *Vnedreniye sbalansirovannoy sistemy pokazateley [Implementation of a balanced scorecard]*. M.: Alpina Business Books, 2006, 478. [in Russian].
 13. Kolegaiev, M., Primacev N. & Kolegaiev I. (2020). *Systematic efficiency global merchant shipping power safety. Transport means – Proceeding of the International Conference*. P. 757-761.
 14. Morosin P. (2005). *Printsipy integratsii v torgovom sudokhodstve [Management of complex amalgamation]*. Dnipropetrovsk: Balance Business Books, 304. [in Russian].
 15. Primachov, N. T. (2006). *Upravleniye kompleksnymi sliyaniyami [Principles of integration in commercial shipping]*. Odessa: Fenix, Moscow: TransLit, 360. [in Russian].

Стаття надійшла 23.05.2021

Посилання на статтю: Примачева Н.Н. Проблеми управління підсистеми морського транспорту по критеріям комплексності // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 2 (75). С. 16-27. DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-16-27.

Article received 23.05.2021

Reference a JournalArtic: Primachova Natalia (2021). Problems of managing the subsystems of sea transport on the criteria of its complex. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 2 (75), 16-27. DOI 10.31375/2226-1915-2021-2-16-27.