

Примачова Н.М.

*к.е.н., доцент, доцент кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеської морської академії»*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНOSTІ ОКРЕМИХ СЕГМЕНТІВ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

Принциповою проблемою, яка потребує вирішення розглядається забезпечення пропорційності розвитку основних складових ринку морської торгівлі. Локальний показник ефективності збалансованості позиції у відповідному сегменті ринку морської торгівлі розглядається в формі відносин економічного результату до провідного ресурсу, що обмежує повномасштабність реалізації конкурентних переваг.

Крім того слід відзначити необхідність контролювати системну ефективність збалансованості розвитку окремих складових морської транспортної індустрії. Для цього крім прямих результатів розраховуються окремі складові синергії та позасистемних змін економічного стану окремих підсистем, що використовують послуги флоту, портів та інших складових морегосподарського комплексу країни.

Нормативна збалансованість окремої підсистеми означає досягнення такого значення ефективності, якій відображає максимальне за стандартами використання виробничого потенціалу та нормалізовану собівартість перевезення вантажів, або стивідорної діяльності вантажних терміналів портів.

Локальний рівень ефективності обумовлюється характером стану окремого сегменту та відповідного сектору типорозмірного ряду суден при відповідній партійності відправки. Можливе розглядати в якості інструменту вибору структури флоту та маршрутів операторської діяльності. В свою чергу це обумовлює доцільність диференціації операторської діяльності.

Одночасне розглядається положення, що нормативний рівень ефективності відповідної сукупності витрат за відображає повною мірою характеристику діяльності підприємств морського транспорту тому, що провідним стає невідповідна реакція всієї сукупності операторів на попит в системі світової торгівлі. Тому формуються асиметричні позиції у субстандартних операторів. Проблемою дисбалансу зостається нерівномірність розподілу флоту по країнам, що обумовлюють поточний світовий розподіл праці. Наприклад, більш 90 відсотків експорту зернових України забезпечується іноземними

судновласниками. Тобто формується відмінний рахунок поточних платежів. Це одна з причин дефіцитності державного бюджету.

Пріоритет пориту в формуванні характеру збалансованості ринку морської торгівлі обумовлює цінову характеристику й системну ефективність використання капітальних активів. Останнє й обумовлює важливість розрахунку позиції окремих операторів на основі інвестиційних проектів. Однак при обмеженості доступу до реалізації відповідних проектів конкурентними структура ускладняється підприємницький вибір. Тому й формується поточна циклічність фрахтових ставок. Це обумовлює постійне зростання ролі інноваційних підходів до технічного розвитку флоту та вантажних терміналів, оптимізації логістичних рішень та формування менеджерських рішень.

Локальний показник ефективної збалансованості позиції окремої судноплавної компанії приймає різні значення, що відповідає особливості трансформації відповідного сегменту ринку морської торгівлі. Оптимальний варіант позиціонування забезпечується на протязі частини життєвого циклу, що відповідає критерію інноваційної характеристики капітальних активів. Тому слід відстежувати характер зміни положення відповідного сегменту ринку морської торгівлі та характер реакції секторів типорозмірного ряду відповідних судновласницьких структур.

Таким чином формується симетрична реакція всіх конкурентоспроможних операторів на маржинальні зміни основних характеристик ринку морської торгівлі. Одночасне змінюється й сегмент субстандартного судноплавства. Це в свою чергу відображається на структури провідних реєстрів за статистикою UNCTAD.

Проблемою стає формування макромоделі реакції окремих судновласницьких структур на формування параметрів ринку морської торгівлі та обрання стратегії розвитку провідними системами, що формують вимоги для інтеграційних процесів. Саме це демонструє наполегливість Китаю до впровадження ініціативи Один пояс. В цьому аспекті й сформувалась нова модель забезпечення структури пріоритетів. Про значимість цього підходу додатково підтверджується рішенням США сформувати індійсько-тихоокеанську стратегію забезпечення своїх транспортних інтересів.

Принциповим положенням при прогнозуванні характеру формування основних характеристик сегменту спеціалізації на ринку морської торгівлі слід розглядати характер зміни як розташування нових виробничих систем по країнам, так і особливості підходу до енергетичного забезпечення відповідної діяльності. Як свідчить історія зміни виробничого потенціалу України, основним аспектом розвитку держав G-7 розглядається концентрація

виробництва продукції з високою доданою вартістю на їх терені. В цьому аспекті США розробили додаткові заходи до привабливості концентрації таких підприємств на їх території. Раніш такі виробництва інвесторів США розташувались в Китаї за критеріями дешевої робочій сили.

Відзначене обумовлює складність розробки стратегії розвитку судноплавної компанії відносно різноманіття формування параметрів сегменту спеціалізації. При цьому необхідне урахувувати рівень ризику інвестиційного проекту досягнення адекватності. Обраний метод факторного аналізу майбутнього напрямку розвитку окремих підсистем ринку морської торгівлі повинен урахувувати ряд положень.

По-перше, розглядати такі положення, які максимальною мірою відбивають альтернативи використання екстенсивних та інтенсивних факторів розвитку в технологіях розподілу глобальної економіки на окремі полюси діяльності.

По-друге, урахування різноманітність прояву окремих факторів та характеру реакції конкуруючих підприємств морського транспорту інших реєстрів. Це й обумовлює наявність додаткових кризових явищ, що необхідне урахувувати.

По-третє, урахування можливості реалізації інтеграційних процесів за оптимізацією інвестиційних програм та необхідності змінювати характер позиціонування за критеріями утримання статусу надійного оператора в системі диференціації логістики.

В цьому аспекті слід урахувувати можливий характер використання природних ресурсів альтернативними підсистемами міжнародного розподілу праці. В цьому аспекті слід концентрувати увагу на пріоритеті формування активної морської держави за відповідними умовами та реалізації принципу формування стратегії обслуговування національної вантажної бази.

Важливішим слід урахувувати, що результати розвитку провізної спроможності флоту, або пропускної спроможності портів забезпечуються використання альтернативних за доступністю інвестиційних ресурсів. Принциповим залишається не тільки привабливість вантажопотоків, наприклад, зернових, але й політичною ситуацією. Цей обумовлює пріоритет розвитку зернових терміналів без формування конкурентного балкерного флоту відповідного типорозмірного ряду.

Ефективність використання тільки однієї складової морської транспортної галузі не забезпечує формування активного платіжного балансу. Крім того значна потужність зернових терміналів формується на основі дочірніх підприємств, що обмежує грошовий потік тільки параметрами податку на

прибуток. Це й обумовлює наступну обмеженість формування нормалізованого інвестиційного фонду.

Окремі підходи до ізолюваного дослідження підсистем розвитку ринку морської торгівлі, або ігнорування особливості реакції конкурентних підсистем не розкриває багатоаспектності розвитку та обумовлює нові ризики.

Список використаних джерел:

1. Blank, I. A. (2018). Investment Management: A Science to Teach or an Art to Learn? Publisher: Springer. 444 p.

2. Kaplan, R. S., & Norton, D. P. (2017). The Balanced Scorecard: Translating Strategy into Action. Publisher: Harvard Business Review Press. 336 p.

3. Niven, P. R. (2014). The Balanced Scorecard: Step-by-Step Maximizing Performance and Maintaining Results (3rd ed.). John Wiley & Sons. 382 p

Рожжа С.О.

*здобувач вищої освіти I року навчання
освітнього ступеня магістр, спеціальності 073 «Менеджмент»*

Національний університет «Одеська морська академія»

Науковий керівник: Мезіна Л.В. ,к.е.н.,доцент,

доцент кафедри «ЕТ та ПМТ»

Національного університету «Одеська морська академія»

МОРСЬКА ІНДУСТРІЯ УКРАЇНИ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ

Україна, як один з найбільших у світі постачальників зерна, є важливим джерелом продовольства для багатьох країн, що розвиваються. Проте війна майже призупинила експорт зерна з України.

Військова блокада національних чорноморських портів призвела до майже повної зупинки українського експорту (95 % якого доставлялося морем) у період з березня до середини серпня 2022 року. Цей шок пропозиції разом із рекордними рівнями цін на енергоносії та основні товари змусив деякі країни запровадити експортні обмеження, підживлюючи ринкові потрясіння та спекулятивні операції.

Після початку роботи Зернової угоди портова діяльність в Україні почала трошки поживавлюватися, що допомогло позитивно вплинути на продовольчу безпеку в світі, а згодом і знизити світові ціни на продовольство.

Агресія РФ проти України вплинула на морську логістику та сполучення. Ціни на зерно та витрати на доставку зростали з 2020 року через пандемію, а