

УДК 338.47/ 334.2
JEL D 21,29 F 15,29
DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-124-135

О.М. Кібік
д.е.н., професор,
завідувач кафедри національної економіки,
Ю.В. Хайминова
к.е.н., доцент,
доцент кафедри національної економіки
І.Ф. Примаченко
к.е.н., доцент,
доцент кафедри національної економіки

Національний університет
«Одеська юридична академія», Одеса, Україна

ИНТЕГРАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ СТРУКТУР МОРСКОГО БИЗНЕСА В УМОВАХ КРИЗИ

Анотація. Метою дослідження є виявлення основних чинників, що обумовлюють формування та розвиток інтеграційного потенціалу економічних агентів на прикладі структур морського бізнесу в умовах кризи. Доведено, що для структур морського бізнесу, є важливим сформувати, оцінити та своєчасно адаптувати свій інтеграційний потенціал до умов діяльності, зокрема у кризовій ситуації. Адаптацію структур морського бізнесу до умов інтеграційної діяльності в умовах кризи слід здійснювати з врахуванням системи зовнішніх та внутрішніх загроз. До основних загроз віднесено недосконалість та нестабільність системи правового забезпечення інтеграційної діяльності, політичну нестабільність, недосконалість системи державного регулювання ринкових відносин, підвищення інтенсивності конкуренції, ресурсні обмеження тощо. Рівень та масштаби функціонування, етап життєвого циклу та інші чинники визначають ефективність інтеграційної діяльності економічного агента. Суттєвою загрозою ефективному функціонуванню інтегрованих структур у сфері морського бізнесу визначено розбіжності у стратегіях розвитку її учасників. Враховуючи роль морської галузі у формуванні світової системи транспортування, доведено важливість врахування позитивних та негативних наслідків інтеграційної діяльності за участю структур морського бізнесу.

Ключові слова: морський бізнес, інтеграція, інтеграційний потенціал, криза, загрози.

© Кібік О.М., Хайминова Ю.В.,
Примаченко І.Ф., 2020

УДК 338.47/ 334.2
JEL D 21,29 F 15,29
DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-124-135

О.Н. Кибик
д.э.н., профессор,
заведующий кафедрой национальной экономики,
Ю.В. Хайминова
к.э.н., доцент,
доцент кафедры национальной экономики
И.Ф. Примаченко
к.э.н., доцент,
доцент кафедры национальной экономики

Национальный университет
«Одесская юридическая академия»,
Одесса, Украина

ИНТЕГРАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ СТРУКТУР МОРСКОГО БИЗНЕСА В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

Аннотация. Целью статьи является выявление основных факторов, обуславливающих формирование и развитие интеграционного потенциала экономических агентов на примере структур морского бизнеса в условиях кризиса. Доказано, что для структур морского бизнеса, важно сформировать, оценить и своевременно адаптировать свой интеграционный потенциал к условиям деятельности, в частности в кризисной ситуации. Адаптацию структур морского бизнеса к условиям интеграционной деятельности в условиях кризиса следует осуществлять с учетом системы внешних и внутренних угроз. К основным угрозам отнесены несовершенство и нестабильность системы правового обеспечения интеграционной деятельности, политическая нестабильность, несовершенство системы государственного регулирования рыночных отношений, повышение интенсивности конкуренции, ресурсные ограничения и т.д. Уровень и масштабы функционирования, этап жизненного цикла и другие факторы определяют эффективность интеграционной деятельности экономического агента. Существенной угрозой эффективному функционированию интегрированных структур в сфере морского бизнеса являются несоответствия стратегий развития ее участников. Учитывая роль морской отрасли в формировании мировой системы транспортировки, доказана важность учета позитивных и негативных последствий интеграционной деятельности при участии структур морского бизнеса.

Ключевые слова: морской бизнес, интеграция, интеграционный потенциал, кризис, угрозы.

UDC 338.47/ 334.2
JEL D 21, 29 F 15, 29
DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-124-135

Olga Kibik

Doctor of Economics, Head of the Department of National Economy
ORCID ID 0000-0001-9587-578X,
kibik@ukr.net

Yulia Khaiminova

Ph.D., associate Professor of the Department of National Economy
ORCID ID 0000-003-4557-7500

Ivan Primachenko

Ph.D., associate Professor of the Department of National Economy

National University «Odessa Law Academy», Odessa, Ukraine

REGULARITIES OF THE INFLUENCE OF GLOBALIZATION OF PROCESSES FOR FORMATION OF THE FLEETAGE CARRYABILITY

Abstract. *Identification of basic factors of forming and development of integration potential of economic agents on the example of structures of maritime business in crisis conditions is the aim of the article. Forming, estimation and timely adaptation of integration potential to the activity conditions, in particular in a crisis situation, is the important task of maritime business. Adaptation of maritime business structures to the integration activity in the crisis period should be carried out taking into account the system of external and internal threats. Imperfection and instability of the system of the legal providing of the integration activity, political instability, imperfection of the system of government control of market relations, the intensity competition in different segments of the national and international market, resource limitations etc. are basic threats. A level and activity scales, the life cycle stage and other factors determine efficiency of the integration activity of economic agent.*

Determination of initial contributions, formation and redistribution of financial obligations and rights of each participant during the structure functioning are causes of problems of the integrated structure. The duration of the most integration processes and the uncertainty of the size and periods of receiving the effects are exacerbated the problems.

Features threats to integration of activity on the example of functioning maritime business in crisis are investigated.

Differences in development strategies of participants are a substantial threat to the effective functioning of the integrated structures in the field of maritime business. The importance of account of positive and negative consequences of integration activity with participation of maritime business structures is proved in the article.

Accounting for effects of actions for stakeholders is an important aspect in the decision-making process of the integrated structure.

Determination of quality of the integrated structure and effectiveness of the integration activity are the subject of further researches.

Keywords: *maritime business, integration, integration potential, crisis, threats.*

Постановка проблеми. Інтеграційна діяльність активно поширюється у різних сферах функціонування

сучасних соціально-економічних систем. На мікрорівні (господарські зв'язки між окремими домогоспо-

дарствами, бізнес-структурами, складовими бізнес-структур транснаціонального рівня тощо), мезорівні, макрорівні (рівні держави, міждержавних угод), міжнародному рівні економічні агенти використовують різні форми та методи інтеграційної діяльності з метою підвищення ефективності свого функціонування. Передумовою економічної інтеграції, яку слід розглядати як об'єднання зусиль різних економічних агентів для виконання спільної економічної діяльності з метою досягнення певної мети, є поділ праці. Активними учасниками інтеграційної діяльності є держави, що є або намагаються стати економічно розвиненими. Оптимізація рівня конкурентоспроможності національної економіки шляхом формування ефективної структури економічної системи, розвиток ринкових відносин, інтернаціоналізації бізнесдіяльності, оптимізації участі у міжнародному поділі праці тощо є основними позитивними наслідками інтеграційних процесів у національній економічній системі. Однак є певні загрози, які можуть обумовити негативні наслідки інтеграції для економічних агентів різних рівнів. Особливо в умовах кризи суб'єкти господарювання, які відносяться до структуроутворюючих, мають ретельно аналізувати позитивні та негативні наслідки інтеграції. Морський транспорт сьогодні відіграє важливу роль у глобальній економічній системі. Саме цей вид транспорту забезпечує значні обсяги перевезень між континентами, виконуючи функцію бази забезпечення глобальної торгівлі та основного елемента ланцюга постачання значних обсягів продукції. За оцінками UNCTAD, більше чотирьох п'ятих

світової торгівлі товарами за обсягом здійснюється морем [1]. Тривалий час окремі складові та система морського бізнесу в цілому стикаються з численними проблемами функціонування та розвитку. Так у 2018 р. було відзначено зниження темпів зростання до 2,7 % річних. Середньорічні темпи для сфери морського бізнесу тривалий час визначалися на рівні 3 %. У 2017 р. показник був на рівні 4,1 %. За прогнозами UNCTAD, у 2019-2024 рр. темпи зростання мали бути на рівні 3,4 % [1]. Для морських держав морський бізнес є надважливим елементом, який є активним учасником інтеграційної діяльності. Тому для бізнес-структур морського бізнесу є важливим сформувати, оцінити та своєчасно адаптувати свій інтеграційний потенціал до умов діяльності, зокрема у кризовій ситуації.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Інтеграційний вектор України обумовлює інтерес багатьох вчених досліджувати питання інтеграції, визначати ризики та можливості, механізми управління та реалізації інтеграційного процесу. Р.В. Войтович проаналізував інтеграційні процеси в умовах глобалізації та рівні управління цими процесами [1]. Сидоров В. [3] визначив глобалізацію як рушійну силу інтеграційних процесів у світі. Формування та розвиток інтеграційних структур досліджували Шпак Н. [4], Босовська М. [5] та інші. Інтеграційні процеси розглядали також і в галузевому аспекті, зокрема на морському транспорті М.Т. Примачов [6], О.М. Котлубай [7], Н.М. Примачова [8], В.О. Котлубай, Є.В. Редіна [9]. У вузькому сенсі інтеграція є мірилом щільності, інтенсивності чи характеристикою зв'язків між різ-

ними елементами. У широкому сенсі інтеграція є процесом взаємного пристосування, розширення економічного і виробничого співробітництва, об'єднання національних господарств двох або більше держав, формою інтернаціоналізації господарського життя [10].

Не дивлячись на значну кількість наукових публікацій, присвячених питанням розвитку інтеграційних процесів у світі, Україні, залишаються проблемні питання оцінки та коригування впливу інтеграційних процесів на результати розвитку економічних агентів різних рівнів, які потребують окремого дослідження. Останнє зауваження є вкрай актуальним для сфери морського бізнесу.

Мета дослідження. Метою статті є виявлення основних чинників, що обумовлюють формування та розвиток інтеграційного потенціалу структур морського бізнесу в умовах кризи.

Основний матеріал дослідження. Узагальнюючи підходи до визначення інтеграції, інтеграційну діяльність слід розглядати процесом, включення в який передбачає передачу певними економічними агентами частини своїх прав єдиній структурі, що створюється для досягнення спільної для зазначених агентів мети. Такою єдиною структурою в залежності від рівня інтеграційної діяльності може бути відповідна інституційна структура, яка повинна формувати та /або використовувати інституційні механізми.

Серед інституційних механізмів слід відзначити обґрунтовану та ефективну стратегію інтеграції економічного агента та/або інтеграційного утворення. У стратегії інтеграції, не-

залежно від рівня, слід чітко визначити стратегічну мету, інструменти її досягнення та індикатори оцінки результатів інтеграційної діяльності. Обмежена кількість індикаторів дозволяє швидко та об'єктивно оцінити результати. Наприклад, у загальноєвропейській стратегії «Європа-2020», яку також можна вважати стратегією розвитку інтеграційного утворення, наведено лише 5 індикаторів, які комплексно відображають результати розвитку людського капіталу.

В Україні протягом тривалого періоду було розроблено значну кількість стратегічних документів стосовно інтеграції. Серед основних можна відзначити Стратегію інтеграції України, Програму інтеграції України до Європейського союзу тощо. У наведених документах було відображено різні інституційні механізми інтеграційної діяльності в Україні, передусім на рівні міжнародної інтеграції. У листопаді 2019 р. на засіданні Уряду України, що було присвячено євроінтеграційній політиці, було оновлено план заходів з виконання Угоди про асоціацію. Оновлений план відображає інтеграційні цілі та завдання, спрямований на практичну реалізацію рішень, прийнятих двосторонніми органами асоціації за останні три роки, актуалізує та доповнює заходи у всіх сферах, зокрема інфраструктурній. Протягом тривалого періоду було розроблено галузеві та міжгалузеві документи з питань інтеграції різних рівнів. Однак, вважаємо, що комплексної стратегії розвитку інтеграційної політики України не було сформовано. Крім того, за даними «Звіту про виконання Угоди про асоціацію між Україною та

Європейським Союзом за 2019 рік», підготовленого Урядовим офісом координатії європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України за сприяння проекту ЄС «Association4U» у 2019 р., поточний прогрес виконання Угоди про асоціацію з боку Кабінету Міністрів України, Верховної Ради України, інших зацікавлених органів державної влади був на рівні 37 % запланованого обсягу реалізації завдань. Причому Кабінетом Міністрів України було виконано 53 % завдань, передбачених планом заходів на 2019 рік, Верховною Радою України – 12 % завдань, інші органи державної влади виконали 21 % завдань. Загалом станом на 01.01.2020 р. стан виконання Угоди про асоціацію за 2014-2024 рр. був оцінений на рівні 43 % [11].

Адаптація економічних агентів мезо- та мікрорівнів до умов інтеграційної діяльності відбувається з врахуванням системи загроз. Перш за все, існують загрози для інтегрованої структури та її учасників. У процесі формування та розвитку інтегрованих структур можуть виникати проблеми, що обумовлені тривалістю реалізації більшості інтеграційних процесів, особливостями взаємодії елементів внутрішнього середовища, характером зв'язків із зовнішнім середовищем, невизначеністю розмірів і термінів отримання учасниками структури ефектів, зокрема економічного, тощо. Суперечності в фінансово-економічних інтересах кожної складової інтегрованої структури будь-якого рівня є природними, що обумовлює загрози на різних етапах. Важливим є існування загроз, що пов'язані з функціонуванням інтегро-

ваної структури, для елементів зовнішнього середовища [12].

На наш погляд, найбільшою загрозою ефективному функціонуванню інтегрованої структури є розбіжності у стратегіях розвитку її учасників. Такі розбіжності обумовлюються початковим станом учасників, цілями, завданнями та потенціалом розвитку, конкурентними перевагами тощо. Складним завданням є оптимальне узгодження інтересів під час формування єдиної стратегії розвитку інтегрованої структури.

У процесі розробки стратегії інтеграційної діяльності економічних агентів різних рівнів слід враховувати чинники загроз. Дослідники та практики відзначають необхідність оцінки зовнішніх та внутрішніх загроз інтеграційній діяльності [5]. Наприклад, для агентів мікрорівня до основних загроз інтеграційній діяльності слід віднести недосконалість та нестабільність системи правового забезпечення інтеграційної діяльності, політичну нестабільність, недосконалість системи державного регулювання ринкових відносин, природні та штучні обмеження попиту на товари інтегрованих структур, підвищення інтенсивності конкуренції в різних сегментах національного та міжнародного ринку, ресурсні обмеження тощо.

Суперечності в фінансово-економічних інтересах кожної складової інтегрованої структури будь-якого рівня є природними. Зазначені суперечності є передумовою та/або похідною численних загроз. У процесі створення інтегрованих структур можуть виникати проблеми, що пов'язані з необхідністю залучення фінансових ресурсів (іноді досить значних за обсягами) задля форму-

вання їх ресурсного потенціалу та організації функціонування. Проблеми можуть бути пов'язані з визначенням початкових внесків, формуванням та перерозподілом фінансових зобов'язань і прав кожного учасника протягом функціонування структури. Зазначені проблеми загострюються внаслідок тривалості реалізації більшості інтеграційних процесів та невизначеності розмірів та термінів отримання ефектів, зокрема економічного [9].

Економічна інтеграція призводить до виникнення двох видів ефектів [5; 9; 10]. Статичні ефекти проявляються відразу після створення інтегрованої структури. Скорочення адміністративних витрат на утримання митних і прикордонних органів, формування торговельних відносин, розвиток або занепад таких відносин є статичними ефектами інтеграції. Динамічні ефекти виявляються в результаті функціонування інтеграційного об'єднання. Прикладами є збільшення обсягів інвестицій, доступ до технологій і ресурсів об'єднання, формування ринку, спільне вирішення складних проблем, створення конкурентних переваг та посилення конкурентних позицій, прискорення науково-технічного прогресу та економічного зростання тощо.

Розглянемо особливості загроз у сфері інтеграційної діяльності на прикладі функціонування морського бізнесу в умовах кризи.

З розгортанням на початку 2020 р. світової економічної кризи та загострення епідеміологічної ситуації

постає питання дослідження впливу на морську галузь падіння світового ВВП, що є прогнозованими. Фахівці прогнозують падіння світової економіки у 2020 р. на рівні -1,2-6,0 %, що не може не вплинути на обсяги світової торгівлі та кон'юнктуру фрахтового ринку.

В наукових дослідженнях та дискусіях, присвячених аналізу поточної ситуації в світовій економіці, наводять передумови та наслідки економічної кризи 2008 р. Економічний спад 2008 р. уповільнив темпи зростання морських перевезень до 3,6 % (порівняно з 4,5 % у 2007 р.) та вплинув на всі сектори світового фрахтового ринку. У звіті UNCTAD за 2009 р. фахівці охарактеризували стан світової економіки як найбільш глибоку рецесію за останні 70 років. У 2009 р. спад світової економіки склав 0,1 %, світової торгівлі – 12,3 %, обсягу морської торгівлі – 4,1 %. Криза призвела до падіння обсягів морських перевезень, особливо в секторах контейнерних перевезень та інших масових сухих вантажів. Перспективи поживлення світової економіки та морських перевезень були невизначними в силу існування ряду факторів [13].

Після 2008 р. найбільший обсяг надходження нового дедвейту було зафіксовано у 2011 р. – понад 160 млн. т. двт. Найбільший обсяг списання флоту спостерігався у 2012 р. – 60 млн. т. Основні характеристики ринку морських перевезень протягом 2010-2019 рр. наведені в таблиці [14].

Таблиця

Показники розвитку ринку морських перевезень, 2010-2019 рр., %

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Зростання світового ВВП, %	5,4	4,3	3,5	3,5	3,6	3,5	3,4	3,8	3,6	3,2
Зростання світового флоту, %	10,2	9,3	6,5	4,1	3,4	3,6	3,2	3,7	2,8	4,4
Зростання обсягів морської торгівлі, %	9,8	4,2	3,9	3,4	3,3	2,2	3,0	4,2	2,7	1,7
Зростання обсягів морських перевезень насипних вантажів, %	11,7	5,8	5,5	5,5	5,2	0,2	1,4	3,9	2,6	1,3
Зростання обсягів морських перевезень наливних вантажів, %	4,3	0,1	1,8	-1	-1,7	5,0	4,0	2,7	0,6	0,8
Зростання обсягів контейнерних перевезень, %	12,2	10,7	3,2	4,7	4,7	2,1	4,3	5,5	4,1	2,3

Джерело: побудовано за [14]

Уповільнення темпів економічного зростання на початку 2020 р., що обумовлено економічною кризою та пандемією COVID-19, матиме негативний вплив на сферу морського бізнесу.

Так, компанія A.P. Moller-Maersk анонсувала можливе скорочення обсягів контейнерних перевезень у другому кварталі 2020 р. до 25 %. World Maritime News за поси-

ланням на Sea Intelligence зазначає, що в поточному році очікується падіння світового контейнерного ринку на 17 млн. TEU або на 10 %, що є аналогічним наслідком кризи 2008 р. для цього сегменту ринку [15].

Специфікою сучасної ситуації в сфері морського бізнесу, що відрізняє її від кризи 2008 р., можна назвати проблему ротації екіпажів суден

внаслідок введенням карантину у більшості країн світу, що супроводжувалося закриттям кордонів та зупинкою авіасполучення [15]. Питання ускладнювалося внаслідок погіршення психоемоційного стану екіпажів суден в умовах невизначеності строків ротації, перевищення терміну перебування на судні та обмеженості та/або заборони виходити на берег в портах суднозаходів тощо.

Криза 2020 р. відрізняється від ситуації, що склалася на ринку десять років тому. Безумовно, уповільнення темпів економічного розвитку провідних країн та КНР, зокрема, призведе до зниження темпів торгівлі та вплине на обсяги морських перевезень на основних сегментах ринку. Економічна криза 2020 р. та пандемія COVID-19 безумовно матиме вплив на світовий ринок праці моряків та може призвести до перерозподілу пропозиції та втрати Україною провідної позиції країни-постачальника трудових ресурсів.

Прогнозувати показники розвитку морської галузі та її інтеграційного потенціалу у цей час дуже складно на фоні посиленні впливу зовнішніх негативних чинників економічної, політичної, соціальної та інших сфер. Одночасно існують численні загрози внутрішнього характеру. На наш погляд, серед ризиків є відсутність або неефективна інтеграційна стратегія на різних рівнях функціонування морської галузі.

До сфери морського бізнесу включено структури, які суттєво відрізняються особливостями формування технологічних, фінансових та інших ресурсів, що обумовлює їхній інтеграційний потенціал. Прикладами є судноплавні компанії та підприєм-

ства портової діяльності. Активи судноплавних компаній є рухомими. Портові підприємства володіють або використовують активи, які вимагають значних інвестицій у процесі створення та використання. Асиметрія посилюється внаслідок існування впливових альянсів у сфері судноплавства, які в багатьох випадках визначають «правила гри» у сегментах ринку морських перевезень, консолідації судноплавного бізнесу, будівництва крупних та мега-суден, що обумовлюють зміни у сфері портового бізнесу, тощо.

Відповідно, на наш погляд, сучасні інтегровані структури у сфері судноплавства є більш потужними та одночасно гнучкими. Портові підприємства та їхні об'єднання є більш залежними від зовнішніх чинників, зокрема від рішень судноплавних компаній, тому вони мають менш потужний інтеграційний потенціал порівняно з судноплавним бізнесом. Ідеальним варіантом є інтеграція зусиль цих двох основних сфер морського бізнесу.

На мікрорівні в сфері морської галузі активно розвиваються процеси кластеризації, корпоратизації, формуються стратегічні альянси тощо. В основі кластерного підходу до забезпечення створення та розвитку системи морегосподарської діяльності слід покласти підхід, за яким кластерні структури визнаються однією з найефективніших форм інтегрованих структур інноваційного типу, форм регіонального інноваційного розвитку. За такої форми на ринку конкурують не окремі транспортні підприємства, а комплекси, що дозволяє оптимізувати витрати завдяки спільній технологічній кооперації. Кластерні

об'єднання, зокрема за участю підприємств морського транспорту, формують специфічний економічний простір з метою розширення сфери вільної торгівлі, вільного переміщення капіталу та людських ресурсів, а отже, виконують функції структуроутворюючих елементів глобальної системи [9].

Слід враховувати, що інтегровані структури створюються у певному соціальному та екологічному середовищі. Це обумовлює необхідність суттєвих витрат на формування і розвиток соціальної та екологічної інфраструктури територій, де знаходяться складові інтегрованої структури.

Висновки. Таким чином, сучасний етап економічної діяльності характеризується активним розвитком інтеграційної діяльності в різних сферах. В умовах підвищення інтенсивності конкуренції формування та / або включення в інтеграційні структури є передумовою формування конкурентних переваг або, навіть у певних випадках, виживання економічних агентів різних рівнів. Участь у інтеграційних процесах має позитивні наслідки за умови врахування численних чинників. Рівень та масштаби функціонування, етап життєвого циклу та багато інших чинників визначають ефективність інтеграційної діяльності певного економічного агента. Інтеграційні процеси є вкрай важливим чинником розвитку глобального транспортного ринку та його складових. Враховуючи роль морської галузі у формуванні світової

системи транспортування, слід зазначити важливість врахування позитивних та негативних наслідків інтеграційної діяльності на морському транспорті. Інтеграційні процеси морських галузей морських країн є вкрай важливою складовою процесу інтеграції національних транспортних комплексів у світовий економічний простір та Європейський економічний простір. Актуальним питанням є визначення та забезпечення провідної ролі морського транспорту в розвитку регіональних інтегрованих структур приморських регіонів.

Суттєвою загрозою ефективному функціонуванню інтегрованих структур, зокрема у сфері морського бізнесу, вважаємо розбіжності у стратегіях розвитку її учасників. Неспівпадіння стратегічного бачення обумовлюється початковим станом учасників, цілями, завданнями та потенціалом розвитку, конкурентними перевагами тощо. Складним завданням є оптимальне узгодження інтересів під час формування єдиної стратегії розвитку інтегрованої структури, зокрема у сфері морського бізнесу. Крім того, важливим моментом процесу прийняття рішення інтегрованої структури є врахування наслідків свого функціонування для стейкхолдерів. Головною передумовою прийняття рішення щодо організації, включення у певний інтеграційний процес або структуру є якість інтегрованої структури та результативність інтеграційної діяльності, що є предметом подальших досліджень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Review of Maritime Transport 2019*. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
2. Войтович Р. В. Глобальна інтеграція як нова форма суспільного розвитку: Зб. наук. праць НАДУ при Президентіві України. 2010. № 2. С. 3-15.
3. Sidorov V., Pasmor M. *Regional economic integration* // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 2. С. 90-97.
4. Шпак Н. Дослідження впливу інтеграції на показники учасників міжнародної економічної системи // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 2018. (4(65)). С. 134-149. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2018-4-134-149>
5. Босовська М.В. *Інтеграційні процеси в туризмі: монографія*. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. 832 с.
6. Примачев Н.Т., Кузьменко Е.М. *Проблеми управління устойчивостью глобального рынка морской торговли* // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2019. № 2. С. 16-27. DOI <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-2-16-27>
7. Котлубай О.М., Познанська І.В., Липинська О.А. та інші. *Розвиток економічних взаємовідносин в світовому транспортному комплексі: монографія*. Одеса, 2013. 206 с
8. Примачова Н.М., Колегаєв І. *Інноваційні технології в інтеграційних стратегіях морської транспортної індустрії* // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2020. 1 (70).
9. Кібік О.М., Котлубай В.О., Хаймінова Ю.В., Редіна Є.В. *Забезпечення конкурентоспроможності економічної системи України: Монографія*. Одеса, 2015. 160 с.
10. *Енциклопедичний словник з державного управління* / Уклад. Ю.П. Сурмін, В.Д. Бакуменко, А.М. Михненко та ін.; за ред. Ю.В. Ковбасюка, В.П. Троцинського, Ю.П. Сурміна. К.: НАДУ, 2010. 820 с.
11. *Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2019 рік. Результати та плани*. Україна – Європа. URL: http://eu-ua.org/sites/default/files/inline/files/zvit_implementation-2019-4.pdf
12. Азінг Р. *Європеїзація та інтеграція: концепти дослідження ЄС* // *Європейська інтеграція* / Уклад.: М. Яхтенфукс, Б. Колер-Кох / Пер. з нім. М. Яковлева. К.: ВД «Києво-Могилянська академія», 2007. 394 с.
13. *Review of Maritime Transport – 2010. Report by the UNCTAD secretariat*. United Nations Conference on Trade and Development. URL: <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>
14. *Annual Review 2020*. URL: https://www.brsbrokers.com/assets/review_splits/BRS_Review_2020_.pdf
15. *Commentary of market*. URL: <https://www.sea-intelligence.com>.

REFERENCES

1. *Review of Maritime Transport 2019*. Retrieved from: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
2. *Voitovich, R.V. (2010). Global'na integraciya yak nova forma suspil'nogo rozvitku: zb. nauk. prac' NADU pri Prezidentovi Ukraïni. [Global integration as a new form of social development Collection of scientific works of the National Academy of state management under the President of Ukraine]. № 2, 3-15. [in Ukrainian].*
3. *Sidorov, V. & Pasmor, M. (2016). Regional economic integration. Foreign trade: economics, finance, law. № 2, 90-97.*
4. *Shpak, N. (2018). Doslidjenia vpluvu integracii na pokazniki uchastnikiv majnarodnoi ekonomichnoi sistem [Research influence of integration on the performance of participants in the international economic system]. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti – Development of management and entrepreneurship methods on transport. № 4 (65), 134-149. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2018-4-134-149> [in Ukrainian].*
5. *Bosovska, M.V. (2015). Integrazini procesu v turizmi: monografia [Integration processes in tourism: monograph]. Kiv. 832 p. [in Ukrainian].*
6. *Primachev, N.T. & Kuzmenko, E.M. (2019). Problemu upravlenia ustoichevost'u global'nogo runku morskoy industrii [The challenges of managing the sustainability of the global maritime trade market]. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. – Development of management and entrepreneurship methods on transport, № 2, 16-27. DOI <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2019-2-16-27> [in Russian].*
7. *Kotlubai O.M., Poznans'ka I.V., Lepins'ka O.A. and others. (2013). Rozvutok ekonomichnuh vzajemvidnosun v svitovomu transportnomu kompleksi: monografia. [Development of economic relations in the world transport complex: monograph] Odesa. 206 p. [in Ukrainian].*
8. *Primacheva N.M. & Kolegaev, I. (2020). Innovaziini tehnologii v integriyynuh strategiyah mors'koi transportnoi industrii [Innovative technologies in integration strategies of the maritime transport industry]. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. – Development of management and entrepreneurship methods on transport. № 1(70). [in Ukrainian].*
9. *Kibik, O.M., Kotlubai, V.O., Haiminova, U.V. & Redina, E.V. (2015). Zabezpechena konkurentospromojnosti ekonomichnoi systemu Ukrayini: monografia. [Ensuring the competitiveness of the economic system of Ukraine: a monograph]. Odesa, 160 p. [in Ukrainian].*
10. *Encyclopedichnyy slovnuk z dergavnogo ypravlinia (2010). / uklad. U.P. Syrmin, Bakumenco, A.M. Mihnenko ta in.; za red. U.V. Kovbasuka, V.P. Troshins'kogo, U.P. Surmina [Encyclopedic dictionary of public administration]. Kiv, 820 p. [in Ukrainian].*

11. *Zvit pro vukonania Ugodu pro assoziaciju miz Ukrainoui ta Evropeis'kum Souzom za 2019 rik. Rezultatu ta planu. Ukrayuna-Evropa (2019) [Report on the implementation of the Association Agreement between Ukraine and the European Union for 2019. Results and plans. Ukraine - Europe.]. Retrieved from http://eu-ua.org/sites/default/files/inline/files/zvit_implementation-2019-4.pdf. [in Ukrainian].*
12. *Azing, P. (2007). Evropeizazia ta integracia: conzeptu doslidgenya ES [Europeanization and integration: concepts of EU research]. Evropeyska integracia / uklad.: M. Yhtenfuks, B. Koler-Koh / Per.z nim. M. Yakovleva. K.: B.D. Kievo-Mogilanska academia – Kyiv-Mohila academia, 394 p. [in Ukrainian].*
13. *Review of Maritime Transport – 2010. Report by the UNCTAD secretariat. United Nations Conference on Trade and Development. Retrieved from <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>*
14. *Annual Review 2020. Retrieved from https://www.brsbrokers.com/assets/review_splits/BRS_Review_2020_.pdf*
15. *Commentary of market. Retrieved from: <https://www.sea-intelligence.com>.*

Стаття надійшла до редакції 14.05.2020

Посилання на статтю: Кібік О.М., Хаймінова Ю.В., Примаченко І.Ф. Інтеграційний потенціал структур морського бізнесу в умовах кризи // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2020. № 2 (71). С. 124-135. DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-124-135.

Article received 14.05.2020

Reference a JournalArtic: Kibik, Olga, Khaiminova, Yulia. & Primachenko, Ivan. (2020). The integration potential of maritime business structures in a crisis. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 2 (71), 124-135. DOI 10.31375/2226-1915-2020-2-124-135.