

УДК 656.61:339.165.4

JEL Classification: F 01, F 17

DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-16-27

Н.Т. Примачев

д. э. н., профессор, заведующий кафедрой
«Экономическая теория и предпринимательство
на морском транспорте»

nickolas.primachev@gmail.com

ORCID: 0000-0003-0192-2894

Национальный университет

Е.М. Кузьменко

магистр менеджмента на морском и речном транспорте

pelevina176@gmail.com

Национальный университет

«Одесская морская академия», Одесса, Украина

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТЬЮ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

***Аннотация.** Рассматриваются особенности формирования функциональной и инвестиционной деятельности экономических подсистем глобального рынка морской торговли. В структуре сбалансированного состояния рынка морской торговли особое место занимает управление устойчивостью и эффективной диверсификацией процесса транспортного обслуживания международного разделения труда. Этим и предопределяется соответствие производственно-экономического потенциала морской транспортной индустрии грузопотокам. Последнее и предопределяет задачи равновесного развития в соответствии со специализацией флота и грузовых терминалов морских торговых портов. Кроме того, принципиальное значение приобретает управление соотношением провозной способности национального флота и объемом внешней торговли резидентами.*

На мегаэкономическом уровне сложилось фактическое соответствие провозной способности флота всех видов реестров и грузопотоков. Однако не решена задача инновационной адекватности флота основных сегментов специализации по экономическим и экологическим критериям. Сложная совокупность ограничений сбалансированного развития основных специализированных подсистем глобальной морской индустрии предопределяет закономерности формирования асимметрии. В этих условиях для основных морских государств принципиальным становится выбор приоритетных направления развития. Последнее в соответствии с высокой капиталоемкостью инновационных технологий и ограничивает параметры позиционирования государств при ограниченности инвестиционных ресурсов.

***Ключевые слова:** сбалансированность, развитие, рынок морской торговли, устойчивость.*

УДК 656.61:339.165.4
JEL Classification: F 01, F 17
DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-16-27

М.Т. Примачов
д.е.н., професор, завідувач кафедри
«Економічна теорія та підприємництво
на морському транспорті»
nickolas.primachev@gmail.com
ORCID: 0000-0003-0192-2894
Национальный университет

К.М. Кузьменко
магістр менеджменту на морському та річковому транспорті
pelevina176@gmail.com
Национальный университет
«Одеська морська академія», Одеса, Україна

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ СТІЙКІСТЮ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

***Анотація.** Розглядаються особливості формування функціональної та інвестиційної діяльності економічних підсистем глобального ринку морської торгівлі. У структурі збалансованого стану ринку морської торгівлі особливе місце займає управління стійкістю і ефективною диверсифікацією процесу транспортного обслуговування міжнародного поділу праці. Цим і зумовлюється відповідність виробничо-економічного потенціалу морській транспортній індустрії вантажопотоків. Останнє і зумовлює завдання рівноважного розвитку відповідно до спеціалізації флоту і вантажних терміналів морських торговельних портів. Крім того, важливе значення набуває управління співвідношенням провізної здатності національного флоту і обсягом зовнішньої торгівлі резидентами.*

На мегаекономічному рівні склалась фактична відповідність провізної здатності флоту всіх видів реєстрів і вантажопотоків. Однак не вирішена задача інноваційної адекватності флоту основних сегментів спеціалізації з економічних і екологічних критеріїв. Складна сукупність обмежень збалансованого розвитку основних спеціалізованих підсистем глобальної морської індустрії зумовлює закономірності формування асиметрії. У цих умовах для основних морських держав важливим є вибір пріоритетних напрямки розвитку. Останнє відповідно до високої капіталоемкості інноваційних технологій і обмежує параметри позиціонування держав в умовах обмежених інвестиційних ресурсів.

***Ключові слова:** збалансованість, розвиток, ринок морської торгівлі, стійкість.*

UDC 656.61:339.165.4
JEL Classification: F 01, F 17
DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-16-27

N. Primachev
DSc (Econ.), Professor, Head of the Department
«Economic Theory
and Business Undertakings on Marine Transport»

K. Kuzmenko
Master of Maritime Management
National University «Odessa Maritime Academy»,
Odessa, Ukraine

MANAGEMENT PROBLEMS OF SEA TRADE GLOBAL MARKET BALANCE

Abstract. Rates optimization problems of global transport potential growth and distribution are arising in the context of the relative imbalance of maritime transport industry development on the criteria of extensive and intensive growth. Despite of the innovative technologies expansion, there is a stagnation of the merchant fleet productivity level in the maritime trade global market system. So this situation causes problems of leading operators' functional stability and crisis moments of shipowning structures with insufficient capital assets concentration.

The rational investment resources integration achievement on the criteria of balance is still the problem. In this aspect, priorities which are reflecting the possibilities of expanding global operators, especially in the system of port facilities concession ownership, are realized. This is clearly seen in the actions of Chinese investment owners and the World DP complex.

The implementation relevance of the innovative approaches which are aimed at reducing average current costs is increasing concerning the limited level of tariff rates for the cargo transportation in tough competitive conditions of choosing alternative routes under the constant changes conditions in the natural resources value. This strategy is provided by the project «One Belt - One Way» implementation. Therefore, it is necessary to consider the direction of optimizing the life cycle of the merchant fleet and seaports individual groups.

The complex set of restrictions for the balanced development of the global maritime industry main specialized subsystems predetermines the patterns of asymmetry formation. Under these conditions, the development priority directions choice becomes fundamental for the main maritime states. The latter in accordance with the high capital intensity of innovative technologies limits the parameters of states positioning with limited investment resources.

The complexity of the problems solving of the foreign trade adequacy and the world merchant fleet structure formation implies that with the activation of the freight market, shipowners quickly respond to the replenishment of tonnage. With the fall of the maritime trade market and lower tariff rates, excessive tonnage is formed.

Keywords: balance, development, maritime trade market, sustainability.

Постановка проблеми. Устойчивость экономического развития на основе взаимоотношений национальных стратегий и возможностей обуславливается соответствующей государственной политикой, свободой предпринимательской деятельности, доступностью к использованию ресурсов с учетом сложившихся глобализационных процессов. Одновременно на макроэкономическом уровне предопределяются национальные приоритеты, часто не учитывающие решения подобных задач другими

участниками международных экономических решений, поэтому возникают различные риски для позиционирования отдельных экономических подсистем.

К последним относится глобальная морская транспортная индустрия в соответствии с ее внутрисистемной и национальной структурой. Морской транспорт в своем развитии полностью ориентируется на спрос со стороны мегаэкономических отношений, то есть на величину грузопотоков. Поэтому при возникновении об-

щесистемних проблем найбільші економічні втрати несуть суднохідні компанії і торгові порти. Одночасно морський транспорт, є найбільшим споживачем продукції інших галузей відповідних країн. Це і вимагає чіткості урахування особливостей формування вантажопотоків і реакції судовласницьких структур на потребу зростання провозної спроможності флоту.

Складність рішення проблем адекватності обсягів зовнішньої торгівлі і формування структури міжнародного торгового флоту полягає в тому, що при активізації стану фрахтового ринку судовласники швидко реагують на поповнення тоннажа. При падінні ринку морської торгівлі і зниженні тарифних ставок формується надлишок тоннажу. Статистика відображає його часткове збереження в структурі первинних судовласників або надходження на вторинний ринок. Лише менша частина судів переходить в систему скрепінга. Тому і затягується період стагнації ринку транспортних послуг.

Обзор последних исследований и публикаций. Рішення завдання збалансованості стану ринку морської торгівлі залишається актуальною на протязі тривалого періоду розвитку міжнародних економічних відносин внаслідок постійного виникнення нових завдань і проблем. При цьому крім загальних закономірностей виділяються особливі підходи окремих морських держав, наслідки яких в початковий період складно ідентифікувати. Тим не менше, це і передбачає концентрацію уваги різних наукових шкіл к виділе-

ню окремих проблем. В відповідності з підходом авторів статті в даному дослідженні виділяються і розділяються точки зору основоположних видань [1; 2], а також звертається увага на особливість підходів к оцінці ситуації, представлених в статтях [3; 4]. З ряду з них увага акцентується на окремих питаннях. Саме це і підкреслює складність рішення проблеми в цілому. Серед помилкових оцінок [5; 6] слід звернути увагу на авторський підхід к оцінці поточної ситуації.

Постановка задачи. Серед нерешених проблем управління системної ефективністю і позиціонування національних транспортних комплексів на міжнародному ринку морської торгівлі виділяється: в першу чергу, відсутність чітких економіко-правових положень, що забезпечують доступність різних сегментів міжнародних перевезень для флоту окремих реєстрів; і, в другу чергу, ігнорування окремими країнами ролі національної морської транспортної індустрії. Останнє суперечить забезпеченню конкурентних позицій експортерів продукції з абсолютними перевагами.

Тому актуальним залишається рішення завдання контролю управління стійкістю і збалансованості стану і розвитку морської транспортної індустрії [7] за умови і закономірностей управління життєвим циклом в пріоритетній підсистемі глобальних економічних відносин.

Основной материал исследования. Постійно посилюється принцип стійкого позиціону-

вания и развития отдельных подсистем международной экономики. При этом не только сохраняется, но в ряде аспектов и усиливается цикличность и асимметрия развития как отдельных составляющих, так и в целом глобальной экономики. Это, в частности, предопределяется сохранением и усилением приоритета национальных интересов, с одной стороны, и неравномерностью доступа к природным ресурсам. Реальная и гипертрофированная доступность к энергетическим ресурсам формирует две проблемы.

Одна предопределяет видимость формирования эффективности денежных потоков при росте мировых цен. При этом уровень комплексного развития национальной экономики не отличается высокой эффективностью. В странах, экономика которых основана на импорте энергоресурсов, в основе развития лежат приоритеты инновационных технологий, что и предопределяет их эффективность в мировом пространстве. Это традиционно демонстрируют Япония, Германия, а в последнее время и Турция. Украина, к сожалению, несмотря на достаточное ресурсное обеспечение по сравнению со странами Евросоюза, оказывается предельно бедной, потому что игнорируется в течение длительного периода времени принцип сбалансированности устойчивого экономического развития.

В системе сбалансированности взаимообусловленных конечных результатов четко прослеживается

асимметрия (табл. 1) состояния отдельных национальных экономик, что и предопределяет задачи и проблемы дальнейшего экономического роста и достижения сбалансированности состояния торгового флота. Последний традиционно рассматривается в качестве основы системной безопасности международных экономических отношений [8]. Возможно, именно поэтому сформировалась современная особенность распределения тоннажа по флагам регистрации.

Из данных табл. четко прослеживается характер участия отдельных национальных экономик в формировании глобальных результатов. При этом сохраняется закономерность первостепенного значения морского транспорта в обеспечении устойчивости мировых торговых отношений. В течение длительного периода времени порядка 90 процентов мировой торговли поддерживается подсистемами морской транспортной индустрии. Поэтому, оценивая ее состояние в нормальных морских государствах, можно согласиться с необходимостью приоритетного развития национального торгового флота и поддержания грузовых терминалов в адекватном состоянии, как источника оптимизации платежного баланса страны.

Некоторая условность сопоставления по странам сохраняется вследствие различного отклонения товарных групп внешней торговли отдельных государств от среднемирового соотношения.

Таблиця

Взаимоотношения основных параметров рынка морской торговли, 2018 г.

Страны	Показатели			
	внешнеторго- вый оборот, млрд. дол.	дедвейт флота, млн. т	соотношение дедвейта и торгового оборота	отклонение от среднего уровня
США	3954,7	67,100	0,017	0,33
Китай	4629,2	165429,9	0,035	0,67
Германия	2844,4	112028,3	0,039	0,75
Япония	1426,6	223855,5	0,15	2,88
Бразилия	421,1	14189,2	0,033	0,63
Украина	92,9	3337,0	0,036	0,69
Россия	584,4	22050,3	0,039	0,75
Греция	104,5	308836,9	2,96	56,92
Мир в целом	35333,8	1847630	0,052	0

*Источник:*Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD 2018,
разработано автором на основе [1]

Именно последнее и корректирует потребность пополнения и оптимизации структуры дедвейта флота по государствам. Кроме того наличие реестров удобного флага определенным образом дифференцирует роль национального флага в обеспечении транспортной безопасности внешне-экономических отношений страны. При этом такой флот фактически не участвует в формировании национального ВВП и внешнеторгового оборота.

В соответствии с принципами устойчивого развития [9] предопределяются системные требования к формированию отдельных составляющих глобальных экономических отношений (рис. 1).

Фактор роста и структурного развития глобальных экономических отношений формирует принципы реакции важнейших составляющих

морской транспортной индустрии на особенности формирования грузопотоков. Общие принципы устойчивого развития достаточно четко изложены в Программе [10] и в ряде других исследований. В любом случае реализация основных принципов формирования эффективного состояния национальных подсистем международных экономических отношений предопределяет рациональность отношения к природной среде, прежде всего.

В системе морского транспорта именно этот подход предопределяет выбор инновационных технологий, отвечающих системным требованиям. Последние в свою очередь существенно ограничивают норму прибыли судоходных компаний, что в свою очередь снижает доступность к инвестиционным ресурсам для ряда морских государств, в частности и Украины.

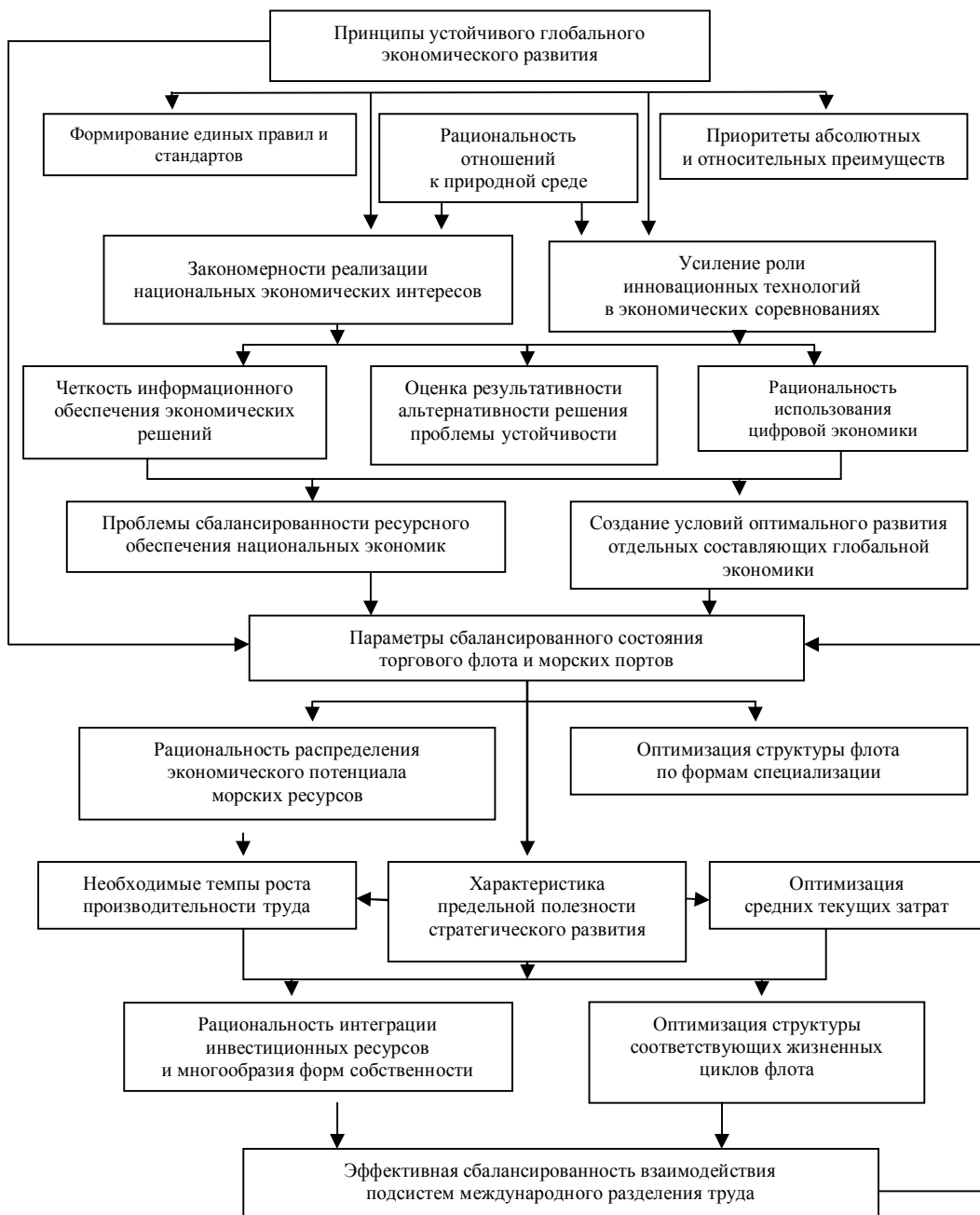


Рис. 1. Условия сбалансированности устойчивого развития морской транспортной индустрии

Источник:

Аткиссон А. «Как устойчивое развитие может изменить мир», авторская разработка

Так переход на низкосернистые сорта топлива увеличивают не только себестоимость морских перевозок, но и удельную капиталоемкость транспортной работы, особенно при применении струбберов.

Таким образом, формирование единых правил и стандартов функциональной деятельности торгового флота и терминалов морских портов, с одной стороны формирует систему правомерности их развития, а, с другой, предопределяет поляризацию судовладельческих и портовых структур по технико-экономической конкурентоспособности. Следствием реализации такого принципа развития отдельных морских транспортных предприятий становится концентрации капитальных активов в портовом сегменте у китайских инвесторов и других глобальных операторов.

Известный принцип развития международных экономических отношений на основе использования абсолютных преимуществ и усиления сравнительных преимуществ предопределяет характер изменения места отдельных государств в мировой торговли и маршрутов перевозки грузов. В этом отношении достаточно упомянуть проект или скорее стратегии «Один пояс – один путь», которую реализует Китай в структуре альтернативных вариантов, что в определенной степени сдерживает возможное ценовое противостояние отдельных технологий.

Совокупность закономерностей реализации национальных экономических интересов предопределяется как стандартными условиями развития рыночного хозяйства, так и рядом специфических условий и ограничений. Именно поэтому и фор-

мируется асимметрия участия страны во внешней торговле и характер реализации принципа транспортной безопасности. Последняя достигается на базе достаточной конкурентной провозной способности флота и пропускной способности морских портов. К сожалению именно эта закономерность жестко нарушено в Украине и основная экспортная продукция обеспечивается иностранным флотом на 80-90 процентов, что и ведет к дисбалансу счета текущих платежей.

Морской транспорт развивается в условиях усиления роли инновационных технологий в экономической конкуренции отдельных производственных подсистем. Это в свою очередь предопределяет сложность принятия адекватных решений в системе сбалансированности количественных и качественных параметров рынка морской торговли.

Вышеотмеченное в определенной степени конкретизирует условия достижения параметров сбалансированности текущего состояния провозной способности флота и пропускной способности торговых портов по критериям соответствия грузопотокам мировых экономических отношений. В свою очередь подсистемы глобальной морской транспортной индустрии должны обеспечивать эффективность взаимодействия все участников международного разделения труда.

Поэтому следует остановиться на совокупности жестких требований равноправного участия транспортного флота, независимо от флага регистрации судов, по критериям конкурентной устойчивости. Сложным вопросом для большинства морских держав оказывается формирование

рациональной структуры производственного потенциала морской транспортной индустрии. В качестве критерия решения этой задачи рассматривается не только сбалансированность наращивания провозной способности флота, но и способность не только выбирать маршруты движения, но и воздействовать на рационализацию транспортных коридоров. Именно отсутствие такой возможности у Украины и предопределило тотальную зависимость ее внешней торговли от импорта морских транспортных услуг.

Одновременно следует отметить, что несмотря на концентрацию внимания основным морских государств на приоритетах развития собственного потенциала морской транспортной индустрии, в глобальном аспекте фактически формируется оптимизация структуры флота по основным формам специализации. Одновременно отмечаются отрицательные последствия этого процесса на структуре морской транспортной индустрии ряда государств Азии, Африки и Южной Америки. То есть общая закономерность демонстрирует и ряд исключений из правил.

Важнейшей становится характеристика предельной полезности [8] стратегического развития торгового флота в соответствии с его отраслевыми особенностями. В данном случае в качестве основной закономерности приращения провозной способности флота следует рассматривать возрастание производительности не только одной тонны дедвейта специализированного флота, но и по всей совокупности специализаций, чего не наблюдалось в течение последних лет. Именно последнее становится

фактором риска не только для субстандартных судоходных компаний.

Выводы. Возрастание требований к формированию относительной сбалансированности глобальной морской транспортной индустрии и параметров рынка морской торговли обусловлено сложившимися средними темпами роста грузопотоков, что приводит к дифференциации техногенной нагрузки на отдельные морские регионы. Стандарты устойчивого экономического развития при этом предполагают ужесточение отношения к окружающей среде и рациональности использования природных ресурсов. Это, несмотря на использование инновационных технологий в строительстве и организации работы флота, предопределяет снижение эффективности функциональной деятельности множества судоходных компаний.

В этих условиях возрастает роль четкости информационного обеспечения принятия соответствующих инженерных и менеджерских решений. Одновременно при возрастании роли консалтинговых подсистем в системе морской транспортной индустрии появляется проблема существенного изменения информационной базы и принципов использования ее в правлении всвязи с расширяющимися масштабами разработки принципов автономного судоходства. Расширение сегмента цифровой экономики в торговом судоходстве предопределяет и трансформацию экономико-правовых основ мореплавания.

Производственный потенциал морского транспорта страны по его значимости следует отнести к первоочередным проблемам ресурсного

обеспечения национальной экономики. Однако в условиях ограниченного доступа к реализации соответствующих инвестиционных проектов и формируется асимметрия распределения дедефта торгового флота по регионам Мирового океана. Своеобразная неравномерность распределения экспортных ресурсов стран и национального флота предопределяет задачи равноправного доступа к любым сегментам рынка морской торговли всех государств без признаков дискриминации.

В определенной мере эту проблему решают специальные конвенции в морском судоходстве. Их нацеленность не должна ограничиваться вопросами системной безопасности в мореплавании, но как показывает роль Конвенции MLC, принципиальным становится нормализация социально-экономических условий использования труда моряков. Фактически возрастает значимость глобального регулирования и контроля состояния торгового флота по системе предпринимательских глобальных критериев.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2018. 116 p.*
2. *MacNeil A. and Ghosh S. (2016). Gender imbalance in the maritime industry: Impediments, initiatives and recommendations. Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs. 9(1): p. 42–55*
3. *Котлубай А. М., Познанська І.В. Особливості механізму формування портових зборів в українських портах // Розвиток Методів управління та господарювання на транспорті. Вип. 2(63), 2018. С. 131 -140*
4. *Овчиннікова В. О. Трансформація теорії стратегічного управління розвитком залізничного транспорту // Інтелект XXI. 2017. № 5. С. 53 - 56*
5. *Аткиссон А. Как устойчивое развитие может изменить мир: пер. с англ. – М.: БИНОМ. Лаборатория знаний. 2015. 455 с.*
6. *Судник Н. В. Формирование стабилизационного фонда при покупке судов на условиях бербоут-чартера// Судовождение: сб. науч. Трудов. Одесса, 2009. № 17. С. 209 – 215.*
7. *Marek R. Koncepcja logistyki morskiej w kontekście konterneryzacji // Studia I vaterialy instytutu transportu I handlu morskego. Gdansk^ UG. P. 35 - 54*
8. *Frasinyuk T., Primacheva N. Marine Shipping Industry Within the System of Global Economic Relations Sustainability. Electronic resource. International Journal of Engineering & Technology. 2018. Vol.7, № 4.3 (2018): Special Issue 3. p. 451-455. DOI: 10.14419/ijet.v7i4.3.19914*

9. Кристенсен К., Скотт Э., Эрик Рот. Что дальше? Теория инноваций как инструмент предсказания отраслевых изменений; Пер. с англ. М.: Альпина Паблшер, 2015. 400 с.
10. Повестка дня на XXI век [Электронный ресурс] / ООН: Конвенции и соглашения. – Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21

REFERENCES

1. Review of Maritime Transport (2018). Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 116.
2. MacNeil, A. & Ghosh, S. (2016). Gender imbalance in the maritime industry: Impediments, initiatives and recommendations. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*. 9(1), 42–55
3. Kotlubay, A. M. & Poznanska, I. V. (2018). Osoblivosti mekhanizmu formuvannya portovikh zboriv v ukrainskikh portakh [Features of the mechanism of forming port dues in Ukrainian ports]. *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaruvannya na transport – Development of management and entrepreneurship methods on transport*. 2(63), 131 -140 [in Ukraine]
4. Ovchinnikova, V. O. (2017). Transformatsiya teorii strategichnogo upravlinnya rozvitkom zaliznichnogo transport [Transformation of the theory of strategic management of the development of rail transport]. *Intelekt XXI – Intellect XXI, № 5*, 53 – 56 [in Ukraine]
5. Atkisson, A. (2015). *Kak ustoychivoe razvitie mozhet izmenit mir [How sustainable development can change the world]*. M.: BINOM. Laboratoriya znaniy. 455 [in Russian].
6. Sudnik, N. V. (2009). *Formirovanie stabilizatsionnogo fonda pri pokupke sudov na usloviyakh berbout-chartera. Sudovozhdenie – Navigation: sb. nauch. trudov. Odessa, № 17*, 209 – 215 [in Russian].
7. Marek, R. (2013). *Koncepcja logistyki morskiej w kontekscie konterneryzacji. Studia I vaterialy instytutu transportu I handlu morskego. Gdansk^ UG*, 35 - 54
8. Frasinuk T. & Primacheva N. (2018). *Marine Shipping Industry Within the System of Global Economic Relations Sustainability. International Journal of Engineering & Technology, Vol.7, No 4.3, Special Issue 3*, 451-455. DOI: 10.14419/ijet.v7i4.3.19914
9. Kristensen, K., Skott, E. & Erik Rot (2015). *Chto dalshe? Teoriya innovatsiy kak instrument predskazaniya otraslevykh izmeneniy [What's next? Innovation theory as a tool for predicting industry changes]*. M.: Alpina Pablisher, 400 [in Russian].

10. *Povestka dnya na XXI vek [Agenda XXI]. OON: Konventsii i soglasheniya. Retrieved from http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21 [in Russian].*

Стаття надійшла до редакції 19.05.2019

Посилання на статтю: Примачев Н.Т., Кузьменко Е.М. Проблемы управления устойчивостью глобального рынка морской торговли // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2019. № 2. С. 16-27. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-16-27.

Reference a JournalArtic: Primachev N. & Kuzmenko K. (2019). Management problems of sea trade global market balance. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 16-27. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-16-27.