

UDC 656.61:339.165.4

**MODERN FEATURES OF FORMATION OF THE PARAMETERS
IN THE MARKET OF MARITIME TRADE**

**СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПАРАМЕТРІВ
РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ**

Frasyniuk Tatyana

Фрасинюк Т.І.

В статье рассмотрены особенности современного формирования параметров рынка морской торговли. Сформулированы основные аспекты развития мировой морской индустрии, а также обоснованы современные особенности позиционирования Украины в глобальном рынке морской торговли.

Introduction. Strengthening the share of the international division of labor in the stabilization of economic growth determines the increasing importance of maritime trade market, and thus optimize its resource state. Limitation of operator's zone in the Ukrainian marine fleet has led to total dependence of foreign trade activities upon foreign shipowners' operators and companies as a result of rough active maritime policy. This leads to billion costs for Ukrainian forwarders. Therefore, the most important task is to develop the establishment concept and strategy of Ukraine as a maritime state. Increased technical and economic level of the fleet, the complexity of the conditions for its reliable operation cause the increase in requirements management and expansion of the principles of international administration of individual contracts. Particularly marked impact on the choice of positioning strategy of Ukraine in the global maritime market.

The aim of the article and tasks. The purpose of work is the research of the current development of the market of Maritime trade. The purpose of the study is to analyze the main aspects of the development of the global marine industry, for the formation of the parameters of the market of Maritime trade, and also consists in a substantiation of the modern features of the positioning of Ukraine in the global Maritime market. The choice of the object due to the lack of a specific strategy of formation of Ukraine as a Maritime state. The subject of research is the need to identify modern singularity of the formation of the parameters of the global market of Maritime trade.

The analysis of last researches and publications

The determination of the modern features of formation of the parameters of the market of Maritime trade in the recent time is devoted to several studies, among which acquire a special urgency in the works M. Prymachev, M. Kotlubay, V. Vinnikov, V. Zhikhareva and etc.

The authors give considerable attention to the basic aspects of development of this market as a specific sector of the world economic system, having a certain feature in the structure and formation of the development parameters, as well as its functioning.

The main material. With over 80 per cent of world merchandise trade by volume being carried by sea, maritime transport remains the backbone supporting international trade and globalization.

The aggregate of the issues of participation of sea transport enterprises in the globalization of the market of Maritime trade is formed under the influence of specific reasons and prerequisites for the growth of world trade. At that, one should distinguish the competitive sphere of activities of the specialized shipping companies (SC), on the one hand, and on the other, peculiarities of realization of the state Maritime policy. Consequently, despite the international nature of the problems, the development and implementation of individual programs for achieving stability of functioning, taking into account systemic risks and external threats [1].

Within the globalized production of maritime transport services, developing countries are expanding into more and more sectors. They almost entirely dominate labour-intensive low-cost domains such as ship scrapping and the provision of seafarers. They also have an important and growing market share in manufacturing and in more capital-intensive maritime sectors such as ship building, owning and operation. Only the service sectors such as insurance, ship financing and ship classification have so far remained largely in the hands of developed countries, although developing countries are expanding in this area, too.

Place of Maritime transport in the industrial complex of the country depends on the state of the marine policy [2]. In some States marine trade navigation refers to the basic branches, which provides the expansion of the export potential. The efficient operation of Maritime transport increases the competitiveness of national production and forms the conditions of access to the world's resources.

Effective participation in the international division of labour in the era of globalization and competitive technologies depends on two main circumstances. First of all, on the quality and price attractiveness of products, and, second, from the efficiency and reliability of its delivery. The latter causes the constant improvement of the transport vehicles and the optimization of the routes.

In any case, the transition of workforce from Ukraine that is notable for relatively low efficiency potential of maritime transport on the labour market with raised labour efficiency creates new attitude towards performance results. Higher efficiency ensures income that exceeds training expenses. In its turn, having corresponding organization, the savings of the international labour market participants take part in financing national shipbuilding industry.

The global maritime industry traffic entered a deep recession as a result of the latest economic financial crisis. After years of a solid 5% cargo growth, this industry is forecasted to experience a few years of decline due to overcapacity of ships and a substantial reduction of shipments resulting in a drop of over 60% in tariffs [6].

The participation of developing countries in global maritime and related businesses has followed different paths and strategies, depending on the sectors and on comparative advantages and policy choices. Some developing countries have relied on the cost advantage of low wages, others have offered fiscal incentives, and yet others have chosen to support the development of national maritime sectors through industrial policies and targeted aid. For many developing countries, participation in different maritime businesses has been a trigger for economic progress.

Thanks to the hard work of the 1.5 million seafarers of the 6.5 billion people of the planet have the opportunity to delivery in necessary quantities of food and energy resources.

Despite the economic downturn and a significant reduction in the demand for shipping services in 2009, data suggest that in terms of the relative balance of demand and supply on the common positions of seafarers remains a lack of officers. This is particularly evident in the structure of new types of vessels, for example, tankers and vessels of the offshore segment of the Maritime industry. The world's supply of seafarers in 2010 was estimated at the level of 624 000 officers and 747 000 ordinary. This assessment is based on the number of people, possessing the certificates of the STCW. Assessment of global demand are based on a detailed study of the number, size and types of ships in the world fleet and the number of crew on Board and to change in the context of different national flags. According to the report, in 2010, demand for seafarers was 637 000 officers and 747 000 ordinary.

In 2010 formed a relatively stable balance between demand and supply of labour in the shipping industry, where there is a small drawback of officers (about 2%). Of course, this does not mean that the individual shipping companies do not have serious problems with filling their vacancies for seafarers, but it shows that the total value of demand and supply on the market is relatively balanced. This situation is largely due to the fact that in 2009 there was a sharp decrease of sea transportation without a simultaneous reduction of the number of seafarers seeking employment in the sea.

Results of the survey of companies shows that there are problems with the delivery of certain categories of seafarers, in particular, senior officers, engineers in certain markets. Also it is an evidence of continuing problems in crewing companies, especially in certain segments of the industry.

The Philippines returned to the habitual for itself the first position of the ranking with a total number of officers and enlisted personnel in 146000 man, relegating to second place China (141807 people). The share of the Philippines today have to 10,65 % of the total number of seafarers in the world. Number of seafarers of these two countries has increased in each case by more than 20,000 people in comparison with the year 2005 [6].

Turkey and India retained the previous position - the third and fourth places respectively.

Ukraine in 2010 was on the sixth place, having passed forward Indonesia. The number of the Indonesia on the world shipping market the labour force has increased over five years, more than 35,000 people due to, mainly, the rank and file.

For the graduates of the Ukrainian sea universities today is not even worth question, remain serve as a home or be employed on foreign ships. By the number of own ships of the merchant fleet of the Ukraine is only 53 th place in the world, and the Ukrainian sailors are forced to seek work abroad.

Thus, the unbalanced growth of the number of seafarers, that implements the strategy of the adequacy of the level of remuneration of labour is relatively traditionally, the Maritime powers, forms a quantitative, structural and business imbalance segment of seafarers in a global labour market.

For Ukraine, whose economy largely depends on effective participation in the international division of labour, of particular importance is the problem of

development of the national merchant fleet. Through restriction of investment resources of the task can be solved gradually, starting with the development of regional cells of the freight market [4].

A global network of institutions, engaged in staff training in compliance with the international qualification standards regarding operational, commercial and technical shipping safety, are developing and operating.

Strengthening of integration processes in the international labour division largely determines the tasks and features of the marine merchant fleet's development. Increase of shipbuilding intensity causes unequal deadweight distribution in sea states that violates the freight market balance. Money flow concentrates in the leading shipowners' accounts that is an additional factor restricting new maritime countries from joining the global marine industry.

The prevalence of the reflagging principle with the scope of economic goals causes the necessity of international regulation of this phenomenon. At the same time, the countries with real capital are interested in the optimization of these factors of production conditions, i.e. the competitive quality of Ukrainian sailors' labour.

Limitation of operator's zone in the Ukrainian marine fleet has led to total dependence of foreign trade activities upon foreign shipowners' operators and companies as a result of rough active maritime policy. This leads to billion costs for Ukrainian forwarders. Therefore, the most important task is to develop the establishment concept and strategy of Ukraine as a maritime state.

At the first stage, the restoration of our country's marine transport potential should focus on developing the programme of the marine fleet provision capacity providing not only transit advantages but transportation of export and import commodities as well. There is also a necessity of the ship's registry establishment. This will allow to take advantage of highly qualified crew and in the marine fleet of Ukraine.

In any case, the transition of workforce from Ukraine that is notable for relatively low efficiency potential of maritime transport on the labour market with raised labour efficiency creates new attitude towards performance results. Higher efficiency ensures income that exceeds training expenses. In its turn, having corresponding organization, the savings of the international labour market participants take part in financing national shipbuilding industry.

From historical patterns, we can conclude that the restoration of the former greatness of the black sea fleet, which was for two centuries, it is possible, but it will be connected with the necessity of solving a number of problems. Among them the main are the following:

1. Security is not a natural disaster, and purposeful development of the national fleet under the legal and economic protection of the state.
2. A study of its own funds for the construction of ships.
3. Creation of legal and economic framework of the mobilization the appropriate training of the national shipping base.
4. Implementation of the planned replenishment of the fleet only such vessels, which will meet the modern requirements of the "new vessel".

Required selection criteria justification of the priority directions of technical development of the fleet and ports, and methods of calculation of indicators of

economic efficiency of resources and costs taking into account features of the globalization processes.

The global market of Maritime trade is characterized by constant, and in some periods and sharp increase of deadweight of the fleet and its capacity. This process is realized either in the form of replenishment of the composition of the courts of the traditional owners, and as a result the appearance of new investors. With the further increase in demand and the full use of the capacity expands the competitors in the major international shipping routes [5].

The nature of the development of the world's merchant fleet and its distribution on flags is determined by the dynamics of foreign trade operations of the leading countries of the world. Every year on the external market are exported a quarter of industrial production. At the same time large industrial concerns expanding investments in the territory of all developed and most developing countries. Thus, a complex factor, which corrects the tendency of growth of the capacity of the world's merchant fleet. In this aspect of the Maritime fleet of the European Union after its enlargement, has turned into a leader of the International Maritime organization, both in terms of tonnage, and on the degree of influence of the global freight market.

The shipping markets are highly complex, influenced by many economic and political factors, which create uncertainty and volatility. Against this background, maritime markets are becoming increasingly competitive as we strive to find cheaper transport solutions [3].

Policymakers who aim at further strengthening their country's participation in different maritime businesses need to understand the possible linkages between them. They also need to take into account the already existing level of market concentration, as well as possible linkages between a country's level of development and its capacity to be a competitive player in a particular market. It is hoped that the data and experiences presented and discussed in this chapter may contribute to this endeavor.

Two main issues will play an important role in the maritime markets, namely trade and the environmental agenda. As far as trade is concerned, there is still enormous potential for growth in countries such as Vietnam, Malaysia, Philippines, the Indian sub-continent, countries of Central Asia, Russia and the East European states, Africa; and of course South America. Despite the current massive overcapacity and faltering demand, the international efforts to stimulate growth and the continued effect of China, India etc (balanced by the ongoing cancellations and slowing new-build deliveries down) are likely to help avoid structural overcapacity and a prolonged depression in the shipping market. At the same time the industry faces a huge environmental challenge as it tries to tackle the longer term problem of emissions. Regulation is very much on the agenda providing both a threat in terms of additional operational costs and an opportunity through greater technical innovation.

Conclusions. Almost all international trade in goods is transported by sea. Ocean shipping plays a central and essential role in the world economy and in world trade. Therefore, it is vital to understand the factors affecting trade and shipping growth or decline in order to develop effective policies influencing Ukrainian participation in world trade or in the transportation industry that serves the trade. This article describes the status and trends in world seaborne trade and the international shipping and shipbuilding industries.

The enduring tenet of maritime transportation is its ability at moving large quantities of cargo over long distances. This activity is shaped by the maritime geography of the world, mainly the configuration of oceans, coasts, seas, lakes, and rivers. Where possible, the construction of canals, channels, locks and dredging have been attempted to facilitate maritime circulation. This reduced the discontinuity imposed by geography on global trade. This article provides an overview of the demand for global maritime transport services as well as a review and forecast of developments in world seaborne trade, against the background of the world economy and global trade. In 2007, the world economy and global merchandise exports grew at a firm rate, albeit more moderately than the previous year. Dynamic emerging developing and transition economies continued to set the pace. Driven by economic and trade growth, firm demand for maritime transport has lead to further growth in seaborne trade. However, rising oil prices due to supply-side constraints and increasing oil demand, the continuing repercussions of the global credit crunch, together with concerns about security and the environment impose a great challenge for maritime seaborne trade and transport in 2008.

References

1. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта [Текст]: учебн. пособ. [для вузов водного транспорта] / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2003. – 262 с.
2. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний [Текст]: монография/В.В. Жихарева. – Одесса: Феникс, 2010.- 415 с.
3. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде [Текст]: монография / И.М. Котлубай. – Одеса : ИПРЭЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.
4. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве [Текст]: монография / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев.- Одесса: Феникс, 2006. - 360 с.
5. Стратегия позиционирования национального морского в глобальном транспортном рынке [Текст]: научное издание / М. В. Миусов, Н. Т. Примачев, В.В.Винников [и др.] ; под общ. ред. Н. Т. Примачева. – Одесса : Автограф, 2006. - 234 с.
6. World shipping and shipbuilding markets. Annual review 2011 (3.9 mo) Barry Rogliano Salles - 11 boulevard Jean Mermoz, 92200 Neuilly sur Seine, France.

Анотація

Світове торговельне судноплавство відрізняється високим рівнем конкуренції, умови якої формує флот розвинених морських держав. Однак висока ефективність шиппингової діяльності і завдання досягнення фрахтової незалежності національної зовнішньої торгівлі зумовлюють необхідність розвитку кожної морської країною власного торгового флоту. При цьому важливий облік реального стану фрахтового ринку та особливості входження країни в систему світових господарських зв'язків, що, в свою чергу, передбачає, по-перше, вивчення основних закономірностей функціонування ринку

транспортних послуг і, по-друге, обґрунтування і вибір механізму управління розвитком національного судноплавства адекватно внутрішнім умов і зовнішніх факторів.

Слід зазначити, що торговельне судноплавство як чуйний барометр миттєво реагує на зміни політичної і економічної ситуації в тому або іншому районі світу. Поглиблення міжнародного поділу праці і всесвітніх економічних зв'язків стимулюється потеплінням міжнародного клімату. Нормалізація відносин між різними країнами тягне розширення зовнішньої торгівлі та інших економічних зв'язків, а значить морських перевезень, що, у свою чергу, стабілізує політичну обстановку і дає імпульс подальшому розвитку міжнародного співробітництва.

Глобальний ринок морської торгівлі характеризується постійним, а в окремі періоди і різким зростанням дедеквейту флоту і його провізної здатності. Цей процес реалізується як у формі поповнення складу суден традиційними судновласниками, так і внаслідок появи нових інвесторів. При подальшому збільшенні попиту і повному використанні провізної здатності розширюється склад конкурентів на найважливіших маршрутах міжнародних перевезень.

Характер розвитку світового торговельного флоту і його розподіл за прапорами обумовлюється динамікою зовнішньоторгівельних операцій провідних країн світу. Щорічно на зовнішній ринок вивозиться чверть промислової продукції. Одночасно великі промислові концерни розширюють капітальні вкладення на території всіх розвинених і більшості країн, що розвиваються. Таким чином, формується складний фактор, що коригує тенденцію зростання провізної здатності світового торговельного флоту. У цьому аспекті морський флот Європейського Союзу, після його розширення, перетворився в лідера Міжнародної морської організації як за тоннажем, так і за ступенем впливу на світовому фрахтовому ринку.

Управлінські та інвестиційні процеси глобалізації, інтеграції та інтернаціоналізації економічних відносин у світовому господарстві засновані на системі критеріїв ефективності і забезпечуються випереджаючим розвитком потенціалом торгового флоту. При цьому функціональна адекватність судноплавних компаній, що володіють значним основним капіталом, може бути забезпечена відповідним ресурсом людського капіталу фахівців моряків. В цьому відношенні "людський капітал" зростаюче значення набуває не тільки в теоретичному плані, але і для судновласницьких компаній, що підтверджується регулярній діяльністю морських міжнародних організацій [1].

У торговельне судноплавство значимість людських творчих здібностей, шляхів їх становлення і розвитку різко зростає. У більшості судновласницьких компаній надається велике значення накопиченню людського капіталу, як найціннішого з усіх видів капіталу. Одним із способів накопичення людського капіталу є інвестування в людини. Проблема підвищення ефективності використання продуктивних сил ринку морської торгівлі [1], що реалізуються в сучасних умовах у формі людського капіталу, висувається в розряд першочергових завдань у структурі соціально - економічних досліджень. Це передбачає проведення спеціальних досліджень даної проблеми, що і знаходить відображення в інституційних рішеннях Міжнародної морської організації (ІМО).

Ефективна участь у міжнародному поділі праці в епоху глобалізації і конкурентних технологій залежить від двох основних обставин. В першу чергу, від якості і цінову привабливість продукції, і, у другу, від економічності та надійності її доставки. Обновлено і зумовлює постійне вдосконалення транспортних засобів та оптимізацію маршрутів.

Місце морського транспорту у виробничому комплексі країни залежить від державної морської політики. У деяких морських держав торгівельне судноплавство відноситься до базових галузей, що забезпечує розширення експортного потенціалу. Ефективна робота морського транспорту підвищує конкурентоспроможність національного виробництва і формує умови доступності до світових ресурсів.

Посилення частки міжнародного поділу праці в стабілізації економічного зростання зумовлює підвищення значимості ринку морської торгівлі, а, отже, оптимізації його ресурсного стану. Підвищення техніко-економічного рівня флоту, ускладнення умов його надійної експлуатації зумовлюють зростання вимог до менеджменту і розширенню принципів адміністрування зі сторін міжнародних індивідуальних договорів. Зазначене особливо сказується на виборі стратегії позиціонування України в глобальному морському ринку.

Для України, економіка якої значною мірою залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку національного торгового флоту. Через обмеження інвестиційних ресурсів завдання може вирішуватися поступово, починаючи з освоєння регіональних осередків фрахтового ринку

Важливе місце в Україні при виборі напрямків реалізації науково-технічної політики на морському транспорті внаслідок дефіциту провізних здібностей, моральної, фізичної старіння флоту займають дослідження факторів підвищення ефективності створення та експлуатації спільних підприємств і розробки методів управління результатами експлуатації судноплавне-технологічної системи (СТС). Найважливішим завданням є створення механізму, що відображає взаємини підприємств морського транспорту по формування прямих, сукупних і інтегральних результатів незалежно від форми власності і принципів прийняття рішень. Тому першочерговим слід вважати розробку методів розрахунку економічної ефективності управління розвитком підприємств за кінцевими результатами.

Україна з різних причин втратила параметри торговельного флоту, однак єдиним конкурентним на світовому рівні залишається ресурс праці моряків громадян України. Не дивлячись на те, що майже 60000 моряків забезпечують приплив валюти, перспективним завданням залишається розвиток національного флоту. Слід враховувати, що зростаюча роль праці моряків є гарантією ефективного використання торгового флоту.

При виборі стратегії розвитку національного морського транспортного комплексу необхідно враховувати, що економічне зростання в окремих регіонах відбувається в системі взаємозв'язку з глобальною тенденцією. Тому необхідно концентрувати увагу на різних історичних процесах - рівні інвестиційних пріоритетів, характер освіти людського капіталу і його експорту, темпи реалізації інноваційних процесів в галузях і в системі торгового флоту.