

UDC 656.61.078

SEA TRANSPORT IN GEOSTRATEGIC TRANSFORMATIONS

**МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ В ГЕОСТРАТЕГІЧНИХ
ТРАНСФОРМАЦІЯХ**

Nataliya Lysenco

Лисенко Н. С.

Розглянуто умови формування стратегії судноплавних компаній з урахуванням основних геостратегічних концепцій. Обґрунтовано підходи до обґрунтування зони ефективного позиціювання судноплавних компаній. Встановлено напрямки збалансованості макроекономічних цілей і підприємницьких завдань операторів морського транспортного ринку.

The analysis of the problem's condition and publications. It is necessary to pay attention to the circumstance that, despite objectivity and compulsion of the country transport development, principles and tendencies of escalating of potential with separate types of transport differentiate on countries. Essentially differ character of market development of the transport services in the USA, the European Union, Russia and Ukraine [1].

The basic factor in the global market of sea trade is that in system of the major segments of the charter market competition level is defined by the leading navigable companies of the postindustrial countries both direct operators, and investors of trading navigation.

Integration processes on sea transport are formed in directions of logistical technologies, intermodal messages and the international transport corridors. For the purpose of resources concentration and organization of interaction, the world community has defined structural bases of integration processes in areas with an inadequate condition of regional transport subsystems. Transit goods' service traffics concerns to the effective form of transport export services, therefore the countries with a transit priority develop the system of transport corridors on perspective directions. To such countries, in particular, concern Russia and Byelorussia.

Non-uniformity of the states' economic development and regions predetermines change periodicity of their role in globalization processes. From the attempts of direct change of a territorial reorganization in the form of the First and Second world wars processes were displaced in a plane change of an economic role of separate regions [3, 4]. It is necessary to distinguish two basic forms of globalization economic influence of the separate countries. The first is a creation of the economic and political unions. The European Union appears as a leader in this form.

The second direction consists in achievement by the separate countries of positioning advantages in world economy. Originally, in this aspect the central position belonged to the USA and Japan. In the end of the twentieth century the major influence on globalization processes, consequently, on scales change and commodity, monetary, labor direction and information streams China and India start to play. Dynamism of their development, finally, predetermines features development of the sea transport enterprises and the world market of transport services.

Among author's approaches to a problem of geostrategic formation are allocated [3, 5, 6], however thus the attention is spared the diversification problems of the marine transport industry not enough. The leading role of transport industry in achievement of geostrategic advantages devoted works of some researchers. However, features of inclusion of original local transport complexes in global system are not full systematized. Among such formations, it is necessary to consider the Black Sea transport zone in system of geostrategic relations ATP – the European Union.

Statement of a research problem. Any of development programs of sea transport not only hasn't defined the perspective purposes, but at all hasn't reflected set of development institutional principles. Therefore in the ports located in the same range, that are strenuously develop identical reloading a complex: grain and fuel in Ilyichevsk, Odessa and Yuzhniy. Thus, competitive efforts go in system, instead of on her external borders.

Global factors of economic development and orientation of economic systems to socially-ecological standards of functional activity raises a role of the added cost in criteria system management of an estimation productivity of the basic processes. Geostrategic approaches of national positioning divisions of the mega-economy should provide competitiveness on the basis of qualitative results and especially decrease resource capacity of cargoes' transportations.

Powers and responsibility of the state, regional, branch and enterprise management structures of functional ports' activity is based on:

character realization of a sea transport policy taking into account problems of national optimization sector in the global market sea trade;

the account of the alternative investment streams providing development of all the sea range divisions;

parameters of enterprise stability in current competition conditions;

principles of capital actives division and set of socially-economic results of positioning enterprises in system of global market relations and a mode safety.

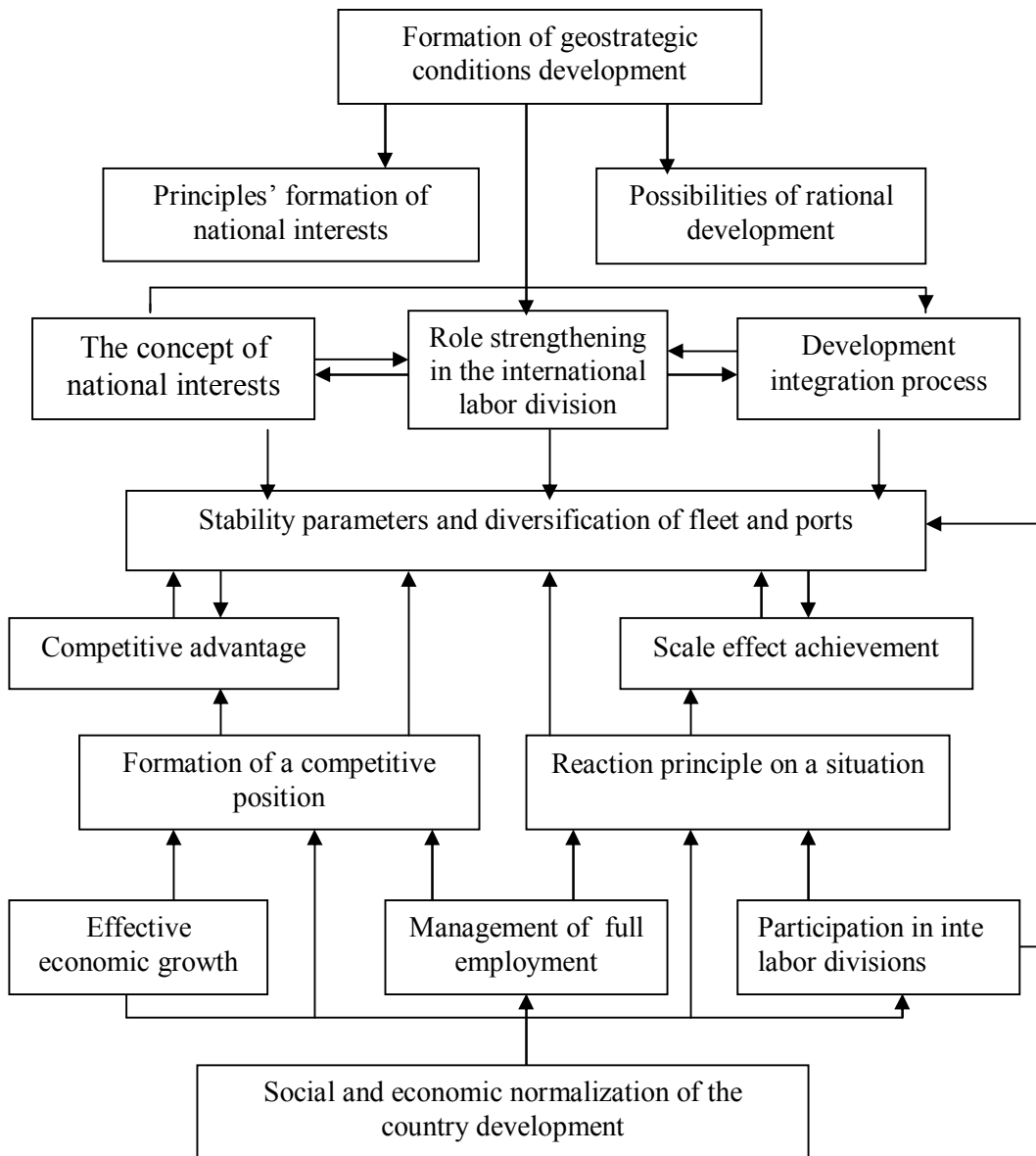
In basis of volumes cargo processing formation by the state economic system specialization and placing the productive forces and goods' planning traffics lay. It simplified the substantiation of port's material base development.

Problem statement and research objectives. Taking into account that objects of the sea transport industry form not only sufficient efficiency (Greece, Norway), but also provide charter safety of the external economic relations (China, Japan, Russia) the choice of strategy positioning is important for national fleet and ports. In this aspect article main aim is in ordering conditions development of separate participants of the global market sea trade.

Basic material. In the conditions of economic independence of the enterprises operates the unique priority of port loading - economic feasibility on transport costs level. It essentially complicates development planning of separate ports, increases risk's degree of the fortune approach of inadequacy to external requirements. Therefore, value of management specialization increase and the first heads' competence and the top echelon of managers.

The internationalization process in trading navigation provides conditions of potential growth by concrete ship-owning structures on criterial substantiations of economic and investment processes in structure:

economic managements efficiency of fleet development and ports under the adaptation concept;
 methodical maintenance of calculations functioning efficiency of regional transport complex;
 choice perspective competitive development directions.



Picture 1. Condition of position formation of the national sea transport industry

. According to it in the global sea transport industry high technologies, first of all, containering and deadweight's concentration on flags of the basic sea states are allocated. In the world, for processing of container fleet it is created more than 400 container terminals, from them 4 are in Ukraine. For container trucks in world marine fleet constantly raises and has reached 6.25 percent of the general tonnage in the beginning of 2012.

Taking into account, competitive situation in the sea transport' market services, on picture 1 the set of conditions and restrictions local transport complexes of occurrence is presented to a system of geostrategic relations.

The influence of a separate subsystems' condition and dependence of degree use of throughput ability and size of basic capital from realization of a proper principle response to external requirements are reflected. The last, which is reflected by necessity of parameters' change and certain group competitiveness of fleet and ports. Thus, the possibility of elastic escalating determinant resources (capital, labor and power) is considered.

The picture approximately reflects the management mechanism in national parameters of country participation in the global market of sea trade in the conditions of geostrategic formation situation by the basic divisions of megaeconomy. Thus it is necessary to consider difficult set of variables which influence as on the results and also on expenses. Thus, considerable capital investments on conformity to criteria of competitive adequacy are required. It predetermines non-uniformity of distribution taking abilities concerning scales of the country participation in the international labor division.

By data statisticians of world navigation, it is possible to establish that during the period before last world financial and economic crisis mid-annual rates of global trade reflected relative activity of the world-economic communications [7].

Integration principles allow to expect the further annual and non-uniform increase in volumes of transportations in borders 2,7 – 5 %. Because of regulative politics by the OPEC countries uncertainty of a transportations change tendency of within the short-term periods remains. However, despite a rise in prices and decrease in power consumption of manufacture, transportation of crude oil increases. At the same time, the increase in a part of bulk transportations cargoes is stabilized.

On the tonnage during 1990 – 2010 the leading sea country in the world was Greece. She has not lost the role in the charter market during the long period of time. According to the data of the Lloyd Register on January, 1st, 2011 the Greek merchant marine fleet under all forms of registration reached 202,4 million tones of deadweight that made 14,5 % of world merchant marine fleet and his activity essentially defined replenishment gold-currency of country reserves.

Conclusions. The leading navigable companies of the postindustrial countries as direct operators, and investors of trading navigation define the basic factor in the global sea trade market is that in system of major segments of the charter market' competition level. Integration processes on sea transport are formed in directions of logistical technologies, intermodal messages and the international transport corridors.

For the purpose of resources concentration and the organization of interaction, the world community has defined structural bases of geostrategic decisions in areas with an inadequate condition of regional transport subsystems.

The transit goods' service traffics concerns the effective form of transport services' export, therefore the countries with a transit priority develop system of the international transport corridors on perspective directions, as major form of achievement steady position in the global market of sea trade.

Geostrategic transformations in the global market of sea trade also as well as in separate sectors are realized according to economic principles. However, in a number a case the strategic decision is in a plane of other interests, especially if to consider long-term prospect transport service of goods traffics.

References

1. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2011. – 243 p.
2. Primachev N. T, Development efficiency of the sea transport industry: N.N.Primacheva's monography/. - Odessa: Publish.Inform, 2011. – 405 p.
3. Pugel T. A. The international economy: textbook. / T. A. Pugel, P.H.Lindert; translation from English – M: Business and Service, 2003. – 800 p.
4. Saks J. D. Macroeconomics. A global campaign / J. D. Saks, B. F. Larren; O. V. translation from English by O. V. Buklemiteva and others. – M: Business, 1996. – 847 p.
5. King A. M. Total money management / A. M. King; translation from English by N. A. Dorofeevoj. – Spb.: Range, 1999. – 448 p.
6. Krugman P. R. International economy / P. R. Krugman, M. Obstfeld; translation from English by V. Kuzina and others. – [5 pub.] – SPb.: Piter, 2003. – 832 p.
7. Problems of world market sea trade equation / Under the editorship of N. T. Primacheva. - Odessa: Publish.Inform. 2011. – 318 p.

Анотація

Принципиальным фактором в глобальном рынке морской торговли становится то, что в системе важнейших сегментов фрахтового рынка уровень конкуренции определяют ведущие судоходные компании постиндустриальных стран как непосредственные операторы, так и инвесторы торгового судоходства.

Обслуживание транзитных грузопотоков относится к эффективной форме экспорта транспортных услуг, поэтому страны с транзитным приоритетом развивают систему транспортных коридоров на перспективных направлениях.

Неравномерность экономического развития государств и регионов предопределяет периодичность изменения их роли в процессах глобализации. От попыток прямого изменения территориального переустройства в форме Первой и Второй мировых войн процессы сместились в плоскость изменения экономической роли отдельных регионов. Следует различать две основных формы глобализации экономического влияния отдельных стран. Первая – это создание экономических и политических союзов. Ведущим в этой форме оказывается Европейский Союз.

Второе направление заключается в достижении отдельными странами преимуществ позиционирования в мировой экономике. Первоначально в этом аспекте центральная позиция принадлежала США и Японии. В конце двадцатого века важнейшее влияние на процессы глобализации, а, следовательно, и на изменение масштабов и направления товарных, денежных, трудовых и информационных потоков начинают играть Китай и Индия. Динамичность их развития, в конечном счете, предопределяет и особенности развития предприятий морского транспорта и мирового рынка транспортных услуг.

Ведущей роли морского транспорта в достижение геостратегических преимуществ посвящены работы ряда исследователей, однако, не в полной мере систематизированы особенности включения оригинальных локальных транспортных комплексов в глобальную систему. Среди таких образований следует рассматривать черноморскую транспортную зону в системе геостратегических отношений АТР – Евросоюз.

Глобальные факторы экономического развития и ориентация народнохозяйственных систем на социально-экологические стандарты функциональной деятельности повышает роль добавленной стоимости в системе критериев управления оценки результативности основных процессов. Геостратегические подходы позиционирования национальных подразделений мегаэкономики должны обеспечивать конкурентоспособность на основе качественных результатов и особенно снижения ресурсоемкости перевозки грузов. С учетом того, что объекты морской транспортной индустрии формируют не только достаточную эффективность (Греция, Норвегия), но и обеспечивают фрахтовую безопасность внешнеэкономических отношений (Китай, Япония, Россия) важен выбор стратегии устойчивого позиционирования национального флота и портов. В этом аспекте основной целью статьи является систематизация условий развития отдельных участников глобального рынка морской торговли.

В условиях экономической самостоятельности предприятий действует единственный приоритет загрузки порта - экономическая целесообразность по уровню транспортных издержек. Это существенно усложняет планирование развития отдельных портов, увеличивает степень риска наступления состояния неадекватности внешним требованиям. Поэтому возрастает значение повышения специализации управления и компетентности первых руководителей и высшего звена менеджеров.

В статье отражен механизм управления национальными параметрами участия страны в глобальном рынке морской торговли в условиях формирования геостратегической ситуации основными подразделениями мегаэкономики. При этом необходимо учесть сложную совокупность переменных, которые влияют как на результаты, так и затраты. При этом требуются значительные капиталовложения по соответствию критериям конкурентной адекватности. Это предопределяет неравномерность распределения провозной способности относительно масштабов участия страны в международном разделении труда.

По данным статистики мирового судоходства можно установить, что в период до последнего мирового финансово-экономического кризиса

среднегодовые темпы глобальной торговли отражали относительную активность мирохозяйственных связей. Принципы интеграции позволяют ожидать дальнейшее ежегодное и неравномерное увеличение объемов перевозок в границах 2,7 – 5 %. Из-за регуляторной политики странами ОПЕК сохраняется неопределенность тенденции изменения перевозок в пределах краткосрочных периодов. Однако, несмотря на рост цен и снижения энергоемкости производства, перевозки сырой нефти возрастают. В то же время стабилизируется увеличение части перевозок навалочных грузов. Принципиальным фактором в глобальном рынке морской торговли становится то, что в системе важнейших сегментов фрахтового рынка уровень конкуренции определяют ведущие судоходные компании постиндустриальных стран как непосредственные операторы, так и инвесторы торгового судоходства.

Интеграционные процессы на морском транспорте формируются по направлениям логистических технологий, интермодальных сообщений и международных транспортных коридоров. С целью концентрации ресурсов и организации взаимодействия мировое сообщество определило структурные основы геостратегических решений в районах с неадекватным состоянием региональных транспортных подсистем. Обслуживание транзитных грузопотоков относится к эффективной форме экспорта транспортных услуг, поэтому страны с транзитным приоритетом развивают систему международных транспортных коридоров на перспективных направлениях, как важнейшей формы достижения устойчивого положения в глобальном рынке морской торговли.

Геостратегические трансформации в глобальном рынке морской торговли также как и в отдельных секторах реализуются в соответствии с экономическими принципами. Однако в ряде случаев стратегическое решение находится в плоскости других интересов, особенно если учитывать долгосрочную перспективу транспортного обслуживания грузопотоков.