

Кожна ланка STP-методу стратегічного планування має свої системи оціночних показників де чітко визначаються критерії оцінювання.

Таким чином, можна зазначити, що застосування інструментів та методів стратегічного планування на транспортних підприємствах неможливо без використання поступово застосовуваних, комплексних систем оціночних показників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ансофф И. Стратегическое управление: Москва: Экономика, 1989. 520 с.
2. Виханский О.С., Наумов А.И. Менеджмент: Москва. Экономистъ, 2003. 528 с.
3. Соловьев В.С. Стратегический менеджмент: учебник Ростов-на-Дону.Феникс,2002. 448 с.
4. Гительман А.Д. Преобразующий менеджмент: лидерам реорганизации и консультантам по управлению: учеб. пособие. Москва. Дело, 1999. 496 с.
5. Мескон М.,Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента: Москва. Дело, 1993. 702 с.

УДК 656.61.052

СУЧАСНІ ТА МАЙБУТНІ ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Бараненко Г. О. старший викладач, **Капліна А. А.**

Херсонська державна морська академія

Пандемія викликала потрясіння в глобальному морському транспорті і заклала основу для перетвореної галузі та пов'язаних з нею ланцюжків поставок. Світова морська торгівля впаде на 4,1% в 2020 році через безпрецедентні збої, викликані COVID-19, за оцінкою Конференції ООН з торгівлі і розвитку

(UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development) в своєму огляді морського транспорту 2020 року, опублікованому 12 листопада 2020 року.



Рисунок 1 – Розвиток міжнародної морської торгівлі та глобального виробництва

У доповіді попереджається, що нові хвилі пандемії, які ще більше порушують ланцюг поставок і економіку. Згідно зі звітом UNCTAD, короткострокові перспективи морської торгівлі похмурі.

Global Maritime Issues Monitor 2020 який був опублікований Глобальним морським форумом, глобальним страховим брокером і консультантом по ризикам MARSH і Міжнародним союзом морського страхування. 2020 рік - перший рік, коли пандемія є проблемою в щорічному рейтингу і в звіті зазначено, що морська галузь не підготовлена. Відразу ж вона отримала найнижчу оцінку готовності з 19 глобальних проблем.

Глобальна економічна криза перетворилась з «ймовірної» в сувору реальність, і вже третій рік поспіль респонденти вважають, що це проблема,

може надати найбільший вплив на морську галузь в найближчі 10 років. Зміна клімату, декарбонізація судноплавства і нові екологічні норми найбільш вірогідні проблеми, які можуть виникнути в найближчі 10 років.

Діджиталізація може підвищити стійкість ланцюжків поставок. Тим часом вважається, що галузь не готова до таких проблем, як автономність, кібератаки, великі дані і штучний інтелект. Потрібні сучасні цифрові технології, щоб підвищити прозорість, відстеження і стійкість ланцюжків поставок.

Подібно декарбонізації судноплавства, пандемія коронавіруса може відкрити нові двері для діджиталізації. 35% респондентів заявили, що це зробило розвиток великих даних, штучного інтелекту та технологій автономії більш ймовірним. COVID-19, ймовірно, прискорить діджиталізацію. Галузеві експерти звіту згодні з тим, що поліпшення використання нових технологій може призвести до таких переваг, як підвищення ефективності, поліпшення управління ризиками і поліпшення екологічних показників.

У прогнозуванні на наступні 30 років, важливо враховувати, що судноплавна галузь вже зіткнулася з проблемами, викликаними зміною клімату, цифровою революцією і реконструкцією морського вантажного флоту. Якщо це буде зроблено за допомогою доступних зараз радикальних технологій, це призведе до найбільших змін в конструкції корабля з тих пір, як в 19 столітті пар замінив парус. Отже, зміни вже почалися, але спалах COVID19 ставить все в іншу перспективу, оскільки вона залишить слід у кожній області. У трьох пропонованих сценаріях враховуються всі ці змінні, а також аналіз на 2020-2050 роки, що охоплює потреби в суднобудуванні, судових технологіях та морської торгівлі.

Тенденція зростання. Перший пропонований сценарій морської торгівлі - це тренд зростання. На кінець квітня 2020 року Китай поступово повернувся в бізнес. США і Європа переживають період піку зараження, і в кінці 2020 року їм слід поступово почати послаблювати заходи, щоб не було ніяких епізодів

повторного зараження. Фіскальні заходи (15-20% ВВП) стануть настільки необхідним стимулом для бізнесу, і до кінця року все повинно бути в порядку.

Однак тижні перерваного виробництва і ланцюжків поставок, ймовірно, приведуть до зниження обсягів торгівлі в 2020-2021 роках, «швидко відновившись до 2% зростання в 2022 році». Прогнозується, що морська торгівля повернеться до історичного середньому росту в 3,2% в рік і досягне 28,8 млрд тон в 2050 році.

М'яке зростання. Сценарій 2 передбачає, що від коронавіруса складніше позбутися, і є повторювані епізоди інфекцій, які призводять до більш тривалих періодів ізоляції і соціального дистанціювання. Фінансова підтримка бізнесу триває, але активність відкладається до кінця року. Відновлення затягнеться до 2023 року, відзначеного інвестиціями в інфраструктуру охорони здоров'я, вакцини, ліки та «ідентифікацію імунітету». Морська торгівля зросте в 2024 році, а з 2025 року зростатиме на 2,2% в рік. Цей довгостроковий сценарій відображає більш високу вартість низьковуглецевого транспорту; скорочення транспортування викопного палива; і деяке скорочення частки важкої промисловості в бізнесі. У 2050 році обсяг морської торгівлі досягне 20 мільярдів тон.

Спад зростання. Найпохмуріший з можливих результатів - будемо сподіватися, що до цього не дійде! Блокування основних економік і частота повторюваного інфекціювання зберігаються. Світова економіка залишається паралізованою, і уряди починають стикатися з проблемами фінансування, оскільки підприємства борються за виживання. Туризм і ділові поїздки відновлюються повільно, як і різного роду публічні заходи. Світова торгівля нафтою неухильно падає. До 2024 року морська торгівля впаде на 15%, намагаючись показати, що бюджетні витрати, що перевищують 30% ВВП, важко піддаються управлінню і мають обмежений успіх в стимулюванні зростання попиту, необхідного для швидкого відновлення. Для судноплавства ця рецесія схожа на 1980-ті, але не така погана, як 1930-ті.

Що стосується судноплавних ринків, сценарій 1 може мати такі ж наслідки, як і кредитна криза 2009 року, тоді як сценарій 3 нагадує депресію, викликану другим нафтовою кризою на початку 1980-х років. Вплив цих сценаріїв на судновласників буде залежати як від фіскальних заходів, так і від процентних ставок, які знизять фінансовий стрес для компаній з позиковими засобами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конференція ООН по торгівлі и розвитку . URL: <https://www.un.org/ru/ga/unctad/> (дата звернення: 15.11.2020).
2. COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry. URL: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industry> (дата звернення: 16.11.2020).
3. Global Maritime Issues Monitor 2020. URL: <https://www.maritimeissues.org/#overview> (дата звернення: 17.11.2020).
4. How deep and how long will the crisis last? URL : <https://www.mundomaritimo.net/noticias/how-deep-and-how-long-will-the-crisis-last> (дата звернення: 19.06.2020).

УДК 656.6(477)

ПОЗИЦІЇ УКРАЇНИ НА СВІТОВОМУ МОРСЬКОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Главатських В. І. аспірант

Одеський національний морський університет

За своїми географічними умовами Україна є державою, що має усе необхідне для морських торгівельних контрактів з іншими країнами. Велика кількість вантажопотоків виникає та закінчується на території України. Морський флот забезпечує здійснення перевезень зовнішньоторговельних