

Голубкова Ірина Анатолівна,
доктор економічних наук, доцент, завідувач
кафедри економічної теорії та
підприємництва на морському транспорті,
Національний університет «Одеська
морська академія»

Golubkova Iryna,
Doctor in Economics, Associate Professor,
National University «Odesa Maritime Academy»
<https://orcid.org/0000-0002-9931-8291>

**ВПЛИВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО РИНКУ І ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ НА МОРСЬКУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ**
**IMPACT OF GLOBALIZATION OF THE WORLD MARKET AND INTERNATIONALIZATION OF
THE CARGO TRANSPORTATION PROCESS ON THE MARITIME TRANSPORT SYSTEM**

Голубкова І. А. Вплив глобалізації світового
ринку і інтернаціоналізації процесу
перевезень вантажів на морську транспортну
систему. *Український журнал прикладної
економіки та техніки*.
2023. Том 8. № 2. С. 22 – 30.

Golubkova I. Impact of globalization of the
world market and internationalization of the
cargo transportation process on the maritime
transport system. *Ukrainian Journal of Applied
Economics and Technology*.
2023. Volume 8. № 2, pp. 22 – 30.

В проведеному дослідженні обґрунтовано, що процес глобалізації призводить до набуття світовою економікою ознак складної багаторівневої системи, що надає можливість використовувати властивості систем як інструменти дослідження впливів негативних чинників і загроз на розвиток світової економіки та морський транспорт як підсистему світової економіки. За використання методів теорії систем встановлено, що на ціни продовольства для країн світу вагомим фактором впливу є не тільки зростання цін на провідних біржах світу, а і вартість фрахту суховантажних суден. Також встановлено, що оскільки зростає вантажообіг продовольства зі значним рівнем обробки до країн, де через рівень розвитку їх економіки переважно відсутні можливості переробки продуктів, то це впливає на збільшення вантажообігу контейнерного транспорту в глобальних морських перевезеннях. Встановлено синергетичний характер впливу негативних чинників на світову економіку і галузь морських перевезень. Вказано, що синергетичний негативний вплив призвів, зокрема, до ланцюгової реакції щодо зміни міжнародних морських транспортних маршрутів. Проведена оцінка ефективності управлінських дій менеджменту галузі на зовнішні виклики і загрози. Вказано, зокрема, на неспроможність менеджменту світової морської транспортної галузі в динамічному режимі відкоригувати роботу логістичних мереж для того, щоб ефективним чином відповісти на зростаючі потреби світового ринку. Вказано також, що на контейнерні перевезення за зростання потреби в обсягах транспортування вантажів досі значною мірою впливає недостатній рівень ефективності і спроможності портової інфраструктури. Вказано, що недостатньо коректним є усталене визначення світової транспортної системи. Проведеним дослідженням встановлено, що світова транспортна система за впливу глобалізації світового ринку і інтернаціоналізації процесу перевезень вантажів набуває транснаціональних ознак, стає глобальною структурою, працюючи все більшою мірою на інтереси світового ринку.

Ключові слова: глобалізація, інтернаціоналізація, морський транспорт, кризи, ризики, загрози, ефективність менеджменту галузі.

In this study, it is substantiated that the process of globalization leads to the world economy acquiring the characteristics of a complex multi-level system, which makes it possible to use the properties of systems as tools for researching the effects of negative factors and threats to the development of the world economy and maritime transport as subsystems of the world economy. It was established that not only the rise in prices on the world's leading stock exchanges Using the systems theory methods but also the freight cost of dry cargo ships is a significant influencing factor on food prices for the whole world. It has also been established that since the cargo traffic of food with a substantial level of processing to countries where, due to the level of development of their economy, there are mostly no opportunities for processing products, this affects the increase in the cargo traffic of container transport in global sea transportation. The synergistic nature of the impact of negative factors on the worldwide economy and the maritime transport industry has been outlined. It is singled out that the synergistic negative effect led to a chain reaction to the change of international sea transport routes. The assessment of the effectiveness of management actions of the industry management on external challenges and threats was carried out. It is pointed out that the direction of the global maritime transport industry needs to dynamically adjust the operation of logistics networks to respond effectively to the growing needs of the world market. It is also indicated that the need for more efficiency and capacity of the port infrastructure still predominantly affects container transportation due to the growing demand for the volume of cargo transportation. It is emphasized that the established definition of the world transport system needs to be sufficiently corrected. The conducted research found that the world transport system, under the influence of the globalization of the world market and the internationalization of the cargo transportation process, acquires transnational features and becomes a global structure, working increasingly in the interests of the world market.

Keywords: globalization, internationalization, maritime transport, crises, risks, threats, efficiency of industry management.

Вступ

Сьогодні, за визначенням науковців [1], світова та національні економіки формуються під впливами процесів глобалізації та інтернаціоналізації світових економічних відносин. Вказані процеси призводять до збільшення рівня інтеграції національних економік, формування багатосторонніх економічних зв'язків, що, в свою чергу, обумовлює зростання обсягів світової торгівлі. Зростання транскордонних і трансконтинентальних обсягів торгівлі призводить до посилення обсягів перевезень вантажів, збільшення логістичних мереж і, в цілому, до значного збільшення ролі транспорту в світовій торгівлі. Оскільки реалізацію і функціонування вказаних зав'язків забезпечує насамперед морський транспорт, яким перевозиться лівова частка товарів, то, відповідно, для глобальних економічних відносин зростає, в першу чергу, значення морського транспорту.

Нерозривний зв'язок морського транспорту і світової економіки обумовлює особливості функціонування морської галузі. Зміни, викликані економічними, соціальними, геополітичними чинниками, розвитком технологій; зрушення, обумовлені екологічними й епідемічними ризиками, пришвидшують сьогодні всі процеси у світовій економіці. Динамічний характер вказаних змін, в свою чергу, призводить до необхідності оперативного реагування на ці зміни менеджменту судноплавних, круїнгових, логістичних компаній, управлінців портової інфраструктури. Від вправності і доцільності управлінських дій в кожній з названих сфер залежить ефективність морської галузі в цілому. Оскільки взаємовплив глобальної економіки і транспортної сфери в умовах глобалізації значно посилюється, слабка структурованість їх складових (наприклад через значні і швидкі зміни їх функціонування) може викликати кризові явища як в кожній з вказаних сфер окремо, так і кризу глобального характеру, яка спроможна зачепити всю світову економічну діяльність. Загроза такої кризи значно зростає за умов невизначеності, викликаних зовнішніми ризиками. Тому і фактори невизначеності, і слабо структуровані складові глобальної економіки і транспортної сфери, для забезпечення належного рівня менеджменту, потребують перманентного аналізу.

Глобалізаційні зміни, формування інтернаціоналізації процесу перевезень і їх вплив на морську транспортну систему викликають значний інтерес у закордонних і вітчизняних науковців. Значний внесок у формування теоретико-методичних засад названої проблематики зроблено Gavalas [2], Roe [3], Wang та Mileski [4, 5], Notteboom [6], Oniszczuk-Jastrzabek [7]. Дослідженню різних аспектів цього наукового напрямку присвятили свою увагу Liu та ін. [8], Yuen та ін. [9], Mako та ін. [10], Olteanu та ін. [11], Bonette та ін. [12], та ін. [13], Haezendonck та ін. [14], Olba та ін. [15]. Вагомим є внесок також вітчизняних дослідників: Nitsenko [15, 16], Kyryk [17], Miziuk та ін. [18], Golubkova та ін. [19], Azarova та ін. [20], Yavorska [21].

Така кількість досліджень вказує не тільки на актуальність вивчення цієї проблематики, а і на необхідність подальших досліджень через появу нових проявів глобальних процесів, нових викликів та динамічної зміни характеру впливів названих процесів на галузь морських перевезень і, як наслідок, необхідності впровадження менеджментом галузі відповідних управлінських заходів.

Визначення мети та цілей дослідження

Метою статті є дослідження впливу глобалізації світового ринку й інтернаціоналізації процесу перевезень вантажів на морську галузь і оцінка ефективності управлінських дій менеджменту галузі на зовнішні виклики і загрози.

Виклад основного матеріалу дослідження

За класичною працею Дрейера, Гастона і Мартенса [1] глобалізацію в науковій спільноті розуміють як процес транскордонної і трансконтинентальної економічної співпраці.

Оскільки Дрейер, Гастон і Мартенс [1] також визначили глобалізацію як процес створення мережі відносин, зокрема відносин, матеріалізованих у вигляді мереж економічних зав'язків та потоків товарів, то в представленому дослідженні це дає підстави визначати глобалізацію за допомогою методів теорії систем.

Поняття «глобалізація» з точки зору теорії систем означає набування світовою економікою ознак складної багаторівневої системи. В такому разі, за тією ж теорією систем, світовій економіці стають притаманними всі системні властивості: цілість, інгерентність, емерджентність тощо. Визначення Дрейером, Гастоном і Мартенсом [1] потоків товарів як невід'ємного

атрибуту глобалізації надає можливість за співставлення тенденцій і напрямів глобалізації з тенденціями і напрямками змін транспортних структур досліджувати функціонування цих структур як підсистем світової економіки. Саме транспортні підсистеми, насамперед, морський транспорт, внаслідок його значущості за обсягами вантажоперевезень, забезпечують властивість цілісності світової економіки як системи.

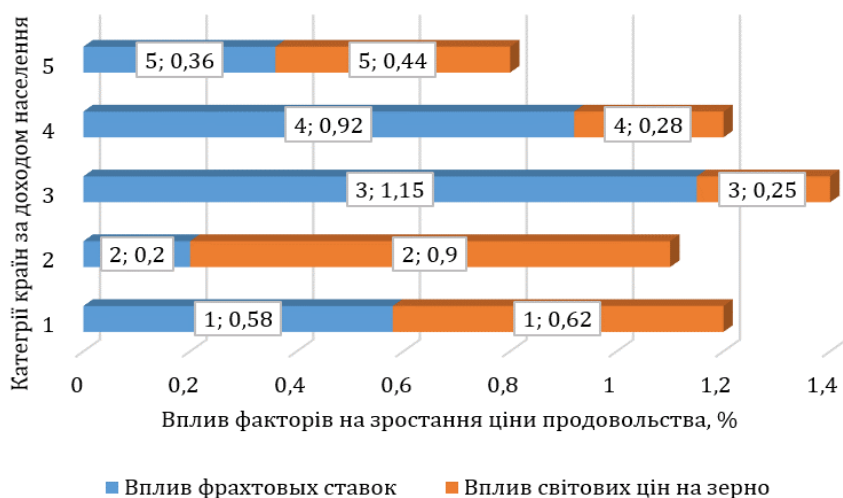


Рис. 1. Вплив зростання тарифів на вантажні перевезення сухих вантажів та світових цін на зернові на споживчі ціни продовольства за групами країн, %

1 - за всіма країнами; 2 - за країнами з низьким рівнем доходу на душу населення; 3 - за країнами з доходом на душу населення нижче середнього рівня; 4 - за країнами з доходом на душу населення вище середнього рівня; 5 - за країнами з високим рівнем доходу на душу населення

Джерело: побудовано за використання даних [22].

національних економік, як і національні економіки, внаслідок стають більш залежними від світової економіки.

Вказані властивості світової економіки, з одного боку, формують особливості реалізації перевезень вантажів морським транспортом, з іншого боку, свідчать, що світова економічна система не є лише адитивним формуванням з національних економік.

Емерджентні взаємовідносини глобальної системи світової економіки і підсистеми морського транспорту обумовлюються як прямим зв'язком – оскільки 70-80 % світового товарообігу здійснюється через постачання товарів морем [23, 24], так і зворотнім зв'язком, оскільки функціонування морського транспорту повністю залежить від міжнародної торгівлі. Потреби глобальної економіки обумовлюють важливі напрями розвитку морського транспорту: вантажообіг; структуру ланцюгів постачання товарів; структуру флоту за видами вантажів, що перевозяться морем – сухі, наливні, контейнерні вантажі; інші напрями розвитку.

Властивість інгерентності світової економіки, її схильність до впливів зовнішніх факторів призводить до залежності від загрози та ризиків для стабільного її функціонування.

Внаслідок інгерентності глобальної економічної системи за останні роки світова економіка і, відповідно, галузь морських перевезень зазнали значних негативних впливів через пандемію Covid-19 [25], геополітичні та військові загрози. Так, через широкомасштабні військові дії було заблоковано порти Чорного моря, припинилися перевезення зернових вантажів, що мало значні глобальні наслідки.

Шоковій реакції глобального ринку сприяло те, що у 2021 р. вантажообіг зернових вантажів через українські порти складав значну величину ~ 4,2 млн тон щомісяця, відповідно за рік ~ 50 млн тон [22]. Тому різке припинення морських перевезень зернових вантажів з портів України внаслідок військової блокади в березні 2022 р. спричинило світову продовольчу кризу [26].

Панічні настрої населення більшості країн світу збільшили негативні реакції на провідних біржових площадках, що значним чином вплинуло на ціни продовольства у всьому

Індикатором значущості ролі морського транспорту в світовій економіці, наприклад, є внесок зростання тарифів на вантажні перевезення сухих вантажів цим видом транспорту у порівнянні навіть зі збільшенням світових цін на зернові та споживчі ціни продовольства за групами країн (див. рис. 1).

Аналіз наведених на рис. 1 даних вказує, що в деяких випадках, наприклад для групи країн з доходом на душу населення нижче середнього рівня, фрахтові ставки є більш вагомим фактором впливу на споживчі ціни такої суттєвої складової товарних потоків, як продовольство, ніж фактор зростання світових цін. Властивість емерджентності світової економіки викликає її залежність від властивості емерджентності,

світі (див. рис. 1). Ефект впливу негативних чинників набув кумулятивні ознаки і призвів до синергії дії вказаних чинників. Цей вплив набув також глобального характеру, оскільки зачепив всі складові світової економіки, всі види діяльності, які забезпечували міжнародну торгівлю.

Вказані негативні чинники: війна в Україні, збільшення цін енергоносіїв, Covid-19, синергетичним чином спричинили також зростання фрахтових ставок на транспортування суховантажів. На фрахтові ставки для Чорноморського регіону негативним чином вплинуло і зростання рівня страхових премій для суден, що перевозять зернові вантажі як з українських портів, так і портів РФ через збільшення ризику морським транспортним шляхам в цьому регіоні через інтенсивні військові дії [26].

Синергетичний негативний вплив названих чинників також призвів до значного зростання цін на продукти харчування (див. рис. 1). Різниця співвідношень впливів на споживчі ціни для продовольства за групами країн через зростання тарифів на вантажні перевезення морським транспортом та світових цін на зернові (і, відповідно, споживчі ціни продовольства) за групами країн обумовлені, в першу чергу, особливостями, притаманними морським перевезенням.

Так, темп збільшення продовольчих цін для країн з середнім рівнем доходу населення є відносно більшим, ніж для інших категорій країн (див. рис. 1), оскільки вони більшою мірою, ніж інші залежать від постачання продовольства морськими шляхами. В той же час проведеним дослідженням встановлено, що для країн, населення яких має низькі доходи, через низький рівень розвитку їх економіки переважно відсутні можливості переробки продуктів, імпорт продовольства зі значним рівнем обробки в ці країни виконується із залученням насамперед контейнерних суден, що відповідним чином відбивається на співвідношенні факторів впливу [27]. Цей фактор також вплинув на збільшення вантажообігу контейнерного транспорту в морських перевезеннях.

Синергетичний негативний вплив названих факторів призвів і до ланцюгової реакції у зміні міжнародних морських транспортних маршрутів.

Наприклад, Єгипет та країни Східної Азії переорієнтувалися на транспортування зернових з Індії, країни Африки почали збільшувати вантажообіг зернових з Бразилії, Китай та країни Європейського Союзу збільшили обіг вантажів кукурудзи з Бразилії та Сполучених Штатів [22]. Значно змінилися маршрути морського транспорту не тільки для продовольчих вантажів. Нігерія, наприклад, почала отримувати калійні добрива з Канади. Змінюються маршрути перевезення морем нафти та нафтопродуктів, міжконтинентальні транспортування природного газу в зрідженому стані.

Санкційні обмеження в зв'язку з військовими діями в Україні прогнозовано призведуть також до зростання обсягів морських перевезень вугілля та металопродукції.

Вказані виклики призвели також до значних змін в перевезеннях контейнерних вантажів. Так, переважна більшість (90%) світових лідерів контейнерних перевезень припинили свою діяльність в басейні Чорного моря [27], і не тільки через блокаду українських портів, оскільки, наприклад, лінійне судноплавство через порти РФ теж скоротилося більше ніж вдвічі [22]. В той же час наслідки впливу геополітичної кризи наявні не тільки в чорноморському регіоні, а також в акваторії Балтійського моря і для морських портів РФ на Далекому Сході, тобто мають глобальний характер [27].

Незважаючи на не дуже вагомий рівень інтеграції національних економік України і РФ до глобальної світової економіки, військові дії в чорноморському регіоні стали точкою біфуркації в глобальній системі морського транспорту. Це і надалі буде призводити до скорочення обсягів контейнерних перевезень у всьому світі через стагнацію світової економіки, до якої вже призводить масштабний військовий конфлікт і яка має значну вірогідність посилитися в подальшому, внаслідок збільшення інвестиційних ризиків і зростання рівня невизначеності в змінах основних економічних параметрів. До значних змін в контейнерних перевезеннях призвело також різке скорочення вантажообігу залізничним транспортом за логістичним ланцюгом Китай – країни ЄС територією РФ і, відповідно, збільшення обсягів перевезень за цим напрямом морським транспортом [27].

В цілому наведений аналіз підтверджує не тільки значний рівень впливу глобальних ризиків на умови морських вантажоперевезень, а і на значний рівень взаємозв'язку інтернаціоналізації та універсалізації морських ланцюгів виробництво-споживання. На це також

вказує кореляція зміни обсягів міжнародних морських перевезень та світового ВВП (див. рис. 2). Коефіцієнт кореляції вказаних факторів складає 0,74, що підтверджує значний рівень взаємозв'язку.

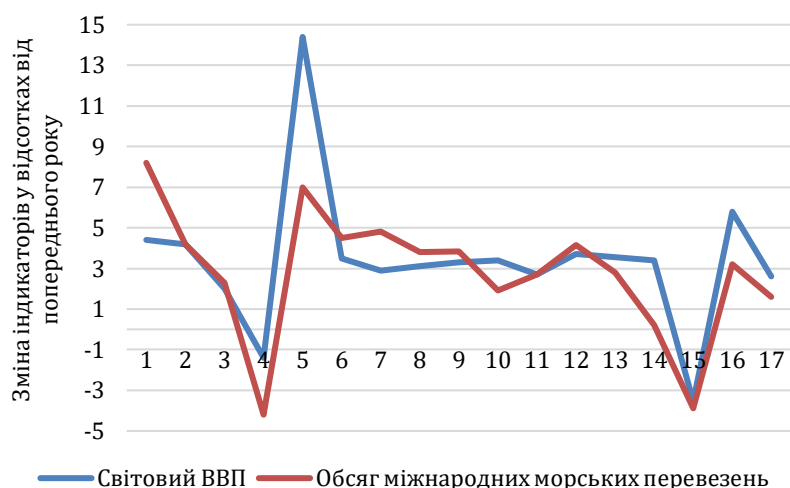


Рис. 2. Динаміка обсягів міжнародних морських перевезень та світового ВВП (зміна у відсотках від попереднього року).

Джерело: побудовано за використання даних [22].

Дослідження динаміки обсягів міжнародних морських перевезень та світового ВВП (рис. 2) вказує, що відбулося скорочення світового ВВП та обсягів міжнародних морських перевезень у 2020 році, відповідно, на 3,55% та 3,9%. Зростання світового ВВП наступного року призвело до збільшення вантажообігу морського транспорту до ~ 11000 млн тон. За цих обставин вантажообіг морських перевезень не досяг передпандемічного рівня через подовжені в часі впливи COVID-19 на світове виробництво і глобальну торгівлю та неспроможність менеджменту і власників світової морської транспортної галузі в динамічному режимі ефективною чином відкоригувати роботу логістичних мереж.

Результати дослідження свідчать, що певне зростання обсягів морських перевезень 2021 р. (див. рис. 2) безпосереднім чином пов'язане зі зростанням економічних показників світового виробництва, що є також свідченням глобалізаційних впливів на транспортну галузь. В той же час геополітичні чинники 2022 р. та проблеми функціонування глобальної мережі логістичних маршрутів призвели до скорочення обсягів світового виробництва, і, відповідно, скорочення споживання призвело до зменшення вантажообігу за використання морського транспорту (див. рис. 2). Це спричинило також як збільшення загроз, так і зростання рівня невизначеності, що значним чином вплинуло на обсяги інвестування в морську транспортну галузь.

До значного рівня проблеми функціонування глобальної мережі логістичних маршрутів, як показує дослідження, призвела, насамперед, нездатність морської транспортної галузі забезпечити попит на морські перевезення вантажів через недостатню здатність флоту до перевезення необхідного обсягу вантажів. Ця недостатня здатність флоту обумовлена, зокрема, неспроможністю інвесторів і менеджерів флоту забезпечити готовність до зростання обсягів перевезень оперативним введенням на ринок морських перевезень достатнього сумарного дедвейту нових суден. Дослідження вказало, що переважним чином ринок відчув нестачу контейнеровозів та танкерів для перевезень зрідженого газу [27, 28]. Меншою мірою ринок відчув нестачу суховантажних суден, тоді як сумарний дедвейт нафтових танкерів виявився надлишковим [29].

На функціонування складової морської галузі – ринку контейнерних перевезень за значної зміни потреби в обсягах транспортування вантажів досі значною мірою впливає недостатній рівень ефективності (і спроможності в обслуговуванні суден) портової інфраструктури. Наслідком цього є, наприклад, затримка оброблення вантажів, затори у портах.

За необхідності виконання контейнерних перевезень в обсягах, яких вимагає глобальний ринок, менеджмент та власники судноплавних компаній адаптивним чином прийшли до рішення щодо зменшення кількості заходів суден у порти, зокрема, шляхом збільшення вантажомісткості контейнеровозів та збільшення інтегрального показника завантаження суден в загальному обсязі перевезень. Наприклад, якщо до 2019 року цей показник складав ~ 0,51-0,52, то вже в 2021-ому році він зріс до ~ 0,6. Кількість заходів контейнерних суден до портів в цей же період зменшилися на ~ 6 %. Одночасно контейнерні перевізники почали утворювати транснаціональні альянси [30, 31], що надало їм переваги монопольного впливу на ринок.

Збільшення рівня викликів морській транспортній галузі водночас надало підстави міжнародним регулюючим органам, включаючи United Nations Conference on Trade and Development (скор. UNCTAD) – орган Генеральної Асамблеї ООН, вказати на важливість морського транспорту для безперервних перевезень вантажів та необхідність забезпечення належних умов праці працівникам морської інфраструктури і складу світового торгового флоту. Також вказані організації висунули більш жорсткі умови менеджменту і власникам суден з точки зору забезпечення міжнародних вимог реалізації перевезень вантажів [29].

В зв'язку з наведеними результатами дослідження вважаємо недостатньо коректним досі усталене визначення світової транспортної системи як «сукупності інтегрованих національних транспортних систем країн світу, представлених різними взаємопов'язаними та взаємодіючими видами транспорту, які забезпечують реалізацію як внутрішніх, так і міжнародних перевезень» [23].

По-перше, одним з характерних проявів глобалізації й інтернаціоналізації світового ринку транспортних перевезень є все більш вагома роль на цьому ринку транснаціональних компаній, різних форматів об'єднань перевізників, логістичних структур різних країн [29-32]. Навіть такі країни з потужним морським торговим флотом, як Китайська Народна Республіка та Федеративна Республіка Німеччина переважно забезпечують не національних споживачів їх послуг, а споживачів третіх країн [4].

По-друге, більш значущим стає вплив не тільки «взаємопов'язаних та взаємодіючих видів транспорту», а й інтернаціоналізації транспортної інфраструктури та суднобудування. Прикладом інтернаціоналізації суднобудування є Україна, виробничі потужності якої забезпечували до активної фази бойових дій переважно не національну «транспортну систему», а виконували замовлення інвесторів як інших країн, так і транснаціональних компаній. Українські моряки працюють переважно не в національній транспортній галузі.

Вказане свідчить про те, що світова транспортна система за впливу глобалізації світового ринку й інтернаціоналізації процесу перевезень вантажів набуває транснаціональних ознак, стає глобальною структурою, працюючи все більшою мірою не стільки на потреби національних економік, як на інтереси світового ринку.

Висновки та перспективи подальших наукових досліджень

В проведеному дослідженні обґрунтовано визначення глобалізації за допомогою методів теорії систем, оскільки науковою спільнотою глобалізація формалізується як процес створення мережі відносин, зокрема відносин, матеріалізованих у вигляді мереж економічних зав'язків та потоків товарів. За використання апарату теорії систем вказано, що процес глобалізації призводить до набування світовою економікою ознак складної багаторівневої системи. Це, зокрема, надає можливості використати як інструменти дослідження системні властивості світової економіки: цілість, інгерентність, емерджентність тощо.

Визначення науковцями потоків товарів як невід'ємного атрибуту глобалізації також надає можливість за співставлення тенденцій і напрямів глобалізації з тенденціями і напрямками змін транспортних структур досліджувати функціонування цих структур як підсистем світової економіки. Це обґрунтовано і тим, що транспортні підсистеми, насамперед, морський транспорт, внаслідок його значущості за обсягами вантажоперевезень, забезпечують властивість цілісності світової економіки як системи.

Властивість інгерентності глобальної економічної системи надала можливість досліджувати негативні впливи на світову економіку і галузь морських перевезень. Так, проведеними дослідженнями встановлено, що на ціни продовольства в різних категоріях кран світу вагомим фактором впливу є не тільки зростання цін на провідних біржах світу, а й вартість фрахту суховантажних суден. Також встановлено, що, оскільки для країн, населення яких має низькі доходи, через низький рівень розвитку їх економіки переважно відсутні можливості переробки продуктів, то імпорт продовольства зі значним рівнем обробки в ці країни виконується за залучення насамперед контейнерних суден, що впливає на збільшення вантажообігу контейнерного транспорту.

Встановлено синергетичний характер впливу негативних чинників на світову економіку і галузь морських перевезень. Вказано, що синергетичний негативний вплив призвів, зокрема, до ланцюгової реакції у зміні міжнародних морських транспортних маршрутів.

Проведена оцінка ефективності управлінських дій менеджменту галузі на зовнішні виклики і загрози. Вказано, зокрема, на неспроможність менеджменту світової морської транспортної галузі в динамічному режимі відкоригувати роботу логістичних мереж для того, щоб ефективним чином відповісти на зростаючі потреби світового ринку. Вказано також, що на контейнерні перевезення за зростання потреби в обсягах транспортування вантажів досі значною мірою впливає недостатній рівень ефективності і спроможності портової інфраструктури. Наслідком цього є, наприклад, затримка оброблення вантажів, затори у портах.

Вказано, що недостатньо коректним є усталене визначення світової транспортної системи як «сукупності інтегрованих національних транспортних систем країн світу, представлених різними взаємопов'язаними та взаємодіючими видами транспорту, які забезпечують реалізацію як внутрішніх, так і міжнародних перевезень». Проведеним дослідженням встановлено, що світова транспортна система за впливу глобалізації світового ринку й інтернаціоналізації процесу перевезень вантажів набуває транснаціональних ознак, стає глобальною структурою, працюючи все більшою мірою на інтереси світового ринку.

Перспективами подальших наукових досліджень є розробка методів аналізу ефективності управлінських дій менеджменту морського транспорту галузі на глобальні економічні зміни за динамічних зовнішніх викликів.

Список літератури

1. Dreher, A., Gaston, N., Martens, P. Measuring Globalisation-Gauging Its Consequences. Springer, New York. 2008. URL: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-0-387-74069-0>.
2. Gavalas, D., Syriopoulos, T., Roumpis, E. Digital adoption and efficiency in the maritime industry. *Journal of Shipping and Trade*. 2022. Vol. 7. pp. 11. <https://doi.org/10.1186/s41072-022-00111-y>.
3. Roe, M. Maritime Postmodernism in Practice. In: Maritime Governance and Policy-Making. 2013. Springer. https://doi.org/10.1007/978-1-4471-4153-2_8.
4. Wang, P., Mileski, J. Strategic maritime management as a new emerging field in maritime studies. *Maritime Business Review*. 2018. Vol. 3(3). pp. 290-313. <https://doi.org/10.1108/MABR-06-2018-0019>.
5. Wang, P., Mileski, J. P., Zeng, Q. Alignments between strategic content and process structure: the case of container terminal service process automation. *Maritime Economics & Logistics*. 2019. Vol. 21. pp. 543-558. <https://doi.org/10.1057/s41278-017-0070-z>
6. Notteboom, T., Pallis, T., Rodrigue, J.-P. Disruptions and resilience in global container shipping and ports: The COVID-19 pandemic vs. the 2008-2009 financial crisis. *Marit. Econ. Logist.* 2021. Vol. 23. pp. 179-210. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>.
7. Oniszczyk-Jastrzabek, A., Czeremanski, E., Debicka, O., Czuba, T. Globalization process in the maritime transport - causes, symptoms and effects. *Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica*. 2019. Vol. 21(1). pp. 65-74. <https://doi.org/10.29302/oeconomica.2019.21.1.7>.
8. Liu, J.G., Wang, J.J. Carrier alliance incentive analysis and coordination in a maritime transport chain based on service competition. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2019. Vol. 128. pp. 333-355. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2019.06.009>.
9. Yuen, K.F., Thai, V.V., Wong, Y.D. Corporate social responsibility and classical competitive strategies of maritime transport firms: A contingency-fit perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2017. Vol. 98. pp. 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.01.020>.
10. Mako, P., David, A., Galierikova, A., Materna, M. Globalization Impact on the Maritime Trade between the USA and the Slovak Republic. SHS Web of Conferences 92, 0. 2021. *Globalization and its Socio-Economic Consequences 2020*. 7039. <https://doi.org/10.1051/shsconf/20219207039>.
11. Olteanu, A. C., Dragan, C., Stinga, V. G. Strategic Management of Constanta Port. *Postmodern Openings*. 2022. Vol. 13 (1). pp. 105-123. <https://doi.org/10.18662/po/13.1Sup1/416>.
12. Bonette, L. R., Pavan, D. M., Silva, L. F. Analysis Of The Movements Of Cabotage Port Facilities And A Long-Term Course Between The Period From 2015 To 2017. Using The Linear Regression Method. *Independent Journal Of Management & Production*. 2020. Vol. 11(2). pp. 473-485. <http://dx.doi.org/10.14807/ijmp.v11i2.966>
13. Haezendonck, E., & Langenus, M. Integrated ports clusters and competitive advantage in an extended resource pool for the Antwerp Seaport. *Maritime Policy & Management*. 2019. Vol. 46(1). pp. 74-91. <https://doi.org/10.1080/03088839.2018.1471535>.
14. Olba, X. B., Daamen, W., Vellinga, T., Hoogendoorn, S. P. Multi-criteria evaluation of vessel traffic for port assessment: A case study of the Port of Rotterdam. *Case Studies on Transport Policy*. 2019. Vol. 7(4). pp. 871-881. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.07.005>.
15. Nitsenko, V. What is the Government Really Pursuing by Introducing Quarantine Measures in the Conditions of COVID-19? The Case of Ukraine. *Ukrainian Policymaker*. 2021. № 9. pp. 69-78. <https://doi.org/10.29202/up/9/6>.
16. Ніценко, В.С., Семенцов, Р. Вплив глобальної пандемії covid 19 на фінансовий стан банків в Україні: визначення ймовірності дефолту в сучасних умовах. *Фінансово-кредитні системи: перспективи розвитку*. 2021. Т. 2(2). pp. 33-43. DOI: 10.26565/2786-4995-2021-2-04.
17. Nitsenko, V. Mismanagement in Ukraine. *Problems of Management in the 21st Century*. 2020. Vol. 15(1). pp. 4-8. <https://doi.org/10.33225/pmc/20.15.04>.

18. Miziuk, S., Bilyk, A. The influence of transnational corporations activities on economic development of Ukraine. *Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*. 2020. T. 29. С. 98-102. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-29-19>.
19. Golubkova, I., Sienko, O., Lysenko, N., Frasyuniuk, T., Parkhomenko, I. Criteria for the management of a sustainable and safe positioning of the fleet in the conditions of globalization. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*. 2021. Vol. 2. pp. 178-183. <https://doi.org/10.33271/nvngu/20212/178>.
20. Azarova, A. O., Shyian, A. A., Nikiforova, L. A. Development of the secure consolidated information resource for analysis of the activities of sea ports of Ukraine. *Information technologies and computer engineering*. 2020. Vol. 2. pp. 27-36. <https://doi.org/10.31649/1999-9941-2020-48-2-27-36>.
21. Yavorska, A. F. Criterial limitations of sustainable development of local maritime transport complexes. *Economy and Society*. 2018. Vol. 17. pp. 182-186. <https://doi.org/10.32782/25240072/20181727>.
22. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_en.pdf.
23. Чукурна О.П., Ніценко В.С., Михайлова М.В., Одиноків Р.Д. Удосконалення системи складської логістики в контексті технологій «Індустрії 4.0». *Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг*. 2018. Вип. 1 (27). С. 220-232.
24. Raza, Z., Svanberg, M., Wiegman, B. Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions. *Transport Reviews*. 2020. Vol. 40(3). pp. 382-406. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1714789>.
25. Sun, Z., Zhang, Y. Strategic Crisis Response of Shipping Industry in the Post COVID-19 Era: A Case of the Top 10 Shipping Lines. *Journal of Marine Science and Engineering*. 2022. №10. pp. 635. <https://doi.org/10.3390/jmse10050635>.
26. Justavino-Castillo, M.E., Gil-Saura, I., Fuentes-Blasco, M., Moliner-Velázquez, B., Servera-Francés, D. Managing sustainable practices and logistics value to improve customer loyalty: importers vs. freight forwarders. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2023. Vol. 1. <https://doi.org/10.1007/s13437-023-00299-1>.
27. Lee, C.-Y., Song, D.-P. Ocean container transport in global supply chains: Overview and research opportunities. *Transportation Research Part B: Methodological*. 2017. Vol. 95. pp. 442-474. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2016.05.001>.
28. Acciaro, M., Sys, C. Innovation in the maritime sector: Aligning strategy with outcomes. *Maritime Policy & Management*. 2020. Vol. 47(8). pp. 1045-1063. <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1737335>.
29. Zhou, Y., Wang, X., Yuen, K.F. Sustainability disclosure for container shipping: A text-mining approach. *Transport Policy*. 2021. Vol. 110. pp. 465- 477. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.06.020>.
30. Ghorbani, M., Acciaro, M., Transchel, S., Cariou, P. Strategic alliances in container shipping: A review of the literature and future research agenda. *Maritime Economics and Logistics*. 2022. Vol. 24. pp. 439-465. <https://doi.org/10.1057/s41278-021-00205-7>.
31. Crotti, D., Ferrari, C., Tei, A. Merger Waves and Alliance Stability in Container Shipping. *Maritime Economics & Logistics*. 2019. Vol. 22(1). pp. 1-27. URL: https://eprints.ncl.ac.uk/file_store/production/255427/AC4FBEC4-1080-4B96-95B3-D284C14F0800.pdf.
32. Chukurna, O.P., Nitsenko, V.S., Hanzhurenko, I.V., & Honcharuk, N.R. (2019). Directions of Innovative Development of Transport Logistics in Ukraine. *Economic Innovations*. Vol. 21. Issue 1(70). pp. 170-181. [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1\(70\).170-181](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1(70).170-181).

References

1. Dreher, A., Gaston, N., Martens, P. (2008). Measuring Globalisation - Gauging Its Consequences. Springer, New York. URL: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-0-387-74069-0>.
2. Gavalas, D., Syriopoulos, T., Roumpis, E. (2022). Digital adoption and efficiency in the maritime industry. *Journal of Shipping and Trade*, 7, 11. <https://doi.org/10.1186/s41072-022-00111-y>.
3. Roe, M. (2013). Maritime Postmodernism in Practice. In: Maritime Governance and Policy-Making. Springer. https://doi.org/10.1007/978-1-4471-4153-2_8
4. Wang, P., Mileski, J. (2018). Strategic maritime management as a new emerging field in maritime studies. *Maritime Business Review*, 3(3), 290-313. <https://doi.org/10.1108/MABR-06-2018-0019>
5. Wang, P., Mileski, J. P., Zeng, Q. (2019). Alignments between strategic content and process structure: the case of container terminal service process automation. *Maritime Economics & Logistics*, 21, 543-558. <https://doi.org/10.1057/s41278-017-0070-z>
6. Notteboom, T., Pallis, T., Rodrigue, J.-P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: The COVID-19 pandemic vs. the 2008-2009 financial crisis. *Marit. Econ. Logist.* 2021, 23, 179-210. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>.
7. Oniszczyk-Jastrzabek, A., Czermanski, E., Debicka, O., Czuba, T. (2019). Globalization process in the maritime transport - causes, symptoms and effects. *Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica*, 21(1), 65-74. <https://doi.org/10.29302/oeconomica.2019.21.1.7>
8. Liu, J.G., Wang, J.J. (2019). Carrier alliance incentive analysis and coordination in a maritime transport chain based on service competition. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 128, 333-355. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2019.06.009>
9. Yuen, K.F., Thai, V.V., Wong, Y.D. (2017). Corporate social responsibility and classical competitive strategies of maritime transport firms: A contingency-fit perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 98, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.01.020>
10. Mako, P., David, A., Galierikova, A., Materna, M. (2021). Globalization Impact on the Maritime Trade between the USA and the Slovak Republic. SHS Web of Conferences 92, 0 (2021). *Globalization and its Socio-Economic Consequences 2020*. 7039. <https://doi.org/10.1051/shsconf/20219207039>

11. Olteanu, A. C., Dragan, C., Stinga, V. G. (2022). Strategic Management of Constanta Port. *Postmodern Openings*, 13(1), 105-123. <https://doi.org/10.18662/po/13.1Sup1/416>
12. Bonette, L. R., Pavan, D. M., Silva, L. F. (2020). Analysis Of The Movements Of Cabotage Port Facilities And A Long-Term Course Between The Period From 2015 To 2017 Using The Linear Regression Method. *Independent Journal Of Management & Production*, 11(2), 473-485. <http://dx.doi.org/10.14807/ijmp.v11i2.966>
13. Haezendonck, E., & Langenus, M. (2019). Integrated ports clusters and competitive advantage in an extended resource pool for the Antwerp Seaport. *Maritime Policy & Management*, 46(1), 74-91. <https://doi.org/10.1080/03088839.2018.1471535>
14. Olba, X. B., Daamen, W., Vellinga, T., Hoogendoorn, S. P. (2019). Multi-criteria evaluation of vessel traffic for port assessment: A case study of the Port of Rotterdam. *Case Studies on Transport Policy*, 7(4), 871-881. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.07.005>
15. Nitsenko, V. (2021). What is the Government Really Pursuing by Introducing Quarantine Measures in the Conditions of COVID-19? The Case of Ukraine. *Ukrainian Policymaker*, 9, 69-78. <https://doi.org/10.29202/up/9/6>
16. Nitsenko, V., Sementsov, R. (2021). The Impact Of The Covid 19 Global Pandemic On The Financial Condition Of Banks In Ukraine: Determination Of Probability Of Default In Modern Conditions. *Financial and Credit Systems: Prospects for Development*, 2(2), 33-43. <https://doi.org/10.26565/2786-4995-2021-2-04>
17. Nitsenko, V. (2020). Mismanagement in Ukraine. *Problems of Management in the 21st Century*, 15(1), 4-8. <https://doi.org/10.33225/pmc/20.15.04>
18. Miziuk, S., Bilyk, A. (2020). The influence of transnational corporations activities on economic development of Ukraine. *Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*. 29. 98-102. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-29-19>
19. Golubkova, I., Sienko, O., Lysenko, N., Frasyuniuk, T., Parkhomenko, I. (2021). Criteria for the management of a sustainable and safe positioning of the fleet in the conditions of globalization. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*, 2, 178-183. <https://doi.org/10.33271/nvngu/20212/178>
20. Azarova, A. O., Shyian, A. A., Nikiforova, L. A. (2020). Development of the secure consolidated information resource for analysis of the activities of sea ports of Ukraine. *Information technologies and computer engineering*, 2, 27-36. <https://doi.org/10.31649/1999-9941-2020-48-2-27-36>
21. Yavorska, A. F. (2018). Critical limitations of sustainable development of local maritime transport complexes. *Economy and Society*, 17, 182-186. <https://doi.org/10.32782/25240072/20181727>
22. UNCTAD. (2022). Review of Maritime Transport 2022. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_en.pdf
23. Chukurna, O., Nitsenko, V., Mykhailova, M., Odinokov, R. (2018). Improvement of warehouse logistics system in the context of "Industry 4.0" technologies. *Ekonomichna stratehiia i perspektyvy rozvytku sfery torhivli ta posluh*, 1(27), 220-232.
24. Raza, Z., Svanberg, M., Wiegman, B. (2020). Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions. *Transport Reviews*, 40(3), 382-406. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1714789>
25. Sun, Z., Zhang, Y. (2022). Strategic Crisis Response of Shipping Industry in the Post COVID-19 Era: A Case of the Top 10 Shipping Lines. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10, 635. <https://doi.org/10.3390/jmse10050635>
26. Justavino-Castillo, M.E., Gil-Saura, I., Fuentes-Blasco, M., Moliner-Velázquez, B., Servera-Francés, D. (2023). Managing sustainable practices and logistics value to improve customer loyalty: importers vs. freight forwarders. *WMU Journal of Maritime Affairs*. <https://doi.org/10.1007/s13437-023-00299-1>
27. Lee, C.-Y., Song, D.-P. (2017). Ocean container transport in global supply chains: Overview and research opportunities. *Transportation Research Part B: Methodological*, 95, 442-474. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2016.05.001>
28. Acciaro, M., Sys, C. (2020). Innovation in the maritime sector: Aligning strategy with outcomes. *Maritime Policy & Management*, 47(8), 1045-1063, <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1737335>
29. Zhou, Y., Wang, X., Yuen, K.F. (2021). Sustainability disclosure for container shipping: A text-mining approach. *Transport Policy*, 110, 465- 477. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.06.020>
30. Ghorbani, M., Acciaro, M., Transchel, S., Cariou, P. (2022). Strategic alliances in container shipping: A review of the literature and future research agenda. *Maritime Economics and Logistics*, 24, 439-465. <https://doi.org/10.1057/s41278-021-00205-7>
31. Crotti, D., Ferrari, C., Tei, A. (2019). Merger Waves and Alliance Stability in Container Shipping. *Maritime Economics & Logistics*, 22 (1), 1-27. URL: https://eprints.ncl.ac.uk/file_store/production/255427/AC4FBEC4-1080-4B96-95B3-D284C14F0800.pdf
32. Chukurna, O.P., Nitsenko, V.S., Hanzhurenko, I.V., & Honcharuk, N.R. (2019). Directions of Innovative Development of Transport Logistics in Ukraine. *Economic Innovations*, 21(1/70)), 170-181. [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1\(70\).170-181](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.1(70).170-181)

Стаття надійшла до редакції 15.02.2023 р.