

# ОБҐРУНТУВАННЯ ВИБОРУ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ФЛОТУ

© 2015 МАШКАНЦЕВА С. О.

УДК 656.61.(477)(003)

Машканцева С. О.

## Обґрунтування вибору напрямків розвитку національного торговельного флоту

В умовах міжнародної і регіональної інтеграції розвиток національного торговельного флоту стає одним з чинників досягнення економічної безпеки резидентів. Основною метою статті є уточнення сучасних особливостей функціонування світового фрахтового ринку з метою формування основних напрямків розвитку торговельного судноплавства флотом прапора України. Типовим станом більшості секторів фрахтового ринку є циклічність їх функціонування. Вибір перспективної стратегії позиціонування торговельного флоту в системі глобального ринку морської торгівлі припускає урахування міри стійкості зовнішньоекономічних відносин. Особливе місце в умовах глобалізації економічних відносин набувають транзитні вантажопотоки. Механізм розвитку флоту і портів має бути зорієнтований як на рішення підприємницьких завдань, так і на реалізацію потреб власників вантажів. Найважливішою характеристикою поточного стану будь-якого сегменту ринку морської торгівлі є потік фрахтової виручки, яка, кінець кінцем, зумовлює вартість основного капіталу окремих компаній і загальну ринкову вартість інвестицій. Регулювання зовнішніх економічних відносин на основі принципів СОТ вимагає розвитку нових підходів до вдосконалення міжнародної транспортної співпраці на основі нових технологій і техніко-економічного рівня флоту і портів. Розвиток національного торговельного флоту може бути здійснений у рамках таких груп спеціалізованого флоту: балкерного, танкерного, паромного і контейнерного. Для стабілізації розвитку національної транспортної системи України важливо визначити її роль у системі міжнародних транспортних коридорів. Слід звернути увагу, що більшість міжнародних транспортних маршрутів, які проходять через територію України, – водні, що слід вважати додатковим чинником у системі доцільності створення національного конкурентоспроможного торговельного флоту.

**Ключові слова:** вантажопотоки, мультимодальні транспортні технології, міжнародні транспортні коридори, контейнеризація, інвестиційні ресурси, оптимальність зовантаження потужностей, міжнародний реєстр суден, спеціалізований флот

**Формул:** 1. **Бібл.:** 14.

**Машканцева Світлана Олександрівна** – кандидат економічних наук, доцент, кафедра економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Одеська національна морська академія (вул. Дідріхсона, 8, Одеса, 65029, Україна)

**Email:** magseabird@i.ua

УДК 656.61.(477)(003)

UDC 656.61.(477)(003)

### Машканцева С. А. Обоснование выбора направлений развития национального торгового флота

В условиях международной и региональной интеграции развитие национального торгового флота становится одним из факторов достижения экономической безопасности резидентов. Основной целью статьи является уточнение современных особенностей функционирования мирового фрахтового рынка с целью формирования основных направлений развития торгового судостроения флотом флага Украины. Типичным состоянием большинства секторов фрахтового рынка является цикличность их функционирования. Выбор перспективной стратегии позиционирования торгового флота в системе глобального рынка морской торговли предполагает учет степени устойчивости внешнеэкономических отношений. Особое место в условиях глобализации экономических отношений приобретают транзитные грузопотоки. Механизм развития флота и портов должен быть сориентирован как на решение предпринимательских задач, так и на реализацию потребностей грузовладельцев. Важнейшей характеристикой текущего состояния любого сегмента рынка морской торговли является поток фрахтовой выручки, которая, в конечном счете, предопределяет стоимость основного капитала отдельных компаний и общей рыночной стоимости инвестиций. Регулирование внешних экономических отношений на основе принципов ВТО требует развития новых подходов к совершенствованию международного транспортного сотрудничества на основе новых технологий и технико-экономического уровня флота и портов. Развитие национального торгового флота может быть осуществлено в рамках следующих групп специализированного флота: балкерного, танкерного, паромного и контейнерного. Для стабилизации развития национальной транспортной системы Украины важно определить ее роль в системе международных транс-

### Mashkantseva S. A. Substantiation of the Choice of Development Directions for the National Merchant Fleet

In the context of international and regional integration, the development of the national merchant fleet becomes one of the factors in achieving the economic security of residents. The main objective of the article is detailing of the current characteristic features of the world freight market functioning with a view to forming the main development directions for the merchant shipping of the Ukrainian merchant fleet. A typical state for most freight market sectors is cyclical operation. Selection of a prospective strategy for positioning of the merchant fleet within the system of the global seaborne trade market presupposes taking into account the degree of stability of foreign economic relations. Transit freight flows tend to acquire an important role in the context of globalization of economic relations. The mechanism of development of the fleet and ports should be focused on both solving entrepreneurial tasks and realization of the cargo owners' needs. A crucial characteristic of the current state of any segment of the seaborne trade market is the flow of the freight profits which eventually predetermines the value of the fixed assets of individual companies and the overall market value of investment. Regulation of foreign economic relations on the basis of WTO principles requires development of new approaches to facilitation of the international transport cooperation grounded in new technology and the technical and economic level of the fleet and ports. The development of the national merchant fleet can be carried out within the framework of such specialized fleet groups: bulker, tanker, ferry, and container fleet. For the purpose of stabilizing the development of the national transportation system of Ukraine it is important to determine its role in the system of international transportation corridors. One should note that most international transportation routes crossing the territory of Ukraine are water routes, which should be regarded as an

портних коридорів. Следует обратить внимание, что большинство международных транспортных маршрутов, которые проходят через территорию Украины, – водные, что следует считать дополнительным фактором в системе целесообразности создания национального конкурентоспособного торгового флота.

**Ключевые слова:** грузопотоки, мультимодальные транспортные технологии, международные транспортные коридоры, контейнеризация, инвестиционные ресурсы, оптимальность загрузки мощностей, международный реестр судов, специализированный флот

**Формул:** 1. **Библ.:** 14.

**Машканцева Светлана Александровна** – кандидат экономических наук, доцент, кафедра экономической теории и предпринимательства на морском транспорте, Одесская национальная морская академия (ул. Дидрихсона, 8, Одесса, 65029, Украина)

**Email:** magseabird@i.ua

additional factor contributing to practicality of creation of a competitive national merchant fleet.

**Keywords:** freight flows, multimodal transportation technologies, international transportation corridors, containerization, investment resources, optimality of capacity utilization, international ships register, specialized fleet

**Formulae:** 1. **Bibl.:** 14.

**Mashkantseva Svitlana A.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Economic Theory and Entrepreneurship in maritime transport, Odessa National Maritime Academy (8 Didrikhson St., Odessa, 65029, Ukraine)

**Email:** magseabird@i.ua УДК 656.61.(477)(003)

**Аналіз стану проблеми дослідження.** Глобалізація системи міжнародного розподілу праці зумовлює підвищенню ролі морського транспорту в забезпеченні стійкості світових транспортно-економічних зв'язків. Морські транспортні підприємства є динамічною транспортно-економічною системою, функціонування і розвиток якої вимагає раціональної організації, планування й управління з урахуванням характеру дії численних чинників.

Реалізація міжнародних економічних відносин в умовах глобалізації [1] формує завдання національних економічних систем, націлені на забезпечення стійкості активного формування платіжного балансу або отримання порівняльних переваг [2; 3]. Ця тенденція зумовлює параметри виробництва, інвестиційного процесу і, як наслідок, розвитку транспорту.

Постійне підвищення значення морського транспорту в забезпеченні стійкості світових господарських зв'язків і ефективності участі в них національних виробничих комплексів передбачає реалізацію більшістю морських держав стратегії розширення масштабів участі національного флоту і портів у забезпеченні національної транспортної безпеки й оптимізації складових платіжного балансу. При цьому торговельне судноплавство стає найважливішою умовою захисту економічних інтересів і оптимізації експорту транспортних послуг.

У системі національних інтересів і потреб до останнього моменту повною мірою не розкрито найважливіші проблеми нормалізованого функціонування торговельного флоту України відповідно до економічних, правових, організаційних і технічних умов функціонування світового ринку транспортних послуг. Найважливішим стає зниження вартості і часу доставки товарів морем і економія ресурсів на основі використання комерційної логістики [4].

Стратегія стійкого розвитку національного торговельного судноплавства повинна враховувати особливості окремих морських зон і динаміку міжрегіональної торгівлі. У механізмі управління функціональною і економічною стійкістю морських транспортних підприємств найважливіше значення набуває якість транспортного обслуговування світових господарських зв'язків і національної зовнішньої торгівлі. Це положення впливає з умови стабільності авантаження провізної або пропускнуої здатності національних та інтегрованих транспортних комплексів [5].

**Постановка проблеми.** При виборі стратегії позиціонування національної економіки в системі міжнародних економічних відносин необхідно враховувати темпи і стійкість економічного зростання, процес концентрації та інтеграції капіталу [6], управління фрахтовою незалежністю зовнішньої торгівлі [7]. В межах перших двох умов і одночасно проблем для економіки України як стратегія може розглядатися підхід до підвищення конкурентоспроможності продукції, що йде на експорт, з чим пов'язана необхідність адекватного розвитку національного морського транспортного комплексу.

Визначальним у системі регулювання розвитку морського торговельного судноплавства є забезпечення якісних параметрів процесу перевезення вантажів [8]. За певних умов і оптимальності державної морської політики країна здатна вирішити завдання активізації діяльності в системі світового ринку морської торгівлі.

При цьому слід враховувати, що найважливішою закономірністю економічного розвитку є нерівномірність зростання випуску в межах життєвого циклу судноплавної компанії. Одночасно на стан мореплавання чинить вплив істотна відмінність темпів економічного зростання по окремих групах країн. Ця особливість ускладнює планування інвестиційних потоків в часі [9] у територіальному розрізі.

Для забезпечення функціональної й економічної стійкості підприємств морського транспорту в системі інтегрованих транспортних комплексів на принципах логістики, мультимодальних транспортних технологій, міжнародних транспортних коридорів визначальною стає систематизація критеріїв і показників прийняття інвестиційних рішень і операторської діяльності в обраному секторі глобального ринку транспортних послуг [8]. Висока вартість і капітаємність процесу перевезення вантажів вимагає концентрації ресурсів і управління грошовими потоками.

Взагалі характер розвитку торговельного флоту і його розподіл по прапорах обумовлюється динамікою зовнішньоторговельних операцій провідних країн світу. Характерним прикладом є ФРН. Щорічно на зовнішній ринок вивозиться чверть промислової продукції. Одночасно великі промислові концерни розширили капітальні вкладення на території усіх розвинених і більшості країн, що розвиваються. Отже, формується складний чинник, що

коригує тенденцію зростання провізної здатності світового торговельного флоту.

**Постановка завдання і формування мети.** В умовах міжнародної і регіональної інтеграції розвиток національного торговельного флоту стає одним з чинників досягнення економічної безпеки резидентів. Тому **основною метою статті** є уточнення сучасних особливостей функціонування світового фрахтового ринку з метою формування основних напрямків розвитку торговельного судноплавства флотом прапора України.

**Основний матеріал.** В умовах ринкової економіки широкий аналіз стійкості виробничо-фінансової діяльності є одним з найважливіших завдань в системі управління підприємствами. З цих позицій виробничо-фінансовий аналіз дозволяє виявити проблемні тенденції в діяльності підприємства і визначити шляхи їх рішення. Для цього слід спиратися на поглиблене дослідження перебігу процесів, що враховують багатоаспектність діяльності організації [10].

Типовим станом більшості секторів фрахтового ринку є циклічність функціонування. Порушення ритмічності роботи транспортно-флоту характеризується періодами з недовикористанням транспортно-флоту системи флот-порти. На рейдах і в інших акваторіях накопичується значна кількість суден, які очікують обробки. З іншого боку, виникають періоди, протягом яких фрахтуються судна з низькою конкурентоспроможністю, що згодом веде до неритмічності роботи терміналів, обслуговуючих такі вантажопотоки.

Для розвитку флоту, передусім, потрібні вантажопотоки. Вибір перспективної стратегії позиціонування торговельного флоту в системі глобального ринку морської торгівлі припускає урахування міри стійкості зовнішньоекономічних відносин. Адже, незважаючи на розширення принципів СОТ, зберігається принцип і національного регулювання товарних, а, отже, і вантажних потоків: «использование экспортных субсидий в качестве инструмента торговой политики обычно в большей мере обусловлено ее специфическими особенностями, а не экономической логикой» [1, с. 139]. Саме такі вантажопотоки згодом можуть чинити істотний вплив на забезпечення стійкої реалізації провізної здатності флоту і пропускної спроможності портів.

Особливе місце в умовах глобалізації економічних відносин набувають транзитні вантажопотоки. Їх динаміка формує особливий підхід до транспортної політики держав, з одного боку, і обумовлює завдання підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи, з іншого. Транзитні вантажопотоки залишаються нейтральними до характеру зміни типу транспортних систем по зонах розмежування сфери діяльності наземних видів транспорту і морського. Основними критеріями формування маршрутів руху транзитних вантажопотоків є швидкість і ціна доставки. При взаємодії різних транспортних підсистем незалежно від їх приналежності головному стає гарантія безперешкодного руху транспортних потоків за критеріями технічної і комерційної надійності. На практиці, на жаль, внаслідок незбалансованості виробничих, фінансових результатів і основного капіталу формуються

втрати традиційних вантажопотоків. Україна, як держава, яка знаходиться на перетині міжнародних коридорів між Європою і Азією і має доступ до судноплавних шляхів двох морів, територією якої протікають найповноводніші європейські річки, досі повною мірою не використовує свій колосальний транзитний потенціал.

Будь-які рішення по вдосконаленню транспортно-економічних зв'язків мають ґрунтуватися на розрахунку загальної суми і граничних витрат, необхідних для досягнення проектного результату. Відповідне критеріальне забезпечення повинне зводитися до досягнення умов самофінансування і ліквідності за зовнішніми джерелами кредитування.

У 2013 – 2014 роках тривав ініціативний розвиток провідних портів України: відкрито Світловодський річковий термінал на Дніпрі і найсучасніший на півдні України термінал по перевантаженню рослинних олій ТОВ «Рисоил-південь», завершується будівництво глибоководного контейнерного терміналу на Карантинному молу в Одеському порту, будівництво зернового терміналу в Одесі АМПУ і компанією «Бруклін-Київ», відкрита перша черга комплексу ТОВ «Ю-порт Очаків» по перевантаженню і зберіганню зернових культур, в Одеській області триває реалізація Національного проекту по створенню інфраструктури постачання зрідженого газу в Україну, днопоглиблення в порту Південний (перетворить найбільший порт в Україні на самий глибоководний на Чорному морі і на один з найбільш конкурентоспроможних).

Згідно з прогнозами, найближчими роками Україна зможе збирати 65 – 80 млн т зернових щорічно, тому варто чекати ще більшого дефіциту місткостей для зберігання. Сільгоспвиробники будуватимуть, модернізуватимуть і обслуговуватимуть елеватори для того, щоб отримати більший прибуток. Що стосується портів зернових терміналів, то їх потужностей доки цілком вистачає для перевалки зерна, але можливий і дефіцит [13].

Оптимальність завантаження потужностей – в даному випадку це швидше не економіко-математичне завдання, а соціально-економічна проблема. Бо головним стає не максимум завантаження, а визначення реального потоку грошей, на підставі якого необхідно мінімізувати витрати при збереженні базисного потенціалу, який по параметрах життєвого циклу може бути потрібним у майбутньому. Кінець кінцем, механізм розвитку флоту і портів має бути зорієнтований як на рішення підприємницьких завдань, так і на реалізацію потреб власників вантажів.

В системі прийняття економічних рішень, що визначають відносну конкурентоспроможність у будь-якій стадії стану фрахтового ринку, повинні брати участь показники, які найбільш повно розкривають функціональне призначення підприємства, і що відбивають його господарську привабливість на ринку транспортних послуг. Крім того, важливо контролювати характер зміни найважливіших фінансових результатів на основі врахування технічного стану підприємств і екологічних обмежень їх розвитку.

Найважливішою характеристикою поточного стану будь-якого сегменту ринку морської торгівлі є потік фрахтової виручки, яка, кінець кінцем, зумовлює вартість основ-

ного капіталу окремих компаній і загальну ринкову вартість інвестицій. При цьому експлуатаційні витрати флоту змінюються менш динамічно. Тому, користуючись моделлю оцінки капітальних активів [11, с. 148], можна представити ринкову прибутковість сукупного капіталу торговельного флоту, що функціонує на цьому напрямі:

$$e_{ac} = \frac{P_{rf} + P_{rss} \pm P_{mz}}{K_{pr} + K_{pss} + \Delta K_{pnr}} + \beta e_{an},$$

де  $P_{rf}$  – розрахунковий прибуток компанії, що оцінює ситуацію в цьому сегменті фрахтового ринку;

$P_{rss}$  – нормалізований рівень прибутку групи малих судноплавних компаній з урахуванням ризику стійкості;

$P_{mz}$  – зміна прибутку по чиннику несистемного ризику при появі в сегменті конкурентних компаній з незбалансованістю сильних і слабких сторін [12];

$K_{pr}$  – вартість капітальних активів судноплавної компанії, що розробляє стратегію конкурентної стійкості;

$K_{pss}$  – вартість флоту судноплавних компаній, що застосовують технологію орієнтації на спотовий фрахтовий ринок;

$\Delta K_{pnr}$  – інвестиційний потік, який є наслідком оцінки прибутковості сегменту компаніями, що реалізують венчурні стратегії;

$\beta$  – коефіцієнт ризику формування сегменту операторської діяльності або міра волатильності фрахтової (чартерної) ставки цієї групи суден порівняно з волатильністю фрахтового потоку в цілому відносно ситуації в глобальному ринку морської торгівлі;

$e_{an}$  – середньостатистичний рівень фрахтової ставки при ефективному управлінні збалансованістю стану цього сегменту фрахтового ринку.

При формуванні стійкої тенденції утворення системного або синергетичного ефекту з'являється можливість спільного фінансування розвитку на прийнятних умовах. Про це свідчить досвід розвитку TRACEKA. ЄБРР здійснив фінансування складних проектів для морських портів, залізних і автомобільних доріг по основному маршруту в загальній сумі більш ніж \$200 млн. Світовий банк забезпечив фінансування розвитку автомобільних доріг Грузії і Вірменії в межах \$40 млн. Одночасно створені спільні підприємства з інвестиціями підприємців з країн ЄС. За перші 6 років реалізації було профінансовано 35 спеціальних проектів.

Україна, разом з Білоруссю, Молдовою, Вірменією, Азербайджаном, Грузією, є однією з держав – учасників Східного партнерства, спеціальної програми Євросоюзу, що визначає шлях до подальшого зближення в усіх сферах транспорту, а також до імплементації проектів транспортної інфраструктури уздовж загальної транспортної мережі TEN-T [13].

Розвиток транспортної інфраструктури дозволяє забезпечити будь-які об'єми перевезень. Мережа залізнично-поромних переправ, переправ і морських контейнерних ліній з'єднують Україну з Болгарією, Грузією, Туреччиною. Усе вищеперелічене дозволить Україні стати ключовою ланкою в організації інтермодальних транспортно-логістичних схем доставки вантажів на маршрутах Європа – Азія, Північ – Південь, Європа – Азія – Кавказ і у зворотному напрямку [13].

Параметри контейнеризації стають знаковим показником техніко-економічного рівня національного флоту і торговельних портів.

Контейнеризація вантажів, що перевозяться морським транспортом, отримала пріоритетний розвиток у світовій системі вантажопотоків. Доля перевезень судами сухих вантажів у контейнерах вже перевищує 50 % і очікується, що в недалекому майбутньому, контейнеризацією буде охоплено 95 % усіх вантажів, що перевозяться морем. Адекватно розвиваються і судна-контейнеровози [13].

Як вважають фахівці, Україна в цьому питанні відстає від європейських країн, у т. ч. і від наших найближчих сусідів – Румунії, Туреччини, на 10 – 15 років. У цих країнах, на відміну від України, планово розвивають інфраструктуру морських портів на основі використання як власних коштів підприємств, так і грошей інвесторів, яких приваблює відносна політична стабільність і державні гарантії. Наше ж відставання в контейнеризації не скорочується [13].

Україна значно запізнилася з розвитком контейнерних перевезень. Існуючих потужностей вже не вистачає, і порти не в змозі переробити запропонований об'єм контейнерів. Необхідно шукати додаткові шляхи вирішення проблеми, інакше Україна перестане бути привабливою для транзиту, і потік контейнерів піде в чорноморські порти сусідніх держав [13].

В цьому відношенні вибір стратегії розвитку контейнеризації в Одеському порту є істотним чинником підвищення конкурентоспроможності підприємства. Результати розвитку при цьому підтверджують можливість розвитку на основі підприємницької ініціативи. Так, у передкризовому періоді приріст переробки вантажів на основі контейнерної технології досяг 42 відсотків по відношенню до базисного для реалізації інвестиційних проектів року. Проте, передбачене проектом розвитку в умовах територіальної обмеженості навіть при реалізації проекту «Сухий порт» не дозволяє досягти пріоритетного рівня в регіональних підсистемах Чорноморської транспортної зони, особливо з очікуванням прогнозних параметрів збільшенням товарообігу між АТР і Європою в посткризовому періоді.

У торговельному судноплаванні і менеджменті операторської діяльності пануючим принципом є використання технологій, що забезпечують економію поточних витрат. До таких напрямів відноситься відоме рефлагування, яке, з одного боку, знижує поточні витрати і відрахування з прибутку, а з іншого, дає можливість використовувати дисбаланс міжнародної праці моряків. Цей підхід зумовив зміну тактики Міжнародної федерації праці (МФП). У першому періоді бурхливого використання прапорів відкритої реєстрації ця міжнародна організація застосовувала пряму протидію відносно країн і судновласників, які переводили флот під іноземні прапори. Проте економічні завдання конкурентоспроможності судноплавних компаній з урахуванням національних пріоритетів підтримки судновласників зумовили зміну тактики і стратегії морських держав відносно проблеми «підставних» прапорів. Головним принципом діяльності МФП нині є досягнення умов реалізації мінімальної заробітної плати, встановленої Конвенцією ІМО.

Прийняття Україною Закону «Про міжнародний реєстр суден» (з внесенням відповідних змін до Кодексу торговельного мореплавання, Митного і Податкового кодексів України) дозволить залучити судовласників (передусім іноземних) під український прапор і поповнити бюджет за рахунок так званого «тоннажного податку». Серед успішних прикладів реалізації цієї ідеї у країнах пострадянського простору можна назвати Грузію і Молдову [13].

Необхідно здійснити лібералізацію процедури отримання права плавання під державним прапором України, яка повинна передбачати відміну нині існуючої заборони на перебування судна під українським прапором у власності або експлуатації юридичної особи з іноземним капіталом [13], слід піти від надмірної регламентації, безлічі узгоджень, складних бюрократичних процедур.

До національних умов мають бути адаптовані світові стандарти процедури реєстрації флоту, зафіксовані прийнятні ставки оподаткування, вигідні для банків алгоритми участі в угодах купівлі-продажу працюючих судів і інвестуванні в будівництво нових [14].

Світова практика давно визначила напрями протекціоністської політики держави у стимулюванні розвитку водного транспорту: кредитні пільги, податкові пільги, контроль за вантажною базою. Процес інвестування в розвиток флоту – це «довгі гроші» з невисокою рентабельністю, які ефективно працюють тільки у рамках системи «виробництва – переробка в портах – перевезення» [13].

Теоретично сьогодні готові до створення власного флоту декілька фінансово-промислових груп – СКМ, Group DF, зернотрейдери і так далі. Вони мають розвинене виробництво, достатню сировинну базу, власні портові потужності і закономірний завершальний крок – будівництво власного флоту на вітчизняних суднобудівельних заводах, квотування перевезень сільськогосподарської продукції [13].

Необхідно сформувати механізм, який дозволить створити сприятливі умови для будівництва повноцінних суден. Для економіки країни це найцікавіший варіант, оскільки будівництво суден «під ключ» зробить можливою участь у цьому вітчизняних підприємств інших галузей промисловості. Створення умов, стимулюючих будівництво і модернізацію флоту на вітчизняних підприємствах, – пріоритетне завдання держави.

**Висновки.** Глобальні проблеми й оптимальність розвитку народного господарства зумовляють завдання розвитку морського транспорту в цілому і окремих його національних складових. Практика останнього періоду доводить, що добитися оптимальних результатів стійкого функціонування світових господарських зв'язків на основі розрізненого розвитку морського транспорту неможливо. Проте слід обережно відноситися до тенденції концентрації провізної здатності у судноплавних компаніях, що належать провідним морським державам.

Регулювання зовнішніх економічних відносин на основі принципів СОТ вимагає розвитку нових підходів до вдосконалення міжнародної транспортної співпраці на основі нових технологій і техніко-економічного рівня флоту і портів. У сучасних умовах функціонування світового ринку морської торгівлі і розвитку інноваційних технологій з урахуванням постійного вдосконалення організаційно-

економічного механізму особливу актуальність набуває скорочення термінів прийняття і реалізації інвестиційних рішень в області як технічного, так і економічного розвитку.

Відмічена багатоаспектність досягнення функціональної і економічної стабільності в будь-якому сегменті фрахтового ринку повинна враховуватися системою вартісних критеріїв оптимальності інвестиційних рішень. Натуральні і часові критерії організаційно-економічних відносин повинні враховувати структурні аспекти ринку морської торгівлі і забезпечувати адекватність стану судноплавних компаній відносно зовнішніх умов.

Оптимальність напрямів розвитку торговельного флоту тісно пов'язана не лише з критеріальним комплексом прийняття економічних рішень, але і визначальним чином залежить від інформаційного потенціалу, що забезпечує можливість і своєчасність оцінки ситуації в цьому секторі фрахтового ринку відносно збалансованості і характеру поведінки конкурентів.

Розвиток національного торговельного флоту з урахуванням чинника обмеженості інвестиційних ресурсів по рівню їх вартості і часу нормалізованого використання може бути здійснений, передусім, у рамках наступних груп спеціалізованого флоту: балкерного, танкерного, паромного і контейнерного.

Значення Причорноморського транспортного регіону обумовлює пильну увагу як країн, розташованих в цьому регіоні, так і держав, чий вантажопотоки визначають динаміку транзиту через порти причорноморських країн. Тому періодично розглядаються варіанти вирішення проблем ефективного функціонування транспорту Болгарії, Грузії, Вірменії, Азербайджану, Росії, України, Туреччини і Греції. До рішення проблем підключається Європейська комісія з транспорту, Чорноморське Економічне Співробітництво і асоціація портів Чорного і Азовського морів.

Для стабілізації розвитку національної транспортної системи України важливо визначити її роль у системі міжнародних транспортних коридорів. Слід звернути увагу, що більшість міжнародних транспортних маршрутів, які проходять територією України, – водні. Цей чинник слід вважати додатковим в системі доцільності створення національного конкурентоспроможного торговельного флоту. При цьому усі країни, що утворюють Чорноморський регіон, мають проблеми з формуванням флоту, адекватного вимогам світового фрахтового ринку.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Кругман П. Р. Международная экономика / П. Р. Кругман, М. Обстфельд; [пер. с англ.]. – 5-е изд. – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
2. Пугель Т. А. Международная экономика / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт. – М.: Дело и Сервис, 2000. – 800 с.
3. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный подход / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен. – М.: Дело, 1996. – 847 с.
4. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. – Одесса: ОНМА, 2011. – 374 с.
5. Котлубай А. М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины: монография / А. М. Котлубай. – Одесса: ИПРИЭИ НАН Украины, 2011. – 268 с.

6. Самуэльсон П. А. Экономика / П. А. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус; [пер. с англ.]. – 18-е изд. – М. : ИД «Вильямс», 2007. – 1360 с.

7. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития суходоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография / Л. Л. Николаева. – Одесса : ИПРИЭИ НАН Украины, 2008. – 353 с.

8. Примачев Н. Т. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии : монография / Н. Т. Примачев, Н. Климек и др.; [под общей ред. Примачева Н. Т., Климека Н.]. – Херсон; Gdansk : Гринь Д.С.; UGIT i HM, 2014. – 318 с.

9. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний / В. В. Жихарева. – Одесса : ИПРИЭИ НАН Украины, 2010. – 480 с.

10. Пирс II Дж. Стратегический менеджмент / Дж. Пирс II, Р. Робинсон. – 12-е изд. – СПб. : Питер, 2013. – 560 с.

11. Эванс Ф. Ч. Оценка компаний при слиянии и поглощении / Ф. Ч. Эванс, Д. М. Бишоп. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 332 с.

12. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл Портер; [пер. с англ.]. – 3-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2007. – 453 с.

13. Порты Украины: информ.-аналит. журнал [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/>

14. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://transport.com.ua/50930-sozdanie-reestra-sudov-stanet-instrumentom.html>

## REFERENCES

Evans, F. Ch., and Bishop, D. M. Otsenka kompaniy pri sliianii i pogloshchenii [Evaluation of companies in mergers and acquisitions]. Moscow: Alpina Biznes Buks, 2004.

Kotlubay, A. M. Problemy teorii i praktiki razvitiia morskogo transporta Ukrainy [Problems of the theory and practice of devel-

opment of sea transport of Ukraine]. Odessa: IPRIEII NAN Ukrainy, 2011.

Krugman, P. R., and Obstfeld, M. Mezhdunarodnaia ekonomika [International Economics]. St. Petersburg: Piter, 2003.

Nikolaeva, L. L. Printsipy ustoychivogo razvitiia sudokhodnykh kompaniy v globalnom rynke morskoy trgovli [Principles of sustainable development of shipping companies in the global market of maritime trade]. Odessa: IPRIEII NAN Ukrainy, 2008.

Pugel, T. A., and Lindert, P. Kh. Mezhdunarodnaia ekonomika [International Economics]. Moscow: Delo i Servis, 2000.

Primachev, N. T., and Primacheva, N. N. Effektivnost razvitiia morskoy transportnoy industrii [The effectiveness of the development of marine transportation industry]. Odessa: ONMA, 2011.

Primachev, N. T. Problemy ustoychivogo razvitiia podsistem globalnoy morskoy transportnoy industrii [Problems of sustainable development of subsystems of the global marine transport industry]. Kherson; Gdansk: Grin D. S.; UGIT i HM, 2014.

Pirs II, Dzh., and Robinson, R. Strategicheskii menedzhment [Strategic management]. St. Petersburg: Piter, 2013.

Porter, M. Konkurentnaia strategii: Metodika analiza otrasley i konkurentov [Competitive strategy: Methodology Analyzing Industries and Competitors]. Moscow: Alpina Biznes Buks, 2007.

Porty Ukrainy. <http://portsukraine.com/node/>  
Saks, Dzh. D., and Larren, B. F. Makroekonomika. Globalnyy podkhod [Macroeconomics. Global approach]. Moscow: Delo, 1996.

Samuelson, P. A., and Nordkhaus, V. D. Ekonomika [The Economy]. Moscow: Viliams, 2007.

Zhikhareva, V. V. Teoriia i praktika investitsionnoy deiatel'nosti sudokhodnykh kompaniy [Theory and practice of investment activities of shipping companies]. Odessa: IPRIEII NAN Ukrainy, 2010.

<http://transport.com.ua/50930-sozdanie-reestra-sudov-stanet-instrumentom.html>