

ПРОБЛЕМИ ЗБЕРЕЖЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОСТІ РИНКУ
МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІPROBLEMS OF MAINTAINING THE BALANCE
OF THE SEA-BORNE TRADE MARKET

Динамічність структурних параметрів глобального ринку морської торгівлі зумовлює завдання утримання і розширення позиції судноплавних компаній та торгових портів. Міжнародні економічні відносини формуються і трансформуються на основі зростаючої ролі зовнішньоторговельних відносин. Макроекономічні інтереси за нейтральних політичних стратегій зумовлюють вибір технологій і менеджменту максимізації грошових потоків. Цей процес зумовлює взаємну зацікавленість зростання товарообмінних операцій. За пріоритету політичних цілей увага концентрується на пріоритеті одного боку і використання санкцій відносно іншого. Ці особливості зумовлюють вимоги як до розвитку морського транспорту, так і формування різних ризиків. Унаслідок цього формуються періодично в системі глобального ринку морської торгівлі процеси порушення балансу дедвейту флоту і темпів зростання вантажопотоків. Тому в системі морського транспорту зберігається актуальність менеджерських та інноваційних стратегій вирішення проблеми.

Ключові слова: збалансованість, ринок морської торгівлі, розвиток, ризик, дедвейт.

пределяет задачи удержания и расширения позиции судоходных компаний и торговых портов. Международные экономические отношения формируются и трансформируются на основе возрастающей роли внешнеторговых отношений. Макроэкономические интересы при нейтральных политических стратегиях обуславливают выбор технологий и менеджмента максимизации денежных потоков. Этот процесс предопределяет взаимную заинтересованность роста товарообменных операций. При приоритете политических целей внимание концентрируется на приоритете одной стороны и использования санкций относительно другой. Эти особенности предопределяют как требования к развитию морского транспорта, так и обуславливают формирование различных рисков. Вследствие этого формируются периодически в системе глобального рынка морской торговли процессы нарушения баланса дедвейта флота и темпов роста грузопотоков. Поэтому в системе морского транспорта сохраняется актуальность менеджерских и инновационных стратегий решения проблемы.

Ключевые слова: сбалансированность, рынок морской торговли, развитие, риск, дедвейт.

УДК 339.165.4:049.34(045)

DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct61-22>

Примачова Н.М.¹

к.е.н., доцент кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті Національний університет «Одеська морська академія»

Primachova Natalia

National University «Odessa Marine Academy»

Динамичность структурных параметров глобального рынка морской торговли пред-

The emergence of new international transport corridors changes the directions of traditional transportation of goods on the routes of East – West, the magnitude of the average costs, the delivery time and its cost. Therefore, there are constantly new principles for the integration of transport routes based on traditional and new transport corridors. The nature of the development of maritime transport is predetermined by a number of complex objective factors. First of all, the development of world production, foreign trade and the nature of international economic unions and contracts has a special influence on the dynamics of ship-turnover of maritime transport. Transportation should maintain the balance in proportion to the growth of social production and the international division of labor. The placement of transport systems has historically affected both the nature of the territorial development of productive forces and the production specialization of the regions. Therefore, there are three segments of transport services for the forms of transportation and pricing. The dynamism of the structural parameters of the global maritime market predetermines the tasks of holding and expanding the position of shipping companies and trading ports. International economic relations are formed and transformed on the basis of the increasing role of foreign trade relations. Macroeconomic interests in neutral political strategies determine the choice of technologies and management of cash flows. This process predetermines the mutual interest of the growth of commodity exchange operations. When prioritizing political goals, attention is focused on the priority of one party and the use of sanctions relative to the other. These features are predetermined by the requirements for the development of maritime transport, and cause the formation of various risks. As a result, it is formed periodically in the system of global maritime market processes of violation of the balance of the disclosure of the fleet and the growth rates of cargo flows. Therefore, in the System of Marine Transport remains a problem of solving the relevance of managerial and innovative strategies.

Key words: balance, maritime market, development, risk, deadweight.

Постановка проблеми. Посилення ролі підприємств морського транспорту в забезпеченні стійкості світових транспортно-економічних зв'язків зумовлює необхідність постійного вдосконалення системи прийняття та реалізації економічних рішень. Загальним у цьому аспекті стає оптимізація провізної здатності флоту і його фрахтування. При цьому розширення ролі менеджменту в системі фрахтового ринку передбачає як підвищення збалансованості розвитку флоту, так і інтеграцію всередині окремих сегментів ринку морської торгівлі.

Істотна диференціація умов роботи окремих спеціалізованих груп флоту і торгових портів зумовлює завдання вибору інструментарію, обслуговуючого контроль рішень і ходу їх виконання на основі максимально достовірної сукупності критеріїв і показників управління збалансованістю поточного стану ринку морської торгівлі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Однією з вимог до методології формування інструментарію управління збалансованістю ринку морської торгівлі вважається його незалежність від зміни параметрів міжнародного поділу праці як

¹ ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4206-5270>

чинника трансформаційних процесів у торговельно-судноплавстві [1].

Під час формування наукових основ управління ефективністю розвитку галузі в ринковому розумінні слід враховувати положення: «Економічна теорія – це теорія вибору і його непередбачуваних наслідків» [2, с. 35]. Для судноплавних компаній і торгових портів асиметричність положення виникає внаслідок прояву нових факторів циклічності економічного розвитку і домінування низки брендів у секторах фрахтового ринку і на мультимодальних маршрутах, що відрізняються капіталоємністю перевізного процесу. Саме це підкреслюється сучасними підходами до аналізу концентрації світового морського транспортного потенціалу [3]. Разом із тим сучасні масштаби концентрації будь-якого виду діяльності зумовлюють завдання інноваційних рішень проблеми.

У цьому відношенні слід відзначити концентрацію уваги дослідників стану морської транспортної індустрії в аспекті виходу із затяжного кризового стану. Достатньо звернути увагу на підходи авторів [4; 5].

Збалансованість різних секторів морської торгівлі привертає увагу як вітчизняних, так і зарубіжних дослідників. Значний внесок у вивчення цих процесів зробили вітчизняні та закордонні вчені, такі як: М.Т. Примачов, Н.М. Примачова, О.В. Сенько та ін., більшість з яких зробили внесок в опис причин відсутності повного балансу в морському транспорті України.

Постановка завдання. Як відомо, управління збалансованістю ринку морської торгівлі ґрунтується на досягненні відповідності граничної провізної здатності флоту змінам обсягів морської торгівлі [1]. При цьому проблемою залишається зміна характеру формування структурних підсистем, яка зумовлюється міжнародним поділом праці.

При цьому рівень світових економічних відносин, що утворюється за пріоритетами економічної ефективності відповідно до принципів СОТ, можна розглядати як єдине ціле. Формування ж провізної здатності флоту базується на менеджерських рішеннях окремих судовласницьких компаній. Саме відсутність оцінки потенційної узгодженості параметрів і зумовлює характер виникнення та зміни асиметрії.

Це, своєю чергою, зумовлює концентрацію понад 95% дедевіту торгового флоту у власницьких структурах, що володіють інвестиційними ресурсами. Саме група держав зумовлює пріоритети розподілу вантажопотоків і формування позитивного платіжного балансу. Для таких держав, як Україна, формується ситуація ризику транспортної незалежності під час реалізації активної експортної політики. У цьому відношенні слід відзначити стратегію переділу, яку свого часу реалізували Південна Корея, Китай і Сінгапур.

Це підтверджує можливість переділу зони операторської діяльності так званих традиційно морських держав. Проте глобальний ринок морської торгівлі зберігає асиметрію внаслідок збереження рівня диференціації можливостей інших держав. Важливий перегляд концепції доставки продукції як з урахуванням національних особливостей реакції судноплавного комплексу, так і з урахуванням зниження ризику за надмірного навантаження на окремих маршрутах на морське середовище.

Виклад основного матеріалу дослідження. Формування можливості і реалізація економічних інтересів окремими учасниками міжнародного поділу праці має ґрунтуватися на оцінці реальної ситуації глобального ринку морської торгівлі. Особливої уваги заслуговує оцінка конкурентної ситуації внаслідок значної концентрації ресурсів транспортного флоту провідними морськими державами.

За зростання відносної ціни морських перевезень порівняно з вартістю капітальних активів морського транспорту і ціною на продукцію світової торгівлі формується необхідний приріст пропозиції інвестиційних ресурсів у торгове судноплавство. Унаслідок цього у вантажоутворюючих підприємств з'являються умови знизити вартість перевезення внаслідок конкурентних пропозицій із боку операторів.

У цьому відношенні необхідно орієнтуватися на оптимізацію розподілу ресурсів за сукупністю локальних критеріїв ефективності господарських рішень, що забезпечують максимізацію результатів. При цьому слід враховувати ту обставину, що в умовах мінливості стану фрахтового ринку критерій оптимальності ресурсів і критерій ефективності прийняття рішень можуть відрізнятися від критерію ефективності інвестиційних процесів, що лежать в основі збалансованості інтересів ринку морської торгівлі.

Об'єктивність процесу, націленого на економію поточних витрат у межах конкурентного позиціонування, визначає доцільність вибору стратегії розвитку. Особливе місце у цьому підході відіграє оптимізація життєвого циклу проєкту. При цьому залежно від стану економічної безпеки необхідна оцінка перспектив розвитку в структурі глобального позиціонування. За загальної тенденції зростання собівартості транспортних робіт важливо контролювати розвиток за параметрами капіталомісткості. Проте необхідно враховувати таке положення: «...організація повинна думати про зниження встановлюваних цін із метою залучення бізнесу в період спаду ділової активності» [6, с. 203]. У портах України внаслідок порушення цього положення відзначено негативну реакцію вантажопотоку.

Під час вибору маркетингових стратегій, орієнтованих на облік майбутніх трансформацій

глобального ринку морської торгівлі, слід орієнтуватися за трьома найважливішими параметрами адекватності: закономірність трансформацій, характер змін, передбачуваність перспективного стану.

Збалансованість сегмента операторської діяльності зумовлюється стандартною стабільністю. За нормального відхилення від цієї позиції необхідна екстраполяція поведінки менеджменту відповідно до стратегії утримання позиції. При цьому необхідно враховувати, що в торговельному судноплаванні відповіді формуються за аналогічними ситуаціями в інших сегментах. Водночас важливе формування інноваційних рішень проблеми.

Важливо під час формування стратегії розвитку національного морського транспорту акцентувати увагу на можливих темпах зміни базисного статусу. На жаль, ці зміни виявилися швидшими порівняно з реакцією відповідного відомства країни і положення протягом тривалого періоду погіршувалося. Тільки завдяки підприємницьким структурам з'явився дедвейт, який, на жаль, слабо використовується у структурі національних вантажопотоків. Але необхідно відзначити успіхи підприємницьких структур, які забезпечили створення вантажних терміналів торгових портів, які досить чітко відреагували на характер розвитку глобального ринку морської торгівлі.

Залежно від особливостей сегмента позиціонування підприємств морського транспорту слід вибрати методи і принципи передбачуваності змін. В основі такого підходу лежить зміна кількісних параметрів на маршрутах, заснованих на сировинній продукції та енергоресурсах. У цьому разі достатньо методів екстраполяції. Водночас необхідно виділити підсистеми, для яких характерна передбачуваність операторської діяльності конкурентів. Слід зазначити, що до стандартів непередбачуваних подій на глобальному ринку морської торгівлі слід віднести появу негативних екстернальних факторів, які визначили криза 2008–2009 рр. і обвал темпів зростання 2020 і 2021 рр.

При цьому слід погодитися, що передбачені трансформації націлені на ефективність позиціонування відповідно до змін конкурентних характеристик діяльності судноплавних компаній і торгових портів. Тому підприємницькі структури повинні формувати позицію, що зумовлює досягнення пріоритетів оптимального реагування на логістичні рішення іншими учасниками ринку морської торгівлі. Серед оптимальних рішень зберігає свою позицію зміна структури флоту, що в реальних умовах українського сегмента досить обмежена. В основі логістичного підходу виділяється оптимізація маршрутів, що і зумовлює обов'язковість відповідності новим вимогам.

Слід звернути увагу на постійну появу несподіваних проблем, які потребують вирішення на основі інноваційних технологій і особливих

менеджерських підходів. Це супроводжується посиленням вимог до формування нових капітальних активів, що і зумовлює подальшу диференціацію складу учасників операторської діяльності. З урахуванням тривалості життєвого циклу, особливо торговельних портів, формуються несподівані зміни, що вимагають швидкої реакції. Саме це і зумовлює формування вторинного ринку суден п'ятирічного віку.

У зв'язку із зазначеним найважливішим принципом оптимізації організаційно-технологічних змін у судноплавному бізнесі за критеріями ефективної реалізації інвестиційних ресурсів є вирівнювання прибутковості конкурентного обслуговування національної вантажної бази. При цьому необхідно враховувати стандарти розвитку глобального ринку морської торгівлі і характер реакції власницьких структур. Важлива концентрація уваги на маржинальних аспектах ефективного розвитку.

В умовах свободи доступу до міжнародних вантажопотоків формуються особливості реакції судовласницьких структур на динаміку зовнішньоекономічних відносин (рис. 1) і посилення ролі мультимодальних технологій як чинника відповідності конкурентним вимогам. Головними стають своєчасність і адекватність прийняття рішень з оптимізації дедвейту транспортного флоту відповідно до несподіваної зміни. У цьому відношенні звертає на себе увагу те, що принципово нове «обходиться дорожче, але його загальний ефект полягає у тому, що він робить економіку більш продуктивною» [7, с. 84]. Це підтверджує реконструкція Суецького і Панамського каналів. Але й ефект формується за цим положенням у системі адекватних судовласницькі структур.

В умовах глобалізації економічних відносин та транспортного обслуговування національних потреб досягнення системної безпеки повинно ґрунтуватися на використанні інтеграційних процесів, у цьому разі в міжнародному ринку транспортних послуг, особливо з урахуванням інноваційних чинників розвитку європейської транспортної системи. Однак масштаби і спрямованість таких процесів повинні відповідати і національним пріоритетам.

Водночас у структурі, яка розкриває напрями оптимізації геополітичної моделі економічного розвитку, необхідно відображати можливості оптимізації положення національної виробничої системи. В основі будь-яких відносин доцільно використовувати принципи конкуренції та взаємодії.

Глобальні процеси в міжнародній економіці роблять перманентним завдання вирішення проблеми ефективної диверсифікації національного господарства з урахуванням змін у світовому розподілі праці. Цей принцип і визначає цілі та стратегію реакції судноплавного комплексу країни на зміну зовнішніх чинників, унаслідок чого

передбачається відповідне нарощування провізної здатності торгового флоту. При цьому слід диференціювати характер участі флоту за структурою вантажопотоків національної зовнішньої торгівлі, яка тяжіє за паливною ефективністю до пріоритетних напрямів.

Традиційні морські держави при цьому виділяють так звану національну вантажну базу, що забезпечує завантаження флоту прапора держави оператора. Для іншої частини і для експорту транспортних послуг критерієм позиціонування стає наявність інноваційних переваг. В іншому разі пріоритетом слід розглядати співвідношення фрахтових ставок і собівартості перевезення. Але перше і друге вимагають значних інвестиційних ресурсів.

У теоретичному аспекті слід звернути увагу на кардинальні проблеми формування морського ринку транспортних послуг [8]. Крива пропозиції тоннажу повинна чітко відповідати обсягу попиту, тобто параметрам вантажопотоків. Але у відкритій конкуренції торгового судноплавства це перетворюється на чинник порушення балансу. У промисловості за відповідних якісних параметрів продукції та наявності платоспроможного попиту крива пропозиції відображає прагнення фірм збільшити обсяг реалізації за даної ціни. На морському транспорті відносно високі тарифи, змушуючи розширити пропозицію тоннажу, звужують зону діяльності менш конкурентних судноплавних компаній, бо попит обмежений величиною світової торгівлі благами і ресурсами.

При цьому в основі розширення пропозиції завжди лежить капітальні активи, які необхідно відшкодувати. Це збільшує період зростання пропозиції, і становище стає критичним за чергового зниження активності фрахтового ринку.

Період формування високого рівня тарифів, незважаючи на короткостроковість, повертає судноплавні компанії з відносно високими поточними витратами, проте саме такий флот у подальшому призводить до негативних економічних наслідків і в інших секторах ринку морської торгівлі. Тому проблемою залишається наявність високого рівня ризику інвестицій у торговельне судноплавство. У цих умовах «...без наявності показників успішний менеджмент неможливий» [9, с. 78]. Збалансованість будь-якої підсистеми можна проілюструвати на показнику рентабельності інвестицій (ROI). Без одноразових витрат у короткостроковому періоді він високий, але потім підприємство програє через втрату адекватності ТЕУ потенціалу нових умов конкуренції на глобальному судноплавному ринку.

Країни, економіка яких заснована на значному національному капіталі і масштабному позиціонуванні в системі світових господарських зв'язків, будуть прагнути до розширення участі в торговельному судноплавстві [9]. Порівняно з

можливостями України такий розвиток призведе до потоку інвестиційних ресурсів в іноземні судноплавні компанії (рис. 1). Як відомо, цей процес має два боки: позитивний – громадяни України формують суттєвий приплив валюти і негативний – зниження зайнятості в національній економіці працівників із відносно високим людським капіталом.

Тому необхідне управління на новому якісному рівні щодо національних інтересів. У центрі завдання повинна лежати оптимізація використання інвестиційних ресурсів за критеріями інноваційних пріоритетів у системі сталого зростання [10]. Таким чином, можливе створення нової групи операторів, що сприяють, в кінцевому рахунку, оптимізації позиціонування вітчизняного конкурентного флоту.

Центральним принципом збалансованості будь-якої економічної підсистеми є сприяння посиленню конкурентного позиціонування як на основі адміністративних підходів, так і на основі підприємницької ініціативи. Підвищення стійкості на основі інноваційних технологій розвитку виробничого потенціалу має і мультиплікаційний ефект, оскільки стимулює розвиток обслуговуючих судноплавства концернів кластера. При цьому важливе вирівнювання умов конкуренції на основі інституціональних механізмів [11].

Саме внаслідок зростання параметрів конкуренції формуються переваги використання тих чи інших ресурсів по регіонах ринку морської торгівлі, що видно з даних рисунка. При цьому слід урахувати досить чітке визначення цілей організації, які необхідною мірою розглядають кращі сегменти функціонування: «Цілі прибуткових організацій визначаються виходячи з інтересів групи бенефіціарів (споживачів послуг), для служіння яких ці організації були створені» [12, с. 72]. Саме ця умова визначає вибір структури флоту і його техніко-економічний рівень для досягнення конкурентної стійкості відповідно до особливостей вантажопотоків.

За інших рівних умов приплив капіталу у світовому судноплавстві призводить до зростання граничної продуктивності судна у цьому секторі морських перевезень товарів міжнародної торгівлі. Збільшення попиту на провізну спроможність суден у цьому секторі призводить до зміни параметрів збалансованості глобальної системи судноплавства.

Економічні цілі, що лежать в основі позиціонування судноплавної компанії в системі фрахтового ринку, являють собою сукупність характеристик функціональної та інвестиційної діяльності. Складність полягає в обґрунтуванні кількісних і якісних параметрів розвитку. У кінцевому підсумку формується сукупність економічних і соціальних завдань, які повинні бути вирішені за критеріями збалансованості ресурсів та результатів характеристик позиції компанії, що змінюються.

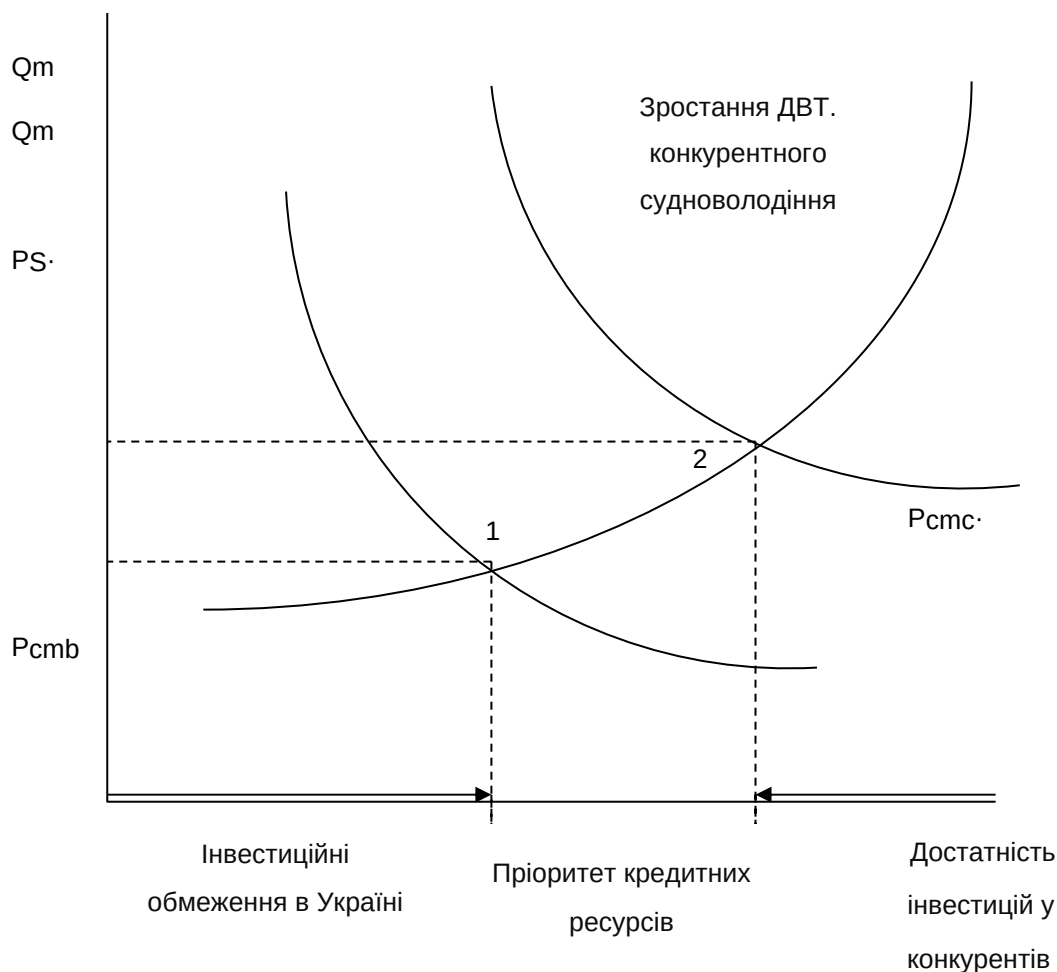


Рис. 1. Альтернативи розподілу інвестицій на світовому фрахтовому ринку

Джерело: власна розробка

Принциповим стає підхід до концентрації ресурсів, необхідних для конкурентного позиціонування компанії в системі операторської діяльності.

Глобальна необхідність функціонування світового ринку транспортних послуг підтверджує висновок, що «...у конкурентній економіці фактори виробництва оплачуються за ціною граничного продукту...» [13, с. 95]. Тобто реальна капіталомісткість перевезення вантажів, що впливає на величину середніх витрат перевізного процесу, висловлює граничну продуктивність флоту. Саме тому контролюються динаміка дедвейту і його структура формування вантажопотоків та диференціації маршрутів у розрахунку на тону вантажопідйомності. Із цим же пов'язані і проекти створення автономного судноплавства.

Висновки з проведеного дослідження.

Необхідно регулювати темпи зростання дедвейту флоту відповідно до ускладнення вимог до адекватності капітальних активів щодо вартості вантажної маси. Водночас необхідно враховувати характер прояву спеціальних критеріїв оптимізації витрат праці, що забезпечує функціональне становище компанії і безпеку судноплавства.

На жаль, зі зростанням вартості 1 т дедвейту гранична продуктивність його змінюється неадекватно, що веде до регулювання тривалості життєвого циклу і до пошуку інших форм підтримки вартісної конкурентоспроможності судноплавних компаній. Однак реальність цього процесу зумовлює необхідність реалізації наступного етапу інноваційного розвитку торгового судноплавства. У цьому аспекті посилюється увага і до можливості формування автономного торгового флоту.

У будь-якому разі в системі мореплавання посилюється значимість реалізації стандартного принципу менеджменту: підпорядкування приватних інтересів і дій загальним завданням розвитку даної підсистеми морської транспортної індустрії. Проблеми управління конкурентним становленням національного торгового флоту, портів та інших структур морського кластера вимагають взаємодії державних органів та підприємницьких структур, тому необхідний інструментарій, який стимулює взаємність підходів до оптимізації як підприємницької, так і макроекономічної ефективності нормалізованого розвитку національної морської транспортної індустрії країни.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Review of Maritime Transport (2019). Report by the UNCTAD secretariat. United Nations New York and Geneva: 164 p.
2. Хаммер М. Реинжиниринг корпорации: манифест революции в бизнесе. Санкт-Петербург, 1997. 332 с.
3. Примачев Н.Т. Закономерности развития морского транспортного потенциала. Одеса : НУ «ОМА», 2019. 351 с.
4. Колегаєв І.М. Принципи комплексного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. Одеса : НУ «ОМА», 2017. 332 с.
5. Шевченко М. Торговые войны и глобальные перевозки. Порты Украины. 2018. № 9. С. 32–33
6. Управленческий учет / Э.А. Аткинсон, Р.Д. Банкер, Р.С. Каплан, С.М. Янг. Москва : Вильямс, 2005. 872 с.
7. Друкер П.Ф. Менеджмент: задачи, обязанности, практика. Москва ; Киев : Вильямс, 992 с.
8. Birn R. J. (2003). The Handbook of International Market research techniques. London : Kogan page.
9. Вензик Н.Г. Повышение конкурентоспособности судоходных компаний. Москва : Транспорт, 2001. 215 с.
10. Шарп У.Ф., Александер Г., Бейл Д.В. Инвестиции. Москва : ИНФРА, 1997. 1022 с.
11. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов. Москва : Альпина Бизнес Букс, 2006. 454 с.
12. Анцелевич Г.А. Международное морское торговое право. Киев : Слово, 2004. 560 с.
13. Кулаев Ю.Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте. Киев : Транспорт України, 2001. 182 с.
14. Kolegaiev M., Primachev N., Kolegaiev I. (2020). Systematic efficiency global merchant shipping power safety. *Transport means. Proceeding of the International Conference*. P. 757–761.
- a manifesto for a business revolution]. SPb.: S. Peterburg, 332 p. [in Russian].
3. Primachev N. T. (2019). Zakonomernosti razvitiya morskogo transportnogo potentsiala [Regularities in the development of maritime transport potential]. Odessa: NU «OMA», 351 p. [in Russian].
4. Kolegaiev I. M. (2017). Printsipi kompleksnogo rozvitku spetsializovanogo sudnoplavstva global'noy mors'koyi industriyi [Principles of integrated development of special shipbuilding of the global marine industry]. Odessa: NU «OMA», 332 p. [in Russian].
5. Shevchenko M. (2018). Torgovyye voyny i global'nyye perevozki [Trade wars and global shipping]. *Porty Ukrainy* [Ports of Ukraine], № 9, 181. P. 32-33 [in Russian].
6. Atkinson E. A., R. D. Banker, R. S. Kaplan, S. M. Yang (2005). Upravlencheskiy uchet [Management Accounting]. M.: «Vil'yams», 872 p. [in Russian].
7. Druker P. F. (2008). Menedzhment: zadachi, obyazannosti, praktika [Management: tasks, responsibilities, practice]. M. K.: «Vil'yams», 992 p. [in Russian].
8. Birn R. J. (2003). The Handbook of International Market research techniques. London: Kogan page.
9. Venzik N. G. (2001). Povysheniye konkurentosobnosti sudokhodnykh kompaniy [Increasing the competitiveness of shipping companies]. Moscow: Transport, 215 p. [in Russian].
10. Sharp U. F., Aleksander G., Beyl D. V. (1997). Investitsii [Investments]. Moscow: INFRA, 1022 p. [in Russian].
11. Porter M. (2006). Konkurentnaya strategiya: Metodika analiza otrasley i konkurentov [Competitive strategy: Methodology for analyzing industries and competitors]. Moscow: Al'pina Biznes Buks, 2006. 454 p. [in Russian].
12. Antselevich G. A. (2004). Mezhdunarodnoye morskoye togovoye pravo. Kyiv: Slovo [International Maritime Trade Law], 560 p. [in Russian].
13. Kulayev Yu. F. (2001). Metody ekonomicheskoy otsenki investitsionnykh proyektov na transporte [Methods of the economic assessment of investment projects in transport]. K.: Transport Ukrainy, 182 p. [in Russian].
14. Kolegaiev M., Primachev N., Kolegaiev I. (2020). Systematic efficiency global merchant shipping power safety. *Transport means. Proceeding of the International Conference*. P. 757–761.

REFERENCES:

1. Review of Maritime Transport (2019). Report by the UNCTAD secretariat. United Nations New York and Geneva: 164 p.
2. Khammer M. (1997). Reinzhiniring korporatsii: manifest revolutsii v biznese [Corporate reengineering: