

СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

УДК 656.6(338.47)

Світлана ІЛЬЧЕНКО, Інна ПОЗНАНСЬКА

НАУКОВІ ІНСТРУМЕНТИ ВРАХУВАННЯ ПРИРОДИ СЕКТОРАЛЬНОЇ АСИМЕТРІЇ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Розглянуто особливості секторальної сегментації в морському суднопластві, яка зумовлює різноманітність форм секторальної сегментації світового фрахтового ринку. Проаналізовано останні тенденції розвитку світового торговельного суднопластва відносно типу, розміру суден, їх вікового діапазону, особливостей формування вантажної бази та фрахтових ставок, на підставі чого виявлено диспропорції в транспортному секторі та їх значення в економічному зростанні окремих елементів як світового транспортного комплексу взагалі, так і європейського зокрема. Особливий вплив на формування асиметрії транспортних послуг здійснили такі фактори, як збільшення дедевіту флоту, ролі контейнерних перевезень у розвитку морських перевезень та уваги до проблеми усунення негативного впливу на навколишнє середовище від транспортних засобів. Запропоновано оцінку асиметрії пропозиції тоннажу залежно від частки світової торгівлі товарами за видами вантажів, яка дає можливість стверджувати, що відхилення значень цих показників на 3% призводить до кардинальної диспропорції у пропозиції та попиті вантажу. Одним з показників асиметрії ринку морських перевезень визначено кон'юнктуру фрахтового ринку відповідно до форми організації перевезень. Обґрунтовано, що оптимальна робота на морському транспорті відповідає оптимальним маршрутам і схемам доставки конкретних видів вантажів, відповідно відхилення від показників роботи флоту призводить до виникнення випадків асиметрії в конкретному секторі світового фрахтового ринку. Причини виникнення секторальної асиметрії ринку морських перевезень запропоновано групувати за такими факторами: військово-політичними, "конкурентна боротьба", "дії третіх сторін" та техніко-експлуатаційними. Відстеження ситуації та виявлення відповідних параметрів дозволяє прогнозувати можливі наслідки та вжити заходи для їх усунення. Запропоновано визначати коефіцієнт асиметрії потужності лінії з метою запобігання недоцільному використанню вантажомісткості судна, а також коефіцієнт відхилення від нормальних показників ефективності роботи елементів транспортної інфраструктури з метою скорочення транспортних витрат.

Ключові слова: світовий транспортний комплекс, секторальна асиметрія ринку морських перевезень, трампове і лінійне суднопластво, контейнерні перевезення,

© Світлана Ільченко, Інна Познанська, 2016.

економічне зростання, попит та пропозиція на ринку транспортних послуг, фрахтова ставка.

JEL: D41, D43, E60, F29, L92

Постановка проблеми. Порівняно з іншими галузями економіки, транспорт має низку особливостей економічного, організаційного та технічного характеру, які повинні враховуватися при вирішенні спільних проблем формування та управління ринку транспортних послуг. Ринок транспортних послуг є одним з найбільш великих і значущих підсистем економіки. В умовах жорсткої конкуренції на ринках транспортних послуг зростає тиск з боку транспортно-логістичних операторів, спостерігається підвищення вимог споживачів до якості транспортного обслуговування, а також до строків доставки і збереження вантажів. Умови функціонування ринку морських перевезень створюють підґрунтя для виникнення різноманітних форм асиметрії: географічної, секторальної та продуктової.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку торговельного судноплавства присвячено багато праць вітчизняних вчених: Б. В. Буркинський, В. В. Винніков, Є. М. Воевудський, В. М. Загорулько, О. М. Кибик, О. М. Котлубай, М. І. Котлубай, І. А. Лапкіна, Г. С. Махуренко, А. М. Новікова, С. І. Пирожков, М. Я. Постан, М. Т. Примачов, В. І. Чекаловець та ін. [1, 25; 2, 42; 3, 15]. Але проблеми асиметрії ринку транспортних послуг до останнього часу практично не вивчалися. Серед закордонних досліджень цієї проблеми найбільш цікавими є наукові праці Т. Такахаши, які присвячені вивченню впливу асиметрії транспортних витрат на географію перевезень у випадку з розрізненим розподіленням економічної діяльності [4, 19].

Визначення невирішеної проблеми. Специфіка функціонування світового фрахтового ринку визначає елементи секторальної сегментації: залежно від форми організації перевезень розрізняють лінійний і трамповий сектор; перевезення обслуговують різні економічні регіони, сформувавши при цьому ринок перевезень у країни Південно-Східної Азії, Європи, Північної і Південної Америки, Південної Африки, а так само залежно від дальності перевезень розрізняють ринок перевезень на короткі і довгі відстані; залежно від роду вантажу формуються ринки перевезень окремих видів вантажів, які, в свою чергу, формують ринки насипних, наливних, універсальних та інших видів транспортування вантажів і відповідних типів суден (рис. 1). Невивченість особливостей і механізмів асиметрії ринку морських перевезень не дозволяє оцінювати і прогнозувати показники роботи морського флоту з достатньою достовірністю.

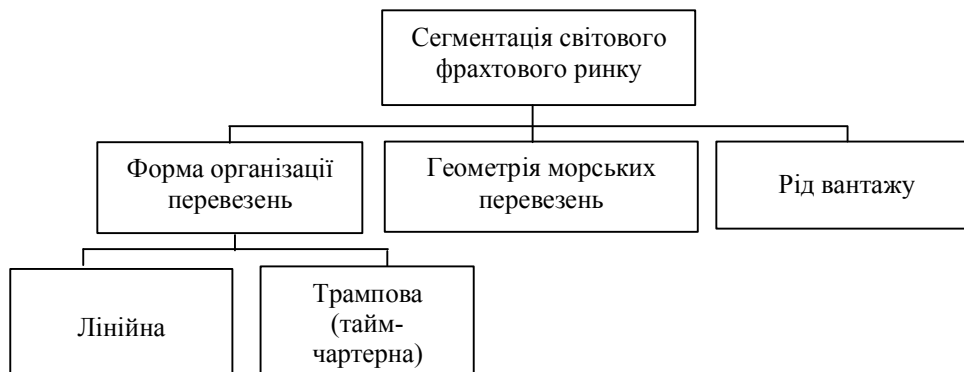


Рис. 1. Секторальна сегментація світового фрахтового ринку

Формування цілей статті. Метою наукового дослідження є формування теоретико-методичного обґрунтування процесу розробки організаційно-економічного й економіко-правового забезпечення надання сучасних транспортних послуг та врахування можливих перешкод на шляху реалізації цього процесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Огляд сучасних тенденцій розвитку торговельного судноплавства дозволяє створити уявлення про основні напрямки виникнення секторальної асиметрії ринку морських перевезень. Показники зростання світового ВВП, зовнішньої торгівлі товарами і морських перевезень в 2015 р., продовжували зростати помірними темпами, а прогноз подальшого розвитку залишається невизначеним і схильний до багатьох ризиків погіршення ситуації, в тому числі незначного збільшення світового попиту і торгівлі товарами, економічної нестабільності країн Євросоюзу, чому суперечать перспективи для споживачів нафти і виробників, геополітична напруженість і уповільнення темпів зростання у великих країнах з економікою, що розвивається, а також невизначеність щодо темпів і наслідків уповільнення розвитку в Китаї [5, 102]. Зростання світового флоту в 2015 р. становило 3,5%, який виявився найнижчим показником за останні десять років. Загалом на початку року світовий торговельний флот складався з 89 464 суден загальним тоннажем 1,75 млрд. тонн.

Вперше з моменту піку суднобудівного циклу середній вік світового флоту трохи збільшився. З урахуванням поставки меншої кількості новобудов у поєднанні зі зниженою активністю утилізації новий тоннаж більше не компенсував природне старіння флоту. Греція, як і раніше, є найбільшою країною-судновласником, далі йдуть Японія, Китай, Німеччина і Сінгапур. П'ятірка найбільших країн-судновласників контролює більше половини обсягу світового тоннажу: 5 з 10 провідних країн-судновласників з Азії, 4 європейських і 1 з Америки. Обсяг поставок нового тоннажу продовжує знижуватися порівняно з попередніми роками в абсолютному вираженні. Найбільшими темпами розширювалася частка в світовому флоті суховантажів, які до початку 2015 р. досягли 43,5% від загальної чисельності; темп зростання становив 4,4% за 2014 і 2015 р. [6, 73].

Загалом світовий флот збільшився на 42 млн. рег. тонн у 2014 р., поставки новобудови становили майже 64 млн. рег. тонн, а утилізація – 22 млн. рег. тонн. Більше 91% рег. тонн, поставлених у 2014 р. було побудовано всього за трьома країнами: Китай (35,9%); Республіка Корея (34,4%); Японія (21,0%). При цьому Китай спеціалізується переважно на будівництві балкерів, а також контейнеровозів і танкерів; Республіка Корея – на постачанні контейнеровозів і танкерів; Японія – на постачанні балкерів. Суднобудівники, судновласники і неурядові технічні організації, такі як класифікаційні суспільства, дедалі частіше співпрацюють у галузі розробки нових технологій і еко-кораблів. Слід зазначити, що класифікаційні суспільства в останні роки проводили дослідження в галузі використання альтернативних джерел енергії на судах, у тому числі енергії вітру і сонця.

Середній вік суден у світі на початок 2015 р. становив 20 років. Незважаючи на надлишок тоннажу новобудови, судновласники не поспішають виводити з експлуатації судна, особливо у країнах з перехідною економікою, де середній вік суден дорівнює понад 28 років. Найбільший вік за типом судна спостерігається серед універсальних суден. Ця тенденція пов'язана з використанням більш спеціалізованих суден та оновленням здебільшого крупнотоннажного флоту. Найбільш оновленими типами суден є балкари та контейнеровози, середній вік яких складає 9 і 10 років відповідно [6, 56].

Утилізація суден дозволяє знизити надлишок тоннажу. Вона стимулює модернізацію флоту, в тому числі і з екологічної точки зору, оскільки утилізовані судна, як правило, менш енергоефективні та більш згубні для навколишнього середовища. Уряд Китаю продовжив програму субсидування, яка заохочує судноплавні компанії на утилізацію старих суден. Схема субсидування, починаючи з 2013 р., надає фінансові пільги судовласникам для заміни старих суден на нові, більш екологічно чисті моделі.

Подальший розвиток транспорту характеризується процесом концентрації контейнерних перевезень вантажів. Тоді як контейнерна пропускна здатність збільшилася в три рази в період з 2004 по 2015 р., середня чисельність компаній, які надають послуги, скоротилася на 29%. Обидві ці тенденції ілюструють двоякість ситуації: з одного боку, збільшення дедевіту суден з метою досягнення економії за рахунок ефекту масштабу, з іншого – зменшення чисельності компаній на окремих ринках.

Фрахтові ставки в країнах, що розвиваються, завищені в середньому від 40% до 70%, на відміну від розвинених. Наприклад, у напрямку Шанхай – США (східне узбережжя) перевезення контейнерів коштує майже в 3 рази дорожче, ніж з Шанхаю до Північної Європи, та при загальному зниженні фрахтових ставок на тому ж напрямку протягом 2013–2015 рр. спостерігається значне зростання. Основними причинами такої ситуації можна назвати торгові дисбаланси цих регіонів, проблеми в реформах портової сфери та спрощення процедур торгівлі, а також більш низькі обсяги торгівлі і можливість об'єднання при транспортуванні вантажів. Політичні інструменти здатні частково виправити ситуацію за допомогою інвестицій і реформ, особливо в морських портах цих регіонів, транзитних системах і митних службах [6, 83–84].

Контейнерні ставки фрахту залишилися нестабільними протягом 2014 р. Основні принципи розвитку ринку істотно не змінилися, незважаючи на розширення глобального попиту на контейнерні перевезення. Це відбулося переважно через постійний приплив суден. Ринок танкерів, який включає транспортування нафти, нафтопродуктів і хімічних речовин, так само характеризується нестабільними ставками фрахту в 2014 р. і на початку 2015 р. Ставки фрахту на ринку насипних вантажів продовжують значно коливатися під впливом надлишкових потужностей, що досі сприяє невизначеності в прогнозах попиту. Дохід від перевезень масових вантажів знизився на 5%, починаючи з 2013 р., досягнувши середнього значення 9881 дол. США на день у 2014 р. Низький рівень доходів надав фінансовий тиск на судовласників і призвів до банкрутства декількох компаній.

Доволі значну частку світової торгівлі товарами (приблизно 3 трлн. дол.) становить торгівля енергоносіями та супутніми товарами (нафта, газ, вугілля і нафтопродукти). Як видно з рис. 2, 50% від загального обсягу світової торгівлі товарами становлять насипні вантажі, які створюють сприятливе підґрунтя для розвитку трампових перевезень, стабільне зростання яких спостерігається з 2010 р.

На тенденції зростання вантажоперевезень насипних вантажів у 2014 р. вплинув попит на імпорт країн, що розвиваються, зокрема Китаю та Індії. Протягом року збільшення світових морських перевезень насипних вантажів оцінювалося 5%. Повільніший темп, ніж за попередні чотири роки, що багато в чому підкріплений значним збільшенням торгівлі залізною рудою (+12,4%), на частку якої припадає близько 30% від всіх навалочних вантажів, досяг 1,34 млрд. тонн. На відміну від цього, поставки вугілля збільшилися на 2,8%, що набагато менше щодо зростання перевезень у 2012 р. (+12,3%). Перевезення п'яти основних масових вантажів збільшилося на 6,5%, тоді як обсяг вантажів дрібних фракцій збільшився на 2%, досягнувши 3,1 млрд. тонн і 1,43 млрд. тонн відповідно. Експорт сипучих вантажів, таких, як: боксити, нікелева

руда, залізна руда і вугілля, був обмежений через заборону на здійснення гірничо-видобувних робіт для експорту, погодні умови, заходи регулювання та політики, спрямованої на розвиток національних виробників і галузей (табл. 1).

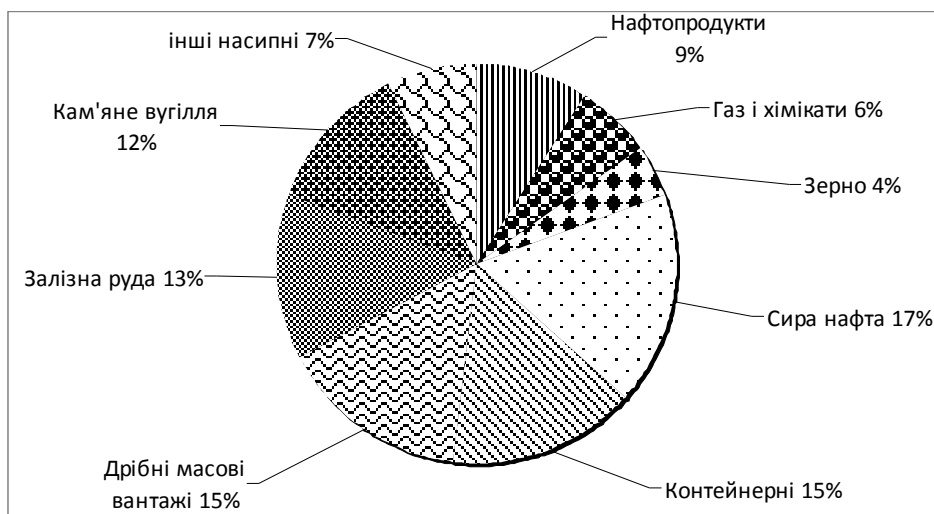


Рис. 2. Структура світової торгівлі товарами в 2014 р.

Примітка. За даними [5, 39].

Балкери в даний час – це найбільший, що постійно збільшується за дефвейтом, тип суден, який до початку 2015 р. становив 43,5% від загального їхнього обсягу. Незважаючи на очевидний попит на перевезення навалювальних вантажів, показники балтійського фрахтового індексу щораз знижуються. Це пояснюється надлишком тоннажу балкерного флоту, зниженням поставок вугілля і деякими заборонами на поставки.

Таблиця 1

Середній показник доходу в балкерному секторі, 2014 р.

| Тип балкера | Дохід, дол./доба | Рівень зниження, 2013 р., % | Причини зниження |
|-------------|------------------|-----------------------------|--|
| Panamax | 6260 | 5 | Зниження середньодобового доходу обумовлено надлишком тоннажу |
| Capesize | 13309 | 15 | Значний рівень зниження середньодобового доходу частково компенсовано збільшенням обсягу імпорту залізної руди Китаю |
| Supramax | 10819 | 12 | Зниження експорту необроблених бокситів і нікелевої руди |
| Handysize | 5205 | 6 | |

Примітка. Складено автором на основі: [6, 104].

Фактори, які можуть вплинути на попит у майбутньому, включають інновації в технологіях, які передбачають підвищити ефективність використання палива, а також збільшення числа країн, які формують політику і нормативні акти, спрямовані на скорочення викидів вуглекислого газу. Поряд з неперервно зростаючими перевезеннями великих партій однорідних вантажів спорадично виникатиме необхідність у перевезенні на різних морських лініях помітної кількості неоднорідних

вантажів. Завдяки цьому збережеться поле діяльності, але відносно менше, для трампового судноплавства. Судно, спеціалізоване на перевезення якогось одного виду вантажів, явно непридатне для цього, тому що занадто великий ризик залишити його не завантаженим. Тут можна застосовувати тільки універсальні, а також комбіновані судна, причому роль останніх зростає. Але універсальність не є єдиною якістю, якій повинні відповідати трампові судна. При експлуатації такого судна постійно доводиться зазнавати впливу мінливих навігаційної обстановки й умов в портах. Типовим прикладом трампового судна може бути відоме двопалубне універсальне суховантажне судно, здатне перевозити різноманітні вантажі. Але воно має властивий всім універсальним судам недолік – менша пристосованість до проведення вантажних операцій порівняно зі спеціалізованими судами. Цей недолік особливо помітний при перевезенні насипних вантажів.

Таблиця 2

Структура перевезень вантажів, 2014 р.

| Види вантажів | Частка світової торгівлі товарами, % | Частка світової морської торгівлі (тонно-милі), % | Світовий флот, % | Асиметрія пропозиції тоннажу, % |
|-----------------------|--------------------------------------|---|------------------|---------------------------------|
| Нафта і нафтопродукти | 26 | 22,8 | 28,6 | -3,2 |
| Газ і хімікати | 6 | 4,3 | 5,2 | -1,7 |
| Контейнерні | 15 | 16,2 | 12,8 | +1,2 |
| Насипні вантажі | 53 | 56,7 | 43,1 | +3,7 |
| Інші | | | 8,5 | |

Примітка. Складено автором на основі: [5, 49; 6, 96].

У зв'язку з тим, що трампове судноплавство орієнтоване на перевезення масових вантажів, а більшу частину світової торгівлі становлять насипні вантажі, при оцінюванні роботи трампового судноплавства можна орієнтуватися на показники перевезення насипних вантажів. Перевезення насипних вантажів здійснюється суховантажними балкерами, тому і показники ефективності балкерних перевезень багато в чому можна спроектувати на роботу трампового судноплавства. Коливання показників балтійського фрахтового індексу і середньодобовий дохід за тайм-чартерним договором перевезення найбільш точно відображають особливості функціонування трампового судноплавства.

Кон'юнктура морських транспортних послуг – основний показник, що відображає особливості виникнення секторальної асиметрії за формою організації перевезень.

Для трампових перевезень характерна монополістична конкуренція, яка виражається в двох формах:

1. Відкритий фрахтовий ринок характеризується біржовим ціноутворенням і є близьким до ринку досконалої конкуренції. Існує 8 великих транспортних бірж у світі (найбільші Лондонська фрахтова біржа (нафта і вугілля) і Гамбурзька біржа (контейнерні перевезення). Об'єктом купівлі-продажу на фрахтовій біржі є лот, а лот повинен володіти уніфікованими характеристиками. Спочатку весь флот розподіляється за спеціалізацією (танкери, суховантажі, контейнеровози), а потім за дедвейтом. Будь-який судовласник може заявити про своє судно як лот. На біржах у торгах бере участь близько 20% всього морського тоннажу. Більшість угод має спекулятивний характер.

2. Локальний ринок. У торгах бере участь фрахт суден, відомий певним групам брокерів. Ціна формується з універсального показника ТЧЕ (тайм-чартерний еквівалент). Фактично значення тайм-чартерного еквіваленту є прибутком судовласника за рейс.

Час і місце звільнення судна від попереднього договору до моменту фрахтування – позиція судна. Судновласник визначає свої витрати, починаючи з позиції судна, які включає в ТЧЕ. Ціна чартерних перевезень менша, ніж ціна лінійних перевезень, тому що судно завантажене повністю. В разі лінійних перевезень судно може йти напівпорожнім, його витрати все одно залишаються тими самими.

Світовий фрахтовий ринок трампового тоннажу є ринком досконалої конкуренції через такі причини: на ньому незалежно один від одного діє велика кількість продавців і покупців однорідної продукції; кожен з них не може значно вплинути на рівень фрахтових ставок і має в своєму розпорядженні доволі повну інформацію про ціни і витрати. Оскільки трампові судна не пов'язані з певним районом плавання і направляються туди, де є потреба, трамповий ринок чутливо реагує на зміну попиту і пропозиції, тому що для нього характерні значні коливання фрахтових ставок.

При лінійних перевезеннях перевізник не консультиється і не веде переговорів щодо встановлення ставки тарифу. Будь-яка ціна перевезення визначається типом ринку залежно від співвідношення попиту і пропозиції. Для лінійних морських перевезень характерні олігополістична конкуренція (має місце змова перевізників (рівень цін не залежить від рівня витрат перевізника)); об'єднання перевізників в межах географічного регіону з єдиними тарифами; провізна плата може розраховуватися за вагою або об'ємом вантажу, за вартістю вантажу. Фактори, що впливають на рівень тарифів, можна розділити на 2 групи. До першої належать ті, які безпосередньо формують покриття експлуатаційних витрат і забезпечують перевізнику середній прибуток (дальність перевезень, кількість обслуговуваних портів при русі за розкладом, завантаження в зворотному напрямку). Друга група чинників пов'язана зі специфікою попиту і пропозиції на транспортні послуги, з особливостями конкуренції та монополізації транспортних послуг на географічному напрямку.

Беручи до уваги той факт, що оптимальна робота на морському транспорті відповідає оптимальним маршрутам і схемам доставки конкретних видів вантажів, відповідно відхилення від показників роботи флоту призводять до виникнення випадків асиметрії в конкретному секторі світового фрахтового ринку.

До причин виникнення цих відхилень належать (табл. 3):

– військово-політичні чинники. Боротьба політичних сил за частку впливу на світову економіку призводить до формування нераціональних схем доставки, що спричинює виникнення секторальної асиметрії, яка, в свою чергу, може мати довгострокову і короткострокову природу. Причинами виникнення короткострокової асиметрії можуть бути страйки й інциденти місцевого характеру (не достатньо сильно впливають на світове економічне зростання).

Прикладом довгострокового впливу стало закриття Суецького каналу строком на один рік у зв'язку з руйнуваннями від військових дій, в ході якого всі маршрути морських перевезень з Атлантичного до Тихоокеанського регіону були побудовані навколо Африканського континенту, що значно здорожчало їх собівартість. Сучасний військовий конфлікт між Росією і Україною створив умови для розробки більш дорогого, так званого нового Шовкового шляху;

– конкурентна боротьба (недобросовісна конкуренція). При спробах зміцнити своє становище на ринку або зайняти окремих його сегмент компанії застосовують прийоми цінової конкурентної боротьби: залучення суден з типорозмірними характеристиками найбільш відповідних конкретному маршруту доставки вантажів, а також пропозицію рівня фрахтових ставок, свідомо занижених для цього сегмента перевезень;

– дії третіх сторін (цінові війни). Застосування неконкурентних методів боротьби за місце на ринку може призвести до повного усунення оптимального маршруту доставки вантажу шляхом, наприклад, багаторазового збільшення митних зборів. Наприклад, бавовняний товаропотік з Узбекистану став нерентабельним у зв'язку зі збільшенням тарифів на залізничні перевезення майже в 6 разів;

– техніко-експлуатаційні фактори. Вибір типорозмірних характеристик судна повинен відповідати оптимальному значенню попиту і пропозиції на тоннаж, тобто потужність лінії має відповідати її потребам. Недоцільно використовувати судно великого дедвейту на короткі відстані.

Таблиця 3

Асиметрія ринку морських перевезень

| Фактори | Причини виникнення | Методи запобігання / нівелювання наслідків |
|------------------------|--|--|
| Військово-політичні | Боротьба політичних сил за частку впливу на світову економіку призводить до формування нераціональних схем доставки, що спричинює виникнення секторальної асиметрії. | Авторитарний державний лад, нестабільність політичної ситуації в державі, низький рівень життя в країні створюють передумови до виникнення військово-політичних чинників асиметрії ринків морських перевезень, які необхідно відстежувати, і розробки відповідної тактики. |
| Конкурентна боротьба | При спробах зміцнити своє становище на ринку або зайняти окремий його сегмент і компанії застосовують прийоми цінової конкурентної боротьби: залучення суден з типорозмірними характеристиками найбільш відповідних конкретному маршруту доставки вантажів, а також пропозиція рівня фрахтових ставок свідомо занижених для цього сегмента перевезень. | Наявність недобросовісної конкуренції сприяє виникненню такої асиметрії на ринку морських перевезень. Відстеження, прогнозування ситуації на ринку дозволить запобігти можливим наслідкам. |
| Дії третіх сторін | Застосування неконкурентних методів боротьби за місце на ринку може призвести до повного усунення оптимального маршруту доставки вантажу шляхом, наприклад, багаторазового збільшення митних зборів. | Наявність неліберального статуту конференції, зміна тоннажу (в лінійному судноплаванні) на певних напрямках, поява нових учасників на ринку призводять до появи аутсайдерів на відповідних напрямках. Така ситуація на ринку є сприятливою для появи таких диспропорцій і дозволяє спрогнозувати можливі наслідки. |
| Техніко-експлуатаційні | Вибір типорозмірних характеристик судна повинен відповідати оптимальному значенню попиту і пропозиції на тоннаж, тобто потужність лінії має відповідати її потребам. | Вибір розрахункового судна для даного напрямку (лінії) здійснюється шляхом визначення показників за початково-кінцевою і рухомою складовими, залежно від отриманих результатів виконується вибір розміру і типу судна. |

Вибір розрахункового судна для даного напрямку (лінії) здійснюється шляхом визначення показників за початково-кінцевою і рухомою складовими; залежно від отриманих результатів виконується вибір розміру і типу судна.

Витрати на початково-кінцеві операції не залежать від відстаней перевезення вантажів, а залежать тільки від маси вантажу й інтенсивності вантажно-розвантажувальних робіт, тобто в розрахунку на 1 т вони залишаються незмінними. Інтенсивність вантажно-розвантажувальних робіт – величина не постійна і залежить від звичаїв порту.

Рухомі витрати змінюються залежно від відстаней перевезення та ходового часу, що залежить від швидкості економходу. У розрахунку на 1 т рухові витрати змінюються прямо пропорційно до дальності перевезення.

Співвідношення цих двох показників дозволяє оцінити доцільність використання транспортної потужності лінії, інакше кажучи, її питому провізну спроможність, яка залежить від загальної середньої валової норми вантажних робіт і протяжності лінії.

Коефіцієнт асиметрії потужності лінії можна визначити за формулою:

$$K_M = \frac{C_{CT}}{C_X}, \quad (1)$$

якщо $K_M > 1$, то витрати на утримання судна на стоянці перевищують витрати судна на ходу. У цьому випадку доцільне використання судна меншого дедвейту;

якщо $K_M < 1$, то доцільно збільшити дедвейт судна за умови відповідних експлуатаційних можливостей.

Однією з причин асиметрії світового фрахтового ринку є відхилення від оптимальних значень показників ефективності роботи різних елементів транспортної інфраструктури. Пропускна здатність судноплавних каналів, що забезпечують безперебійну роботу транспортних потоків, значно скорочує дальність перевезення і відповідно зменшуються транспортні витрати. Зниження пропускної здатності каналу призводить до необхідності зміни схем доставки вантажу і техніко-експлуатаційних характеристик суден. Показником для оцінювання цих відхилень може бути абсолютне і відносне відхилення між величиною вантажопотоку і пропускною спроможністю каналу.

В абсолютному вираженні:

$$\Delta_{ГП} = C_K - Q_{ГП}, \quad (2)$$

де $\Delta_{ГП}$ – відхилення, млн. т;

C_K – пропускна здатність каналу, млн. т;

$Q_{ГП}$ – загальний обсяг вантажопотоку, млн. т.

У відносному вираженні:

$$R_{ac} = \frac{Q_{ГП}}{C_K}, \quad (3)$$

де при $R_{ac} < 1$ пропускна здатність каналу знижена або відсутня і при цьому необхідно розраховувати нові схеми доставки;

при $R_{ac} = 1$ асиметрія відсутня.

Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Сталий розвиток ринку фрахтових послуг є гарантією єдності економічного простору країни, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави та національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення. Аналіз існуючого стану ринків фрахтових послуг показує, що їх

функціонування зазнало впливу різних проблем, які не можуть бути вирішені традиційними методами на основі сформованих дисциплінарних підходів. Функціонування сучасного ринку є настільки складним і зовнішні умови змінюються так стрімко, що використання традиційних методів управління не забезпечує задовільних результатів. Виникає необхідність розробки нових підходів та інструментів економічного управління розвитком ринків транспортних послуг з метою прискорення соціально-економічного розвитку країни та підвищення ефективності функціонування її економіки. Нестабільність ринку морських перевезень створює умови для виникнення багатьох факторів, що заважають нормальному функціонуванню та розвитку морського транспорту. Запропоновані методичні підходи до оцінювання рівня секторальної асиметрії на світовому фрахтовому ринку дозволять прогнозувати і вжити заходів щодо запобігання або нівелювання її наслідків. Саме розуміння природи цих проблем дає можливість адекватно оцінити реальний стан, визначити важелі впливу на кон'юнктуру фрахтового ринку та формування конкурентних умов роботи українського флоту.

Список використаних джерел

1. Котлубай О. М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу : моногр. / О. М. Котлубай // ІПРЕЕД НАН України. – Одеса, 2013. – 206 с.
2. Котлубай О. М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів / О. М. Котлубай // ІПРЕЕД НАН України. – Одеса, 2012. – 200 с.
3. Котлубай О. М. Розвиток економічних взаємовідносин в світовому транспортному комплексі : моногр. / О. М. Котлубай, О. А. Липинська, С. В. Ільченко; за ред. О. М. Котлубай; ІПРЕЕД НАН України. – Одеса, 2013. – 286 с.
4. Takaaki Takahashi. Asymmetric Transport Costs and Economic / Takaaki Takahashi // Geography Center for Spatial Information Science, University of Tokyo. – Japan, 2007. – 31 p.
5. World trade report 2014 [Electronic resource] / World trade organization. – 2014. – 244 p. – Mode of access : https://www.wto.org/english/res_e/world_trade_report14_e.pdf.
6. Review of Maritime Transport 2015 [Electronic resource] / UNCTAD. – 2015. – 122 p. – Mode of access : <http://unctad.org/rmt>.
7. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions / Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018 / COM/2009/0008 final [Electronic resource]. – Mode of access : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52009DC0008>.
8. The economic value of the EU shipping industry [Electronic resource] / A report for the European Community Shipowners' Associations (ECSA) // Oxford Economics. – 2014. – April. – 71 p. – Mode of access : www.shortsea.be/.../150220EuropeanShippingUpdate.
9. Vestager Margrethe Competition in maritime transport [Electronic resource] / Margrethe Vestager // 21st annual EMLO Conference. – 2015. – October 5. – Copenhagen, 2015. – Mode of access : <https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/vestager/announcements/>.
10. Коваленко Е. О. Развитие мировой торговли: секторальный подход [Электронный ресурс] / Е. О. Коваленко // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-восточной Европы в рамках

Чорноморського економічного співробітництва–2014. – С. 130–135. – Режим доступу : jbsec.donnu.edu.ua/article/download/1165/1186.

References

1. Kotlubai O. M. Suchasni ekonomichni vidnosyny morehospodarskoho kompleksu svitu [Modern economic relations in the world marine economy]. Odesa IMPEER NAS of Ukraine, 2013, 206 p. [in Ukrainian].
2. Kotlubai O.M. Teoriia i metodolohiia rozvytku transportno-tekhnologichnykh system perevezennia vantazhiv [Theory and methodology of transport-technological systems of transportation]. Odesa: IMPEER NAS of Ukraine, 2012, 200 p. [in Ukrainian].
3. Kotlubai O. M., Lypynska O. A., Ilchenko S. V. Rozvytok ekonomichnykh vzaiemovidnosyn v svitovomu transportnomu kompleksi: monogr. [The development of economic relations in the global transport complex]. Odessa: IMPEER NAS of Ukraine, 2013, 286 p. [in Ukrainian].
4. Takahashi T. Asymmetric transport costs and economic geography. Center for Spatial Information Science, Tokyo: University of Tokyo, 2007, 31 p. [in English].
5. World trade report 2014. World Trade Organization, 2014, 244 p., from https://www.wto.org/english/res_e/world_trade_report14_e.pdf [in English].
6. Review of Maritime Transport 2015. UNCTAD, 2015, 122 p., from <http://unctad.org/rmt> [in English].
7. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52009DC0008> [in English].
8. The economic value of the EU shipping industry. A report for the European Community Ship owners' Associations (ECSA), Oxford Economics, 2014(April), 71 p., from www.shortsea.be/.../150220EuropeanShippingUpdate [in English].
9. Vestager Margrethe Competition in maritime transport. 21st annual EMLO Conference, Copenhagen, October 5th 2015, from <https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/vestager/announcements/> [in English].
10. Kovalenko E. O. Razvitie mirovoi trgovli: sektoralnyi podkhod [The the world trade growth: a sectoral approach]. *Problemy i perspektivy razvitiia sotrudnichestva mezhdu stranami Yugo-vostochnoi Evropy v ramkakh Chernomorskoho ekonomichnogo sotrudnichestva – Problems and prospects of cooperation between the countries of South-eastern Europe in the framework of the Black Sea Economic Cooperation*, 2014, pp. 130–135, from jbsec.donnu.edu.ua/article/download/1165/1186 [in Russian].

Редакція отримала матеріал 22 вересня 2016 р.