

УДК 504.05:338:656.615
DOI: 10.35340/2308-104X.2021.91-2-06

УПРАВЛІННЯ МЕХАНІЗМОМ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ МОРСЬКОГО ПОРТУ

МАЙОРОВА І. М.,
доктор економічних наук,
професор, професор кафедри
ЕСЕСУ, Азовський морський
інститут Національного
університету «Одеська морська
академія»,
СИВОЛАП Л. А.,
доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри управління
персоналом та економіка
підприємства, Донецький
державний університет
управління

MANAGEMENT OF THE SEAPORT ECOLOGIZATION MECHANISM

MAYOROVA I. N.,
Doctor of Science in Economics,
Professor, Professor of the
Department of Operation of ship
power plants, Azov Maritime
Institute National University
"Odessa Maritime Academy",
SYVOLAP L. A.,
Doctor of Science in Economics,
Associate Professor, Professor of
the Department of HR Management
and Business Economics,
Donetsk State University of
Management

Наведено рамковий механізм реалізації завдань екологізації морського порту за складовими: мета, об'єкти, суб'єкти, інструменти. Детально розписано зміст і наповненість чотирьох вище названих компонентів, доказано їх взаємозалежність і системність. Сформульовано і розкрито зміст принципів, на яких має будуватися визначення завдань екологізації морського порту.

Ключові слова: екологізація, морський порт, деструктивний вплив, відходи, обладнання, транспорт, відповідальність, адресність.

Приведено рамочный механизм реализации задач экологизации морского порта по составляющим: цель, объект, субъект, инструмент. Детально расписано содержание и наполнение четырех выше названных компонентов, доказано их взаимозависимость и системность. Сформулировано и раскрыто содержание принципов, на основании которых должны строиться определения задач экологизации морского порта.

Ключевые слова: экологизация, морской порт, деструктивное влияние, отходы, оборудование, транспорт, ответственность, адресность.

The framework mechanism for the implementation of the tasks of greening the seaport by components is given: purpose, object, subject, and instrument. The content and filling of the four above-mentioned components is described in detail, their interdependence and consistency are proved. The content of the principles on the basis of which the definitions of the tasks of the greening of the seaport should be based has been formulated and disclosed.

Keywords: greening, seaport, destructive impact, waste, equipment, transport, responsibility, targeting.

Постановка проблеми. Морські порти є ваговою складовою національного господарства будь-якої країни і, без сумніву, виступають провідною ланкою економіки. Наприкінці 90-х років минулого століття в результаті господарської діяльності різко посилювалось антропогенне забруднення Азовського і Чорного морів. Різке збільшення скиду неочищених стічних вод і відходів виробництва

погіршило екологічну обстановку гідрологічних басейнів морів. Також моря забруднювалися баластними водами, які скидалися з морських суден в портах обслуговування. А від ступеня організації охорони навколишнього середовища в зоні берега, морського порту, залежить екологія моря. Хаотична забудова морського узбережжя, недостатня кількість берегозахисних і протизсувних споруд, порушення технічних вимог при будівництві і експлуатації об'єктів виробництва привели до систематичного руйнування берегів.

Сучасне суспільство звикло до традиційного прояву заходів і методів з екологізації. На рівні виробництва: очисні споруди, маловідходні технології, пристрої з переробки відходів, екологічні матеріали, пакети з пластику, які самі розлагаються, мало забруднюючі технології та ін.; на рівні мотиваційних заходів і принципів – принцип «забруднювач сплачує», ефективна форма його реалізації – наявні платежі за використання природних ресурсів і забруднення середовища.

Наприкінці минулого століття людство стало перед фактом вичерпаності і закінченості можливостей нарощування матеріально-енергетичних потоків. У цей же термін людство зустрілося з новими сутностями, назва яких «екологічна економіка» і «інформація». Розв'язання задач екологічної економіки можливо тільки в площині формування нових економічних відносин в умовах екологічних обмежень.

Враховуючи нові обставини і виклики важливо визначити механізм реалізації екологічних задач для морського порту, розробити стратегію їх розвитку в сучасному світі, де панує циркулярна економіка (circularna economy).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Постановка основних задач екологічної економіки походить з таких документів, як Програма ООН «Глобальний зелений новий курс» [1], «Цілей розвитку тисячоліття» [2], Концепції циркулярної економіки [3], Стратегії сталого розвитку України [4], положень стандартів ISO 14000 [5], принципів екологічного менеджменту (EMS), що походять із стандартів ISO 14000, національних законодавчих актів [6], рекомендацій і положень Кабінету Міністрів України та ін.

На даний час концепція циркулярної економіки активно обговорюється вченими, експертами, бізнесом і громадськими організаціями. Так, в працях [7, 8, 9] сформульовано дев'ять принципів циркулярної економіки «9R»: Rethink – Reduce – Reuse – Repair – Refurbish – Remanufacturing – Repurpose – Recycle – Recover [3, с. 10].

На сторінках журналу «Менеджер» автори публікації [10, 11] показали власне ставлення до розвитку ринку екологічно чистих товарів, що співпадає з принципами циркулярної економіки і організаційно управлінським засадам розвитку «зеленої економіки» в Україні.

Проблемам інноваційної, інвестиційної діяльності морських портів присвячено досить багато публікацій в журналі «Менеджер», наприклад праці [12, 13]. Популярність теми управління діяльністю морських портів пояснюється їх прямим зв'язком з економікою регіону, держави і тим, що саме через морські порти відбувається зовнішньоекономічна діяльність країни.

Потрібно сказати, що теоретичним підґрунтям дослідження управління механізмом екологізації морського порту автори обрали праці Л. Г. Мельникова. Вчений першим на вітчизняних наукових

просторах розробив теоретичні основи екологізації економіки. Він працює над цим напрямком дослідження майже все наукове життя, з сімдесятих років минулого століття і до тепер. Підручники Л. Г. Мельникова було видано декілька разів, з рекомендацією Міністерства освіти і науки України і прийнято базовим для забезпечення еколого-економічних дисциплін у вищих навчальних закладах України. На відміну від діючих на цей момент навчальних матеріалів з циклу дисциплін економіки природокористування, які зорієнтовані на розв'язання екологічних проблем у межах діючих виробничих систем, Мельник Л. Г. розробив новий підхід, мета якого, формування принципово нових напрямків розвитку економічної думки на основі екологізації життєвого циклу продукції і новий погляд на людину. Він запропонував ставитися до людини з тріади: «...організм – особистість – робоча сила» [14, с. 232] як до особистості, з її потребами, бажаннями, очікуваннями, життєвими проблемами, а не тільки як до робочої сили, яка обслуговує виробничу сферу.

Висока популярність діяльності морських портів та їх відповідальність за стан економіки території розташування зумовили звернутися до проблем їх екологізації, через актуальність останньої і її впливу на конкурентоспроможність морського порту, на його інвестиційну привабливість і інноваційний потенціал.

Метою статті є викладення авторського бачення механізму екологізації морського порту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основні задачі екологічної економіки наступні:

- ✓ дослідження економічних аспектів взаємодії суспільства і природи; визначення існуючих взаємозв'язків між вимогами соціально-економічного розвитку, станом навколишнього середовища й умовами життєдіяльності;

- ✓ визначення економічної цінності компонентів навколишнього середовища і включення еколого-економічних оцінок у систему економічних розрахунків;

- ✓ формування системи управління, адекватної завданням раціонального використання факторів довкілля;

- ✓ розробка методичного інструментарію для економічного обґрунтування оптимальних напрямків соціально-економічного розвитку за рахунок поєднання економічних і екологічних цілей;

- ✓ пошук шляхів підвищення еколого-економічної ефективності національної економіки та промислових підприємств, як її підґрунтя. [15, с. 10]

Механізм екологізації у випадку морського порту складатиметься з такого: 1. Мета і завдання екологізації морського порту. 2. Об'єкти екологізації. 3. Суб'єкти екологізації. 4. Інструменти екологізації. (рис. 1).

Мета екологізації діяльності морського порту полягає у зменшенні дії деструктивних факторів, а саме шуму при проведенні навантажувальних і розвантажувальних робіт, викидів шкідливих речовин від транспортних засобів, зменшення забруднення атмосфери сполуками сірки і вуглецем, усунення забруднення акваторії порту викидами з суден.

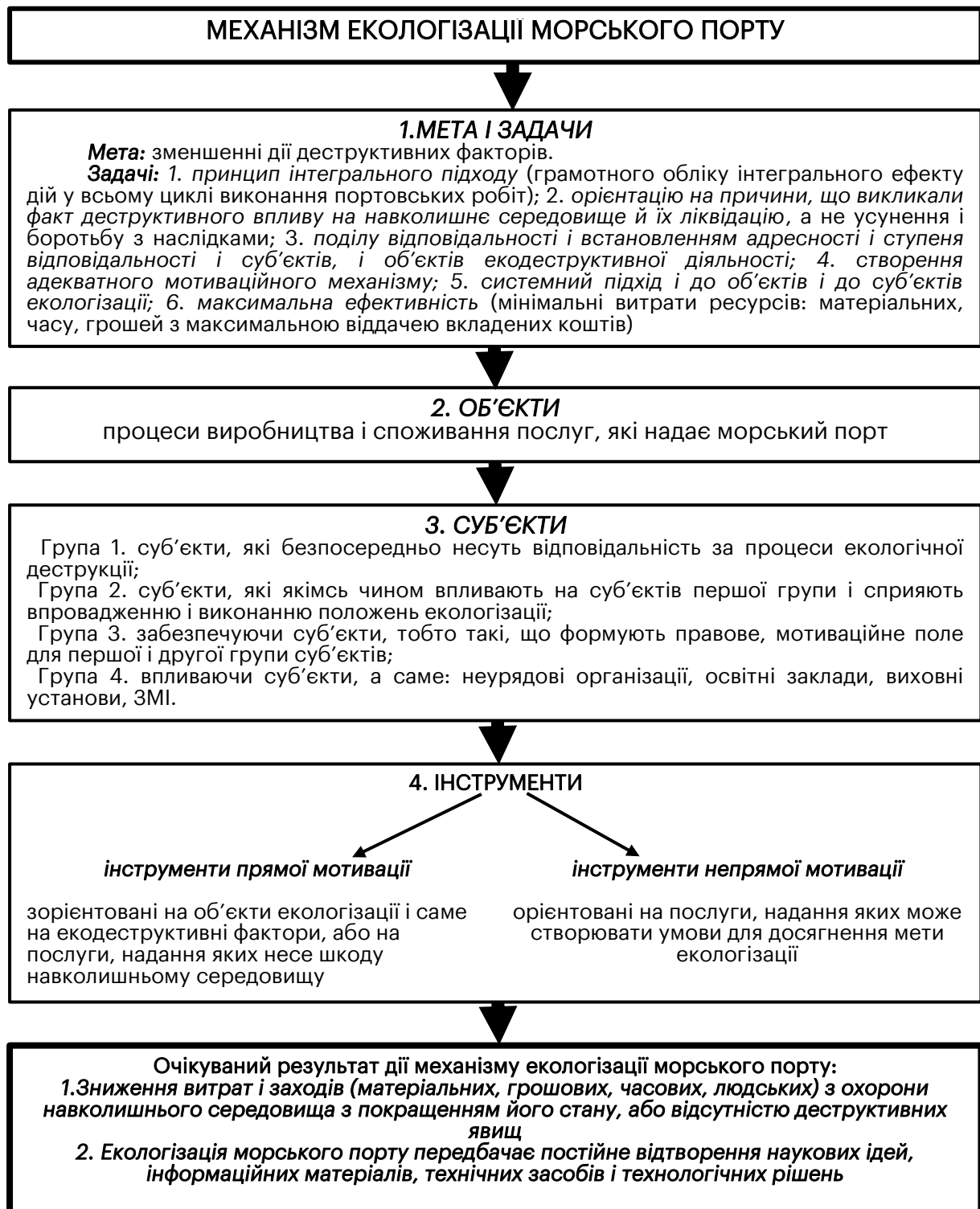


Рис. 1. Механізм екологізації морського порту
 (складено авторами на основі джерела [14, с. 217, 252–260])

На підставі наукових публікацій сформулюємо основні принципи, на яких мають ґрунтуватися завдання екологізації морського порту. По-перше, принцип інтегрального підходу, який передбачає необхідність грамотного обліку інтегрального ефекту дій у всьому циклі виконання портовських робіт; по-друге, орієнтацію на причини, що викликали шкідливий викид і забруднення навколишнього середовища й їх ліквідацію, а не усунення і боротьбу з наслідками; по-третє, поділу відповідальності, що обумовлено встановленням адресності і ступеня відповідальності і суб'єктів, і об'єктів екодеструктивної діяльності; по-четверте, адекватного інструментарію, тобто, створення мотиваційного механізму відповідно до тих обставин, що склалися на момент їх застосування; по-п'яте, системного підходу, що означає вплив на всі об'єкти і суб'єкти екологізації, як на пряму, так і опосередковано; по-шосте, максимальної ефективності, яка досягається в мінімальних витратах і часу, і ресурсів, і отриманням максимальної зворотної віддачі коштів, які спрямовувалися на розв'язання поставлених задач.

Об'єктами екологізації морського порту, тобто об'єктами деструктивного впливу, виступають процеси виробництва і споживання послуг, які надає морський порт. До таких слід віднести: розвантажувальні і навантажувальні роботи, збір сміття з суден, забруднення водної акваторії порту викидами з суден і нафтопродуктами з них; транспортні процеси на території самого порту, утилізація відходів, поліпшення ремонтпридатності портовського обладнання і споруд, застосування режимів ощадливості і раціональної експлуатації обладнання та ін.

Суб'єкти впливу розділяються на кілька груп. Перша група, це суб'єкти, які безпосередньо несуть відповідальність за процеси екологічної деструкції. До цієї групи відносяться виробники і споживачі вантажів, транспортні організації, які перевозять вантажі від виробника до морського судна, судноплавні компанії, морські судна, підприємства, які проводять збір, переробку, поховання, або рециркуляцію відходів.

Друга група, це суб'єкти, які якимось чином впливають на суб'єктів першої групи і сприяють впровадженню і виконанню положень екологізації. До таких суб'єктів відносяться організації і підприємства, які надають наукове, консультаційне, освітнє і інформаційне забезпечення, а саме: різного профілю відомства, асоціації перевізників і асоціації виробників, торговельно-промислові палати, галузеві організації, митні пости та ін.

До третьої групи відносяться забезпечуючі суб'єкти, тобто такі, що формують правове, мотиваційне поле для першої і другої групи суб'єктів, мається на увазі: державні урядові органи, АМП України, відомства і організації територіального адміністративного управління.

Четверту групу суб'єктів представляють неурядові організації, засоби масової інформації, освітні заклади, виховні установи, та ін. Узагальнення суб'єктів четвертої групи дає можливість їх назвати впливаючими суб'єктами, бо вони можуть досить потужне впливати на поведінку суб'єктів з перших трьох груп.

Призначення інструментів екологізації – це формування заохочень і мотивів для досягнення цілей екологізації і саме тому вони розділяються на інструменти прямої мотивації і інструменти непрямой мотивації. Так, інструменти прямої мотивації зорієнтовані на об'єкти

екологізації і саме на екодеструктивні фактори, або на послуги, надання яких несе шкоду навколишньому середовищу.

Інструменти непрямой мотивації орієнтовані на послуги, надання яких може створювати умови для досягнення мети екологізації. Такими інструментами непрямой дії можуть бути гарантія якості, інвестиційні заходи, заохочення територіальних громад, так, наприклад, розвиток територіального самоврядування дає можливість враховувати особливості екосистем і формувати територіальні комплекси з виробництва і споживання продукції, надання послуг.

Ключовою стратегією впливу на економічні суб'єкти з метою реалізації механізму екологізації обираємо стратегію, яка забезпечує взаємозв'язок між вантажовласниками, перевізниками і морським портом. За характером виникнення можна виділити такі компоненти інтерфейсної сфери морського порту: транспортні операції, зберігання вантажів, навігаційна робота, лоцманський супровід суден та інше. Щодо транспорту, то потрібно вказати на таку важливу деталь, як наявність власного внутрішнього транспорту морського порту, і наявність, і взаємодія із транспортом зовнішнім, до якого відносяться транспортні засоби вантажовласників, магістрального і муніципального транспорту.

Всім відомо, що транспортна сфера є джерелом екодеструктивної дії. У зв'язку з цим наведемо фактори прямого сприяння, які забезпечують підвищення екологічної ситуації на краще. До таких факторів відносять інноваційні заходи, результатом яких є вдосконалення двигунів, застосування альтернативних видів палива, вдосконалення транспортних магістралей, їх віддалення від населених пунктів, всім відомі об'їзні дороги і маршрути не тільки міст, а і рекреаційних комплексів, заборона проїзду важкого транспорту через населений пункт у напружені транспортні часи, або вузькими дорогами міста та інше.

До факторів непрямой сприяння прийнято відносити зниження кількості транспортних перевезень, завдяки удосконаленню структури вантажовласників і вантажоотримувачів, вибір оптимального маршруту перевезення, найкращого розміщення складських і приймальних портів комплексів та інше.

Нерідко саме вантажі, які перевозяться створюють екологічну небезпеку. До такого приводить неякісне упакування, контейнерування вантажів, результатом чого може статися їх висипання, проливання, випаровування, виникнення аварійних ситуацій, транспортних пригод. Вирішенням цих проблем може бути підвищення якості упакування вантажів, підвищення рівня безпеки транспортних перевезень.

Очікуваний результат дії механізму екологізації морського порту: по-перше, екологічне вдосконалення, тобто зниження витрат і заходів (матеріальних, грошових, часових, людських) з охорони навколишнього середовища з покращенням його стану, або відсутністю деструктивних явищ; по-друге, само по собі екологізація морського порту – це не стале і не разове дійство. Вона передбачає постійне відтворення наукових ідей, технологічних рішень, впровадження або модернізацію технічних засобів і портівського обладнання, вивчення і використання інформаційних матеріалів, знайомлення з світовим досвідом і пошук можливостей його реалізації в вітчизняних умовах.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження дає можливість зробити такі висновки:

1. Розроблений механізм екологізації морського порту є цілеспрямованим процесом, який зорієнтовано на зменшення інтегрального екодеструктивного впливу процесів надання послуг морським портом, проведенням навантажувальних і розвантажувальних робіт, транспортних операцій, складської діяльності.

2. Механізм екологізації здійснюється через систему організаційних заходів, інноваційних процесів, реструктуризацію сфери виробництва, технологічні зміни і є постійним відтворенням наукових ідей, технологічних рішень, впровадження або модернізацію технічних засобів і портовського обладнання, вивчення і використання інформаційних матеріалів, знайомлення з світовим досвідом і пошук можливостей його реалізації в вітчизняних умовах.

3. Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку: дослідження екологізації морського порту у взаємозв'язку з екологізацію регіону, пошук математичних супроводів і розрахунків цього процесу, їх діагностика і прогнозування.

Література:

1. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Population Prospects: The 2015 Revision, Key Findings and Advance Tables. Working Paper No. ESA/P/WP.241. URL: https://esa.un.org/unpd/wpp/publications/files/key_findings_wpp_2015.pdf.

2. Программа действий. Повестка дня на XXI век и другие документы Конференции в Рио-де-Жанейро в популярном изложении. Женева: Центр «За наше общее будущее», 1993. 70 с.

3. Трушкіна Н. В. Циркулярна економіка: становлення концепції, еволюція розвитку, бар'єри, проблеми і перспективи. *Вісник економічної науки України*. 2021. № 1 (40). С. 9–20. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1\(40\).9-20](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1(40).9-20).

4. Цели в области устойчивого развития. Организация Объединенных Наций. URL: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/summit>.

5. ISO 14001:2015 Environmental management systems – Requirements with guidance for use. URL: <https://www.iso.org/standard/60857.html>.

6. ДСТУ ISO 14001:2015 (ISO 14001:2015, IDT) Системи екологічного управління. Вимоги та настанови щодо застосування. Національний стандарт України. Вид. офіц. Київ, ДП «УкрНДНЦ» 2016. 26 с.

7. Reike D., Vermeulen W.J.V., Witles S. The circular economy: New or Refurbished as CE 3.0? Exploring Controversies in the Conceptualization of the Circular Economy through a Focus on History and Resource Value Retention Options. *Resources, Conservation and Recycling*. 2018. Vol. 135. P. 246–264.

8. Su B., Heshmati F., Geng Y., Yu X. A review of the circular economy in China: Moving from rhetoric to implementation. *J. Clean. Prod.* 2013. Vol. 42. P. 215–227.

9. Kirchherr J., et al. Barriers to the circular economy: evidence from the European Union (EU). *ECOLOGICAL Economics*. 2018. Vol. 150. P. 264–272.

10. Сиволап Л. А., Солоха Д. В., Челпан В. М. Визначення теоретико-методологічних концептів управління ефективним

розвитком ринку екологічно чистих товарів України. *Журнал «Менеджер»*. Серія «Економіка». 2020. Том. 89. №4. С. 48–56.

11. Кумачова А. С. Організаційно управлінські засади розвитку «зеленої» економіки в Україні. *Журнал «Менеджер»*. Серія «Економіка». 2020. Том. 89. №4. С. 166–175.

12. Косаренко В. В. Аналіз інвестиційної привабливості морських портів України. *Журнал «Менеджер»*. Серія «Економіка». 2021. Том. 90. №1. С. 96–103.

13. Макаренко М. В., Кравченко А. В., Суворкіна О. О. Організаційні заходи щодо впровадження інноваційного управління морськими торговельними портами. *Журнал «Менеджер»*. Серія «Економіка». 2019. Том. 85. №4. С. 30–39.

14. Мельник Г. Г. Екологічна економіка: підручник. 6-те вид., випр. і допов. Суми: ВТД «Університетська книга», 2010. 367 с.

References:

1. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Population Prospects: The 2015 Revision, Key Findings and Advance Tables. Working Paper No. ESA/P/WP.241. URL: https://esa.un.org/unpd/wpp/publications/files/key_findings_wpp_2015.pdf.

2. Programma deystviy. Povestka dnya na KhKhl vek i drugie dokumenty Konferentsii v Rio-de-Zhaneyro v populyarnom izlozhenii. Zheneva: Tsentr «Za nashe obshchee budushchee», 1993. 70 s.

3. Trushkina N. V. Cyrkuljarna ekonomika: stanovlennja koncepciji, evoljucija rozvytku, bar'jery, problemy i perspektyvy. Visnyk ekonomichnoji nauky Ukrainy. 2021. # 1 (40). S. 9–20. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1\(40\).9-20](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1(40).9-20).

4. Tseli v oblasti ustoychivogo razvitiya. Organizatsiya Ob"edinennykh Natsiy. URL: <http://www.un.org/sustainable/development/ru/summit>.

5. ISO 14001:2015 Environmental management systems – Requirements with guidance for use. URL: <https://www.iso.org/standard/60857.html>.

6. DSTU ISO 14001:2015 (ISO 14001:2015, IDT) Systemy ekologhichnogho upravlinnja. Vymoghy ta nastanovy shhodo zastosuvannja. Nacionaljnyj standart Ukrainy. [Chynnyj vid 2016-02-17]. Vyd. ofic. Kyjiv, DP «UkrNDNC» 2016. 26 s.

7. Reike D., Vermeulen W.J.V., Witles S. The circular economy: New or Refurbished as CE 3.0? Exploring Controversies in the Conceptualization of the Circular Economy through a Focus on History and Resource Value Retention Options. *Resources, Conservation and Recycling*. 2018. Vol. 135. P. 246–264.

8. Su B., Heshmati F., Geng Y., Yu X. A review of the circular economy in China: Moving from rhetoric to implementation. *J. Clean. Prod.* 2013. Vol. 42. P. 215–227.

9. Kirchherr J., et al. Barriers to the circular economy: evidence from the European Union (EU). *ECOLOGICAL Economics*. 2018. Vol. 150. P. 264–272.

10. Syvolap L. A., Solokha D. V., Chelpan V. M. Vyznachennja teoretyko-metodologhichnykh konceptiv upravlinnja efektyvnym rozvytkom rynku ekologhichno chystykh tovariv Ukrainy. *Zhurnal «Menedzher»*. Serija «Ekononika». 2020. Tom. 89. #4. S. 48–56.

11. Kumachova A. S. Orghanizacijno upravlinsjki zasady rozvytku «zelenoji» ekonomiky v Ukraini. Zhurnal «Menedzher». Serija «Ekonomika». 2020. Tom. 89. #4. S. 166–175.
12. Kosarenko V. V. Analiz investycijnoji pryvablyvosti morsjkykh portiv Ukrainy. Zhurnal «Menedzher». Serija «Ekonomika». 2021. Tom. 90. #1. S. 96–103.
13. Makarenko M. V., Kravchenko A. V., Suvorkina O. O. Orghanizacijni zakhody shhodo vprovadzhennja innovacijnogho upravlinnja morsjkyjmy torghoveljnymy portamy. Zhurnal «Menedzher». Serija «Ekonomika». 2019. Tom. 85. #4. S. 30–39.
14. Meljnyk Gh. Gh. Ekologhichna ekonomika: pidruchnyk. 6-te vyd., vypr. i dopov. Sumy: VTD «Universytetsjka knygha», 2010. 367 s.

Circular economy places new demands on production facilities, the main ones are as follows: determining the economic value of environmental components and the inclusion of environmental and economic assessments in the system of economic calculations; formation of a management system adequate to the task of rational use of environmental factors; development of methodological tools for economic justification of the optimal directions of socio-economic development through a combination of economic and environmental goals; finding ways to increase the environmental and economic efficiency of the national economy and industrial enterprises as its basis.

The mechanism of greening in the case of a seaport will consist of the following: 1. The purpose and objectives of greening the seaport. 2. Objects of greening. 3. Subjects of greening. 4. Greening tools.

The purpose of greening the seaport is to reduce the impact of destructive factors. The task of greening the seaport is based on the following principles: the principle of an integrated approach, which provides for the need for competent accounting of the integrated effect of actions throughout the cycle of port works; focus on the causes that caused harmful emissions and pollution and their elimination, rather than elimination and control of the consequences; division of responsibilities, due to the establishment of targeting and the degree of responsibility of both subjects and objects of eco-destructive activity; adequate tools, ie, the creation of a motivational mechanism in accordance with the circumstances prevailing at the time of their application; systemic approach, which means the impact on all objects and subjects of greening, both directly and indirectly; maximum efficiency, which is achieved in the minimum cost and time and resources, and obtaining the maximum return on funds that were directed to solve the tasks.

The objects of greening of the seaport, ie the objects of destructive impact, are the processes of production and consumption of services provided by the seaport.

Influences are divided into several groups. The first group is the entities that are directly responsible for the processes of environmental destruction. The second group is the subjects that in some way influence the subjects of the first group and contribute to the implementation and enforcement of greening provisions. The third group includes providing entities. The generalization of the subjects of the fourth group makes it possible to call them influential subjects,

because they can quite strongly influence the behaviour of subjects from the first three groups.

The purpose of greening tools is the formation of incentives and motives to achieve greening goals.

The key strategy for influencing economic entities in order to implement the mechanism of greening, we choose a strategy that ensures the relationship between cargo owners, carriers and the seaport.

The expected result of the mechanism of greening the seaport: environmental improvement is reducing costs and measures to protect the environment with the improvement of its condition, or the absence of destructive phenomena.

УДК 338.1:656.07

DOI: 10.35340/2308-104X.2021.91-2-07

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СЕГМЕНТІВ РИНКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

СЕНЬКО О. В.,
доктор економічних наук, доцент,
ЗАДЕРЕЙ А. Є.,
кандидат економічних наук
Національного університету
«Одеська морська академія»

FEATURES OF FUNCTIONING OF SEA MARKET SEGMENTS

SIENKO O.,
Doctor of Science in Economics,
Associate Professor,
ZADEREI A.,
PhD in Economics, Senior Lecturer,
National University «Odessa
Maritime Academy»

У статті досліджено особливості розвитку морських перевезень. Розглянуто чинники, які впливають на тенденції розвитку ринку. Проаналізовано кожний сектор морських перевезень. Вказані головні типи вантажів та країни попиту та пропозиції вантажів. Наведені прогнози подальшого розвитку ринку.

Ключові слова: морські перевезення, ринок балкерного судноплавства, підсегмент танкерного ринку, вантажопідйомності, ринок контейнерних перевезень.

В статье исследуются особенности развития морского транспорта. Рассмотрены факторы, влияющие на тенденции развития рынка. Проанализирован каждый сектор морских перевозок. Указаны основные типы грузов и страны спроса и предложения грузов. Даны прогнозы дальнейшего развития рынка.

Ключевые слова: морские перевозки, рынок балкерных перевозок, подсегмент танкерного рынка, грузоподъемность, рынок контейнерных перевозок.

The article examines the features of the development of maritime transport. The factors influencing market development trends are considered. Each sector of sea transportation is analyzed. The main types of cargoes and countries of demand and supply of cargoes are specified. Forecasts of further market development are given.

Key words: sea transportation, bulk shipping market, tanker market sub-segment, load-carrying capacity, container transportation market.