

JEL F15, F29, O11, 019
УДК 656.61-048-78(262.5)(045)
DOI 10.31375/2226-1915-2021-4-5-15

**ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ НАПРАВЛЕНИЙ
ОПТИМИЗАЦИИ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТНОГО
ПОТЕНЦИАЛА ЧЕРНОГО МОРЯ**

И.М. Колегаев

к.э.н., ст. помощник капитана компании «Bourbon»

Компания «Bourbon», Одесса, Украина

Е.А. Костенюк

аспирант кафедры экономической теории
и предпринимательства на морском транспорте

Национальный университет
«Одесская морская академия»

Аннотация. Интеграционные стратегии в системе обслуживания морских грузопотоков определяют дифференциацию темпов развития отдельных региональных сегментов глобального рынка морской торговли. В этом отношении неоднозначным оказывается характер развития торгового судоходства в Черноморском бассейне. Он отличается рядом особенностей, предопределяющих направления развития и характер конкуренции в формировании приоритетов маршрутов обслуживания грузопотоков мирового разделения труда. Регион реализует два условия роста грузопотоков: расширение участия во внешней торговле национальных экономик и реализация преимуществ транзитного потенциала. Этим в определяющей мере и предопределяет характер отношения отдельных стран к оптимизации технико-экономического уровня флота и портов.

В системе стратегического развития подсистем национальной морской транспортной индустрии следует рассматривать не только предпринимательские интересы операторов, но и задачи достижения транспортной безопасности внешнеэкономических отношений на основе отечественного транспортного потенциал флота и портов.

Учитывается особенность развития и направления интеграционных процессов, обуславливающих приоритетные по времени направления необходимого формирования потенциала провозной способности флота.

При этом приняты во внимание процессы реализации Законов о концессии в торговых портах и раскрытие по стандартам ЕС использования транспортного потенциала Днепра.

Ключевые слова: интеграционные стратегии, оптимизация, морской транспорт, флот, порты, транспортный потенциал, морская транспортная индустрия.

JEL F15, F29, O11, 019
УДК 656.61-048-78(262.5)(045)
DOI 10.31375/2226-1915-2021-4-5-15

**ДИФЕРЕНЦІАЦІЯ НАПРЯМКІВ
ОПТИМІЗАЦІЇ МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТНОГО
ПОТЕНЦІАЛУ ЧОРНОГО МОРЯ**

І.М. Колегаєв

к.е.н., ст. помічник капітана компанії «Bourbon»

Компанія «Bourbon», Одеса, Україна

К.А. Костенюк

аспірант кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті

Національний університет
«Одеська морська академія»

Анотация. Интеграційні стратегії у системі обслуговування морських вантажопотоків визначають диференціацію темпів розвитку окремих регіональних сегментів глобального ринку морської торгівлі. У цьому відношенні неоднозначним виявляється характер розвитку торговельного судноплавства в Чорноморському басейні. Він відрізняється низкою особливостей, що зумовлюють напрями розвитку та характер конкуренції у формуванні пріоритетів маршрутів обслуговування вантажопотоків світового поділу праці. Регіон реалізує дві умови зростання вантажопотоків: розширення участі у зовнішній торгівлі національної економіки та реалізація переваг транзитного потенціалу. Цим визначальною мірою і визначає характер ставлення окремих країн до оптимізації технико-економічного рівня флоту та портів.

У системі стратегічного розвитку підсистем національної морської транспортної індустрії слід розглядати не лише підприємницькі інтереси операторів, а й завдання досягнення транспортної безпеки зовнішньоекономічних відносин на основі вітчизняного транспортного потенціалу флоту та портів.

Ураховується особливість розвитку та напрями інтеграційних процесів, що обумовлюють пріоритетні за часом напрями необхідного формування потенціалу провізної спроможності флоту. При цьому прийняті до уваги процеси реалізації Законів про концесію в торговельних портах та розкриття за стандартами ЄС використання транспортного потенціалу Дніпра.

Ключові слова: інтеграційні стратегії, оптимізація, морський транспорт, флот, порти, транспортний потенціал, морська транспортна промисловість.

JEL F15, F29, O11, 019
UDC 656.61-048-78(262.5)(045)
DOI 10.31375/2226-1915-2021-4-5-15

**DIFFERENTIATION OF DIRECTIONS
FOR OPTIMIZING THE BLACK SEA TRANSPORT POTENTIAL**

Igor Kolegaev

CEcon., Art. Assistant Captain, Bourbon
kolegayevigor86@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1008-1727>
«Bourbon», Odessa, Ukraine

Ekaterina Kosteniuk

Graduate student (PHD) of «Economic Theory and Entrepreneurship in Maritime Transport»
k.kostenyuk92@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9525-5115>

National University «Odessa Maritime Academy» Odessa, Ukraine

Abstract. *Integration strategies in the system of servicing sea freight traffic predetermine the differentiation of the rates of development of individual regional segments of the global maritime trade market. In this respect, the nature of the development of merchant shipping in the Black Sea basin is ambiguous. It is distinguished by a number of features that predetermine the direction of development and the nature of competition in the formation of priority routes for servicing the fluid flows of the world division of labor. The region implements two conditions for the growth of freight traffic: expanding participation in foreign trade of the national economy and realizing the benefits of transit potential. This, to a decisive extent, predetermines the nature of the attitude of individual countries to the optimization of the technical and economic level of the fleet and ports. This, in turn, leads to the emergence of innovative advantages of individual national maritime transport complexes. Thus, the priorities and parameters of stability of some subsystems change in comparison with others. Therefore, it is important to identify new patterns in the positioning of competing maritime transport companies.*

The peculiarity of development and directions of integration processes are taken into account, which determine the priority directions of the necessary formation of the potential of the fleet's carrying capacity. At the same time, the processes of implementation of the Laws on Concession in Commercial Ports and disclosure of the use of the transport potential of the Dnieper according to EU standards were taken into account. Optimization of directions and options for the development of units of the maritime transport industry should reflect the possibility of varying the resources of the organization and the technology of processing traffic flows. The maximum car-rying capacity of the fleet and ports can be focused on both the increase in the volume of transport work and the amount that in the current conditions is provided by the standard organization of the transportation process.

Keywords: *integration strategies, optimization, sea transport, fleet, ports, transport potential, sea transport industry.*

Постановка проблеми. Природна алокація Чорноморського регіону щодо основних вантажопотоків Схід – Захід та Північ – Південь визначає пріоритети у системі обслуговування транзитних вантажопотоків.

Проте, конкурентна позиція морської транспортної індустрії країн Чорноморського регіону має ґрунтуватися на участі у розвитку інноваційних технологій та розширення технології траншшипменту. При цьому процес

ускладнюється активізацією дій окремих причорноморських країн, які не враховують інтереси інших операторів регіону. Головним стає питання врахування особливостей та можливостей розвитку вантажопотоків при реалізації проекту причорноморського автомобільного кільця відповідно до рішення Організації Чорноморського економічного співробітництва.

Уповільнення вирішення цих проблем зумовило формування пріоритетів розвитку порту Гданськ, що знижує частину транзиту з напрямку Схід – Захід. Створення конкурентної логістичної схеми перевезень на основі Чорноморського транспортного потенціалу має передбачати заходи поромів до портів автомобільного кільця з метою скорочення пробігу автомобільних та залізничних поїздів.

З урахуванням суперечливих стратегій, заснованих на розширенні експорту високотехнологічної продукції та обмеження імпорту, в окремі періоди можуть виникати проблеми оптимальної структуризації морського транспорту відповідно до положення: «... якщо нація пишається своєю самодостатністю, блокування імпорту можна вважати найкращим політичним рішенням» [1, с. 198]. Однак при цьому виникає ризик втрати ефективного споживання, тобто, однієї з економічних позицій. Фактично неможливо блокувати імпорт продукції суднобудування. Саме тому Японія, Китай та Південна Корея забезпечили у цій галузі високі конкурентні позиції. Щодо цього і митні обмеження США щодо Китаю зачіпають продукцію, що впливає на

розвиток аналогічного національного сегменту.

Особливе місце в системі національної морської транспортної політики має відводитися стратегії, що передбачає комплексність розвитку приморського кластера, що включає і національну суднобудівну промисловість. Як головний принцип розглядається наявність повного технологічного ланцюга: виробництво комплектуючих та обладнання, всіх систем життєзабезпечення [2].

У кожному разі необхідно враховувати, що економічний механізм оптимізації позиціонування різномасштабних підприємств світової морської транспортної промисловості формується під впливом особливостей прояву законів ринкового господарювання. Відповідно до цього вибираються і принципи прийняття рішень на базі поточних та перспективних цілей кожної судновласницької чи операторської компанії [3].

Оптимізація напрямів та варіантів розвитку підрозділів морської транспортної промисловості має відбивати можливість варіювання ресурсами організації та технологією обробки транспортних потоків. Максимальна провізна та пропускна здатність флоту і портів може бути орієнтована як на приріст обсягу транспортної роботи, так і на величину, яка в поточних умовах забезпечується стандартною організацією перевізного процесу.

Система параметричного управління підприємством морського транспорту розкрито у низці монографій, серед яких виділяються авторські роботи [4; 5; 6]. Проте дослідження щодо методів і напрямів опти-

мізації потребує уточнення окремих положень з урахуванням умов глобалізації ринку морської торгівлі, що постійно змінюються. Одночасно слід зазначити і несистемність викладу проблеми стійкості ринку морської торгівлі [7], де немає рішення постановочної мети «перспективи розвитку».

Огляд останніх досліджень та літератури. В основі процесу вибору системи управління конкурентною стійкістю як сегмента операторської діяльності в цілому, так і окремих судноплавних компаній лежать показники ранжування результатів та витрат. У цій групі особливу увагу займають показники віддачі потенціалу: норма прибутку, термін відшкодування інвестиційних ресурсів. Крім того, важливим є порівняння абсолютних характеристик із середніми або граничними показниками: питома капіталомісткість, продуктивність, сумарні витрати, чистий грошовий потік.

Як відомо, реалізація будь-якого з варіантів розвитку морського транспортного підприємства ґрунтується на розрахунку стандартних показників економічної ефективності [3]. Однак важливо уточнення окремих цілей та умов, що забезпечують досягнення поставлених завдань. Тому доцільно розрахувати індивідуальні соціально-економічні переваги проекту розвитку. Місце окремих результатів функціональної діяльності флоту чи порту визначається їх роллю у формуванні параметрів капіталізації, різних видів накопичень та управління станом ліквідності.

З постійним підвищенням техніко-економічного рівня торговель-

ного флоту, ускладненням принципів безпеки мореплавання зростають вимоги до підготовки фахівців [6]. Проте вітчизняні морські виші фінансуються за стандартними нормативами, що веде до втрати конкурентних переваг, особливо якщо враховувати різницю в оплаті праці викладачів та моряків. У низці морських держав у фінансуванні навчальних закладів беруть участь судноплавні компанії. Це суттєво підвищує фінансовий стан університетів та сприяє завданням ефективної підготовки фахівців для роботи в нових умовах.

На основі прийнятої концепції та політики розвитку судноплавних компаній, аналізу сучасного стану сегмента спеціалізації ринку морської торгівлі, найбільш надійно можуть бути обрані конкурентні параметри розвитку. Фірмові цілі слід уточнювати за характеристикою зовнішніх умов формування вантажопотоків. Первинність цієї умови визначає необхідність оцінки загального стану фрахтового ринку. Це дозволить досягти намічених параметрів ефективного використання базового потенціалу флоту. Саме мають забезпечувати обґрунтування адекватних проектів розвитку транспортного флоту.

Необхідно враховувати, що розвиток морського транспорту забезпечує як прямий економічний результат, а й має суттєвий ефект мультиплікатора з урахуванням на параметри інших промислових концентрів. Світова історія фактично підтверджує справедливість утвердження: «Національне процвітання не виникає само собою з природних ресурсів, наявної робочої сили, чинних процентних

ставок...» [8, с. 205]. Це підтверджується розвитком Японії, Німеччини та нині Китаю, які, зрештою, виявилися світовими лідерами за станом морської транспортної індустрії.

Постановка задачі. Чорноморський транспортний регіон відіграє особливу роль у структурі альтернативних маршрутів транспортно-економічними зв'язками країн Азіатсько-тихоокеанського регіону та Європи. Протягом тривалого періоду точаться суперечки про переваги окремих конкурентних варіантів транспортного обслуговування транзитних та регіональних вантажопотоків. Тому основною метою статті є викладення одного з підходів, що враховує необхідні масштаби розвитку флоту. Крім того, важливо зупинитися на системних протиріччях функціональної діяльності судноплавних компаній.

Основний матеріал дослідження. В основу вибору стратегії розвитку морської транспортної індустрії необхідно покласти аксіому, що національний морський транспортний комплекс є не тільки врівноважувачем виробничу інфраструктуру, а й відіграє самостійну роль з позиції порівняно стійкої ефективності. У разі розвитку торговельного флоту слід звернути увагу на його роль у системі забезпечення економічної безпеки участі країни в міжнародному поділі праці. При нормальному розвитку судноплавних компаній виникає ефект мультиплікатора під впливом зростання суміжних центрів національної економіки. Тому складна сукупність цілей розвитку морської транспортної промисловості країни передбачає сталість удосконалення методів оцінки її стану та об-

ґрунтування наступних стратегічних рішень.

Важлива орієнтація на досягнення економічності функціональної діяльності як основи стійкості в умовах, що постійно змінюються, розвитку фрахтового ринку. При обґрунтуванні орієнтирів національної економіки період перегляду сформованих глобальних відносин [9] виникає проблема формування надійної позиції при диверсифікації загальних принципів функціональної діяльності.

Особливістю розвитку морської транспортної промисловості, орієнтованої на параметри ефективного міжнародного поділу праці, слід розглядати характер стійкого випередження зростання дедвейту флоту щодо динаміки вантажопотоків. Це в свою чергу впливає на ризики стабільного завантаження флоту і характер конкуренції. З іншого боку, проглядається тенденція зміни ролі окремих маршрутів доставки вантажів. У певному наближенні можна погодитись з підходом до оцінки конкурентоспроможності тієї чи іншої технології чи продукції щодо співвідношення корисного ефекту до сумарних витрат [10]. Останні у торговельному мореплаванні обмежуються збалансованою тарифною ставкою. Тому ефект і може зіставлятися з цим екзогенним для компанії показником. Підтримка максимального позитивного рівня фінансового результату відображає здатність враховувати складну сукупність суперечливих факторів у функціональній та інвестиційній діяльності судноплавної компанії.

Закономірність інноваційного розвитку торговельного флоту чи морських портів, заснована на зміні

співвідношення між капіталомісткістю і трудомісткістю робіт, передбачає необхідність переоцінки досягнутого співвідношення витрат і результатів. Загальна зміна трудомісткості виконання транспортних операцій у системі збалансованості ринку праці моряків відповідно до витрат на інноваційні напрямки розвитку може бути розрахована за умовою

$$\Delta L_w = Q_r (n_1 t_1 - n_2 t_2), \quad (1)$$

де Q_r – обсяг транспортної роботи, забезпеченої новими технологічними чи інноваційними рішеннями;

n – чисельність працівників морського транспортного комплексу до (1) та після реалізації етапу інноваційного розвитку (2);

t_1 – трудомісткість виконання професійних операцій відповідно.

Вибрані показники управління станом, що розглядаються судноплавного комплексу, одночасно повинні бути індикаторами, що розкривають конкурентоспроможність потенціалу провізної спроможності флоту компанії (табл. 1). Саме пріоритети техніко-економічного рівня суден транспортного флоту визначають стійкість його позиції над ринком морської торгівлі.

Незважаючи на загальні закономірності формування сегментів глобального ринку морської торгівлі для окремих судноплавних компаній формуються окремі цілі та напрямки розвитку.

Таблиця 1

Цілі та напрями оптимізації локальних морських транспортних підсистем

Етапи життєвого циклу	Цілі та виконавці	Форма виконання стратегії
Формування стратегії розвитку флоту	Становлення повномасштабної морської держави. Координація інституційних та бізнес-проектів	Стимулювання та підтримка національних інвестиційних проектів.
Становлення та адекватне позиціонування судноплавної компанії	Розширення зони операторської діяльності та стійкості грошового потоку судновласника та оператора	Досягнення адекватності провізної спроможності флоту за основними характеристиками
Інтеграційні та інноваційні технології	Підвищення конкурентоспроможності. Центри логістики та трансшипменту	Включення до системи інтегрованих транспортних підсистем
Конкурентне позиціонування	Масштабність та економічність операторської діяльності. Власники та оператори	Адекватність техніко-економічного рівня щодо конвенційних стандартів
Завершення проекту	Накопичення фінансових та інвестиційних ресурсів для наступного рівня інноваційних технологій	Управління життєвим циклом на основі антикризових технологій

Джерело: розроблено авторами

Складною залишається проблема підтримки стійкості грошових потоків та конкурентоспроможності за рівнем економічності роботи національного флоту та торговельних портів. Як суперечливий підхід до реалізації проблеми збалансованості кількісних та якісних показників слід сприймати стратегію періодичної зміни зборів у портах морських регіонів України.

Підвищення зборів зазвичай обумовлюється необхідністю проведення значних обсягів капітальних вкладень у розвиток портової та зовнішньої інфраструктури та підвищення заробітної плати працівників морських транспортних підприємств. При цьому часто виявляється, як показала практика американських портів, що зростання вантажопотоків не компенсує інвестиційні витрати за рахунок додаткових доходів. Крім

$$\Delta E_z = \sum_{i=1}^{T_L} \nu C_s \alpha_{ii} - \Delta K_{pin} (1 - \varepsilon_t) - \sum_{j=1}^{T_L} (1 + \gamma_j) P_d \cdot p_r \alpha_{ii} - K_{pr} - K_L \cdot p_{cl}, \quad (2)$$

де νC_s – зниження поточних витрат після реалізації етапу інноваційних технологій у структурі транспортного флоту;

ΔK_{pin} – збільшення вартості дедевейту за умовами інноваційного варіанта конкурентної стійкості;

ε_t – коефіцієнт довговічності інноваційного рішення щодо базового варіанта;

γ_j – коефіцієнт, що відображає збільшення інтенсивності роботи транспортного підприємства;

P_d – продуктивність (річна) функціональної діяльності об'єкта на основі реалізації інноваційних рішень

того, в практику підприємств морської транспортної індустрії вводиться фактичне стягнення екологічних зборів з метою фінансування досліджень, пов'язаних із захистом біологічних ресурсів від інших видів морських істот, що заносяться суднами, до ізольованих від світового океану моря.

Рациональність удосконалення методів прийняття та реалізації управлінських, організаційних та інвестиційних рішень щодо підвищення конкурентних переваг флоту чи портів має оцінюватися рівнем зміни витрат. Їхні параметри оцінюються щодо базового стану підприємства або зіставляються з альтернативними варіантами. Тоді, використовуючи принцип чистої поточної вартості, підвищення результату можна оцінити за умовою

щодо умов поточного стану ринку морської торгівлі;

p_r – ставка прибутку з розрахунку на прийнятий вимір одиниці транспортних послуг (продуктивності);

K_{pr} – капітальні витрати на обґрунтування стратегії інноваційного розвитку;

K_L – величина людського капіталу проектних організацій, які забезпечили розробку та реалізацію транспортного потенціалу;

p_{cl} – ціна людського капіталу, який визначив конкурентні переваги даного комплексу.

Цей метод певною мірою розкриває доцільність реалізації стратегії, що дозволяє за принципами «без-

перервного поліпшення» [3] досягти конкурентного позиціонування морського транспорту України у системі вантажопотоків Європа – Азіатсько-тихоокеанський регіон. У цьому напрямі обсяг товарообігу перевищує 600 млрд. доларів. Особливе місце у цьому процесі належить контейнерним потокам.

З-поміж безлічі альтернативних варіантів управління маршрутами перевезень навіть в ініціативі Один пояс – один шлях зберігає своє значення Чорне море.

В основі проекту створення нової судноплавної компанії має лежати теорія переваг [10]. Основою реалізації інвестиційних проектів у морській транспортній промисловості слід використовувати очікування (прогнозування) норми прибутку на капітальні активи, а також мінімізацію ризику критичного використання провізної спроможності флоту.

Проблемою залишається управління стійкістю капіталізації через циклічні коливання співвідношення провізної здатності та обсягу вантажопотоків. У цьому аспекті особливого значення набуває впевненість у накопиченні амортизаційного фонду відповідно до потоку фрахтової виручки за критерієм ефективних індукованих інвестицій [11]. Цей процес має контролюватись у міру закрит-

тя початкового проекту відповідно до нормалізованого життєвого циклу.

Висновок. Нестійке формування найважливіших властивостей глобального ринку морської торгівлі зумовлює ризики прийняття інвестиційних рішень. Тим не менш, одночасне підвищення ролі морського транспорту у забезпеченні стійкості глобального економічного зростання визначає диференціацію підходів у структурних підрозділах ринку морської торгівлі. При цьому зберігається очікування ситуації утримання терміну експлуатації у період невизначеності та напрямів активізації стану фрахтового ринку.

Тому для забезпечення функціональної стійкості судноплавних компаній у регіональних сегментах транспортного ринку, крім технічної адекватності флоту, найважливішим стає розробка та реалізація транспортної політики, яка б сприяла інтеграційним процесам [12]. Отже, необхідна розробка загальних принципів формування інтермодальних технологій у локальних транспортних ренджах, чому має присвячуватись постійне уточнення характеру та напрямів розвитку інноваційних менеджерських підходів за критеріями сталого позиціонування операторських підсистем.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пугель Т.А., Линдерт П.Х. *Международная экономика: учебн.; пер. с англ. М.: Дело и Сервис, 2003. 800 с.*
2. Логачев С.И., Чугунов В.В. *Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. СПб.: Судостроение, 2001. 312 с.*

3. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н. *Стратегические аспекты формирования экономического потенциала морской транспортной индустрии: моногр.* Одеса: НУ «ОМА», 2019. 303 с.
4. Котлубай М.И. *Становление морского транспорта в рыночной среде: монография.* Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2005. 224 с
5. Сенько О.В. *Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією: моногр.* Чернігів: СНТУ, 2019. 359 с.
6. *Проблемы устойчивого развития подразделений глобальной морской транспортной индустрии: под ред Н.Т. Примачева, Н. Klimek.* Одесса, Гринь, Gdansk: UG ITiHM, 2014. 316 с.
7. Ильченко С.В. *Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития: монография.* Одесса: ИПРЭЭИ, 2012. 456 с.
8. Портер М. *Конкуренция; пер. с англ. И. Минервина.* М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. 454 с.
9. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD.* New York and Geneva: UN, 2019. 173 p.
10. Хакетт Б. *Глобальная рецессия позади, но ситуация в Европе восстанавливается слишком медленно. Порты Украины.* № 8. 2014. С. 22-23.
11. Maclachlan M. *The Shipmaster`s Business Companion.* London: The Nautical Institute, 1998. 456 p.
12. Моряков К. *Проект для развития морской отрасли. Порты Украины.* № 1 (173). 2018. С. 32-35
13. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н. *Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография.* НАН Украины. Ин-т проблем рынка и эконом. эколог. исслед. Одес. нац. морская акад. Одесса: ОНМА, 2011. 372 с.
14. Фрасинюк Т.І. *Система забезпечення стійкості розвитку підсистем морської транспортної індустрії. Монографія.* Одеса: НУ «ОМА», 2017. 304 с.
15. Golubkova I., Sienko O., Lysenko N., Frasyuniuk T., Parkhomenko I. *Criteria for the management of a sustainable and safe positioning of the fleet in the conditions of globalization // Науковий вісник НГУ.* № 2. 2021. С. 178-183.

REFERENCES

1. Pugel', T.A. & Lindert, K.H. (2003). *Mezhdunarodnaya ekonomika [International economics]; per. s angl. M.: Delo i Servis, 800 [in Russian]*
2. Logachev, S.I. & Chugunov, V.V. (2001). *Mirovoye sudostroyeniye: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya [World shipbuilding: current state and development prospects]. SPb.: Sudostroyeniye, 312 [in Russian].*

3. Primachev, N.T. & Primacheva, N.N. (2019). *Strategicheskiye aspekty formirovaniya ekonomicheskogo potentsiala morskoy transportnoy industrii* [Strategic aspects of the formation of the economic potential of the maritime transport industry]: monogr. Odesa: NU «OMA», 303 [in Russian].
4. Kotlubay, M.I. (2005). *Stanovleniye morskogo transporta v rynochnoy srede: monografiya* [Formation of maritime transport in a market environment]. Odesa: IPREEI NAN Ukrainy. 224 [in Russian]
5. Sen'ko O.V. (2019). *Organizatsiyno-yekonomichniy mekhanizm parametrichnogo upravlinnya mors'koyu transportnoyu industriyeyu* [Organizational and economic mechanism of parametric management of the maritime transport industry]: monogr. Chernigiv: SNTU. 359 [in Ukrainian]
6. Primacheva, N.T. & Klimek, H. (2014). *Problemy ustoychivogo razvitiya podrazdeleniy global'noy morskoy transportnoy industrii* [Problems of sustainable development of subdivisions of the global maritime transport industry]. Odesa, Grin', Gdansk: UG ITiHM. 316 [in Russian]
7. Il'chenko, S.V. (2012). *Ukraina v mirovoy transportnoy sisteme: perspektivy funktsionirovaniya i razvitiya* [Ukraine in the world transport system: prospects of functioning and development]: monografiya. Odesa: IPRiEEI. 456 [in Russian]
8. Porter, M. (2006). *Konkurentsia* [Competition]; per. s angl. I. Minervina. M.: Al'pina Biznes Buks. 454 [in Russian]
9. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. New York and Geneva: UN, 2019. 173* [in English].
10. Khakett, B. (2014). *Global'naya retsessiya pozadi, no situatsiya v Yevrope vosstanavlivayetsya slishkom medlenno* [The global recession is over, but the situation in Europe is recovering too slowly] // *Porty Ukrainy – Ukrainian's Ports. № 8. 22-23.* [in Russian]
11. Maclachlan, M. (1998). *The Shipmaster's Business Companion. London: The Nautical Institute. 456.*
12. Moryakov, K. (2018). *Proyekt dlya razvitiya morskoy otrasli* [Project for the development of the maritime industry] // *Porty Ukrainy – Ukrainian's Ports. № 1 (173). 32-35*[in Russian]
13. Primachev, N.T. (2011). *Effektivnost razvitiya morskoy transportnoy industrii* [Efficiency of the maritime transport industry development]. Monograph. Odesa: ONMA. 372 [in Russian]
14. Frasyuk, T. I. (2017). *Systema zabezpechennya stiykosti rozvytku pidsystem morskoyi transportnoyi industriyi* [System for ensuring the sustainability of the subsystems of the maritime transport industry]. Odesa: NU «OMA», 304 [in Ukrainian].

15. Golubkova, I., Sienko, O., Lysenko, N., Frasyuniuk, T., Parkhomenko, I. (2021) *Criteria for the management of a sustainable and safe positioning of the fleet in the conditions of globalization. Naukovyi Visnyk NHU. Science Bulletin of NSU.* – № 2. 178-183.

Стаття надійшла до редакції 24.09.2021

Посилання на статтю: Колегаев И.М, Костенюк Е.А. Дифференциация направлений оптимизации морского транспортного потенциала черного моря // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 4 (77). С. 5-15. DOI 10.31375/2226-1915-2021-4-5-15.

Article received 24.09.2021

Reference a JournalArtic: Kolegaev, Igor & Kosteniuk, Ekaterina. (2021). Differentiation of directions for optimizing the black sea transport potential. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 4 (77), 5-15. DOI 10.31375/2226-1915-2021-4-5-15.