

Новікова К.В.

ОЦІНКА ОСОБЛИВОСТЕЙ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА ПІДПРИЄМСТВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена дослідженню особливостей формування конкурентного середовища підприємств морського транспорту. Автором проведена оцінка впливу основних індикаторів розвитку світової економіки, зокрема темпів економічного зростання та обсягів світової товарної торгівлі та її географічної структури, на показники розвитку світового морського транспорту. Досліджені особливості формування та структурних зрушень в географії та товарній структурі основних морських вантажопотоків. З використанням інструментів моделювання побудовані прогнозні моделі динаміки вантажопотоків морського транспорту, що дозволили визначити прогнозні оцінки їх обсягів. На основі комплексного аналізу визначені ключові фактори зовнішнього середовища, що визначають передумови формування конкурентних переваг підприємств морського транспорту.

Ключові слова: морський транспорт, морські перевезення, конкурентне середовище, конкурентоспроможність, конкурентні переваги, вантажопотоки, економічне зростання, світова торгівля.

Постановка проблеми. На рівень конкурентоспроможності підприємств транспорту впливає стан та специфіка середовища їх функціонування. Різні види транспорту в структурі транспортної системи мають власні особливості та специфіку функціонування, особливо в сучасних умовах зростання вимог щодо якості послуг, забезпечення максимальної швидкості та зручності перевезень за умови мінімального використання відповідних ресурсів. На конкурентоспроможність підприємств водного транспорту, зокрема морського, поряд з внутрішніми галузевими чинниками, що є чинниками внутрішнього маркетингового середовища, найбільш вагомий вплив здійснюють глобальні чинники зовнішнього характеру впливу, а саме стан, тенденції, динаміка та структура розвитку світової торгівлі товарами, відповідно до якої формується попит та той чи інший вантажопотік на світових ринках та, як наслідок, визначається обсяг попиту на послуги з перевезень відповідними видами транспорту, зокрема морським, та попиту на портові послуги. Це в свою чергу обумовлює необхідність постійного моніторингу індикаторів зовнішнього середовища в контексті оцінки їх впливу на конкурентні переваги підприємств морегосподарського комплексу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні аспекти функціонування підприємств водного транспорту як внутрішнього водного, так і морського, особливо в контексті викликів,

що стоять перед транспортним комплексом України, висвітлені в наукових публікаціях таких дослідників, як Кібік О., Коба В., Котлубай О., Михайличенко К., Наконечний Ю., Підлісний П., Собкевич О. та інших. Однак питання оцінки впливу факторів глобального середовища та процесів, що визначають сучасні тренди розвитку світогосподарських процесів, недостатньо повно та системно досліджуються, що вимагає подальших наукових розробок саме у цьому напрямку. Особливо враховуючи той факт, що глобалізація економіки істотно впливає на морську галузь, а судноплавство належить до однієї з найбільш лібералізованих і глобалізованих сфер господарської діяльності, а послуги з перевезення, реєстрації суден, інспектування та страхування, портові послуги продаються на глобальній основі.

Формулювання цілей статті. Конкурентоспроможність підприємств портового господарства пов'язана з загальним рівнем конкуренції на світових ринках транспортних послуг та специфікою розвитку інтеграційних процесів у світовому господарстві, що обумовлюють закріплення маршрутів руху вантажопотоків за відповідними країнами та регіонами в межах міжнародних транспортних коридорів, тим самим посилюючи їх потенціал. Отже, метою дослідження є визначення та оцінка детермінант сучасного світогосподарського розвитку з позиції їх впливу на формування складових конкурентного середовища підприємств морського транспорту.

Опис основного матеріалу дослідження. Морський транспорт є однією з основ розвитку глобалізаційних процесів та центральним компонентом міжнародних транспортних мереж,

що обслуговують виробничо-збутові ланцюжки і міжнародну торгівлю. Як самостійний економічний сектор, що забезпечує зайнятість, доходи і надходження, транспортна галузь, включаючи морський транспорт, взаємопов'язана і в взаємодії з іншими секторами та видами діяльності. Морський транспорт сприяє промислому розвитку, сприяючи зростанню обробної промисловості, зміцнюючи зв'язки між галузями, що виробляють споживчі товари, проміжну продукцію і засоби виробництва, стимулюючи регіональну економічну і торговельну інтеграцію.

Морськими маршрутами перевозяться більш 80% усіх зовнішньоторговельних вантажів.

В 2015 році обсяги морської торгівлі товарами склали 10,047 млрд тон, що на 2,07% більше, ніж у 2014 р. Динаміка вантажообігу світового морського транспорту наведена на рис. 1 та свідчить про стабільне збільшення обсягів перевезень. За період 1970-1980 рр. обсяги перевезень в середньому щорічно зростали на 3,58%, за 1990-2000 рр. – на 4,09%, за 2005-2015 рр. – на 3,52%. У останнє десятиріччя 2005-2015 рр. найбільше зростання припадало на 2010 р. – 7,01% порівняно з попереднім роком з вираженою тенденцією подальшого сповільнення темпів зростання.



Рис. 1. Динаміка вантажообігу світового морського транспорту*

*Складено автором на основі даних UNCTAD Review of Maritime Transport 2016 [7]

Одним з головних чинників, що визначає динаміку морських перевезень останніми роками, є розвиток економіки Китаю, на який протягом попередніх десяти років припадала найбільша частка приросту фізичного обсягу імпорту.

Розвиток морського транспорту знаходиться у прямій залежності від структурних економіко-географічних та політичних змін, що відбуваються у світовому господарстві, у процесах міжнародного розподілу праці. Розвиток морського судноплавства обумовлюють такі чинники, а саме неспівпадіння регіонів видобутку, переробки та споживання багатьох видів сировини (вугілля, нафта, залізна руда), які займають більше половини вантажів, що транспортуються морем; залежність

індустріально розвинутих країн від експорту сировини, а країн, що розвиваються – від імпорту промислової продукції.

Разом з цим діяльність морського транспорту в межах світового господарства, напрямки його розвитку та спеціалізації цілком визначаються тенденціями, що складаються у міжнародній торгівлі. Обсяги торгівлі, географічна та товарна структури визначають напрямки розвитку процесів міжнародного транспортування в таких аспектах, як формування попиту на певні види суден, їх устаткування та технічний стан, відповідно до певних видів вантажів, частота рейсів та тоннаж, вартість перевезень тощо. В табл. 1 відображена динаміка основних показників, що характеризують розвиток міжнародних морських перевезень.

Таблиця 1

Динаміка світового ВВП, експорту та обсягів морських перевезень*

Роки	Обсяги світових морських перевезень		Світовий товарний експорт		Світовий ВВП	
	млн т	Темп зростання, % до попереднього року	млрд дол. США	Темп зростання, % до попереднього року	млрд дол. США	Темп зростання, % до попереднього року
2000	5983	100,0	6452,3	100,0	3509,9	100,0
2001	6020	100,6	6195,1	96,0	33331,4	94,9
2002	6127	101,8	6499,8	104,9	34684,4	104,1
2003	6480	105,8	7590,0	116,8	38966,3	112,4
2004	6846	105,6	9223,8	121,5	43880,3	112,6
2005	7109	103,8	10502,5	113,9	47539,5	108,3
2006	7700	108,3	12127,8	115,5	51475,1	108,3
2007	8034	104,3	14020,8	115,6	57991,8	112,7
2008	8229	102,4	16148,9	115,2	63547,0	109,6
2009	7858	95,5	12555,8	77,8	60239,5	94,8
2010	8409	107,0	15302,1	121,9	65911,7	109,4
2011	8785	104,5	18339,0	119,9	73271,7	111,2
2012	9197	104,7	18497,5	100,9	74796,7	102,1
2013	9514	103,4	18953,5	102,5	76830,8	102,7
2014	9843	103,5	19006,2	100,3	78612,1	102,3
2015	10047	102,1	16490,4	86,8	74176,9	94,3
Середні показники	7886,3	103,5	12994,0	106,5	54923,0	105,1

*Складено автором на основі даних джерел [7, 8]

Протягом періоду 2000–2015 рр. спостерігається загальна тенденція зростання обсягів морських перевезень, в середньому за період, що аналізується, обсяги перевезень щорічно збільшувалися на 3,5%, перш за все під впливом зростання світового ВВП на 5,1% та світової товарної торгівлі на 6,5%. Сповільнення зростання економічної динаміки з 2012 р., а саме темпи зростання ВВП склали 2,1% у 2012р., 2,7% у 2013р., 2,3% у 2014р., падіння на 5,7% у 2015 р.

та відповідне сповільнення зростання обсягів світової торгівлі у 2012 р. приріст склав 0,9%, у 2013 р. – 2,5%, у 2014 р. – 0,3%, падіння у 2105 р. – на 13,2% обумовили і сповільнення результатів функціонування світового морського транспорту.

З метою кількісної оцінки впливу зазначених факторів з використанням інструментів кореляційно-регресійного аналізу встановлені залежності динаміки морських перевезень від варіації обсягів світового виробництва та ВВП (рис. 2).

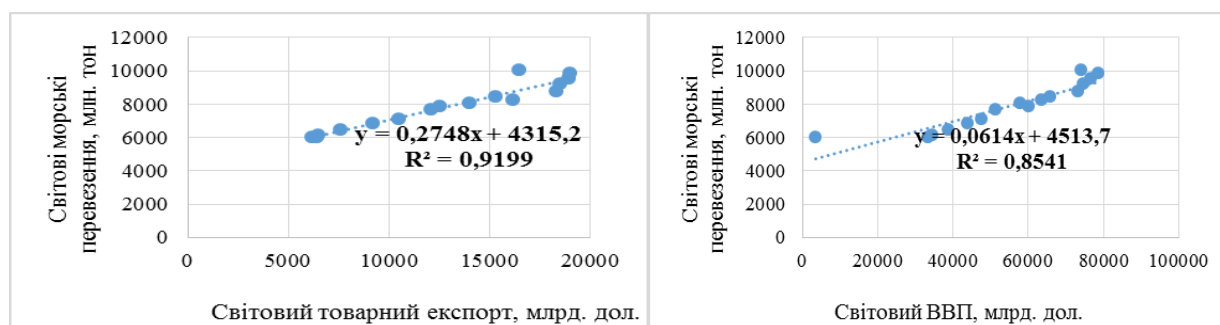


Рис. 2. Залежності обсягів світових морських перевезень від динаміки світового ВВП та світової торгівлі товарами*

* Власні розрахунки автора

Отже на основі проведення кореляційно-регресійного аналізу можна зробити висновок про наявність прямого та тісного зв'язку між зазначеними індикаторами та обсягами морських перевезень, зокрема динаміка останніх на 91,99% пояснюється динамікою обсягів світової торгівлі товарами за умови незмінності інших факторів та на 85,41% динамікою обсягів світового ВВП. Отже можна констатувати, що торгівля має більший вплив на обсяги перевезень. Отриманні рівняння регресії також свідчать про те, що зі збільшенням обсягів світового товарного експорту на 1 млрд дол. обсяги морських перевезень збільшуються на 247,8 тис. тон, зростання обсягів світового ВВП на 1 млрд дол. призводить до відповідного зростання обсягів морських перевезень на 61,4 тис. тон.

Розрахунок коефіцієнтів еластичності за рівняннями регресії показав, що збільшення світового товарного експорту та світового ВВП на 1% призводить до відповідного збільшення морських перевезень на 0,45% та 0,43%.

Таким чином, динаміка обсягу морських перевезень, тісно корелює з динамікою економічного зростання, промислової активності і товарної торгівлі, хоча і при певних розбіжностях в темпах зростання. В умовах зниження цін на нафту і сировинні товари, несуттєвого глобального попиту і уповільнення темпів зростання в Китаї в економіці різних країн спостерігалися різні тенденції. У країнах, що розвиваються, темпи економічного зростання знизилися з 4,4% в 2014 році до 3,9% в 2015 році, хоча на них, як і раніше, доводилося 70% приросту світового ВВП. В економіці Китаю в останні роки темпи зростання сповільнилися з одного боку (6,9% в 2015 р. порівняно з 7,2% в 2014 р.), однак з іншого боку прискорилися в Індії (до 7,2% у 2015 р.) під впливом таких чинників, як збільшення інвестицій в інфраструктуру. Крім цього, на економічну динаміку в цих країнах вплинули рецесія в Бразилії, низькі ціни на сировинні товари та енергоносії, геополітична напруженість і внутрішні конфлікти в ряді країн.

За деякими оцінками зниження протягом тривалого часу темпів зростання на 1% в Бразилії, Китаї, Індії, Російській Федерації та Південній Африці може призвести до зниження темпів зростання в інших країнах з ринковою економікою і країнах, що розвиваються, приблизно на 0,8% і світового економічного зростання на 0,4% [5,7].

Аналогічним чином темпи зростання ВВП в Африці знизилися з 3,7% в 2014 році до 2,9% в 2015 році. У країнах з перехідною економікою зростання ВВП також сповільнилося до 2,8%, що

пояснюється рецесією в Російській Федерації та Україні, а також низькими цінами на сировинні товари, чистим відтоком капіталу, зниженням реальної заробітної плати, конфліктами і односторонніми примусовими заходами.

У розвинених країнах спостерігається нестійке пожвавлення економічної активності (2% у 2015 р. в середньому порівняно з 1,7% у 2014 р.) У США ВВП зріс на 2,6%, в країнах ЄС його зростання прискорилося до 2,0%, зокрема завдяки збільшенню внутрішнього споживання та інвестицій, зниженню цін на енергоносії, в Японії, що знаходиться в стадії економічної стагнації, темп економічного зростання склав лише 0,5%.

Слід також зазначити, що тенденція, яка може привести до довгострокових наслідків для морських перевезень і судноплавства, стосується зниження співвідношення темпів зростання торгівлі і ВВП, що спостерігається. Протягом останніх років світова товарна торгівля збільшується порівняно більш повільними темпами, які або відповідають темпам зростання світового ВВП, або навіть нижче них, тоді як в попередні роки темпи зростання міжнародної торгівлі в середньому істотно перевищували зростання світового ВВП. За оцінками показник співвідношення темпів зростання торгівлі та ВВП склав в 2015 році 0,62 у порівнянні з 0,94 в 2014 році і 1,4 у 2013 році.

Хоча на динаміці міжнародної торгівлі як і раніше даються взнаки наслідки кризи 2009 року, основне питання полягає в тому, чи пояснюється подальше уповільнення зростання товарної торгівлі головним чином циклічними факторами (уповільненням зростання ВВП і макроекономічними циклами) або порушенням співвідношення динаміки торгівлі та ВВП, тобто структурними чинниками, зокрема початком процесу деглобалізації.

Таким чином, незважаючи на те, що продовжує спостерігатися пожвавлення світової економічної активності, хоча і більш повільними темпами, ряд факторів, а саме зниження цін на сировинні товари і нафту, погіршення умов торгівлі для багатьох країн, що експортують сировинні товари і нафту, ослаблення світового попиту, уповільнення зростання інвестицій, геополітична напруженість і політична нестабільність призводять до підвищення невизначеності і посилення ризиків погіршення економічного становища і ставлять під сумнів перспективи товарної торгівлі і морських перевезень. Тенденція до зміни співвідношення динаміки торгівлі і ВВП, що ще більше посилюється у 2015 році, впливає на

довгострокові перспективи морських перевезень і судноплавства.

Сучасні тенденції розвитку світового господарства обумовлюють не тільки динаміку обсягів транспортування, однак і географію розвитку міжнародних транспортних потоків. Так, найкрупнішим експортером у світі є Китай, на який за даними за 2015 р. припадало 13,8% світового товарного експорту або 2275 млн доларів, на другому місці США, що забезпечують 9,1% світового експорту або 1505 млн дол., третє місце займає Німеччина – 8,1% або 1329 млн дол. До десятки найкрупніших експортерів світу належать Японія (3,8%), Нідерланди (3,4%), Корея (3,2%), Франція (3,1%), Великобританія (2,8%) та Італія (2,8%). Десятка найкрупніших імпортерів світу майже така ж: перше місце з обсягом 2308 млн

дол. або 13,8% займають США, друге – Китай 1682 млн дол. або 10,1%, третє - Німеччина 1050 млн дол. або 6,3%. В першу десятку імпортерів товарів також входять: Японія (3,9%), Великобританія (3,7%), Франція (3,4%), Нідерланди (3%), Корея (2,6%) та Канада (2,6%) [5].

Географічна структура світової товарної торгівлі, що представлена на рис.3, свідчить про домінування таких регіонів, як Європа, на частку якої у 2015р. приходилося 37,3% та Азія – 34,2%. Третє місце за обсягами світової торгівлі товарами закріпилося за Північною Америкою – 14,4%. Приблизно рівні частки займають країни СНД (3,1%), Африка (2,4%), країни Південної та Центральної Америки (3,4%) та країни Близького Сходу (5,3%).

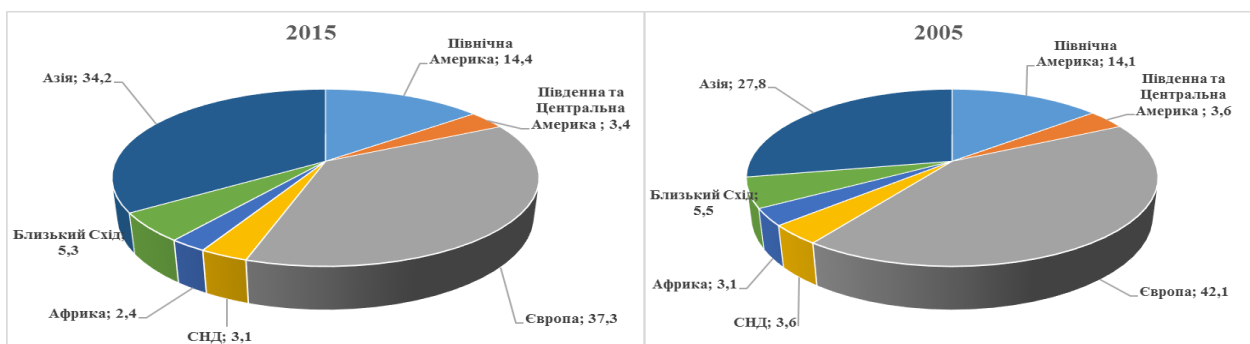


Рис. 3. Географічна структура світової торгівлі товарами, %*

*Складено автором на основі даних WTO International trade statistics [5]

Що стосується структурних змін, що мали місце за період 2008–2015 рр., то спостерігалось зростання частки країн Азія на 6,4% та Північної Америки на 0,4%, та зменшення частки країн Європи на 4,8% та інших регіонів. В цілому найбільш динамічно зростаючим є Азіатський регіон.

З метою оцінки напрямів руху основних вантажопотоків проаналізуємо розподіл експортні товаропотоків між основними регіонами світу (табл. 2).

Таблиця 2

Частка регіональних товаропотоків у світовому експорті товарів у 2015 р.*

Звідки	Куди	Північна Америка	Південна та Центральна Америка	Європа	Країни СНД	Африка	Близький Схід	Азія
Північна Америка		50	8	16	1	1	3	20
Південна та Центральна Америка		26	24	17	1	3	3	26
Європа		9	2	68	2	3	4	11
Країни СНД		4	1	49	4	2	3	20
Африка		7	3	39	1	19	4	26
Близький Схід		7	1	15	1	4	14	47
Азія		20	3	16	2	3	5	51

*Складено автором на основі даних WTO International trade statistics [5]

Отже, як видно з таблиці 2 50% південноамериканських, 68% європейських, 51% північноамериканських товаропотоків, 24% азіатських, 47% країн Близького Сходу є

внутрішньорегіональними, отже в їх обслуговуванні задіяні й наземні види транспорту. До Північної Америки транспортується 9% європейських товаропотоків, 20% – азіатських, 26% – з країн Південної та Центральної Америки. З Європи 9% товаропотоків йде до Північної Америки, 4% - до країн Близького Сходу. З азіатського регіону 20% товаропотоків йде до Північної Америки, 16% – до країн Європи. В структурі експортних товаропотоків Африканського континенту 39% спрямовано до Європи, 7% – до Північної Америки. Отже, основними центрами формування вантажопотоків виступають Європа та Азія. Географічний розподіл товаропотоків у світі й обумовлює напрямки розвитку світового морського транспорту.

Не тільки географічна структура світової

торгівлі визначає особливості розвитку транспортних потоків, але й зміни в товарній структурі торгівлі ведуть до значних змін у вантажній базі та до зміни схем транспортного обслуговування руху світових товаропотоків. Так, як свідчить статистика, поступово зменшується частка продукції добувних галузей і, як наслідок, скорочуються обсяги масових вантажів, навпаки випереджальними темпами зростає частка промислової продукції, як наслідок в процесах транспортування це призводить до збільшення контейнерних перевезень вантажів.

В таблиці 3 наведена товарна структура світової морської торгівлі за групами країн за даними за 2015 рік.

Таблиця 3

Світова морська торгівля у 2015 р.*

Групи країн	Вантажі							
	Загалом		Нафта		Нафто продукти		Сухі вантажі	
	Завантажено							
	млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%
Світ	10047,5	100	1771,0	17,6	1175,9	11,7	7100,6	70,7
Розвинуті країни	3423,4	34,1	135,6	4,0	467,2	13,6	2820,6	82,4
Країни з перехідною економікою	623,3	6,2	164,4	26,4	43,1	6,9	424,7	68,1
Країни, що розвиваються	5991,8	59,6	1470,9	24,5	665,6	11,1	3855,3	64,3
	Вивантажено, млн тонн							
	млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%
Світ	10033,4	100,0	1916,2	19,1	1185,2	11,8	6932,0	29,2
Розвинуті країни	3733,7	37,2	994,3	26,6	530,9	14,2	2208,5	59,2
Країни з перехідною економікою	58,6	0,6	0,3	0,5	4,3	7,3	54,0	92,2
Країни, що розвиваються	6241,0	62,2	921,6	14,8	649,9	10,4	4669,5	74,8

*Складено автором на основі даних UNCTAD Review of Maritime Transport [7]

Найбільші частки в структурі як відвантажених, так і отриманих вантажопотоків займають країни, що розвиваються, відповідно 59,6% та 62,2%. У 2015 році країни, що розвиваються, залишалися основними світовими імпортерами і експортерами, зміцнивши своє становище в якості постачальників сировини, а також в якості великих джерел споживчого попиту і основних учасників глобалізованих виробничих процесів. На частку розвинутих країн приходиться 34,1 % відправлених вантажів та 37,2 % отриманих. На частку країн з перехідною економікою приходяться незначні обсяги світової морської торгівлі – 6,2 та 0,6% відповідно відправлених та отриманих вантажів. В структурі як відправлених, так і отриманих вантажопотоків домінують сухі вантажі за всіма групами країн.

У 2015 році перевезення сухих вантажів зросли на 1,2%, що означає суттєве уповільнення

темтів зростання в порівнянні з 5% в 2014 році. Обсяг перевезень сухих масових вантажів вперше з 2009 року трохи скоротився, а саме на 0,2%, і склав 4,8 млрд тон. Зростання перевезень стримується скороченням відвантажень п'яти основних сухих масових вантажів (на 1,3%), і особливо вугілля (на 6,9%), перевезення якого знизилися вперше за останні приблизно три десятиліття. Уповільнення зростання інвестицій в будівництво та інфраструктуру в Китаї, а також скорочення виробництва негативно позначилися на перевезеннях залізної руди, на яку в 2015 році припадало 13,6% сукупного обсягу морських перевезень. Перевезення залізної руди, орієнтовані багато в чому на Китай, збільшилися в 2015 році на 1,9%, що означає суттєве уповільнення темтів зростання в порівнянні з двозначним приростом на 12,5% в 2014 році. Перевезення інших масових вантажів (сільськогосподарських навалювальних ванта-

жів, металів, мінеральної сировини та промислових товарів), багато з яких також пов'язані з виробництвом сталі, збільшилися, за оцінками, на 1,5%, чому сприяло, зокрема, розширення експорту продукції сталеливарної промисловості з Китаю.

Обсяг перевезень «інших сухих вантажів», до яких відносяться генеральні, тарно-штучні і контейнерні вантажі і на які припадає більше однієї третини всіх перевезень сухих вантажів, збільшився в 2015 році в меншій мірі в порівнянні з попереднім роком, а саме на 2,6%, до 2,53 млрд тонн.

У перевезеннях контейнерних вантажів, на які припадає приблизно дві третини перевезень «інших сухих вантажів», темпи зростання істотно сповільнилися з 6,1% в 2014 році до 2,9% в 2015 році, що пояснювалося повільним зростанням перевезень між азіатськими країнами

і скороченням обсягу перевезень зі Східної Азії до Європи. На відміну від цього в перевезеннях наливних вантажів спостерігалися один з найвищих темпів зростання з 2008 року, чому сприяло, зокрема, достатня пропозиція нафтоналивних вантажів і низькі ціни на нафту. Як оцінюється, обсяг перевезень сирової нафти збільшився в 2015 році на 3,8% після незмінного скорочення як в 2013 році, так і 2014 році. Згідно з інформацією ЮНКТАД сукупний обсяг відвантаження нафтопродуктів і газу збільшився в 2015 році на 5,2% в порівнянні з приростом на 2,6% в 2014 році [7].

Попит на транспортування різних вантажопотоків формується під впливом загальних тенденцій розвитку світової торгівлі товарами. Структура міжнародних морських перевезень представлена на рисунку 4.

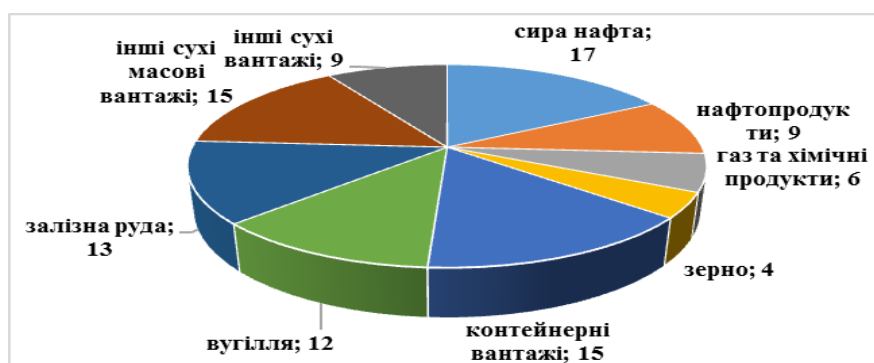


Рис. 4. Структура міжнародних морських перевезень, % (2014р.) [7]

Отже, в структурі перевезень на наливні вантажі, нафту та нафтопродукти припадає 26% загального обсягу перевезень, 15% – це контейнерні перевезення, 13% складає вантажопотік залізної руди, 12% – вугілля, 6%-газ та хімічні продукти, 4% – зерно, на інші сухі вантажі приходить 24%.

Проаналізуємо тенденції розвитку окремих вантажопотоків, які складають основу завантаження світових морських портів, в тому числі й українських, а отже впливають на рівень їх конкурентоспроможності. Динаміка обсягів вантажообігу морського транспорту за ключовими видами вантажів наведена на рис. 5.

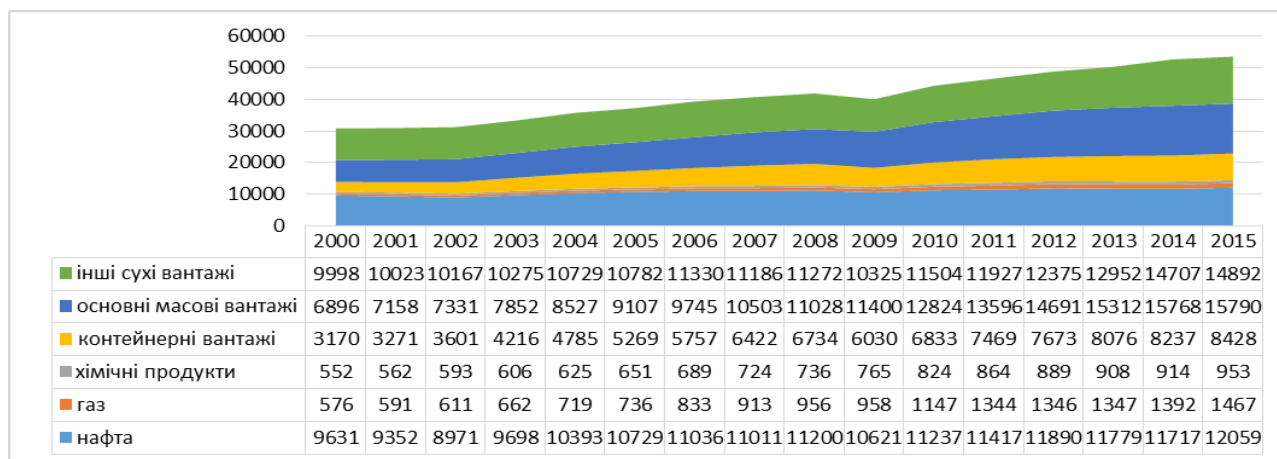


Рис. 5. Динаміка обсягів вантажообігу морського транспорту за ключовими видами вантажів за період 2000–2015 рр., млрд тонно-миль*

*Складено автором на основі даних UNCTAD Review of Maritime Transport [7]

Отже, за досліджуваний період 2000-2015 рр. обсяги перевезень вантажів зростали таким чином в середньому: найбільш швидкими темпами збільшувався контейнерний вантажообіг на 6,7% щорічно та вантажообіг газу – 6,4%, основних масових вантажів – 5,7%. Більш повільними темпами зростала динаміка

вантажобігу хімічних продуктів 3,7% щорічно, інших сухих вантажів 2,7% та нафти 1,5%.

З урахуванням виявлених тенденції було побудовано прогноз динаміки вантажообігу на наступні 4 роки з використанням інструментів аналітичного вирівнювання та екстраполяції трендів (табл. 4).

Таблиця 4

Результати прогнозування динаміки обсягів вантажообігу за основними видами вантажів*

Вантажопотік	Прогнозна модель (тренд)	Точність апроксимації моделі, %	Прогнозні оцінки, млрд тонно-миль			
			2017	2018	2019	2020
Контейнерні вантажі	$Y_t = 369,86t + 2754,4$	96,8	9511,9	9881,7	10251,6	10621,5
Газ	$Y_t = 65,99t + 413,9$	96,0	1601,8	1667,8	1733,8	1799,8
Нафта	$Y_t = -6,47t^2 + 295,85t + 8886,1$	88,0	12116,4	12173,0	12216,7	12247,4
Хімічні продукти	$Y_t = 28,5t + 498,68$	98,7	1011,7	1040,2	1068,7	1097,2
Основні масові вантажі	$Y_t = 668t + 5417,5$	98,2	17441,5	18109,5	18777,5	19445,5
Інші сухі вантажі	$Y_t = -27,07t^2 - 176,75t + 10497$		16051,5	16874,5	17751,6	18682,9

* Власні розрахунки автора

Отже, на основі отриманих результатів прогнозування можна очікувати зростання до 2020 р. обсягів вантажообігу вантажів у контейнерах до 10621,5 млрд тонно-миль або на 26% порівняно з 2015 р., газу – до 1799,8 млрд тонно-миль або на 22,7%, нафти – до 12247,4 млрд тонно-миль або на 1,5%, хімічних вантажів – до 1097,2 млрд тонно-миль або на 15,1%, основних масових вантажів – до 19445,5 млрд тонно-миль або на 23,1%, інших сухих вантажів – до 18682,9 млрд тонно-миль або на 25,5%.

В цілому, як зазначають експерти, у близькостроковій перспективі розвиток світового судноплавства та морських перевезень відповідно буде пов'язаний із впливом шести найбільш узагальнених груп чинників:

– ефективності морської політики (стосується насамперед посилення безпеки перевезень, відкриття ринків каботажних перевезень тощо);

– змін у демографії (зростання споживчого попиту населення та його диференціації за різними країнами і регіонами);

– енергетики та охорони довкілля (подорожчання енергоресурсів, збільшення витрат у зв'язку з підвищенням вимог до охорони навколишнього середовища, зменшення тиску на довкілля, зниження емісії парникових газів);

– розвитку технологій, які на тлі уповільнення темпів зростання світового виробництва і

торгівлі відіграватимуть провідну роль у збільшенні обсягів судноплавства;

– економічного і фінансового чинників (раціоналізації мережі та уповільнення темпів міжнародної торгівлі, розвитку нішевих ринків, зменшення прибутковості морських перевезень унаслідок низьких перевізних ставок і надлишку сукупного дедвейту світового флоту тощо) [3, с.10].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, еволюція глобальної економічного простору, як було доведено в результаті проведеного дослідження, впливає на напрямки та структуру світових торговельних потоків, а відповідно, і на попит на послуги, пов'язані з морськими перевезеннями. Як наслідок, конкурентоспроможність підприємств галузі та ефективність їх функціонування суттєво залежить від трендів світогосподарського розвитку, що мають підлягати постійному моніторингу та адаптації до їх впливу з боку господарюючих суб'єктів. З урахуванням цього потребує подальшого дослідження оцінка впливу цих факторів на функціонування морегосподарського комплексу України, що позиціонує себе як морська держава, особливо в контексті проведення компаративного аналізу рівня конкурентоспроможності українських підприємств водного транспорту порівняно основних конкурентів на світовому ринку транспортних, зокрема портових послуг.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / О. М. Кібік, О. П. Подцерковний, Ю. З. Драпайло, В. О. Котлубай [та ін.]; за ред. О. М. Кібік, О. П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грін Д. С, 2014. – 442 с.
2. Підлісний П. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку / П. Підлісний // Економіст. – 2016. - №1. – С. 10-20. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2016_1_5
3. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко, В. М. Русан, Є. В. Белашов – К. : НІСД, 2016. – 72 с. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska_politika-54a10.pdf
4. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]– Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT1988.html
5. International trade statistics [Electronic Resource]. – URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its_e.htm
6. Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port industries / J-P. Rodrigue – International Transport Forum 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP02.pdf>
7. Review of Maritime Transport [Electronic Resource]. – URL: [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)
8. UNCTADSTAT [Electronic Resource]. – URL: <http://unctadstat.unctad.org/EN/>

REFERENCES

1. Derzhavna pidtrymka rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy (orhanizatsiini ta pravovi aspekty): monohrafiia / O. M. Kibik, O. P. Podtserkovnyi, Yu. Z. Drapailo, V. O. Kotlubai [ta in.]; za red. O. M. Kibik, O. P. Podtserkovnoho. – Kherson: FOP Hrin D. S, 2014. – 442 s. [in Ukrainian].
2. Pidlisnyi P. Vnutrishnii vodnyi transport: istoriia, problemy, napriamy rozvytku / P. Pidlisnyi // Ekonomist. – 2016. - №1. – S. 10-20. – Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2016_1_5. [in Ukrainian].
3. Priorytety derzhavnoi morskoi polityky u sferi funktsionuvannia ta rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy: analit. dop. / O. V. Sobkevych, K. M. Mykhailychenko, A. V. Shevchenko, V. M. Rusan, Ye. V. Bielashov – K. : NISD, 2016. – 72 s. – Rezhym dostupu: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska_politika-54a10.pdf. [in Ukrainian].
4. Stratehichnyi plan rozvytku morskoho transportu na period do 2020 roku [Elektronnyi resurs]– Rezhym dostupu: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT1988.html. [in Ukrainian].
9. International trade statistics [Electronic Resource]. – URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its_e.htm
10. Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port industries / J-P. Rodrigue – International Transport Forum 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP02.pdf>
11. Review of Maritime Transport [Electronic Resource]. – URL: [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)
12. UNCTADSTAT [Electronic Resource]. – URL: <http://unctadstat.unctad.org/EN/>

Одержано 15.09.2017 р.