УДК 656.611.2

JEL Classification A 23, D 20, D 21, D 41
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-65-74

**ПРИНЦИПЫ ОПТИМИЗАЦИИ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ
СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ
В СИСТЕМЕ РЫНКА
МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ**

А.Ю. Стахов

аспирант кафедры
«Менеджмент и маркетинг»
forstudy@i.ua
ORCID 0000-0001-9739-6491

Одесский национальный
морской университет, Одесса, Украина

Аннотация. В основе устойчивости глобального рынка морской торговли лежат приоритеты международного разделения труда и конкурентного участия флота судовладельческих структур. Вместе с тем в условиях изменчивости темпов экономического роста мировой экономики возрастают риски устойчивости эффективного формирования производственного потенциала судоходных компаний. В этих условиях возрастает значимость своевременности принятия менеджерских и инновационных решений по критериям адекватности предпринимательским целям и принципам администрирования безопасности судоходства со стороны Международной морской организации. Судовладельческие компании при развитии относительно ожидаемых грузопотоков должны переоценивать традиционную структуру рисков в связи с тем, что постоянно изменяются требования по безопасности судоходства. Это и усложняет оценку формирования необходимой инвестиционной программы.

Ключевые слова: торговое судоходство, оптимизация, эффективность, капитальные активы, безопасность.

УДК 656.611.2

JEL Classification A 23, D 20, D 21, D 41
DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-65-74

**ПРИНЦИПИ ОПТИМІЗАЦІЇ
ЕКОНОМІЧНОГО ПОЛОЖЕННЯ
СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ
У СИСТЕМІ РИНКУ
МОРСЬКОЇ ТОРГОВЛІ**

А.Ю. Стахов

аспірант кафедри
«Менеджмент і маркетинг»
forstudy@i.ua
ORCID 0000-0001-9739-6491

Одеський національний
морський університет, Одеса, Україна

Анотація. В основі стійкості глобального ринку морської торгівлі лежать пріоритети міжнародного поділу праці та конкурентного участі флоту судновласницькі структур. Разом з тим в умовах мінливості темпів економічного зростання світової економіки зростають ризики стійкості ефективного формування виробничого потенціалу судноплавних компаній. У цих умовах зростає значимість своєчасності прийняття менеджерських та інноваційних рішень за критеріями адекватності підприємницьким цілям і принципам адміністрування безпеки судноплавства з боку Міжнародної морської організації. Судновласницькі компанії при розвитку щодо очікуваних вантажопотоків повинні переоцінювати традиційну структуру ризиків у зв'язку з тим, що постійно змінюються вимоги з безпеки судноплавства. Це і ускладнює оцінку формування необхідної інвестиційної програми.

Ключові слова: торгове судноплавство, оптимізація, ефективність, капітальні активи, безпека.

UDC 656.611.2

JEL Classification A 23, D 20, D 21, D 41

DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-65-74

Arsenii Stakhov

Graduate student (PHD)

of «Management and Marketing department»

forstudy@i.ua

ORCID 0000-0001-9739-6491

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

PRINCIPLES OF OPTIMIZING THE ECONOMIC SITUATION OF A SHIPPING COMPANY IN THE SYSTEM OF THE MARITIME TRADE MARKET

Abstract. *The formation of the harmony of the maritime trade market is based on the reaction of ship-owning and port structures to the nature of changes in the main characteristics of cargo flows. At the same time, relations and the reaction of the ship-owning complexes to the optimization of the technical and economic level of the competitors are being formed. A shipping company as an enterprise develops and functions in contrast to other production structures of the national economy in the context of international competition. Regardless of the flag of registration of ships, companies operate in the global maritime trade market. It is the priorities of international conventions that determine managerial and marketing technologies. Therefore, a special nature of the participation of shipping companies in the formation of the final economic results is formed. It is this factor that requires constant clarification of the patterns of sustainable positionning in the system of the international division of labor. Also, it should be noted that the most important tendencies in improving the management of the development of subsystems of the national maritime transport industry are balancing the assessment of the merchant fleet and ports both from the standpoint of macroeconomic and entrepreneurial interests. Therefore, research focuses on the selection and implementation of the special priorities of the national maritime transport complex. In this regard, the temporal characteristics of the routes are considered rather thoroughly. However, the inconsistency of approaches to the formation of systemic security remains.*

The efficiency of the state and functional and economic stability should be considered as the main criterion for changing the form of the ownership. With the stability and sustainability of maintaining the liquidity conditions of the enterprise, the change of ownership is determined by market conditions and the marketing strategy of the owner himself. Usually, in this state, the change in the form of ownership on the part of the owner has particular number of non-standard reasons. For such enterprises, privatization is problematic because it does not optimize the social and economic consequences and results.

Keywords: *maritime trade, shipping companies, cargo flows, marketing technologies.*

Постановка проблеми. Одним із принципових положень функціональної діяльності підсистем націо-

нальної морської транспортної індустрії є те, що після стабілізації виробничої і фінансової діяльності

формується період різних структурних і кількісних змін. Інвестиційна діяльність у морській транспортній індустрії України протягом усього періоду практично не забезпечувала суттєвого оновлення виробничого потенціалу, за винятком розвитку ряду стивідорних компаній. Однак некерований кількісний ріст вантажопереробки не привів до зростання прибутку торгових портів і не став основою розвитку судноплавних компаній (СК) прапора України. Структурні зміни в вантажообігу, за рідкісним винятком (TIC і «Південний»), не поліпили фінансового становища торгових портів.

Протягом всього періоду розвитку України як морської держави не досягнуто збалансованого стану національної морської транспортної індустрії щодо параметрів участі країни в міжнародному поділі праці. Морська транспортна політика виявилася індиферентною щодо принципу фрахтової незалежності. У цих умовах і виникає потреба переглянути в сучасних умовах завдання розвитку морської транспортної індустрії та обліку найважливіших напрямків і закономірностей збалансованого позиціонування в глобальному ринку морської торгівлі.

Огляд останніх досліджень та літератури. Висока системна значущість підсистем морської транспортної індустрії зумовлює інтерес до розгляду характеру розвитку морського транспорту. Це підтверджує активність аналітичних і консалтингових структур таких, як UNCTAD, BRS, RS Platou і ін. [1; 2]. У ряді відомих досліджень [3; 4] розглядаються системні підходи до формування підсистем глобального ринку морської

торгівлі, представлені основні рішення і приватні питання [5; 6]. На жаль, внаслідок ігнорування ролі морського транспорту України з боку державної влади, не досягнуто стану повного відображення в науково-методичних матеріалах та постійно виникають нові проблеми.

Постановка задачі. Безперервні зміни ринку морської торгівлі істотно ускладнюють прийняття рішень щодо параметрів розвитку окремих судноплавних компаній і досягнення нормального економічного стану. Принциповим є питання досягнення нормалізованого стану морської транспортної індустрії на основі підприємницьких пріоритетів прийняття інвестиційних і виробничих рішень окремими операторами [7].

Відповідно до зазначеного стає актуальним систематизація науково-методичних основ формування інвестиційної та ринкової позиції судновласницьких структур за критеріями ефективності щодо сукупності ризиків.

Основний матеріал дослідження. Будь-які поточні економічні проблеми вирішуються розробкою і реалізацією відповідних інвестиційних проектів і в меншій мірі організаційними та інституційними перетвореннями [8]. Саме через низькі темпи реалізації інвестиційних стратегій в основних галузях народного господарства посилювався розрив між рівнем конкурентоспроможності виробництва в Україні і в зарубіжних країнах.

Це необхідно враховувати при виборі стратегії досягнення адекватного стану підприємств морського транспорту щодо середніх параметрів

сектора пріоритетної орієнтації судноплавного ринку. Системна обмеженість ресурсів зумовлює підвищення значущості диверсифікації [3]. Однак необхідно враховувати особливості роботи підприємств морського транспорту, що обмежує повне використання таких стратегій з урахуванням відомого положення: «Термін диверсифіковані фірми, ..., застосовується до компаній, які мають кілька дочірніх підприємств в інших галузях, але виробляють більшу частину продукції в рамках однієї промислової категорії» [8, с. 52]. З цієї позиції слід розглядати принцип порівнянності витрат в розвиток національних СК, портів, залізниці та автомобільного транспорту. Підвищення їх пропускної спроможності має ґрунтуватися на інвестиціях, що відображають місце торгового флоту і портів в транзитному потенціалі країни.

У стратегії розвитку найважливішим аспектом стає накопичення капіталу і виробничих інвестицій в проблемних підрозділах країни при дотриманні макроекономічних інтересів і підприємницьких економічних цілей. На цих засадах повинна бути уточнена політика державного регулювання економіки. До одних з найважливіших напрямків, реалізованих основними промислово розвиненими країнами, відноситься наступне.

По-перше, створення розвинутої системи нормативного регулювання охорони природи та праці, формування стандартів якості та безпеки виробничої діяльності.

По-друге, врахування ролі та значущості окремих секторів національної економіки в системі економічного зростання і добробуту, і зосередження уваги на цих галузях.

На жаль, структура експортних вантажопотоків з портів України свідчить про пріоритет сировинних ресурсів.

По-третє, активізація механізму конкуренції при певному зниженні регуляторних функцій держави, але при контролі поведінки монопольних структур.

По-четверте, використання принципів кастомізації при макроекономічному регулюванні попиту і пропозиції на основі кейнсіанської моделі розвитку. При цьому посилюється інституційний вплив на виробництво і пропозицію.

У будь-якому випадку при виборі параметрів спеціалізації транспортного підприємства необхідно враховувати те, що обробка і відвантаження сировини і продукції розглядається як один з ключових елементів витрат в діяльності компанії, і ним необхідно управляти з метою мінімізації витрат [9, с. 432]. Це необхідно враховувати при виборі сектора позиціонування в сегментах фрахтового ринку нових судноплавних компаній (рис. 1). Крім того, цей принцип визначає оптимізацію технології траншипменту щодо контейнерних сервісів.

Принципове значення займає оцінка ситуації в торговельному суднопластві в розрахунковому періоді, тому що необхідно з найбільшою повнотою виявити нові стійкі тенденції, які зумовлюють завдання і обмеження інноваційного розвитку провізної здатності флоту. При цьому необхідно чітко визначити критерії вибору параметрів позиціонування в умовах, що склалися, формування конкурентного середовища в сегменті спеціалізації.

Рис. 1. Соціально-економічні характеристики формування стратегії сталого позиціонування судновласників

Джерело: власна розробка автора

Видно, що параметри стійкого позиціонування національної підсистеми, що бере участь в глобальному ринку морської торгівлі, обумовлені складною сукупністю факторів. Виділяються як прямі економічні завдання, так і вплив зовнішніх регуляторів.

Центральною метою розвитку національної морської транспортної індустрії та окремих її складових слід розглядати параметри стійкості за критеріями відповідності зовнішньо-економічних обмежень.

Фактично ця умова визначає постійну затребуваність інвестиційної

активності, з одного боку, а, з іншого, внаслідок втрати інвестиційної привабливості національного флоту і портів формується втрата конкурентоспроможності та догляд в субстандартні позиції. Важливість морської транспортної індустрії для економічної незалежності країни вимагає активної підтримки з боку державних інститутів.

Цей процес заснований як на підприємницьких завданнях, так і на цілях макроекономіки, які реалізуються через відповідні міністерства. Наприклад, Міністерство транспорту (DOT) засновано Конгресом США в 1966 році з метою вирішення проблем безпеки, технології та розвитку масових перевезень. Федеральні ресурси розміщувалися за критеріями інтегрованої транспортної системи, яка націлена на вирішення істотних транспортних проблем.

Поряд з цим діяльність звичайних [9] перевізників США зовнішньої торгівлі по воді передбачає;

- регулювання діяльності національного перевізника при здійсненні перевезень всередині країни;

- здійснення контролю рівня ставок перевезень в межах прибережної зони країни.

В умовах жорсткої конкуренції і збоїв у механізмі «невидимої руки» формуються Федеральна комісія з морським перевезенням (FMC), що забезпечує транспортну діяльність із регулювання за критеріями системної результативності та ринкової збалансованості інтересів.

Подібним чином в системі ринкових відносин демонструються обставини справедливості, що впли-

вають з твердження: «Часто єдиним прийнятним рецептом для бізнесу, в якому спостерігається спад, є обмеження інвестицій, досягнення максимальної ліквідності ...» [10, с. 137]. Ці умови і зумовлюють складність вибору стратегії позиціонування і управління антикризовими блоками менеджменту.

Серед проблем досягнення нормалізованого стану морської транспортної індустрії України в цьому аспекті виділяються:

- обмеженість відповідності економіко-правових аспектів розвитку національних підсистем морської транспортної індустрії щодо стандартів світової практики;

- відома обмеженість вільного доступу підприємств до інвестиційних джерел, що забезпечує можливість інноваційного розвитку;

- незбалансованість стану системи виробничого інфраструктурного комплексу країни щодо вимог конкурентного транзитного простору.

При формуванні концепції розвитку морського транспорту як способу розуміння завдань і параметрів становлення основних складових морегосподарського комплексу, як конструктивного принципу виходу національного морського транспортного потенціалу на відкритий фрахтовий ринок необхідно розглядати нормалізовану [11] участь в розподілі фрахтових потоків в глобальному ринку морської торгівлі. Цим фактично зумовлюється техніко-економічний рівень національних судноплавних компаній і портів і їх конкурентоспроможність.

$$N_{pvi} = \sum \Delta Q_i \left[p_{ci} (1 \pm c_c) - \left(C_{svai} + \frac{C_{safi}}{(1 + i_q)} \right) \right] \alpha_{ti} - \Delta K_{pi},$$

де ΔQ_i – плановане розширення участі в сегменті глобального ринку морської торгівлі за кількісними або конкурентними характеристиками, т;

p_{ci} – очікувана цінова характеристика в зоні операторської діяльності флоту компанії, дол / т;

c_c – менеджерська оцінка можливого відхилення прийнятої тарифної ставки;

C_{svai} – величина середніх змінних витрат роботи флоту на напрямку, дол. / т;

C_{safi} – ставка постійних середніх витрат на напрямку для даного роду вантажу, дол. / т;

i_q – індекс зростання обсягу перевезення вантажів;

α_{ti} – коефіцієнт дисконтування поточних економічних результатів по життєвому циклу, що відображає втрату вартості грошей у часі;

ΔK_{pi} – необхідна величина приросту капітальної вартості флоту.

Цей підхід, з огляду на основні положення теорії ефективного зростання, відображає цільові завдання і умови досягнення стійкості в змінюваному ринку морської торгівлі. Інтуїтивне використання цього принципу в системі ринку морської торгівлі і зумовлює диференціацію техніко-економічного рівня флоту.

Відповідно до цього в межах реальної доступності і раціонального використання інвестиційних ресурсів програма розвитку морського транспорту повинна включати послідов-

ність досягнення найважливіших показників, які забезпечують ефективний статус морської держави. Прийнятий інструментарій управління розвитком і діяльністю оператора повинен оптимізувати співвідношення підприємницької та макроекономічної складових морегосподарського комплексу.

Для опису економічних процесів і вирішення виникаючих питань щодо оптимізації позиціонування морських транспортних підприємств в межах сформованих умов найважливішим стає використання сучасної класифікаційної системи оціночних показників [3; 4]. Однак, класичний підхід виражений досить концептуально: «... з ростом ефективності, розмірів і вартості засобів виробництва ... праця зберігає і збільшує все в нових формах постійно наростаючу капітальну вартість» [12, с. 612]. Це підтверджується роботами, що розкривають роль ефективного використання інвестицій у виробничій сфері.

У цьому аспекті слід також погодитися з положенням, що карта цінності товарів і послуг формується відповідно до принципів диференціації ціни на нижчий, середній і вищий [12, с. 98]. Одночасно слід врахувати необхідність реалізації принципу єдності мети і завдань функціонування [13]. На жаль, незважаючи на єдність технологічного процесу транспортування вантажів, проблемою залишається роз'єднаність цілей інвестиційної політики та менеджменту в системі різних видів транспорту.

Виникають непродуктивні прості. Ці додаткові витрати стримують грошовий потік, необхідний для реалізації інноваційних проектів інтеграції та розвитку єдиного інфраструктурного комплексу.

Незважаючи на прояв принципів положень ринкових відносин в торговельному судноплаванні, характер формування цінової характеристики певною мірою відрізняється від загальних положень [14]. Це зумовлюється незбалансованою активністю зростання пропозиції провізної здатності в трампових сегментах. Свобода операторської діяльності флоту різних реєстрів істотно знижує базову основу формування стійких фрахтових ставок.

Висновки. Закономірним залишається становище, що в основі формування принципів системної стійкості позиціонування судноплавних компаній лежать економічні закони. Їх змістовний аспект формує вибір стратегії антикризового управління. При цьому слід враховувати особливості прояву основного змісту – сукупність методів використання принципів стійкості пріоритетів випередження за інноваційними технологіями [15]. Також варто відзначити, що найважливіше місце в управлінні повинно відводитися інструментарію прийняття і реалізації відповідних рішень.

Системні прорахунки в реалізації морської транспортної політики України, незважаючи на об'єктивну реальність, визначили значні втрати національної економіки. Лише пріоритети експорту сільськогосподарської продукції утримали інвестиційну привабливість торгових портів. Це зумовило розвиток окремих стивідорних комплексів на основі кредитного фінансування розвитку. Необґрунтованим слід вважати пріоритет передачі провідних портів в концесію. На жаль, ці проекти не забезпечили комплексність розвитку морської транспортної індустрії країни. Тому залишається актуальним питання формування та реалізації особливого підходу до вирішення проблеми транспортної безпеки участі резидентів країни в міжнародному поділі праці.

Представлений процес формування адекватної експлуатаційної діяльності флоту спеціалізованих судноплавних компаній зумовлює необхідність відображення критерію технічної та комерційної надійності, як основи не тільки утримання статусу, а й підвищення ефективності. Цим і зумовлюється місце навчально-методичних основ формування оптимального стану судноплавних компаній, що працюють в системі міжнародного ринку морської торгівлі і сполучень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneva: UN, 2019. 160 p.*

2. Svitlana Filyppova, Valery Okulich-Kazarin, Olha Kibik, Grygoriy Shamborovskyi, Svitlana Cherkasova. Influence of the market of business intellectual services on the innovation safety of eu countries. *JOURNAL OF SECURITY AND SUSTAINABILITY ISSUES* / 2019 September Volume 9 Number 1. [http://doi.org/10.9770/jssi.2019.9.1\(26\)](http://doi.org/10.9770/jssi.2019.9.1(26))
3. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве. Одесса: Феникс, Москва: ТрансЛит, 2006. 360 с.
4. Dykstra Don. L. *Commercial Management in Shippin*. London UK: Nautical Institute, 2005. 496 p.
5. Сенько О.В. Проблеми управління раціональністю національної підсистеми глобальної морської транспортної індустрії // Соціально-економічний розвиток регіонів в контексті міжнародної інтеграції. Херсон: 2018. № 28. С. 125-131.
6. Шевченко М. DHL обещает рост // Порты Украины. № 9 (171). 2017. С. 48-49.
7. Колегасв І.М. Принципи конкурентного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. Одеса: НУ «ОМА», 2017. 332 с.
8. Гохан П.А. Слияния, поглощения и реструктуризация компаний. Москва: Альпина Паблишер, 2018. 742 с
9. Линдерс М.Р., Харольд Е.Ф. Управление снабжением и запасами. Логистика; пер. с англ. М.: Полигон, 1999. 768 с.
10. Портер М. Конкуренция. М.: Изд. Дом «Вильямс», 2008. 602 с.
11. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов; пер. с англ. М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. 1342 с.
12. Долан Р. Дж., Саймон Г. Эффективное ценообразование. М. Экзамен, 2005. 416 с.
13. Зверяков М. І. Національна економічна система: проблеми теорії. Одеса: Астропринт, 2012. 513 с.
14. Onyshchenko, S.P., Koskina, Yu.O. (2015). Research of the effect of terms and conditions of an offer on successful conclusion of the freight transaction. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 6 (3(78)). 25-32. DOI: 10.15587/1729-4061.2015.55738 <http://journals.urau.ua/eejet/article/view/85233>
15. Izabela Kotowska, Marta Mańkowska and Michał Pluciński. *Inland Shipping to Serve the Hinterland: The Challenge for Seaport Authorities*, 2018. MDPI, *Open Access Journal*, vol. 10(10), pages 1-17. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/10/3468>. DOI: 10.3390/su10103468

REFERENCES

1. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD. – New York and Geneva: UN, 2019. 160 p.

2. Svitlana Filyppova, Valery Okulich-Kazarin, Olha Kibik, Grygoriy Shamborovskyi & Svitlana Cherkasova (2019). Influence of the market of business intellectual services on the innovation safety of eu countries. *JOURNAL OF SECURITY AND SUSTAINABILITY ISSUES*. Volume 9. Number 1. [http://doi.org/10.9770/jssi.2019.9.1\(26\)](http://doi.org/10.9770/jssi.2019.9.1(26))
3. Prymachov, N.T. (2006). *Pryntsypy intehtratsiyi v torhovelne sudnoplavstvo [Integration principles in merchant shipping]*. Odesa: Feniks, Moskva: TransLyt, 360 [in Russian].
4. Dykstra Don. L. (2005). *Commercial Management in Shipping*. London UK: Nautical Institute, 496 p.
5. Sen'ko O.V. (2018). *Problemy upravlinnya ratsional'nisty natsyonal'noy pidsystemi hlobal'noyi mors'koyi transportnoyi yndustryi [Problems of Rationality Management of the National PidSystem of the Global Maritime Transport Industry]*. *Sotsial'no-ekonomichnyy rozvytok rehioniv v konteksti mizhnarodnoyi intehtratsiyi – Social and economic development of regions in the context of international integration*. Kherson. № 28. 125-131 [in Ukrainian].
6. Shevchenko, M. (2017). *DHL obitsyaye zrostannya [DHL promises growth]*. *Porty Ukrayiny [ports of Ukraine]*. № 9 (171). 48-49 [in Ukrainian].
7. Kolehayev, I.M. (2017). *Pryntsypy konkurentnoho rozvytku spetsializovanoho sudnoplavstva hlobal'noyi mors'koyi yndustryi [Principles of competitive development of special shipbuilding of the global marine industry]*. Odesa: NU «OMA», 332. [in Ukrainian].
8. Hokhan, P.A. *Zlyttya, pohlynannya ta restrukturyzatsiya kompaniy [Mergers, acquisitions and company restructuring]*. Moskva: Alpina Publisher [in Ukrainian].
9. Linders, M.R. & Kharol'd, E.F. (1999). *Upravlinnya postachannyam i zapasamy. Lohistyka [Supply and inventory management. Logistics]*. M.: Polihon, 768 [in Ukrainian].
10. Porter, M. (2008). *Konkurentsiya. [Competition]* M.: Yzd. Budynok «Vil'yams», 602 [in Russian].
11. Damodaran, A. (2004). *Investytsiyna otsinka: Instrumenty i tekhnika otsinky bud'-yakykh aktiviv [Investment Appraisal: Tools and Techniques for Appraising Any Assets]; per. z anhl. M.: Al'pina Biznes Buks, 1342 [in Ukrainian]*.
12. Dolan R.Dzh. & Saymon H. (2005). *Efektyvne tsinoutvorenniya [The effective pricing]*. M.: Ispyt, 416 [in Ukrainian].
13. Zvryakov, M.I. (2012). *National economic system: problems of theory*. Odesa: Astroprint, 513 [in Ukrainian]
14. Onyshchenko, S.P. & Koskina, Yu.O. (2015). Research of the effect of terms and conditions of an offer on a successful conclusion of the freight transaction. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 6 (3 (78)), 25-32. DOI: 10.15587 / 1729-4061.2015.55738. Retrieved from [http:// journals.uran.ua/ eejet/article/view/85233](http://journals.uran.ua/eejet/article/view/85233).

15. Izabela Kotowska, Marta Mańkowska and Michał Pluciński. *Inland Shipping to Serve the Hinterland: The Challenge for Seaport Authorities*, 2018. MDPI, *Open Access Journal*. Vol. 10(10). P. 1-17. Retrieved from <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/10/3468>. DOI: 10.3390/su10103468

Стаття надійшла до редакції 11.02.2021

Посилання на статтю: Стахов А.Ю. Принципи оптимізації економічного положення судноплавної компанії у системі ринку морський торгівлі // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць, 2021. № 1 (74). С. 65-74. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-65-74.

Article received 11.02.2021

Reference a JournalArtic: Stakhov, Arsenii. (2021). Principles of optimizing the economic situation of a shipping company in the system of the maritime trade market. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 1 (74), 65-74. DOI 10.31375/2226-1915-2021-1-65-74.