КУЗЬМЕНКО К. М.
аспірант зі спеціальності 073 Менеджмент
Національний університет
«Одеська морська академія»
вул. Дідріхсона, 8, м. Одеса, Україна, 65029
E-mail: pelevina176@gmail.com
ORCID: 0000-0002-1976-6757

ХАРАКТЕРИСТИКА ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО СУДНОПЛАВСТВА

Актуальність. Пріоритети збалансованості розвитку морського транспорту задля забезпечення ефективності міжнародних економічних відносин зумовлюють завдання та напрями вдосконалення капітальних активів морського транспорту й методів управління функціональною діяльністю. Цінність інтеграційних процесів в торговельному судноплаванні обумовила концентрацію уваги позасистемних морських організацій, які визначають закономірності становлення та функціонування мультимодальних транспортних технологій.

Мета та завдання. Метою статті є розробка системи рішень щодо ефективного формування параметрів торговельного судноплавання за критеріями інтеграції. Виникає два завдання: єдності організації та пошуку пріоритетів національних підсистем.

Результати. Для ефективного функціонування будь-яких секторів національної економіки необхідно використання єдиних економіко-правових підходів і досконалої організації господарської та інвестиційної діяльності окремих підприємств. Розвиток транспортної галузі має ґрунтуватися як на підприємницькій ініціативі, так і на перспективній стратегії управління економічною стійкістю на основі державної підтримки. Тому провідні морські держави формують і реалізують активну морську транспортну політику. Фактично сформувався механізм управління з позиції інтересів вантажовласників. Одночасно необхідно врахувати, що з позиції підприємницьких заходів виникають проблеми відповідності, що і обмежує адекватність позиціонування окремих підсистем національних транспортних комплексів.

Висновки. На сучасному етапі світова економіка характеризується поглибленням інтеграційних процесів, що зумовлює необхідність переорієнтації національної економіки на сучасні процеси у світовому господарстві, вишукуючи додаткові вигоди в поглибленні міжнародного поділу праці.

Потенціал морського транспортного комплексу є складною багатоаспектною категорією, до складу якої входить цілий ряд функціонально взаємозалежних компонентів, що забезпечують його життєздатність і розвиток, ефективно використання яких забезпечить досягнення поставлених результатів за рахунок збалансованого прискореного розвитку морського транспортного комплексу і завоювання конкурентних переваг на ринку транспортних послуг. Морське торговельне судноплавання має міжнародний глобальний характер. Варіантність вирішення проблеми в умовах обмеженості ресурсів передбачає використання методів економічної або аллокативної ефективності. При цьому слід звернути увагу на різноманітність вибору інтеграційних процесів в системі утримання та розширення позицій на глобальному ринку морської торгівлі.

Ключові слова: інтеграційні процеси, глобалізація, економічна стійкість, економічний потенціал

KUZMENKO K.
Postgraduate in Management
National University
«Odessa Maritime Academy»
8, Didrikhsona str., Odessa, Ukraine
E-mail: pelevina176@gmail.com
ORCID: 0000-0002-1976-6757

INTEGRATION PROCESSES CHARACTERISTICS IN THE GLOBAL TRADE SHIPPING SYSTEM

Topicality. The shipping policy macroeconomic level takes the central place in the management system of merchant shipping and investment activity according to the development efficiency criteria. The economy is characterized by the building-up of integration processes at the current stage. Increasing production internationalization and globalization leads to the internationalization and globalization of transport and logistics

systems and distribution networks. These processes activate the intensity and increase the international freight traffic volume. At the same time, globalization has dramatically changed the volume and model of freight traffic and increased the requirements for both international and local transport systems.

Aim and tasks. The central task of the investigations is the choice of a criteria-based assessment system of economic and investment decisions. The study is aimed at clarifying the regularities of the merchant shipping individual segments functioning and at developing recommendations for solving urgent current and future projects for the national shipping potential development.

Research results. The transport system efficiency is the economy development important factor. The main transport potential feature is the need of high level of regulation by country. This is due to the fact that: the development of transit potential is a capital-intensive process, and requires long-term investments; it has the monopolistic nature of the elements of the transport system; it needs for a special functional and legal regime of work; it is the reason of environmental problems because of increasing volumes and traffic intensity; it is especially important for national security. Macroeconomic goals to ensure the export transport services development, to use transit potential more efficiently, to increase the consumer transport competitiveness on the transport services international market could be actualized by the integration technology strategy implementation.

Conclusion. The implementation of transport potential according to the integration criteria is an important factor of the modern economic development of the country, as, first of all, it is growth of employment, business activity, investments and tax revenues, on the other hand, it assists in integrating the Ukrainian economy into the European and world economic systems. The making economic decisions theory in the maritime transport system in the shipping market globalization context should be taken into account during the urgent economic problems solution.

Keywords: integration processes, globalization, economic stability, economic potential

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Управління масштабами економічних результатів або витрат ґрунтується на принципах прямого рахунку або прогнозування. Враховуючи відносну стабільність сектора операторської діяльності та адекватність технологічних процесів, можна зазначити, що розширюється зона використання прямого методу прийняття рішень. При оптимізації параметрів і структури інтеграційних процесів, враховуючи нерівномірності розвитку фрахтового ринку, розширюється необхідність застосування методів прогнозування перспективної ситуації. При цьому слід розглядати два варіанти розвитку. Нижня межа показників повинна відображати вимоги мінімального рівня стійкості підприємства. Головним стає забезпечення раціональності використання потенціалу і ресурсів. Верхня межа показників повинна відображати можливості нарощування потенціалу під час активності розвитку секторів ринку транспортних послуг, які прийняті для пріоритету позиціонування.

Під час формування стратегії ефективного розвитку національного морського транспорту слід погодитися з положенням, що «... будь-яка національна політика розрахована на захист внутрішніх інтересів» [1, с. 20]. Саме з цих позицій морськими державами обираються основні параметри позиціонування флоту і портів в системі зовнішньоекономічних відносин країни з урахуванням різноманіття інтеграційних технологій. Тому залишається актуальним процес пошуку форм розширення позиції національної морської транспортної індустрії.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. У морському транспортному комплексі до сфери адміністративно-господарської діяльності належить менеджмент стійкості положення щодо ринкової тарифної політики, що впливає на фінансові результати діяльності [1]. Виділяється оцінка ефективності управління об'єктами альтернативної власності, що забезпечує фінансове благополуччя підприємств [2]. Підсумки фінансово-економічної діяльності підприємств морського транспорту зумовлюються підприємницькими цілями і можливостями економічного зростання за умовами інтеграції. На жаль, в Україні це фактично не враховується.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Найважливішим завданням управління розвитком морських транспортних підприємств є вибір оптимальних параметрів під час жорсткої послідовності реалізації проектів [3]. Як критерій такого розвитку розглядається досягнення максимального ефекту щодо необхідних ресурсів. Саме обмеженість ресурсів в системі нарощування потенціалу щодо вантажопотоків або підвищення техніко-економічного рівня параметрів конкурентоспроможності зумовлює варіантність економічної інтеграції. Тому під час вирішення цієї ситуації заслуговують на увагу положення статей [4, 5].

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Показники, що відображають параметри розвитку, мають ясний принцип обліку динаміки, тому відносяться до групи граничних [6]. Вони відображають зрушення як в результатах, так і у витратах або ресурсах щодо бази відліку. Тому важливим є розгляд проблем, які зумовлюють можливі параметри розвитку з урахуванням

трансформації закономірностей формування інтеграційних процесів в обслуговуванні вантажопотоків.

У цьому плані особливого значення набуває трансформація характеру інтеграційних взаємовідносин основних учасників глобального ринку морської торгівлі.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Транспортна галузь через свою глобальну значимість безумовно належить до пріоритетних підрозділів, що зміцнюють позиції народного господарства [6, с. 142] в міжнародному поділі праці. Тому її розвиток має ґрунтуватися як на підприємницькій ініціативі, так і на перспективній стратегії управління економічною стійкістю в глобальному ринку морської торгівлі з елементами державної підтримки.

Тому використання в менеджменті перманентно мінливих обставин під час аналізу та прогнозування зовнішньоекономічних характеристик дозволяє встановити межі доцільного розвитку підприємств морського транспорту з урахуванням використання традиційних і нових напрямків інтеграції, що забезпечує і ефективність інвестиційних процесів.

У підсистемах морської транспортної індустрії під час переходу на нові інтеграційні технології найбільш часто реалізувалися проекти на основі вирішення наступних завдань:

- збільшення пропускної спроможності вантажних терміналів на основі подовження причального фронту і підвищення ступеня механізації робіт;
- вдосконалення технології транспортних операцій;
- вдосконалення організації обробки транспортних і вантажних потоків;
- розвитку інтеграційних процесів і взаємодії різновідомчих транспортних підприємств [7];
- створення спільних об'єктів і мультимодальних транспортних технологій;
- будівництво нових об'єктів за критеріями обслуговування вантажопотоків інноваційними технологіями.

Однак в умовах різноплановості інтеграційних процесів в глобальному ринку морської торгівлі слід погодитися з твердженням: «... не можемо очікувати математичної точності в сферах, що стосуються поведінки людей» [8, с. 2]. При цьому слід пам'ятати, що підтримка розрахункових темпів зростання необхідна для кожного підприємства.

Тому принциповим у менеджерських стратегіях залишається концентрація уваги на антикризовому управлінні у торговельному судноплаванні з урахуванням необхідності взаємодії на принципах мультимодальних технологій. Сформована сукупність ризиків, властивих ринку морської торгівлі стає невід'ємним фактором, тому до сукупності протидій повинні входити:

- підтримання суден у стані, що відповідає міжнародним стандартам;
- адекватна підготовка екіпажів суден;
- чітка відповідність параметрами ринку праці моряків і умовами проживання на судні нормативам віддачі фізичної і психічної енергії на забезпечення комерційних вимог і вимог безпеки;
- реєстрація флоту тільки під прапорами країн, які забезпечують дотримання міжнародних вимог і підтримують адекватність техніко-економічного рівня суден основним вимогам.

На відміну від відомств України Головне контрольне управління США щорічно економить державі 20 млрд. дол. шляхом перевірки законності, доцільності і ефективності витрат від різних угод між державними відомствами. За перевищення під час подання до уряду документів на виділення матеріальних ресурсів на державного службовця накладається штраф у розмірі 5 тис. дол. плюс подвійна сума вартості завищення необхідних коштів. В Україні ж до державної власності в будь-якій галузі відносяться не з належною вимогою. Тому, зокрема, державні порти практично не розвиваються.

Найважливішим джерелом фінансування інвестиційних програм з розвитку провізної здатності флоту залишається валютна виручка від операторської діяльності на фрахтовому ринку. Для реалізації цієї програми важливі механізми макроекономічної підтримки судновласників, що реалізують програми розвитку. У зв'язку з тим, що подальше збільшення провізної здатності забезпечує в майбутньому розширення валютних надходжень і економію коштів на фрахтування іноземного тоннажу на початковому етапі слід використовувати метод податкового кредитування. Тобто на суму інвестицій на придбання флоту з іноземних ринків не стягувати мита і податок на додану вартість, а також на прибуток протягом певної частини життєвого циклу. Такі придбання формують додаткові грошові потоки і високоефективні робочі місця. Цей результат повинен враховуватися системою управління.

Нормалізований рівень розвитку підприємств морського транспорту щодо параметрів глобального ринку транспортних послуг і конкурентної стійкості повинен ґрунтуватися на проектах оптимізації ресурсоемності:

- наявності виробничого потенціалу в межах можливого і доцільного освоєння вантажопотоків;
- прогресивності технологічних процесів за критеріями мінімальної трудомісткості і загальних середніх витрат;
- інвестиційних потоків, що забезпечують як приріст потенціалу, так і його підтримку в функціональній відповідності.

У торговельному суднопластві певні ризики ефективності інвестиційної діяльності визначаються окремими положеннями «теорії перманентного доходу» [9, с. 120]. Тому і підтримка якості суден торговельного флоту, що забезпечують пріоритетність позиціонування в високоприбуткових секторах фрахтового ринку, вимагає жорсткого контролю рівня витрат щодо збалансованих або рівноважних тарифів.

Проблеми економічного розвитку підприємств морського транспорту зумовлюються мінливістю параметрів реального стану глобального ринку морської торгівлі. Це обумовлює завдання вибору інтеграційних процесів з урахуванням нових тенденцій формування вантажопотоків. В основі аналізу базисного стану сегменту позиціонування слід розглядати рівень і напрямки зміни найважливіших ресурсних і результативних показників:

- структурні зрушення в транспортних і вантажних потоках;
- динаміка і рівень тарифних ставок;
- капіталомісткість розвитку і капіталомісткість функціонування;
- гранична собівартість транспортної роботи;
- продуктивність ресурсів;
- характеристика інвестиційного процесу.

Відповідно до цих характеристик потрібна розробка найважливіших положень організаційно-економічного механізму оцінки та управління результатами, які б націлювали на конкурентоспроможність підрозділів за критеріями інтеграції в обслуговуванні транспортних і вантажних потоків. В цьому аспекті необхідно враховувати ряд принципових положень, одне з яких декларує: «Під стратегією ми розуміємо цілеспрямовано створюваний образ дій компанії і її структурних підрозділів, що дозволяє їй відрізнитися від конкурентів і досягати довгострокових цілей» [10, с. 58]. В цьому аспекті неприпустимі прорахунки в термінах і вартості реалізації конкретних проектів. Про це свідчить випадок тривалого будівництва (понад 8 років) рефрижератора на Суднобудівному заводі ім. 61 комунара. Під час укладання договору кошторис визначала вартість будівництва 18 млн. дол.. З плином часу вона досягла 34 млн. дол.. Завод не мав ні оборотних коштів, ні інвестиційних ресурсів для придбання двигуна для спуску судна на воду. У той же час зрив контракту з іноземним замовником тягне істотні штрафні санкції. Тому добудова судна передбачалася на основі дотації з держбюджету. Однак і цей шлях через обмеженість коштів виявився нереальним. В кінцевому рахунку, вивести завод з процедури банкрутства намагалася корпоративна структура.

Проблема вирішувалася за позовом судновласника (грецької компанії Laskaridis Shipping Co.) в Лондонському арбітражному суді на суму 38 млн. дол.. Відповідачем опинився суднобудівний завод, держава і Промінвестбанк, який представляв банківську гарантію. При цьому судновласник не виключав арешту державного майна за межами України.

Це один з негативних результатів формування морської транспортної індустрії без використання сучасних інтеграційних процесів. У суднопластві постійно виникають умови, що вимагають об'єднання ресурсів та менеджменту. У глобальному аспекті це призводить до необхідності відповідності ініціативи «Один пояс - один шлях». У стандартних технологіях виникають задачі оптимізації часу обслуговування вантажо- і суднопотоків. До цієї форми інтеграції належить формування контейнерних альянсів. Розширення форм інтеграційних технологій зумовлюється реальністю формування особливого економічного ефекту:

$$\Delta E_{in} = p_{df} D_{vi} \epsilon T_t [p_{ci} - c_{si}(1 - \gamma_t)],$$

де ΔE_{in} - економічний ефект компанії від реалізації обраної форми інтеграції використання виробничого потенціалу;

p_{df} - продуктивність основного ресурсу підприємства, в даному випадку судноплавної компанії;

D_{vi} - дедвейт флоту, який бере участь в конкретному інтеграційному проекті;

ϵT_t - оптимізація використання експлуатаційного періоду підприємства;

p_{ci} - рівень фрахових (тарифних) ставок;

c_{si} - базова собівартість перевезення 1 тонни вантажу;

γ_t - коефіцієнт зниження собівартості перевезення вантажу внаслідок оптимізації часу роботи суден.

Судноплавні компанії протягом життєвого циклу проходять через три етапи. Перший можна віднести до періоду сприятливого розвитку подій щодо використання створеного виробничого потенціалу. Другий заснований на відносній стабільності операторської діяльності й фінансового становища з урахуванням особливостей фрахового ринку. Найважливішим стає управління і контроль ефективності функціональної діяльності і повернення інвестиційних ресурсів.

Третій стан судноплавної компанії обумовлений жорстким обмеженням інвестиційних ресурсів і втратою конкурентоспроможності та стійкості на фраховому ринку. Тому слід розрізняти завдання і стратегію розвитку, позиціонування та інтеграції на ринку транспортних послуг.

Ці обставини і зумовлюють угруповання окремих судноплавних компаній за інтеграційними стратегіями. Одну групу утворюють конкурентоспроможні оператори на основі високого техніко-економічного рівня суден. Вони відрізняються високою самокупністю і самофінансуванням розвитку. До іншої групи належать судноплавні компанії, які стикаються з проблемами інвестування та обмеженості доступу до конкурентної вантажної бази.

Планування операторської діяльності судноплавної компанії та її розвитку в системі інтеграційних стратегій глобального ринку транспортних послуг має розглядатися як головний інструмент реалізації економічного потенціалу судновласника. В параметрах розвитку відображається політика управління конкурентоспроможністю утримання позиції в секторах пріоритетної діяльності.

У виборі принципів досягнення кінцевої мети найважливішим стає формування такого потенціалу, який би відповідав основним вимогам конкурентності та безпеки, та такий що повинен мати компетентність контингент працівників і менеджерів відповідно до того, що: «Фірма може розглядатися як ... набір контрактів, що пов'язують окремі особистості з власними інтересами» [11, с. 53]. Однак важливо враховувати і принцип пріоритетності від час формування відносин макроекономічних структур і підприємницької фірми. В основі таких відносин лежить характер встановлення податків.

Державні витрати, засновані на податкових потоках окремих підприємств, повинні збігатись з завданнями формування нових робочих місць і проведення активної інтеграційної політики фірми, що забезпечує її стійкість в перспективному періоді.

В даному аспекті важливо звернути увагу на точку зору: «Економічні принципи є змістовним узагальненням про економічну поведінку» [6, с. 7] господарських суб'єктів. З урахуванням того, що принципи розробляються на основі реальних фактів формування ринку морської торгівлі, можна визначити поведінку судновласницьких структур в короткостроковому періоді і обґрунтувати ресурсні параметри переходу в довгостроковий період. Як відомо, ці стани підсистем відрізняються набором змінних факторів виробництва.

В системі прийняття ефективних економічних і інвестиційних рішень важливо розрізняти підхід до формування інвестиційної бази на основі фундаментальних і порівняльних змінних [3, с. 25]. До перших належать темпи зростання прибутку та грошового потоку, коефіцієнт окупності і ризик. Другу групу утворюють порівняльні показники з результатами фірм-аналогів.

Проте, необхідно розглядати умови розвитку і позиціонування морських транспортних підприємств через призму методичного підходу: «Нездатність сконцентруватися на створенні підсистеми вказує на наявність патології, званої пасткою засновника» [12, с. 77]. Однак полегшити становище може проведення справедливої монетарної політики, яка гарантує функціонування відкритих інвестиційних ринків і ефективний контроль накопичення капіталу.

Науково-методичною проблемою ефективного розвитку національного морського транспортного комплексу залишається невирішеність питання взаємозв'язку процесу функціонування і своєчасності поновлення виробничих фондів. Фактично ігнорується положення, що «Стратегічні вибори робляться в контексті цілей поставлених перед організацією її принципами» [13, с. 72]. При

порушенні цього положення виникає ризик вибору часу реалізації проекту або його відстрочки. Тому найважливішим стає об'єднання виробничого процесу, вибору і реалізації виробничого процесу.

В Україні залишаються неоднозначними підходи до ролі держави в регулюванні економічної системи. Проведена приватизація в основних галузях економіки не дозволила навіть наблизитися до ефективності не тільки західних країн, а й Білорусі. У той же час досить чітко місце в економічних процесах було представлено в одній з базових робіт: «... Головним логічним обґрунтуванням існування державного сектора в економіці виступає прагнення населення країни усунути або пом'якшити нестійкість, неефективність і нерівність, пов'язані з ринковою економікою» [6, с. 119].

Для ефективного функціонування будь-яких секторів національної економіки необхідно використання єдиних економіко-правових підходів і досконалої організації господарської та інтеграційної діяльності окремих підприємств. Цим пояснюється наявність різних форм власності в системі світових торгових портів. Відносно збалансована система ціноутворення зумовлює напрямки підтримки конкурентоспроможності на основі економічності і прогресивності техніки. Окремі історичні етапи в конкретних умовах з урахуванням завдань економічної безпеки обумовлюють рух форм власності в торгових портах.

Зниження конкурентоспроможності функціонування торговельних портів, як показав досвід України, є жорстким бажанням адміністрування. Тому виникають так звані об'єднання типу Укрморпорт або наступні вилучення 50 відсотків чистого прибутку, який за економічними законами є власністю колективу і може використовуватися для подальшого розвитку.

У той же час відомо положення, яке розділяється в глобальному транспортному ринку: «Спеціалізацію можна визначити як використання порівняльних переваг» [14, с. 49]. Саме це положення зумовлює наростання і зміну зовнішньоторговельних вантажопотоків і передбачає адекватний розвиток морських транспортних підприємств.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Складність реалізації адаптаційних процесів в системі фрахтового ринку обумовлена постійними змінами стану зовнішнього середовища. Це положення зумовлюється багатоаспектністю факторів, що впливають на динаміку вартісних показників перевізного процесу та інвестиційної діяльності.

Економічний результат в секторі провідних судновласників зростає з двох причин: збільшення кількості робочих місць з високим рівнем людського капіталу та оновлення основного капіталу (дедвейту флоту). Одночасно скорочується або стагне обсяг морських перевезень в секторах субстандартного флоту. Досить проаналізувати стан морських перевезень в Україні.

При цьому в умовах пріоритету міжнародних економічних критеріїв функціональної діяльності будь-яких виробничих підсистем необхідно погодитися з обмеженням: «Одним з найбільш популярних економічних показників є крива прибутковості доларів США» [2, с. 54].

Тому вкрай важливо визначити основні напрямки та базові ідеї перспективного розвитку та взаємодії всіх учасників спеціалізованого сегменту ринку морської торгівлі. Крім евристичного підходу підприємців необхідна орієнтація на стандартизацію умов функціональної діяльності судноплавних компаній на основі конвенцій міжнародних морських організацій.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пугель Т. А. Международная экономика: учебн. / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт; пер. с англ. – М.: Дело и Сервис, 2003. – 800 с.
2. Фрост С. М. Настольная книга банковского аналитика: Деньги, риски и профессиональные приемы / С. М. Фрост; пер. с англ. О. В. Теплых. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2006. – 672 с.
3. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов / А. Дамодаран; пер. с англ. Д. Липинского и др. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
4. Виноградский А. Мировые порты объединяют усилия. – Aqua Marine: 2020, #14. – С. 14-15.
5. Науруз А. Казахстанский порт Батуми. - Порты Украины: 2016, №9 (161). – С. 42-43.
6. Макконелл К. Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю; пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 972 с.
7. Моросини П. Управление комплексными слияниями / П. Моросини, У. Стеджер; пер. с англ. В. О. Шагоян. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.
8. Харилло К. Х. Стратегическая логика: Логическая основа решения стратегических проблем бизнеса / К. Х. Харилло; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.

9. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный подход / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен; пер. с англ. О. В. Буклемитева и др. – М.: Дело, 1996. – 847 с.
10. Внедрение сбалансированной системы показателей / [пер. с нем. В. Толкача, С. Данишевич, М. Гавриша]. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с.
11. Пайк Р. Корпоративные финансы и инвестирование / Р. Пайк, Б. Нил; пер. с англ. Е. Ковачева и др. – [4-е изд.]. – СПб.: Питер, 2006. – 784 с.
12. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпораций / И. К. Адизес; пер. с англ. под ред. А. Г. Сеферяна – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.
13. Аткинсон Э. А. Управленческий учет/Р. Д. Банкер, Р. С. Каплан, С. М. Янг; пер. с англ.- М.: «Вильямс», 2005. – 872 с.
14. Хейне П. Экономический образ мышления / П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко; пер. с англ. Т. А. Гуреш. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 544 с.

REFERENCES

1. Pugel' T. A. (2003) Mezhdunarodnaja jekonomika [International economics]. Moscow: Delo i Servis [in Russian].
2. Frost S. M. (2006) Nastol'naja kniga bankovskogo analitika: Den'gi, riski i professional'nye priemy [Banking Analyst's Handbook: Money, Risks, and Professional Practices]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks [in Russian].
3. Damodaran A. (2004) Investicionnaja ocenka: Instrumenty i tehnika ocenki ljubyh aktivov [Investment Appraisal: Tools and Techniques for Appraising Any Assets]. Moscow: Al'pina Biznes Buks [in Russian].
4. Vinogradskij A. (2020) Mirovye porty ob#edinajut usilija [World ports join forces]. Aqua Marine [in Russian].
5. Nauruz A. (2016) Kazahstanskij port Batumi [Kazakhstan port of Batumi]. Porty Ukrainy [in Russian].
6. Makkonell K. R. (2004) Jekonomiks: principy, problemy i politika [Economics: principles, problems and politics]. Moscow: INFRA-M [in Russian].
7. Morosini P. (2005) Upravlenie kompleksnymi slijanijami [Complex merger management]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks [in Russian].
8. Harillo K. H. (2005) Strategicheskaja logika: Logicheskaja osnova reshenija strategicheskikh problem biznesa [Strategic Logic: The logical framework for solving strategic business problems]. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks [in Russian].
9. Saks Dzh. D. (1996) Makroekonomika. Global'nyj podhod [Macroeconomics. A global approach]. Moscow: Delo. [in Russian].
10. Tolkacha V., Danishevich S., Gavrisha M. (2006) Vnedrenie sbalansirovannoj sistemy pokazatelej [Balanced Scorecard Implementation]. Moscow: Al'pina Biznes Buks [in Russian].
11. Pajk R. (2006) Korporativnye finansy i investirovanie [Corporate finance and investment]. St. Petersburg: Piter [in Russian].
12. Adizes I. K. (2007) Upravlenie zhiznennym ciklom korporacij [Corporate lifecycle management]. St. Petersburg: Piter [in Russian].
13. Atkinson Je. A. (2005) Upravlencheskij uchët [Management Accounting]. Moscow: «Vil'jams» [in Russian].
14. Hejne P. J (2005) Ekonomicheskij obraz myshlenija [Economic way of thinking]. Moscow: Izdatel'skij dom «Vil'jams» [in Russian].