

МІСЦЕ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ: ВПЛИВ НА ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ПОЛОЖЕННЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ

Обґрунтовано сутність судноплавної компанії як суб'єкту ринку транспортних послуг. Доведено, що транспортна послуга є об'єктом бухгалтерського обліку та відноситься до групи об'єктів які складають господарську діяльність судноплавної компанії

Ключові слова: транспортна послуга, господарська діяльність судноплавної компанії, ринок водного транспорту

Постановка проблеми. Розвиток бухгалтерського обліку є мінливим до розвитку зовнішнього середовища функціонування суб'єкта господарювання. Будучи одним з основних постачальників інформації для учасників господарських відносин, система бухгалтерського обліку повинна враховувати тенденції та зміни в зовнішньому середовищі судноплавної компанії. Зважаючи на це, в сучасних умовах актуалізується питання місця судноплавної підприємства на ринку транспорту України. Адже, розв'язання даного питання дозволить з'ясувати галузеві особливості бухгалтерського обліку, а також здійснити дії щодо удосконалення його теоретичних основ та методико-організаційних положень в напрямі ефективного використання економічного потенціалу судноплавної галузі України та підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Для вирішення зазначених проблем необхідно використовувати багатющий вітчизняний і зарубіжний досвід. Цінний досвід, особливо вітчизняного торговельного флоту, велими актуальний при вирішенні нагальних проблем подальшого розвитку судноплавних компаній. На сучасному етапі, коли йде процес відродження і розвитку судноплавства в Україні, необхідним є вирішення наступних завдань: виявлення значущості судноплавства в макроекономічній стабільності держави; місця та ролі економічного потенціалу транспортної галузі в ефективності господарської діяльності судноплавної компанії; визначення участі вітчизняного судноплавства в міжнародній торгівлі та ін.

Аналіз останніх досліджень. Наукові дослідження проблем ідентифікації галузевих особливостей бухгалтерського обліку судноплавних компаній та його значення в управлінні конкурентоспроможністю на ринку транспорту піднімалися в працях вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема:

– проблеми ефективності використання транспортного потенціалу України вітчизняними судноплавними компаніями піднімали в працях О.М. Босак, М.П. Бутко, М.М. Данчик, А.С. Журинов, С.Л. Крисько, А.А. Луговец, Л.Л. Ніколаєва, В.П. Самойловська, І.І. Свистун, Н.Ю. Степанюк, А.М. Холоденко;

– сучасний стан та перспективи розвитку вантажних перевезень досліджували С.Є. Бабусенко, Н.Г. Вензик, А.М. Котлубай, А.М. Курлянд, А.А. Леонов, Т.М. Леонова, А.А. Липинська та ін.;

– особливості організації круїзного судноплавства стали об'єктом дослідження О.О. Бакаєва, М.М. Данчик, Ю.П. Ключова, М.І. Котлубая, І.О. Лапкіної, В.С. Михалевича, В.С. Петухова, П.П. Підлісного, М.А. Славова, П. Уайльд та ін.;

– обґрунтування напрямів розвитку контейнерних перевезень здійснено в працях наступних вчених: О.М. Котлубай, І.А. Лапкіна, Е.Л. Лімонов, П.Я. Панарін, С.І. Рілов, М. Брукс (M. Brooks), М. Беначо (M. Benacchio), П. Каріо (P. Cariou), К. Феррарі (C. Ferrari), Г. Хараламбідес (H. Haralambides), Дж. Хофман (J. Hoffmann), Е. Муссо (E. Musso), та ін.

Не дивлячись на велику кількість наукових робіт, присвячених проблемам розвитку транспортного ринку, його окремим складовим та економічному потенціалу судноплавної галузі України, в даний час відсутні науково обґрунтовані теоретичні та практичні положення щодо розвитку ринку транспорту, місця в ньому судноплавних компаній та залежності ефективності їх діяльності від

складових економічно потенціалу галузі, що є основою ідентифікації галузевих характеристик бухгалтерського обліку як основи побудови адекватної діючим економічним умовам системи управління.

Викладення основного матеріалу. В останні десятиліття спостерігається інтенсифікація процесів глобалізації економіки. В орбіту глобалізації втягується все більше держав земної кулі і галузей економіки. "Основною тенденцією розвитку світової економіки в даний час є глобалізація, яка стала на сучасному етапі однією з найбільш впливових сил, що визначають особливості виробництва і збуту товарів. Сучасна глобалізація сприймається світовою спільнотою як природний, закономірний і неминучий історичний процес, який велими неоднозначний і суперечливий у своїх проявах" [5, С. 2].

В умовах швидко зростаючих міждержавних товаропотоків і переміщення людей різко зростає значення всіх видів транспорту. Адже, як зазначає А.М. Холоденко, "Загальновідомо, що однією з умов зростання економіки, індикатором якого виступає збільшення валового внутрішнього продукту (ВВП), є розвинута та сучасна інфраструктура. Особливе місце займає саме транспортна інфраструктура, яка пов'язує між собою постачальників ресурсів, виробників продукції та споживачів. Від можливостей доставки та транспортних витрат залежить динаміка зростання виробництва та ВВП; від масштабу виробництва, в свою чергу, залежить обсяг перевезень" [10, С. 56].

"Структурні зрушення, що характеризують процеси світового виробництва і міжнародної торгівлі, в значній мірі зумовлюються змінами, що відбуваються в світовому транспортному комплексі. Глобалізація міжнародної торгівлі і транснаціоналізація великих компаній припускають безперешкодне переміщення ресурсів і товарів, що об'єктивно неможливо здійснити без транспортного комплексу. За своєю суттю транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторгівельної операції, витрати на транспортування продукції безпосередньо враховуються і включаються в ціну товару або проявляються в ній у непрямому вигляді" [5, С. 7].

Луговец А.А. вказує, що "розвиток світового морського транспорту безпосередньо пов'язаний з розвитком світової торгівлі, яка, в свою чергу, визначається тенденціями світової економіки, зокрема, глобалізацією та лібералізацією економіки, попитом і пропозицією на основні групи товарів, діяльністю транснаціональних корпорацій (ТНК), особливостями розміщення виробництва, інтеграційними процесами, розміщенням ринків збуту, логістикою та ін." [7].

"Сучасний транспортний комплекс схильний до впливу суперечливих тенденцій. Будучи інфраструктурною галуззю, транспорт знаходиться у залежному становищі від галузей виробництва матеріально-речових благ. У той же час, будучи хоча і особливою, але органічно-невід'ємною галуззю економіки, транспорт здійснює істотний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь в процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи економічних відносин" [5].

Торгівля транспортними послугами охоплює практично всі країни і є одним з каталізаторів розвитку глобалізації. Удосконалення транспортної інфраструктури та зменшення витрат на перевезення під впливом НТП

дозволяє інтенсифікувати торговельно-економічне співробітництво між географічно віддаленими регіонами, веде до зниження витрат просторової організації міжнародних економічних систем. У процесі поглиблення інтеграції України в світову економіку не можна недооцінювати роль вітчизняного транспорту.

Транспорт розглядається в якості одного з каталізаторів економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної економіки, важливого чинника підвищення рівня життя та розвитку регіонів, інструмента активного геостратегічного позиціонування України.

Транспортна галузь має винятково важливе значення для розвитку економіки та зовнішньоекономічних зв'язків нашої країни. З одного боку, транспорт - це ключовий інфраструктурний компонент зовнішньої торгівлі товарами, а з іншого - велика і зростаюча стаття торгівлі послугами, що забезпечує близько чверті всього вітчизняного зовнішньоторговельного обороту у сфері послуг. Операції за цією статтею демонструють стійке позитивне сальдо, що вигідно відрізняє транспортну сферу від більшості інших видів послуг.

Транспорт - найважливіша базова галузь економіки України, яка забезпечує задоволення потреб населення і галузей економіки у переміщенні пасажирів і продуктів різних галузей господарства. Його ще образно називають кровоносною системою країни, відзначаючи тим самим життєво необхідну роль транспорту в забезпеченні політико-адміністративної цілісності та національної безпеки держави, в нормальному функціонуванні складного господарського комплексу країни.

Транспортування як перевізний процес - ключовий елемент транспортної системи. Завдяки перевезенням, здійснюваним конкретними видами транспорту (водний, залізничний, автомобільний, повітряний, трубопровідний), транспортна система "оживає" і приносить прибуток численним учасникам процесу. У світовій транспортній системі кожен із зазначених видів транспорту в значній мірі взаємодіє з іншими, але при цьому, відрізняється за такими характеристиками, як: швидкість, доступність, надійність, вантажопідйомність, частота та має в кожному конкретному випадку свою відносну привабливість.

Важливе місце в транспортній системі України та світу займає водний транспорт. "Глобалізація стає визначальним фактором економічного розвитку держави, що посилює ринкові відносини. Це впливає на формування глобального ринку морської торгівлі і визначає принципи ефективного функціонування суднохідних компаній, які при виборі стратегії розвитку повинні враховувати тенденції глобального морського судноплавства. У той же час зовнішня торгівля країни, що не розвиває транспортний флот, стає комерційно уразливою і функціонує з ризиком втрати економічної безпеки" [8].

Водний транспорт в сучасних умовах є одним з найважливіших елементів транспортного комплексу, тому для збереження і розвитку водного транспорту та водної інфраструктури необхідно створення нових більш досконалих механізмів управління ринками транспортних послуг та суб'єктами господарювання, які їх надають, - судноплавними компаніями.

"Морський транспорт був і залишається важливою складовою частиною транспортної системи країни. За вкладом в освоєння перевізної роботи, виконуваної всіма видами транспорту, йому належить третє місце після залізничного та трубопровідного. Основна сфера його

діяльності - забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків нашої країни, перш за все, з країнами, які не мають з Росією спільного сухопутного кордону і в повідомленнях з якими можливе використання тільки морських шляхів сполучення. Важливу роль відіграє морський транспорт і в транспортному обслуговуванні районів Далекого Сходу і Крайньої Півночі, забезпечуючи життєдіяльність регіонів, в яких шляхи сполучення інших видів транспорту розвинені слабо або зовсім відсутні [7].

Низька економічна ефективність виробничо-господарської діяльності підприємств в умовах невизначеності внутрішніх і зовнішніх факторів ставить під загрозу реалізацію їх інвестиційних програм і програм розвитку всього воднотранспортного комплексу, створює передумови банкрутства окремих підприємств. "Об'єктивна нерівномірність регіонального і національного розвитку потенціалу транспорту зумовлює можливість втрати конкурентоспроможності продукції національного виробництва внаслідок ізоляції торгового флоту окремих країн на світовому фрахтовому ринку. Певною мірою це зумовило розвал судноплавного потенціалу України. Рецидивні різних типів ембарго формують проблеми фрахтування окремими країнами вільного тоннажу під іноземними прапорами" [13].

Перехід до ринкових умов призвів до появи таких проблем, як відставання технологій створення продукту, старіння матеріально-технічної бази не тільки виробничих майданчиків країни, але і вищих навчальних закладів, що здійснюють підготовку висококваліфікованих фахівців. В таких умовах необхідним є розвиток нових механізмів функціонування ринку транспортних послуг.

Виникнення ринкових відносин між суб'єктами транспортної галузі сприяло швидкому входженню в ділову і наукову лексику поняття "ринку транспортних послуг", під яким варто розуміти велику відкриту самоорганізовану систему, в якій економічні відносини між покупцями, продавцями транспортних послуг та іншими учасниками ринку формуються вільно і самостійно, визначаються потреби держави і суспільства в цих послугах, виділена сфера ринкового і географічного простору продаж транспортних послуг, а вплив держави обмежений лише регулюючим впливом.

Динамічне формування ринкових основ господарювання в Україні, об'єктивна інтеграція економік окремих регіонів в загальнодержавний і світовий економічний простір визначають пріоритети розвитку ринку транспортних послуг в цілому. Ринку транспортних послуг є каталізатором позитивної динаміки економічного розвитку певної території та національної економіки, потужним, надійним джерелом фінансування, основою розвитку інших сфер і видів господарської діяльності, так як забезпечує переміщення товарних мас і сприяє прискоренню обороту фінансових ресурсів.

Однак успішне функціонування і розвиток ринку транспортних послуг стримується слабкою матеріально-технічною базою і нестачею інвестицій на її модернізацію та розширення.

Роль і значення ринку транспортних послуг, як показує аналіз, полягає в тому, що він виступає сполучною ланкою між виробництвом і споживанням продукції, забезпечує безперервність і пропорційність їх відтворення і задоволення потреб населення і галузей економіки. Ринку транспортних послуг формується як відносно самостійна частина споживчого ринку. Розвиток ринку зумовлений і прямо пов'язаний з розвитком нових економічних відносин (рис. 1).

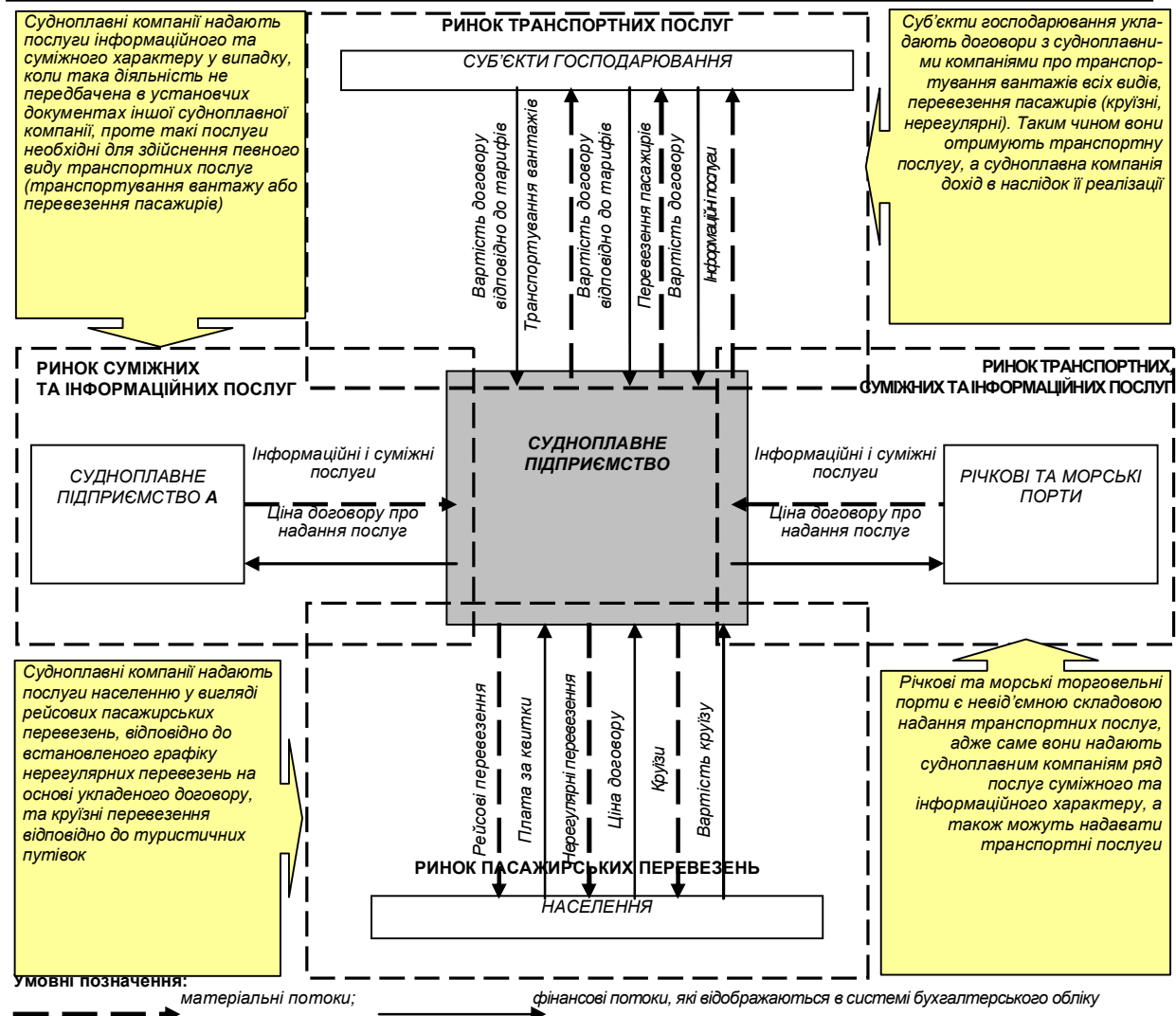


Рис. 1. Місце судноплавної компанії на ринку послуг водного транспорту: ідентифікація облікових об'єктів

Однією з складових ринку транспортних послуг, власне як і будь якого іншого, є конкуренція. На конкуренцію безпосередньо впливає модель ринку (чиста конкуренція, монополістична конкуренція, олігополія і монополія (моносонія)). В економічній практиці в чистому вигляді жодна з перерахованих моделей не існує.

На сьогоднішній день встановлено, що конкуренція між різними видами транспорту (залізничний, морський, автомобільний, повітряний і річковий) зветься до формування вітчизняного та міжнародного ринку транспортних послуг і подальшого утримання його сегментів транспортними організаціями, зокрема судноплавними компаніями, окремими видами транспорту. Основними умовами формування і розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг в сучасних умовах є:

- наявність безлічі виробників аналогічних послуг;
- наявність стандартизованих послуг, які можна порівняти на основі єдиної нормативної бази та системи критеріїв.

Створення перерахованих умов не означає достатності виникнення конкуренції для розвитку транспорту як галузі. Поштовхом розвитку конкуренції є потенційні дії учасників ринку, поєднання яких призводить до розвитку конкуренції, до зміни ринкової ситуації, до зміни положення і ролей суб'єктів ринку.

Специфіка дії ринкового механізму створює конкурентне середовище на ринку транспортних послуг, формуючи "диференційовану" олігополію (при диференціації послуг) при державному регулюванні

граничних рівнів транспортних тарифів. Олігополія сприяє науково-технічному прогресу, забезпечить кращу якість послуг, більш низькі ціни, більш високі обсяги перевезень і зайнятість населення. Ринку транспортних послуг в найбільшій мірі відповідає цьому типу ринку.

Особливістю ринку транспортних послуг є його залежність від економічних і територіальних меж. Відповідно до територіальних (географічних) ознак, ринок транспортних послуг можна розділити на наступні види: місцевий (район, місто); регіональний (області, райони); внутрішній (у межах країни); національний (внутрішній плюс території зовнішньоторговельних операцій); міжнаціональний (ряд країн); світовий. Журинов А.С. зазначає: "зростання світової торгівлі стимулює розвиток світової транспортної системи шляхом постійного створення додаткового попиту на послуги транспорту. У зв'язку з тим, що вантажообіг світового морського транспорту стабільно становить близько 80 % світових перевезень зовнішньоторговельних вантажів, світовий торговельний флот повинен забезпечувати сталий розвиток економічних зв'язків між країнами, незалежність зовнішньої торгівлі; підтримувати економічну життєдіяльність віддалених регіонів світу, де морський транспорт є основним, а нерідко і чи не єдиним видом транспорту (регіони крайньої півночі); стати значним джерелом поповнення прибуткової частини бюджету країн, які мають власні морські торгові суда" [4, С. 9].

Економічні межі ринку транспортних послуг пов'язані з економічними інтересами суб'єктів ринку. Вони можуть співпадати або не співпадати з

територіальними межами. Залежно від цього розрізняють “ринок споживача”, коли пропозиція перевищує попит і “ринок виробника”, коли попит перевищує пропозицію.

Виходячи з викладеного та представленого механізму, ринок транспортних послуг залежить від наступних груп факторів:

– **інституційні** – фактори взаємодії між економічними агентами – суб'єктами ринку, в результаті яких формується попит та пропозиція на транспортні послуги та суміжні й інформаційні послуги судноплавних компаній. Що стосується впливу на систему бухгалтерського обліку судноплавних компаній, то варто відзначити, що в залежності від налагодження взаємозв'язків на ринку залежатимуть особливості транспортної послуги, а також матеріальних та фінансових потоків, пов'язаних з її наданням, які виступають об'єктами бухгалтерського обліку;

– **організаційно-економічні** – фактори регулювання економічних відносин з приводу транспортної послуги та організації її якісного надання та реалізації, що має місце в системі бухгалтерського обліку, адже від них залежать положення договірної, облікової та тарифної політик судноплавної компанії, які регламентують відображення матеріальних та фінансових потоків;

– **територіальні** – фактори територіального охоплення та географічно-природного потенціалу, від яких залежать формування попиту на транспортні послуги, техніка та організація їх надання. Дані фактори впливають на час здійснення тієї чи іншої господарської операції з приводу надання транспортної послуги й відповідно її облікового відображення, а також вплив на технологічний процес обумовлюватиме обсяги матеріальних потоків, пов'язаних з обслуговуванням судна;

– **соціальні** – фактори взаємодії з соціальними масами, які пов'язані як з впливом суспільних перетворень на діяльність судноплавної компанії, так і з впливом водного транспорту на соціальну сферу та навколишнє природне середовище. Дані фактори впливатимуть на обґрунтування напрямів діяльності компанії та її бюджетування, а також обумовлюють необхідність відображення в системі бухгалтерського обліку об'єктів соціального та екологічного характеру;

– **державного управління** – пов'язанні з регулюванням діяльності судноплавних компаній, які полягають в здійсненні митної, податкової, облікової, кредитної політик держави. Система факторів державного управління формують систему регулювання бухгалтерського обліку діяльності судноплавних компаній.

Таким чином, ринок транспортних послуг є специфічним нетоварним ринком, який пов'язаний з рухом товарів, а тому послуга, яка реалізується на даному ринку, носить товарний характер. Визнання “товарного” характеру транспортних послуг обумовлює їх двояку сутність. З одного боку, перевезення, в тому числі і пасажирські, є необхідною умовою функціонування суспільного виробництва, а з іншого, – в процесі перевезення не створюється речового продукту, але транспортні витрати збільшують вартість продукції в інших галузях. Крім того, водно-транспортний комплекс відноситься до високотехнологічних галузей промисловості і багато в чому визначає інноваційний розвиток таких галузей як, електроніка, радіотехніка, засоби зв'язку, спеціальна металургія, хімія, а також актуальні напрями науково-технічного прогресу.

Виходячи з значеного, надання транспортної послуги пов'язано зі значним обсягом залучення матеріальних та фінансових ресурсів, які мають місце в системі бухгалтерського обліку. Вважаємо, що процес надання транспортної послуги є виробничим процесом судноплавної компанії, в результаті якого підприємство несе виробничі витрати та отримує відповідний дохід.

Варто погодитися з вченими В.В. Євдокимовим, С.Ф. Легенчуком та Д.О. Грицишеним, які вказують: “важливе значення в бухгалтерського обліку має відображення процесів, з яких складається господарська діяльність, оскільки саме від цих процесів визначається ефективність використання майна та результативність господарської діяльності підприємства, яка проявляється в соціальному та економічному ефекті. Економічний ефект полягає в отриманні прибутку, розвитку економічних відносин, розширенні господарської діяльності. Соціальний ефект відображається в розвитку соціальної інфраструктури, забезпеченості працівників підприємства, забезпеченні розвитку соціальних програм та соціального сектору кожного окремого підприємства та держави в цілому” [3, с. 234].

Всі об'єкти бухгалтерського обліку поділяють на дві великі групи: ті, які забезпечують господарську діяльність (майно та джерела його утворення) та ті, які складають господарську діяльність (господарські та фінансові процеси). “Об'єктом бухгалтерського обліку є майно, джерела його утворення та процеси, які й становлять соціально-економічні відносини. Фактично бухгалтерський облік є своєрідним засобом пізнання соціально-економічних відносин, відповідно, які й виступають об'єктом бухгалтерського обліку” [1].

Таким чином, транспортна послуга є об'єктом бухгалтерського обліку, яка складає господарську діяльність, тобто виступає господарським процесом. А засоби здійснення та забезпечення транспортної послуги є залучені матеріальні та фінансові ресурси, які виступають об'єктами бухгалтерського обліку та забезпечують господарську діяльність.

Зважаючи на різноманітність транспортних послуг, кожна з них матиме специфіку відображення в системі бухгалтерського обліку, й, крім того, пов'язана з різними напрямками залучення матеріальних ресурсів та фінансових потоків. Їх відображення в системі бухгалтерського обліку регулюватиметься внутрішніми нормативними документами, а саме положеннями про договірну, облікову та тарифну політики. Кожна транспортна послуга займає особливе місце в даних регламентаційних документах, адже має специфічні риси, які обумовлюють особливості її відображення на рахунках бухгалтерського обліку, оцінки матеріальних та фінансових потоків, пов'язаних з її наданням.

Особливості облікового відображення кожної окремої транспортної послуги пов'язане з її місцем на ринку транспортних послуг. Тому, ринковий механізм, представлений нами вище, має вплив на систему бухгалтерського обліку діяльності судноплавної компанії. З метою з'ясування особливостей даного впливу, пропонуємо розглядати ринок транспортних послуг як два окремих сегменти – ринки: ринок транспортування вантажів та ринок перевезення пасажирів.

Кожен ринок, має свою особливу пропозицію, яка складається з певних видів транспортних послуг. Дані види транспортних послуг являють собою види діяльності судноплавних компаній. З метою з'ясування особливостей даних видів послуг в системі бухгалтерського обліку та їх значення в успішному функціонуванні судноплавної компанії розглянемо їх з позиції внутрішнього регулювання облікового відображення та управління (договірній, обліковій та тарифній політиках) (рис. 2) В подальшому проаналізуємо сучасний стан даних ринків, щоб визначити напрями економічної стратегії судноплавних підприємств та обґрунтувати механізм управління їх господарською діяльністю з метою підвищення конкурентоспроможності.

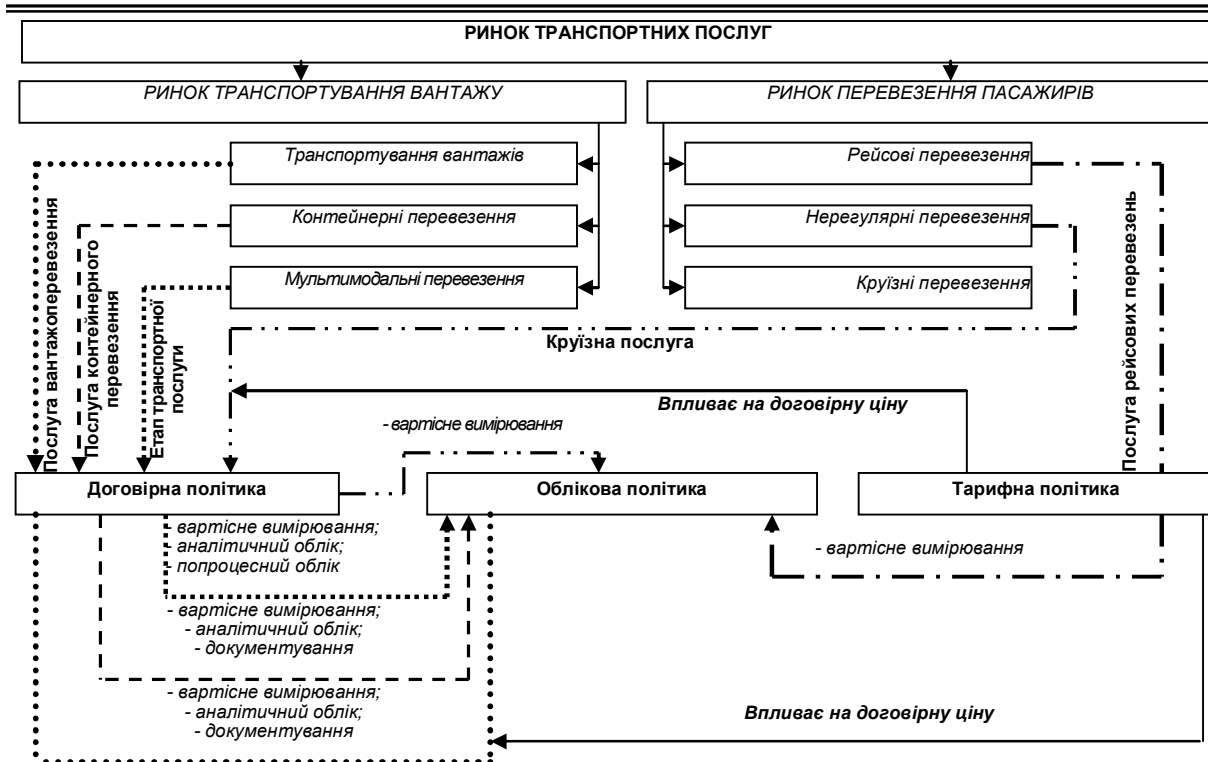


Рис. 2. Місце транспортних послуг в системі внутрішньої регламентації бухгалтерського обліку

З рис. 2 можемо простежити взаємозалежність виду транспортної послуги та системи регламентації бухгалтерського обліку, що впливає на застосування елементів методу облікового відображення господарських операцій. Крім того, можна спостерігати взаємозв'язок між положеннями облікової, договірної та тарифної політик.

Договірна та тарифна політика впливають на особливості господарської операції, яка є об'єктом бухгалтерського обліку, а облікова політика, будучи у взаємозв'язку з даними політиками, визначає їх відображення на рахунках та звітності. Взаємозв'язок між положеннями даних політик проявляється у впливу на певні елементи методу бухгалтерського обліку, зокрема оцінки та калькулювання, документування, рахунків (аналітичні розрізи), звітності.

Виходячи з цього, ринковий механізм здійснює вплив на систему формування договірної, тарифної та облікової політик. Для визначення особливостей надання транспортних послуг на вітчизняному та міжнародному ринках проаналізуємо його сучасний стан та визначимо перспективи розвитку.

Говорячи про сучасний стан світового ринку водних транспортних послуг, варто наголосити на тенденціях до збільшення транспортного флоту та об'єктів морських перевезень. Так, станом на 1 січня 2012 року світовий морський флот налічує 48197 одиниць, що на 603 одиниці більше за попередній. Позитивна динаміка спостерігається з 1995 року. Така тенденція свідчить про зростання ролі перевезень водним транспортом, й відповідно – розширення ринку транспортних послуг.

“Склався традиційний підхід до концентрації окремих типів суден по морських державах. Так, замовлення на нові суховантажні судна в середньому за останні 5 років формуються в пропорціях: від судновласників Греції – до 22 %, Японії – 18-20 %, Тайваню та Німеччини – по 10 %. При цьому посилюється режим контролю за станом транспортних суден національними реєстрами. Зворотною стороною такого контролю є виключення зі складу функціонуючого флоту суден, які, при здійсненні контролю органами держави порту, неодноразово

затримувалися. Тому, при обмеженості інвестиційних ресурсів та орієнтації на ринок транспортних суден, які перебувають в експлуатації, необхідно враховувати додаткові ризики” [8].

Характеристику потенціалу світового морського флоту варто розглянути з позиції: середнього віку флоту, вікової структури, динаміки структури тоннажу, питомої ваги динаміки структури тоннажу (табл. 1).

Таким чином, в зазначених напрямках характеристики потенціалу світового морського транспортного флоту спостерігається позитивна тенденція в наступних позиціях:

– зважаючи на тенденції вікової структури транспортного флоту, спостерігається його омолодження, зокрема, – тенденція до зменшення середнього віку танкерів (14 років), газозовів (14,2 роки), балкарів (12,3 роки), ролкерів (18 років);

– стосовно вікової структури світового транспортного флоту за дедвейтом, то найбільша частка припадає на судна до 5 років (танкери, газозови, балкери, комбіновані, спеціальні), більше 25 років (хімовози, ролкери, пасажирські судна);

– позитивна динаміка спостерігається й в тоннажу світового транспортного флоту за дедвейтом в наступних видах морського транспорту: танкери (496,7 на 1 січня 2012 року), газозови (44,5), балкери (601,9), контейнери (196,9), спеціальні (17,1);

– найбільша питома вага тоннажу світового транспортного флоту станом на 1 січня 2012 року припадає на балкери (41,2 %), далі – танкери (34 %), контейнери (13,5 %), універсали (5,2 %), газозови (3 %), спеціальні (1,2 %), на рефрижератори, хімовози, ролкери та пасажирські судна припадає по 0,4 %. Проведений аналіз потенціалу та сучасного стану світового транспортного флоту вказує на позитивні тенденції за всіма зазначеними напрямками, що вказує на високу конкуренцію на міжнародному ринку транспортних послуг. Виходячи з цього, вітчизняним судноплавним підприємствам необхідно розвивати нові методи управління господарською діяльністю.

Таблиця 1. Характеристика світового морського флоту за видами суден

Рік	Танкер	Хімовоз	Газовоз	Балкер	Комбінов.	Контейнер	Універсал	Рефрижератор	Спеціальні	Ролкер	Пасажирські	Разом
<i>Середній вік світового транспортного флоту станом на початок року</i>												
2007	17,1	18,7	16,3	15,8	20,6	10,8	23,6	22,1	19,2	19,7	22,8	19,1
2008	16,5	19,2	15,8	15,9	21,8	10,6	23,4	22,8	19	19,4	23	18,9
2009	15,8	19,2	15,1	16	22,7	10,4	25,15	23,4	18,8	19,4	23,2	18,6
2011	14,4	20	14,5	14,1	22,8	10,1	22,6	24,1	17	18,5	22,9	17,5
2012	14	20	14,2	12,3	23,7	10,4	21,6	24,7	16,3	18	22,9	16,7
<i>Вікова структура світового транспортного флоту по дедвейту на 1 січня 2011 р.</i>												
0-5	40,9	18,1	46,8	44,1	41,2	40,7	27,6	4,2	36,8	16,3	16,2	
5-10	27,8	19,4	21,3	15,3	6,2	26,9	12,7	2,3	14,8	13,7	16,3	
10-15	15,6	14,5	8,9	12,3	19,8	16	12,8	13,7	14,6	14,1	16	
15-20	9,9	15,2	8,3	11,8	28,9	9,7	9,7	20,9	6,5	8,4	13,4	
20-25	3,4	9,4	4,6	6,4	0,2	3,6	7,6	25,3	9,6	7,6	11,5	
> 25	2,4	23,5	10,2	10	3,8	3,1	29,5	33,6	17,7	39,9	26,7	
<i>Динаміка структури тоннажу світового транспортного флоту (млн. тонн дедвейту)</i>												
2008	399,8	9,3	30,2	382,4	4,3	144,6	75,5	6,6	14	6,7	6,2	
2009	418	9,4	35,9	410,2	4,2	161,9	77,9	6,4	15,7	6,7	6,4	
2011	473,3	6,9	43,4	524	4,1	183,7	78,7	6	16	6,3	6,4	
2012	496,7	6,3	44,5	601,9	3,9	196,9	76,3	5,7	17,1	6,1	6,4	
<i>Динаміка структури тоннажу світового транспортного флоту (питома вага по дедвейту, %)</i>												
1999	38,5	1,1	2,2	33,8	2,4	8,1	10,1	1	1,2	0,9	0,7	
2000	38,9	1,1	2,2	33,5	2,1	8,3	10	1	1,2	0,9	0,8	
2001	38,6	1,1	2,4	33,8	1,9	8,8	9,7	1	1,2	0,8	0,7	
2002	37,8	1	2,4	34,8	1,7	9,8	8,8	0,9	1,2	0,9	0,7	
2003	37,4	1	2,4	34,8	1,6	10,3	8,8	0,9	1,2	1	0,6	
2004	37,8	1	2,4	34,5	1,4	10,7	8,4	0,9	1,2	1	0,7	
2005	37,9	1	2,5	34,8	1,2	11,2	7,9	0,7	1,1	0,9	0,7	
2006	37,4	1,1	2,6	35,3	0,9	11,8	7,6	0,7	1,3	0,7	0,6	
2007	37,1	1	2,7	35,4	0,6	12,7	7,3	0,7	1,3	0,7	0,6	
2008	37	0,9	2,8	35,4	0,4	13,4	7	0,6	1,3	0,6	0,6	
2009	36,3	0,8	3,1	35,6	0,4	14	6,7	0,6	1,4	0,6	0,6	
2011	35,1	0,5	3,2	38,8	0,3	13,6	5,8	0,4	1,2	0,5	0,5	
2012	34	0,4	3	41,2	0,3	13,5	5,2	0,4	1,2	0,4	0,4	

З метою обґрунтування напрямів розвитку вітчизняних судноплавних підприємств дамо характеристику вітчизняному ринку транспортних послуг в розрізі його сегментів: ринку транспортування вантажу та ринку перевезень пасажирів. Це дозволить виявити специфіку послуг для їх облікового відображення та розробки нових методів управління з метою підвищення вітчизняних судноплавних компаній.

Транспортування вантажів має два напрями розвитку в Україні: вантажні та контейнерні перевезення. Вантажні перевезення є досить поширеними та мають значний потенціал розвитку в Україні. Проте в сучасних умовах значного розквіту набули контейнерні перевезення, що обумовлено зміною форми товару.

Міжнародна контейнеризація другої половини ХХ-го століття перетворилася на революцію модернізації транспортних систем. Готова продукція зажадала іншого підходу до її доставки на далекі відстані. Починаючи з 70-х років минулого століття, імпортери знали, що перевезення вантажів в контейнерах підвищує їх збереження, спрощує їх переробку і перевалку, спрощує вимоги до тари й упаковки, знижує вартість і терміни доставки. Тому все частіше імпортери вимагали від експортерів, щоб товари доставлялися їм у великотоннажних контейнерах.

Проведений огляд ринку морських контейнерних перевезень свідчить про продовження зростання обсягів контейнерних перевезень, коливання фрахтових ставок, збільшення тоннажу контейнерного флоту за рахунок поповнення судами підвищеної місткості, концентрацію світових контейнерних перевезень у найбільших судноплавних компаніях, інтеграцію контейнерних перевізників, розвиток портової інфраструктури з обробки контейнерів, концентрацію міжнародних операторів контейнерних терміналів, збільшення обсягів будівництва морських контейнерів, у т.ч. спеціалізованих, зростання цін на контейнери. Розвиток контейнерних перевезень вантажів для України є питанням стратегічного значення у становленні держави як повноправного члена європейського співтовариства. Однак, у процесі дослідження виявлено негативні фактори, що стримують розвиток вітчизняного ринку, такі як низька частка українських перевізників на контейнерному ринку, перерозподіл контейнеропотоків не на користь українських портів, труднощі при транспортно-митному оформленні, стримуюча тарифна політика, неефективна взаємодія окремих видів транспорту та ін. Все це може стати серйозною перешкодою для інтеграції України у світовий ринок, розвитку транзиту й експорту транспортних послуг [11, С. 33].

Експортні перевезення вантажів з України в контейнерах - явище якщо не нове, то не цілком вивчене і не повністю освоєне: обсяги перевезень поки що невеликі, не до кінця відпрацьовані технології таких зовнішноторговельних операцій. Але альтернативи експорту високотехнологічних товарів, а, отже, і експортним контейнерним перевезенням, у глобальній світовій економіці вже немає. Сьогодні реальні транспортні системи реалізовані в першу чергу в рамках міжнародних контейнерних повідомлень.

В Україні темпи зростання контейнерних перевезень випереджають світові майже в чотири рази. В структурі контейнерних перевезень провідне місце займає морський транспорт. Розвиток контейнерних перевезень для України є питанням стратегічного значення у становленні держави як повноправного члена європейського співтовариства [12, С. 422].

В даний час настала така ситуація, коли транспортні технології починають самі підстроюватися під вимоги товару. Застосування нових контейнерних технологій разом з перевагами інтермодального транспорту дозволяють перевозити в контейнерах нові види товарів, які раніше перевозилися за допомогою більш складних і дорогих транспортних технологій. Це веде до збільшення обсягів вантажів, пропонує нові види перевезення, шириться і здешевлюється товарообмін між країнами. Зростання обсягів вантажів вимагає від транспортної

сфери збільшення своїх перевізних можливостей, тому контейнеризація розвивається більш швидкими темпами, ніж міжнародна торгівля.

Подальший розвиток ринку морських контейнерних перевезень передбачає створення організаційно-економічних механізмів, що забезпечують розвиток конкурентних переваг і усунення конкурентних недоліків національних морських перевізників. Контейнеризація вантажоперевезень припускає розробку стратегії інтеграції та взаємодії транспортних підприємств, вантажовласників, а також держави на основі конкурентного розвитку ринку, з одного боку, і регульованого державою процесу розвитку транспортної інфраструктури, – з іншого. Тому для розвитку національного ринку морських контейнерних перевезень необхідно залучити вітчизняні транспортні підприємства до взаємодії з іноземними контейнерними компаніями шляхом створення горизонтально та вертикально інтегрованих об'єднань [9, С. 121].

Пасажирські перевезення. В умовах ринкової економіки перевезенням пасажирів водним транспортом надаються якісно нові вимоги в частині задоволення потреб суспільства та підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств. Адже, як зазначає М.М. Данчик: "Нинішню ситуацію з пасажирськими перевезеннями на Чорному морі інакше як критичною не назвеш. Починаючи з 90-х років ХХ століття, після розпаду СРСР, обсяг круїзного туризму й просто пасажирських перевезень у регіоні Чорного моря знизився майже в три рази. В 80-ті рр. тільки на знаменитій Кримсько-кавказькій круїзній лінії за маршрутом Одеса – Батумі – Одеса перевозилося щорічно близько 135 тис. пасажирів, з них: вітчизняних туристів – не менш 100 тис., іноземних – близько 18 тис. Ці круїзи були дуже популярними серед населення СРСР, адже закордонні туристичні поїздки були практично недоступними, а вартість путівки на чорноморський круїз була досить прийнятною для багатьох громадян СРСР" [2, С. 175].

Така ситуація зумовила те, що більшість пасажирських суден експлуатуються в умовах неповної завантаженості, що негативно відображається на їх економічних показниках й відповідно рівні економічної конкуренції на світових ринках.

Найбільш конкурентоспроможною на вітчизняному ринку в частині пасажирських перевезень є компанія "Украферрі", "що здійснює регулярні морські перевезення пасажирів на лінії Одеса – Стамбул – Одеса. Ця компанія є національним перевізником та володіє двома невеликими морськими пасажирськими поромами – "Південна Пальміра" та "Каледонія". Саме ці судна й виконують щотижневі рейси між Одесою та Стамбулом" [2, С. 176].

Таким чином, рейсові пасажирські перевезення водним транспортом, незважаючи на значний геостратегічний потенціал України, залишається в кризовому стані. Це зумовлено в першу чергу падінням рівня життя населення та відсутності потреби в таких перевезеннях.

Одним з напрямів розвитку ринку пасажирських перевезень є організація круїзного судноплавства. Даний сегмент ринку є досить розвиненим в світі, зважаючи на збільшення попиту на туристичному ринку. Особливою привабливістю в міжнародному туризмі користується круїзне судноплавство, яке забезпечує екологічно чистий туризм, поєднуючи його з ознайомленнями з історичними, природними та національними пам'ятками України. Але для створення сприятливих умов подорожі на теплоході необхідно забезпечити його ритмічну роботу. Виходячи з сучасного стану роботи водного пасажирського транспорту, розвитку туризму в Україні необхідно розглянути проблеми вдосконалення управління функціонуванням систем, які забезпечують круїзне судноплавство, що повинно підняти рівень конкурентоспроможності України в галузі туризму на світовому туристичному ринку [6, С. 43].

Причорноморський регіон має стати місцем розвитку круїзного судноплавства, зважаючи на природно-кліматичні умови та геостратегічний потенціал. Вітчизняна круїзна пропозиція може задовольнити попит як вітчизняного, так і міжнародного споживача (рис. 3).

КРУІЗНА ПРОПОЗИЦІЯ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ	
Світова круїзна пропозиція	Вітчизняна круїзна пропозиція
Атлантико-середземноморські: з атлантичних і північносередземноморських портів у порти Західного Середземномор'я й круїзи по Середземномор'ю	маятникові рейси між двома портами: Одеса – Ялта – Одеса, Одеса – Стамбул – Одеса тощо
Захід-Схід: круїзи, що включають відвідування портів як західної, так і східної частини Середземномор'я, наприклад: Генуя – Барселона – Пирей – Венеція або кругові по всьому Середземномор'ю, наприклад: Барселона – Стамбул – Барселона	кругові рейси вздовж чорноморського узбережжя: Одеса – Севастополь – Ялта – Новоросійськ – Сочі – Сухумі – Батумі – Стамбул – Варна – Констанца – Одеса
Егейський регіон: круїзи по Егейському й Мармуровому морях, наприклад Стамбул – Пирей	чорноморсько-азовські круїзи з відвіданням азовських портів: Бердянськ, Маріуполь, Таганрог, Ростов тощо. Можливе стикування з російськими річковими круїзами по Дону та Волзі
Чорноморський регіон: всі круїзи з портів Східного Середземномор'я із заходами в Чорне море	чорноморсько-дніпровські круїзи з відвіданням дніпровських та чорноморських портів
країни Леванту: круїзи з острова Кіпр і інших східних середземноморських портів з відвідуванням Ізраїлю, Єгипту, Лівану	чорноморсько-дунайські круїзи: Ізмаїл – Пасау – Ізмаїл з відвіданням усіх придунайських країн. Нині дунайські круїзи виконують лише австрійські та німецькі туроператори, причому за скороченими маршрутами
інші райони: всі інші східно-середземноморські круїзи, у тому числі з Венеції через Адріатику в Егейське море	

Рис. 3. Вітчизняна та світова круїзна пропозиція

Круїзне судноплавство є специфічним видом бізнесу судноплавної компанії, адже поєднує в собі дві галузі нематеріального виробництва: туризм та транспорт. Виходячи з цього, даний ринок є одним з перспективних напрямів розвитку судноплавства в Україні.

Таким чином, проведений аналіз вказує на необхідність перебудови системи управління судноплавними компаніями для підвищення конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних послуг. Зокрема, на сучасному етапі, зважаючи на стан економічних відносин, необхідним є впровадження системи бюджетування, нових методик бухгалтерського обліку транспортної послуги, комплексної методики економічного аналізу, заходів з підвищення економічної безпеки.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Виходячи з проведеного дослідження нами обґрунтовано, що транспортна послуга (транспортування вантажу, перевезення пасажирів) є виробничим процесом в сфері матеріального та нематеріального виробництва, яка виступає об'єктом бухгалтерського обліку на основі встановлення місця судноплавної компанії на ринку транспортних послуг та ідентифікації фінансових та матеріальних потоків між суб'єктами даного ринку;

Список використаних літературних джерел:

1. *Грицишен Д.О.* Особливості формування організаційно-методичних положень бухгалтерського обліку в країнах зони поширення ісламу / Д.О. Грицишен // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. Міжнародний збірник наукових праць. / Серія: Бухгалтерський облік, контроль і аналіз. Випуск 2(8). / Відповідальний редактор д.е.н., проф. Ф.Ф. Бутинець. – Житомир: ЖДТУ, 2007. 2. *Данчик М.М.* Розвиток морських круїзів на чорному морі як важливий чинник відновлення морської транспортної галузі України // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / С.М. Данчик. – Одеса. – 2008. - № 28. – С. 174-185. 3. *Євдокимов В.В.* Розвиток бухгалтерського обліку в умовах глобалізації: ісламська модель [Текст]: монографія / В.В. Євдокимов, С.Ф. Легенчук, Д.О. Грицишен. – Житомир: ЖДТУ, 2012. – 420 с. 4. *Журинов А.С.* Роль міждержавного і національного регулювання в розвитку морського торгового флоту: автореферат дисертації на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Специальность: 08.00.14 – “Мировая Экономика”. – Москва: ГОУ ВПО “Российский государственный торгово-экономический университет”. – 2009. – 21 с. 5. *Карасев В.А.* Глобализация рынка транспортных услуг и транспортно-логистических систем в мировой экономике: автореферат дисертації на соискание

ученой степени кандидата экономических наук. Специальность 08.00.14 – Мировая экономика. – Москва: Дипломатическая академия МИД РФ. – 2008. – 26 с. 6. *Клочков Ю.П.* Прогнозна модель попиту на послуги морського круїзного транспорту // Залізничний транспорт України. – 2003. № 2. – с. 43-44 7. *Луговец А.А.* Экономические механизмы и инструменты эффективного функционирования и развития морского транспортного флота: Автореферат дисертації на соискание ученой степени доктора экономических наук. Специальность: 08.00.05 “Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами: транспорт)”. – Хабаровск: Дальневосточный государственный университет путей сообщения. – 2009. – 44 с. 8. *Николаева Л.Л.* Теоретичні основи збалансованого розвитку національних судноплавних компаній у глобальному ринку морської торгівлі: Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Специальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Одеса: Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. – 2009. – 20 с. 9. *Холоденко А.М.* Оптимізація прибули контейнерних перевозчиків-учасників глобальних стратегічних альянсів // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: 3б. наук. праць / А.М. Холоденко, В.В. Щербина. – Одеса, 2006. – Вип. 11. – С.120-130 10. *Холоденко А.М.* Взаємозв'язок розвитку макроекономіки та транспортної галузі // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті / А.М. Холоденко, Н.Ю. Степанюк. – Одеса. – 2011. - № 35. – С. 54-66. 11. *Щербина В.В.* Аналіз мирового рынка контейнерного тоннажа // Судходство. – № 10 (124). – 2006. – С. 32-34. 12. *Щербина В.В.* Роль підприємств сервісної діяльності в розвитку національного ринку морських контейнерних перевозок // Економіка: проблеми теорії та практики: 3б. наук. праць. – Дніпропетровськ, 2005. – Вип. 208. – Том II. – С. 421-428. 13. *Review of Maritime Transport 2007:* UN New York and Geneva, 2007. – 86 p.

ТАРАСЕНКО Сергій Вікторович – здобувач кафедри бухгалтерського обліку Житомирського державного технологічного університету

Наукові інтереси:
- проблеми теорії та методики бухгалтерського обліку діяльності судноплавних компаній;
- особливості бухгалтерського обліку митних операцій.

Стаття надійшла до редакції: 28.08.2012 р.