

5. Тридід О.М. Оцінювання фінансової стійкості підприємства : [монографія] / О.М. Тридід, К.В. Орехова. – К. : Національний банк України; Університет банківської справи, 2010. – 143 с.
6. Василенко В. А. Диагностика устойчивого развития предприятий : монография / А. В. Василенко. – К. : Центр учебной литературы, 2005. – 142 с.
7. Городня Т.А. Аналіз фінансового стану та вдосконалення контролю за фінансовими показниками / Т.А. Городня, С.В. Кобзева // Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України : збірник науково-технічних праць. – Львів. – 2010. – Вип. 20.1. – С. 183-187.
8. Krysiak, Z. Achieving enterprise stability based on economic capital / Z. Krysiak // Graziadio Business Report. – 2011. – № 14(4). – Р. 3.
9. Гончаренко О.М. Прогнозування стійкого розвитку підприємства / О.М. Гончаренко // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку // Вісник Національного університету «Львівська політехніка», – 2010. – № 691. – С. 130-135.
10. Ареф'єва О.В. Антикризове фінансове управління підприємством : [монографія] / О.В. Ареф'єва, Ю.В. Прохорова. – Львів : Українська академія друкарства, 2011. – 252 с.

**Яремко И. Й.  
Глушко О. В.**

Национальный университет «Львовская политехника»

### ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНКИ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

#### Резюме

Рассмотрены прикладные аспекты системной оценки уровня экономической устойчивости отечественного машиностроительного предприятия. Приведена сравнительная характеристика содержания формализованных финансовых показателей, используемых в методиках установления финансовой устойчивости и системы показателей при определении экономической устойчивости конкретного предприятия. Очерчены предпосылки прогнозирования уровня экономической устойчивости предприятия машиностроительной отрасли на основе моделей прогнозирования банкротства.

**Ключевые слова:** предприятие, машиностроительная отрасль, экономическая устойчивость, финансовая устойчивость, оценка, финансовые показатели, экспертные индикаторы, прогнозирования.

**Yaremko I. I.  
Hlushko O. V.**

Lviv Polytechnic National University

### PRACTICAL ASPECTS OF EVALUATION IN CONTEXT OF MANAGEMENT THE ECONOMIC STABILITY OF MACHINE BUILDING ENTERPRISE

#### Summary

Applied aspects of evaluation the economic stability of the domestic machine-building enterprise are considered. Comparative characteristics of the content of formal financial indicators used in the methods of establishing financial stability and system parameters in determining the economic stability of a particular company are given. Forecast of economic stability of the enterprise of machine-building industry on the basis of bankruptcy prediction models is outlined.

**Key words:** enterprise, machine-building industry, economic stability, financial stability, evaluation, financial indicators, expert indicators, forecasting.

---

УДК 334.722

**Ярмолович Д. Ю.**

Национальная академия наук Украины

### СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РЫНКА УСЛУГ МОРСКОГО АГЕНТИРОВАНИЯ В УКРАИНЕ И МИРЕ

Статья посвящена исследованию деятельности морских агентов как в Украине, так и по всему миру. Рассмотрены основные нормативно-правовые акты, которые определяют форму и содержание таких отношений морского агента с третьими сторонами и принципалом, а также устанавливают объем правосубъектности сторон агентского договора. Были рассмотрены международные и национальные агентские организации.

**Ключевые слова:** морское агентирование, деятельность морских портов, торговое судоходство, типовый договор морского агентирования, классификация функций морского агента, контрагенты морского агента.

**Постановка проблемы.** В последние годы наблюдается существенное снижение уровня работы сервисного сектора морского транспорта. Это вы-

звано не столько повышением тарифов и снижением грузопотока в Украину, сколько переделом «грузовых» рынков, а следовательно, переходом

принципалов к другим агентам. В связи с этим становится необходимым рассмотреть деятельность морского агента, рассмотреть его права, функции и определить возможные тенденции. А также провести научно-практические исследования, направленные на анализ положения и усовершенствование операционной деятельности объектов портовой инфраструктуры, содержанием работы которых является защита интересов судовладельца (фрахтователя) во взаимодействии со службами порта, местными органами исполнительной власти, другими субъектами хозяйствования.

**Анализ последних исследований и публикаций.** На сегодняшний день существует множество публикаций на тему морского агентирования и его аспектов. Необходимо отметить последние работы таких исследователей, как Б. Буркинско, А. Демьянченко, А. Кибик, А. Целовальникова, А. Филипенко и многих других, которые исследовали рыночные, экономические, правовые и хозяйственные стороны деятельности морских портов. Среди исследователей проблем деятельности морских агентств необходимо отдельно отметить научные труды В. Виговского, И. Петрова, Н. Сергеевой, О. Полтавского, Д. Попова, а также публицистические (в специализированных изданиях) А. Бронецкого, И. Ландера, Н. Мирошниченко, В. Селиванова, О. Чеботаренко и других. Основываясь на всех предшествующих публикациях, отметим, что был проведен полный анализ рынка для дальнейшей работы и выявление тенденций на нем.

**Цель статьи** состоит в рассмотрении всех аспектов существующего рынка морского агентирования Украины и мира для дальнейшего определения тенденций данного рынка.

**Изложение основного материала.** Морское агентирование – одна из специфических функций, выполняемых морскими посредниками. Посредническая деятельность широко распространена в торговле, страховании и на транспорте. Особое место она занимает в морском бизнесе.

На морском транспорте деятельность посредников связана с выполнением фрахтовых операций и куплей-продажей судов (фрахтовый брокер), агентированием морских судов (морской агент), привлечением грузов на линейные суда (линейный агент), морским страхованием (страховой агент).

В правовом аспекте агентская деятельность в Украине подпадает под понятие договора комиссии и договора поручения по нормам континентального права.

За последнее пятнадцатилетие в Украине создана сеть морских агентств – более 300 агентских компаний различных форм собственности. Объем рынка украинского морского агентирования оценивается на уровне 6 млн долл. за обслуживание более чем 19 500 судов в год. Лицензирование агентской деятельности в 2000 г. упразднено согласно Закону Украины «О лицензировании». Агентские компании должны быть надлежащим образом зарегистрированы в городских государственных органах власти. Ряд компаний (менее 30) входит в Ассоциацию морских агентств Украины (АМАУ), которая представляет интересы украинского морского агентского бизнеса на международном уровне.

Впервые понятие о морском агенте возникло в XIV столетии в Испании. В XVIII столетии в связи с ростом масштабов морской торговли создаются экономические предпосылки для создания агентских компаний в морских портах, которые

помогают судовладельцам и капитанам судов, выполняя функции представительства и посредничества. К середине XIX столетия сложилась сеть морских представительств во всех крупных портах мира.

Выполнение капитаном или судовладельцем многочисленных операций по обслуживанию судна в порту практически невозможно, а иногда и запрещено. Правила выполнения этих операций, а также обычаи в портах и плата за услуги разнообразны даже в пределах одной страны. Поэтому владельцы современных судов, стараясь уменьшить размеры расходов на содержание судов и услуги и сократить время стоянки в порту, пользуются услугами морских агентов. Значение морских агентов возросло в связи с появлением линейных судов, при обслуживании которых появились функции эксплуатации и слежения за контейнерами, трейлерами и другим оборудованием.

Для обозначения морского агента применяется ряд терминов – портовый агент, агент судовладельца, судовой агент, доверенное лицо судна. Понятие «морской агент» является наиболее полным, так как кроме интересов судовладельца он может представлять интересы фрахтовщиков, владельцев груза, страховщиков [1].

Агент – юридическое (как правило) лицо, которое выступает в качестве представителя и помощника другого юридического лица, именуемого принципалом. По поручению принципала, от его имени, за его счет и в его пользу агент заключает коммерческие сделки с третьими лицами в рамках тех полномочий, которыми располагает сам принципал.

Агентские отношения характеризуются участием трех сторон (принципал, агент и третьи лица) и представляют собой свод общих правил, в соответствии с которыми одно лицо, являющееся агентом, имеет полномочия изменять правовые отношения другого лица, именуемого принципалом.

Выделяют внешние и внутренние отношения агента. Внутренние отношения – это отношения агента и принципала. Они базируются на агентском соглашении или договоре морского агентирования. Как правило, договор морского агентирования составляется на более продолжительный срок, чем агентское соглашение.

Внешние отношения агентов базируются на других видах договоров: купли-продажи, хранения, буксировки, перевозки и т. д.

Агент не несет ответственности перед третьими лицами и принципалом, если он действует от лица принципала и в рамках полномочий. Выдача полномочий по конкретной сделке называется ратификацией действий агента. Иногда агент может выполнять какие-либо действия в интересах принципала, не имея на то полномочий. Принципал может со временем подтвердить такие действия, но если принципал отказался подтвердить действия агента, совершенные им на свой страх и риск, то сам агент несет ответственность перед третьими лицами.

Молчание принципала в ответ на информацию о действиях агента не является его согласием на ратификацию. Если принципал ратифицирует сделку, то он подтверждает все действия агента, относящиеся к ней, он не может подтвердить только те действия, которые являются выгодными для него. В ратификации сделки могут быть заинтересованы не только агент, но и третьи лица, поэтому об отказе в ратификации сообщают не только агенту, но и третьим лицам.

Агент подписывает документы только как агент («as agent only»), чтобы исключить толкование его подписи как стороны в договоре (по некоторым национальным законодательствам). Если агент имеет на то поручение, то он подписывает документы «от имени и по поручению» – «for and on behalf».

Классификация морских агентов проводится по различным признакам.

По виду деятельности выделяются: портовый агент, линейный агент, агент-брокер, грузовой агент, страховой агент.

По объему полномочий агент может быть – всеобщий или универсальный агент, выполняющий любые сделки; генеральный агент, координирующий деятельность агентов в стране или регионе и специальный агент, который выполняет одну какую-нибудь функцию, например, бункерного агента, тур-оператора или агента-экспедитора.

По виду обслуживаемого судоходства выделяют агентов, которые обслуживают трамповые, линейные и пассажирские суда.

По порядку назначения агенты могут быть назначаемые судовладельцем или назначаемые фрахтователем, причем оплата в обоих случаях производится за счет судовладельца. Во втором случае судовладелец часто назначает протектинг-агента (protecting agent), который защищает интересы судовладельца, за что протектинг-агент получает плату в размере от 30% до 50% от обычного агентского вознаграждения [2].

По форме собственности различают государственные, частные агентские компании и компании со смешанным капиталом.

По отношению зависимости (принадлежности капитала) выделяют агентские компании независимые, полностью зависимые или частично контролируемые судовладельцами, фрахтовщиками, портовыми властями, стивидорными компаниями, операторами и др.

Перечень третьих лиц, с которыми взаимодействует морской агент во время обслуживания судна в порту, достаточно велик и разнообразен. Все третьи лица условно могут быть разделены на две основные группы:

- официальные третьи лица;
- третьи лица, находящиеся в договорных отношениях с принципалом (по договору перевозки или по другим видам договоров).

К официальным третьим лицам относятся: администрации портов, таможенные, пограничные (иммиграционные), санитарные, карантинные, ветеринарные власти, экологическая служба, судебные органы, милиция (полиция), нотариусы, консульства. (Суда, которые заходят в порт под флагом государства, которое имеет свое консульство в данном регионе, должны известить о прибытии судна с помощью агента).

По договору перевозки агент контактирует с фрахтователями, отправителями, получателями грузов и их агентами и страховыми компаниями.

Среди компаний, которые обслуживают груз, выделяют стивидорные, тальманские, экспедиторские и терминальные.

К компаниям, обслуживающим судно, относятся лоцманские, буксирные, швартовные, судоремонтные, аварийно-спасательные, навигационные камеры (устранение девиации, выдача навигационных карт и пособий).

Компании, выполняющие снабженческие функции, – это шипчандлерские (доставка технического снабжения, продовольственных товаров), бункерные, водолейные.

Компании, обслуживающие парк оборудования, это лизинговые, ремонтные, железнодорожные и автотранспортные для перевозки по схеме «от двери до двери» («from door to door»). Под парком оборудования в морском бизнесе понимают средства укрупнения грузовых мест: контейнеры, флеты, поддоны, трейлеры и запасные части к ним [3].

Кроме вышеперечисленных, существуют другие третьи лица, к которым относят: сюрвейеров, адвокатов, представителей классификационных обществ, клубов взаимного страхования – «P and I Clubs» (Protection and Indemnity Clubs).

Деятельность морских агентов регулируется нормами, которые являются продуктом национального и международного торгового и морского права. Основными национальными документами законодательного характера являются:

- Гражданский кодекс Украины;
- Кодекс торгового мореплавания Украины (КТМУ);
- законы Украины «О предпринимательстве», «О хозяйственных обществах», «О собственности», «Об инвестиционной деятельности», «О внешнеэкономической деятельности», «О транспорте», «О лицензировании».

Одним из наиболее важных международных источников нормативного характера являются «Минимальные нормы ЮНКТАД для морских агентов». ЮНКТАД – это конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development).

Комитет судоходства ЮНКТАД разработал минимальные требования к профессиональным качествам, финансовому положению и опыту работы агента, хорошему знанию английского языка. Согласно этим нормам, в Украине в 1994 г. были разработаны «Условия и правила осуществления агентирования и фрахтования», но их выполнение было связано с получением лицензии на агентирование морских судов. Согласно закону «О лицензировании» в 2000 г. лицензирование агентской деятельности в Украине было упразднено.

В Кодексе торгового мореплавания Украины (КТМУ) морскому агентированию посвящены статьи 116-119 главы 5 «Морское агентирование» раздела 4 «Морской порт».

В ст. 116 говорится, что в морском порту или вне него действуют как постоянные представители судовладельца агентские организации (морские агенты) всех форм собственности. Вознаграждение агентских организаций устанавливается Министерством транспорта Украины по согласованию с Министерством экономики Украины.

В ст. 117 приведены права и обязанности морского агента.

В ст. 118 перечислены обязанности судовладельца или другого доверителя:

- а) предоставлять средства, достаточные для выполнения агентом его функций;
- б) возмещать морскому агенту любые расходы, сделанные от его имени или по согласованию с судовладельцем;
- в) отвечать за последствия любых действий агента в пределах его полномочий.

В случае ограничения обычных полномочий морского агента любое соглашение, заключенное им с третьим лицом, является действительным и обязательным для доверителя, если третьему лицу не было известно о таком ограничении.

Статья 119 касается вопроса прекращения договора морского агентирования. Расторгнуть дого-

вор можно при наличии серьезных причин, подтверждающих его невыполнение, сообщив другой стороне об этом не позднее, чем через три месяца после известия о таких причинах.

Отношения между агентом и принципалом регулируются договором в письменной или устной форме. Проформы договоров разрабатываются крупными агентскими и судоходными компаниями, а также ассоциациями агентов или судовладельцев.

Агентский договор используется в договорной практике Украины. Отношения, которые регулируются им, наиболее полно описаны в англо-американском праве, а в континентальном праве охватываются договорами комиссии (глава 34 ГК Украины) и поручения (глава 35 ГК Украины).

В англо-американском праве агентский договор существует как самостоятельный договор, в России самостоятельность агентского договора закреплена в гражданском кодексе наряду с договорами комиссии и поручения.

Отличия агентского договора от договоров комиссии и поручения:

1) предметом его могут быть не только действия, которое влекут за собой юридические последствия, но и фактические действия, которые таких последствий не вызывают;

2) его длящийся во времени характер, так как в договоре агентирования понимаются многократно повторяющиеся длящиеся действия агента.

3) морской агент может действовать также в пользу другой стороны договора, если она его на это уполномочила, и если судовладелец не возражает, а комитент или доверитель – нет.

По своей правовой природе агентский договор является:

1) двусторонним – права и обязанности возникают у обеих сторон;

2) консессуальным – приобретает юридическую силу с момента согласования его основных условий;

3) возмездным – агент получает вознаграждение за выполнение обязанностей по договору.

По отношению к принципалу агент обязан:

1) действовать в соответствии с полномочиями;

2) не иметь коммерческих интересов, противоречащих интересам принципала (агентирование конквизирующей линии, принадлежность агенту стивидорной компании), сообщать о побочных доходах и быстро их переводить, держать деньги и имущество принципала «отдельно от своих»;

3) лично выполнять возложенные на него функции, субагент может быть нанят только по согласованию с принципалом;

4) указывать везде «as agent only» или «for and on behalf» от открытого (имя принципала указывается) или неоткрытого принципала.

5) сохранять в тайне информацию о коммерческой деятельности принципала во время совместной деятельности и после расторжения договора;

6) информировать судовладельца обо всех изменениях на фрахтовом рынке, рынке портовых услуг, рынке топлива и рынке парка оборудования [11].

Права агента соответствуют обязанностям судовладельца. Обязанности судовладельца информационного характера:

1) обеспечивать агента своевременной информацией о подходе судна (подача заявки с подробным указанием услуг);

2) обеспечивать агента информацией о характеристике и данных судна;

3) своевременно сообщать об особенностях соглашений между судовладельцем и фрахтователем, грузовладельцами и третьими лицами;

Обязанности судовладельца по оплате услуг и вознаграждения:

1) своевременно оплачивать агентское вознаграждение;

2) выдавать аванс по просьбе агента;

3) возмещать дополнительные затраты агента;

4) переводить заранее достаточную сумму средств для оплаты сборов и услуг в порту.

Обязанности судовладельца общего характера:

1) соблюдать правила и обычаи, установленные в порту;

2) назначать данного агента на все судна данного судовладельца;

3) не заказывать выполнение услуг другим лицам, если они могут быть выполнены самим агентом или его субподрядчиками.

Также в структуру агентского соглашения входят разделы, которые касаются:

- субагентов и других поднаимателей,

- финансовых обязательств сторон по расчетным операциям по фрахту и дисбурсментским расходам,

- ответственности сторон за ненадлежащее выполнение обязанностей по пунктам договора,

- порядка урегулирования споров (арбитраж),

- срока действия договора и порядка внесения в него изменений,

- порядка оформления договора.

Наряду с национальным законодательством деятельность морских агентов регламентируется нормами и документами, которые разрабатываются международными торговыми, транспортными и агентскими ассоциациями и федерациями.

Выделяют правительственные и неправительственные международные организации. Правительственные международные организации – это объединение ряда суверенных государств на основе договора, который определяет цели сотрудничества. Неправительственные международные организации – это определенные ассоциации, общества, объединенные по их профессиональной направленности.

Объединением агентов на международном уровне выступает ФОНАСБА – Федерация национальных ассоциаций брокеров и агентов (Federation of National Association of Ship Brokers and Agents – FONASBA).

Федерация создана в 1969 г. в Лондоне, в ее деятельности принимают участие более чем 50 стран мира.

Ассоциация морских агентств Украины – участник федерации с 1995 г. Членами федерации согласно уставу могут быть только национальные ассоциации судовых брокеров и агентов (одна страна – один участник). Каждый участник имеет один голос в совете федерации. Работу ведут пять постоянных комитетов: исполнительный, линейный, трамповый, фрахтовый и документальный, комитет по вопросам членства. Разработаны и рекомендованы унифицированные агентские соглашения: стандартное, генеральное, линейное и для контейнерных перевозок. Разработаны рекомендации, направленные на защиту интересов морских агентов.

Международная ассоциация судовых агентов «Multiport» предоставляет информацию об агентской сети во всех портах мира, чем помогает судовладельцам в выборе агента. Ассоциация «Multiport» создана в 1978 г. в Роттердаме.

Участником ее может быть независимая агентская компания, которая не входит в национальную ассоциацию. Ежегодно издаются справочники участников.

Международный клуб страхования деятельности морских агентов («International Protecting and Indemnity Club») был создан в 1970 г. в Лондоне. Клуб работает на основе взаимного страхования участников, без прибыли. К делам защиты относится правовая помощь и консультации во всех крупных портах мира, оплата дисбурсментских расходов, если агент не имеет обеспеченного аванса от судовладельца. К делам возмещения относится покрытие убытка морского агента от уплаты претензий в случае ошибок, недосмотров, превышения полномочий служащими компании, штрафов от загрязнения моря, повреждения портового оборудования.

Ассоциация морских агентов Украины (АМАУ) – «The Association of Marine Agencies of Ukraine» (АМАУ) – является единственной национальной украинской ассоциацией морских агентов. АМАУ была основана в 1993 г. в Одессе с целью повышения качества услуг в области морского и речного транспорта, формирования этики взаимоотношений, защиты членов ассоциации. Ассоциация действует на основании устава, разрабатывает стратегию и тактику деятельности морских агентов, принимает участие в разработке нормативных и законодательных актов, цен и тарифов на агентские услуги.

Она также представляет интересы участников ассоциации на национальном и международном уровне. В состав АМАУ входит более 25 агентских компаний.

В других странах также существуют национальные ассоциации агентов. В России такой организацией является российская ассоциация морских агентов (АРМА). Наиболее известной является Нью-Йоркская ассоциация судовых брокеров и агентов, которая разработала «моральный кодекс агента». Национальная украинская ассоциация морских агентов поддерживает связи с другими национальными ассоциациями и организациями, такими как ассоциация экспедиторов Украины «Укрвнештранс», ассоциация международных экспедиторов Украины (АМЭУ) и др. [4, 5].

Существует достаточно большое разнообразие национальных законодательств ряда стран относительно создания и функционирования компаний. Государствами ЕС были вложены определенные усилия в гармонизацию национальных законодательств в этом вопросе, вследствие чего специальной комиссией было подготовлено тринадцать директив относительно порядка создания и регистрации компаний, их объединения и распределения, структуры, отчетности и др., которые были приняты Советом ЕС. Выделены компании общественного, частного типа и единичные компании.

Для создания компании общественного типа необходимо заключить учредительное соглашение (не менее чем пятью лицами), разработать регламент, устав и выполнить порядок регистрации муниципальной властью и в местного налогового ведомства. Большинство стран законодательно устанавливает минимальный размер уставного капитала, который составляет на Украине 625 минимальных заработных плат.

Определяющим в современном мире признается признак формы собственности, от которой зависит организационно-правовая форма компании.

Действующее украинское законодательство выделяет три формы собственности: частную (единоличное, партнерство и корпорация), коллективную и государственную.

Примером государственной агентской компании является морское агентство «Инфлот». Общества с ограниченной ответственностью (ООО): «Диамант», «Интерагент» (Ильичевск), «Интерпромсервис», «Инфлот-универсал», «Кодес», «Одемара», «Маримпекс» (Мариуполь) «Мар Шиппинг компании», «Пасифик Меритайм», «С.М.Т. Одесса Ltd», «СМА Украина», «Трансмар», «Тумарко», «Формаг», «Форвард», «Южтранссервис».

Акционерные общества закрытого типа (АОЗТ) – «СМТ»; СП «Трейс», «Бруклин-Киев», «Инфлот-Измаил». Частный капитал является основной формой собственности компаний «Интерброкер», «Транссервис» и др.

Примеры компаний со смешанным капиталом: «Одемара», «Ялмара» (греческо-украинский), «Barwil» (норвежско-украинский), «Инфлот-Измаил» (украинско-российско-лихтенштейнский). Более тридцати агентских компаний в форме акционерных обществ со смешанным капиталом было создано в 80-х годах прошлого века с помощью объединения «Совфракт» в разных частях света (кроме Северной и Южной Америки) для обслуживания судов отечественных пароконств, эти компании эффективно действуют до сих пор.

Агентские компании развитых европейских стран – это в основном акционерные общества открытого и закрытого типов. В большинстве развивающихся стран существует государственная монополия на агентскую деятельность. В Китае, Бирме, Египте и других странах наряду с государственными агентскими компаниями существуют также компании частной собственности с национальным или смешанным капиталом. В США запрещена совместная агентская и транспортно-экспедиторская деятельность в пределах одной компании.

Структура агентской компании – акционерного общества – включает такие органы управления компанией, как директор или президент компании, наблюдательный совет и исполнительный комитет. Если агентская компания – общество с ограниченной ответственностью, то структура управляющих органов и форма отчетности более простая [6].

Функциональная структура агентской компании, которая выполняет все основные функции, включает подразделения по оперативной агентской работе (оформление прихода-отхода судов, контроль за стивидорными операциями, снабжение), отдел рыночных исследований или конъюнктурный (канвассинг и букирование), отдел эксплуатации парка оборудования (аренда, ремонт, слежение, доставка смежными видами транспорта), отдел финансовых расчетов по фрахту и дисбурсментским расходам, экспедиторский, претензионный и фрахтовый отделы, бухгалтерию.

В Украине существует много небольших агентских компаний, которые имеют более простую структуру. При агентировании трамповых судов они имеют оперативный отдел, отдел стивидорных операций, бухгалтерию. Часто агентские компании имеют отделы фрахтования судов, экспедирования грузов (экспортных и импортных) и таможенных брокеров, найма экипажа.

Если компания обслуживает линейные судна, то она имеет также подразделения маркетинга, канвассинга и букирования. Слежение за оборудова-

нием выполняет отдел эксплуатации и контроля за оборудованием, в некоторых компаниях эти функции выполняет отдел логистики («СМА Украина»).

Организация транспортно-экспедиторской деятельности в различных странах формировалась под влиянием исторических, экономических и географических факторов. Ряд вопросов организационного характера зависит от решения административных органов.

Так, например, в США запрещено сочетать агентскую и экспедиторскую деятельность в одной компании. Более того, имеются 2 вида экспедиторских фирм: по внутренним и по внешне-торговым операциям. Одна фирма не может совмещать экспедирование внутренней и внешней торговли, т.е. грузовой клиентуре приходится иметь дело с 2-мя экспедиторами. Внутренняя экспедиция подчиняется Комиссии по внутренней торговле, а внешняя – Федеральной морской комиссии. Портовое экспедирование выполняется только экспедиторами по внешне-торговым операциям.

В отличие от США в Европе и Юго-Восточной Азии деятельность экспедиторов не регламентирована, что привело к созданию крупных экспедиторских фирм, выполняющих внешние и внутренние операции.

Они располагают широкой сетью подразделений во всех ключевых портах страны и за ее пределами, имеют свой автотранспорт, склады, контейнерные и трейлерные парки. Линейные агенты значительную часть грузов букируют через эти экспедиторские фирмы.

При развитии контейнерных перевозок расширилась деятельность компании типа NVOCC (Non Vessel Owner Common Carrier), осуществляющих функции перевозчика (смежные виды транспорта), экспедитора и отправителя грузов. Доходы компаний составляет разность между суммой тарифных ставок всех перевозчиков и сквозной ставки, полученной от грузовладельца. Как отправитель, регулярно предоставляющий большие партии грузов, такой экспедитор имеет большие скидки на всех видах транспорта. В Европе деятельность таких компаний носит название «Thought Transport Operator». В европейских странах «убежищем» капитала в малых размерах являются транспортно-экспедиторские и агентские фирмы. Часто они совмещают перевозки автотранспортом. Во многих странах таких фирм большинство. Часто число сотрудников не превышает 10 человек.

Германия. «Шепкель» (1882 г.) – основной капитал принадлежит ж/д Германии, поэтому фирма является почти государственной. Имеет связи с ж/д других стран, организует перевозки всеми видами транспорта. Фирма в прямой или косвенной форме участвует в деятельности почти 110 компаний.

«Кют-Пагель» (1880 г.). Также насчитывается более 4300 мелких фирм. Франция. «Касьберсон д'Интернасьональ» – ООО, в котором 52% акций находится в руках ж/д Франции, которая является государственной и располагает грузовым автопарком. «Тили Э СИ» имеет своих агентов в 30 городах Франции + ряд мелких фирм.

Голландия. «Ван Гонд энд Луз» (1900). «Мюллер Батавьер» (1965) – АО. Перевозка всеми видами транспорта по территории большинства стран Европы.

Италия. «Гондракт СНТ» – АО, наиболее крупное в Италии, имеет 90 филиалов в Италии, 220 отделений по всей Европе и сеть представителей на других континентах. Осуществляет транспортно-экспедиторские операции, имеет упаковоч-

ную фабрику. Является также морским агентом и туристической фирмой. Во всех портах Италии склады фирмы имеют свои ж/д ветки. «Зюст Амброзетти». «Андреа Мерцарио». Эти 3 фирмы контролируют почти весь грузооборот в отличие от других стран Западной Европы, где наряду с крупными существуют средние и мелкие фирмы.

Скандинавия. 90% – мелкие фирмы, остальные компании – средние. Упаковку осуществляют семи грузовладельцы.

Япония. «Нип-пон Экспресс».

Выше перечислены крупнейшие предприятия, которые, несмотря на регистрацию в отдельных странах, превратились в международные монополии, определяющие уровень цен на внутренних и международных рынках транспортных услуг. В 60-70-е гг. ВВО «Совфракт» и «Союзвнештранс» создали сеть совместных (с участием иностранного капитала) агентских и экспедиторских фирм, которые в настоящее время занимают твердые позиции в экспедиторском обслуживании торговли России: ВЕСОТРА – в Германии; АСОТРА – в Австрии; ИСОТРА – в Италии; АФСОТРА, АСТАНС, АФТОРГ – в Афганистане; ИРСОТРА – в Иране; Сайма Лайнз – в Финляндии; Трансмед – в Греции; Долфин – в Италии.

В России существует более 10000 предприятий, обслуживающих внутренний и внешний грузооборот. Среди них важное место занимают морские и речные порты, концерн «Союзвнештранс», АО «Союзтранс», «Совфракт», АО «Совмортранс», АОЗТ «Совтрансавто». Большую роль играют иностранные фирмы, создавшие совместные предприятия или открывшие представительства, транспортные и экспедиторские фирмы, созданные с участием иностранного капитала. «Транзит Экспресс Сервис Инк», «Трансрейл-Рейсервис».

**Выводы и предложения.** Принятые на вооружение экспертами ЕС концептуальные основы современного прогнозирования отличает откровенный прагматизм. Они исходят из того положения, что «... будущее не приходит в готовом виде, а создается... Будущее надо созидать. Его формируют люди своими целесообразными действиями, которые имеют лишь отчасти не предвидимые заранее последствия. Будущее надо не столько предсказывать, сколько конструировать при участии всего общества. Систематическое осмысление будущего может и должно быть частью такого конструирования. В качестве объекта исследования систематическое изучение будущего представляет собой нечто иное как инструмент созидания наиболее желаемого будущего».

Прогнозирование рассматривается в качестве многоуровневого и неоднозначного процесса, представляет собой выработку представлений о будущих тенденциях развития, основанную на оценке текущего состояния того или иного вида деятельности. Это – предпосылка для планирования как на федеральном, так и региональном уровне, которая служит основой для принятия решений, рассчитанных на перспективу. Прогнозирование выступает отнюдь не как предсказание, а как попытка исследовать пространство свободы действий человека и сформировать желаемый вариант будущего. Его основная цель видится в формулировании стратегических представлений о будущем, уменьшении неопределенности его очертания и ориентации участников на инновационное развитие. Оно допускает многовариантность перспектив, предполагает множественность участников, основано на применении междисциплинарного подхода на разных уровнях управления.

**Список литературы:**

1. Балацкий Е.В., Гусев А.Б. Железная логика. Ключевые технологические индикаторы экономики России // Независимая газета. – 2008. – 23 января.
2. Белоусов А.Р. Экономика России в обозримом будущем // Экономист. – 2007. – № 7.
3. Войтоловский Г.К. Об эволюции госуправления морской деятельности // «Морской сборник». – 2008. – № 5.
4. Дарькин С.М. Тихоокеанская Россия. Стратегия, экономика, безопасность. – М. : Дело, 2007.
5. Добролюбова Ю.С., Жуков Б.В. «10 самых популярных заблуждений о глобальном потеплении и Киотском протоколе». – М. : РРЭЦ, 2008.
6. ИМЭМО. Мировая экономика: прогноз до 2020 г.– М. : Магистр, 2007. – 430 с.
7. Корнеев А. Материалы экспертизы общей концепции обоснования целесообразности строительства «Трансконтинентальной транспортно-энергетической магистрали Азия – Северная Америка» (ТТЭМ). – М. : Институт США и Канады РАН, 2007.
8. Материалы Всероссийской конференции «Морская деятельность России: ключевые проблемы развития» // Серия «Теория и практика морской деятельности» под ред. проф. Г.К. Войтоловского. Вып. 14 (специальное электронное издание). – М. : СОПС, 2007.
9. Северная Европа. Регион нового развития / Под ред. Ю.С. Дерябина, Н.М. Антюшиной. – М. : Из-во «Весь мир», 2008. – 512 с.
10. Теория и практика морской деятельности – серия научных публикаций под редакцией проф. Войтоловского Г.К. – Выпуск 17. – Москва, 2010 г.
11. Кодекс торговельного мореплавства від 35.05.1995 р. за № 176/95-ВР :зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [сайт] / Законодавство. – 2014. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр/print1400745561079397> (20.06.2014). – Назва з екрану.

**Ярмолович Д. Ю.**

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень  
Національної академії наук України

**ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ РИНКУ ПОСЛУГ МОРСЬКОГО АГЕНТУВАННЯ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ**

**Резюме**

Статтю присвячено дослідженню діяльності морських агентів як в Україні, так і в усьому світі. Розглянуто основні нормативно-правові акти, які визначають форму та зміст таких відносин морського агента з третіми сторонами і принципалом, а також встановлюють обсяг правосуб'єктності сторін агентського договору. Були розглянуті міжнародні та національні агентські організації.

**Ключові слова:** морське агентування, діяльність морських портів, торгове судноплавство, типовий договір морського агентування, класифікація функцій морського агента, контрагенти морського агента.

**Iarmolovych D. Yu.**

Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research  
National Academy of Sciences of Ukraine

**COMPARATIVE MARKET ANALYSIS OF MARITIME AGENCY IN UKRAINE AND WORLDWIDE**

**Summary**

The article investigates activity maritime agents both in Ukraine and around the world. The main legal acts that determine the form and content of such relations marine agent with third parties and the principal, as well as set the volume of legal sides of the agency agreement. Were considered international and national agency organization.

**Key words:** maritime agency, activities of seaports, merchant navigation, standard contract of maritime agency, classification of functions of maritime agent, contractors of maritime agent.