

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра «Підприємництво та туризм»

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СУЧАСНОГО МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

*Методичні вказівки до семінарських, практичних занять та для самостійної
роботи здобувачів вищої освіти PhD*

галузь знань D «Бізнес, адміністрування та право»
спеціальність D3 «Менеджмент»

Методичні вказівки для семінарських, практичних занять та для самостійної роботи здобувачів вищої освіти розроблені на основі освітньо-професійної програми «Підприємництво у морській галузі» для здобувачів вищої освіти PhD денної та заочної форми навчання за спеціальністю D3 «Менеджмент».

Методичні вказівки підготувала кандидат економічних наук Щербина Вероніка Володимирівна – доцент кафедри «Підприємництво та туризм» Одеського національного морського університету відповідно до освітнього компоненту «Теоретичні засади сучасного морського бізнесу».

Методичні вказівки для семінарських, практичних занять та для самостійної роботи здобувачів вищої освіти з навчальної освітнього компоненту «Теоретичні засади сучасного морського бізнесу» для здобувачів вищої освіти третього рівня вищої освіти (доктор філософії) за освітньо-науковою програмою «Підприємництво у морській галузі» спеціальності D3 «Менеджмент» денної та заочної форм навчання / Щербина В.В. Одеса: ОНМУ, 2026. 21 с.

Методичні вказівки схвалені на засіданні кафедри «Підприємництво та туризм» ОНМУ від 9 лютого 2026 року (протокол № 9).

Методичні вказівки схвалено на засіданні НМК ННІ ІТІП від 19 лютого 2026 року (протокол №4).

ЗМІСТ

Мета і завдання освітнього компоненту	3
Програма освітнього компоненту.....	5
Семінарські заняття	6
Практичні завдання.....	8
Питання для самостійної роботи.....	10
Теми рефератів.....	13
Тести для самоконтролю.....	14
Рекомендована література	20

©Щербина В.В., 2026
© ОНМУ, 2026

Мета та завдання освітнього компоненту

Освітній компонент «Теоретичні засади сучасного морського бізнесу» спрямований на формування у здобувачів третього рівня вищої освіти (доктор філософії) системного розуміння теоретико-методологічних засад функціонування та розвитку морського бізнесу в умовах глобалізації, цифровізації та трансформації міжнародних транспортних ринків.

Освітній компонент забезпечує оволодіння здобувачами концептуальними підходами, сучасними науковими теоріями, методами аналізу та дослідження процесів, що відбуваються у сфері морського бізнесу, а також формування здатності генерувати нові наукові знання для вирішення актуальних проблем розвитку підприємництва у морській галузі. Предметом вивчення освітнього компоненту є теоретичні, організаційно-економічні та управлінські засади функціонування сучасного морського бізнесу, закономірності розвитку суб'єктів морегосподарського комплексу та механізми їх взаємодії в умовах динамічного зовнішнього середовища.

Передумови для вивчення освітнього компоненту «Теоретичні засади сучасного морського бізнесу» базуються на результатах опанування дисциплін магістерського рівня, пов'язаних з управлінням, підприємництвом, а також є теоретичною основою для проведення власних наукових досліджень здобувачів та підготовки дисертаційної роботи.

Мета освітнього компоненту «Теоретичні засади сучасного морського бізнесу» - формування у здобувачів здатності до критичного осмислення сучасних теорій і концепцій морського бізнесу, проведення самостійних наукових досліджень та розроблення науково обґрунтованих рекомендацій щодо забезпечення сталого розвитку, конкурентоспроможності та ефективності функціонування суб'єктів морської галузі.

Завданнями вивчення освітнього компоненту є оволодіння здобувачами вищої освіти методологічними підходами та інструментарієм наукових досліджень у сфері морського бізнесу, формування здатності до критичного аналізу тенденцій розвитку світового морського ринку та морегосподарського комплексу, набуття навичок ідентифікації, формулювання та розв'язання актуальних наукових і прикладних проблем розвитку морського бізнесу.

Програма освітнього компоненту

Транспорт, транспортна система та торговельне мореплавство як теоретична основа сучасного морського бізнесу

Тема 1. Транспортний комплекс у системі сучасного морського бізнесу. Теоретичні засади функціонування транспортної системи та транспортного комплексу. Транспорт як складова економічної системи та галузь матеріального виробництва. Особливості транспортної продукції. Порівняльний аналіз переваг і недоліків магістральних видів транспорту.

Тема 2. Теоретичні аспекти взаємодії учасників транспортного процесу. Сучасні підходи до класифікації та характеристики учасників транспортного процесу. Організаційно-економічні механізми взаємодії учасників транспортного процесу. Теоретичні засади функціонування підприємств морського транспорту.

Тема 3. Торговельне судноплавство як ключовий елемент транспортної системи. Теоретичні основи торговельного мореплавства. Економічна сутність та структура фрахтового ринку. Основні типи суден і вантажів у системі морських перевезень. Особливості функціонування судноплавних компаній на ринках лінійного та трампового судноплавства. Порівняльний аналіз моделей організації судноплавного бізнесу. Концепція сталого розвитку судноплавства та декарбонізація морських перевезень.

Тема 4. Магістрально-фідерна система та траншшипмент у розвитку сучасного морського бізнесу. Теоретичні засади функціонування магістрально-фідерної системи перевезень. Траншшипмент як інструмент підвищення ефективності транспортно-логістичних процесів. Види траншшипменту, їх переваги та обмеження. Особливості розвитку внутрішнього траншшипменту в сучасних умовах.

Тема 5. Теоретичні засади фрахтування морських суден. Економічна сутність фрахтування. Рейсове фрахтування та його різновиди. Особливості фрахтування на час. Теоретичні та практичні аспекти застосування тайм-чартеру, димайз-чартеру та бербоут-чартеру. Особливості слот-чартеру в лінійному судноплавстві.

Тема 6. Договірні відносини у системі морських перевезень. Теоретичні основи договору морського перевезення. Види договорів морського перевезення. Коносамент як інструмент регулювання транспортних відносин, його функції та види. Рейсовий чартер та його комерційні умови. Економічна сутність фрахту та мертвого фрахту.

Морські порти, сервісна діяльність та круїзний бізнес у системі сучасного морського бізнесу

Тема 7. Морський торговельний порт як системоутворюючий елемент морського бізнесу. Теоретичні підходи до визначення функцій та ролі морських портів. Класифікація морських портів. Підприємства портової діяльності та особливості їх функціонування. Моделі управління портами. Інвестиційне забезпечення портової діяльності. Державно-приватне партнерство та концесійні механізми розвитку портової інфраструктури. Принципи блакитної економіки та циркулярної економіки в управлінні портовими екосистемами.

Тема 8. Сервісні підприємства в системі транспортного та морського бізнесу. Теоретичні засади фрахтового посередництва. Особливості діяльності фрахтових брокерів, морських агентів та експедиторів. Роль логістичних провайдерів і операторів мультимодальних перевезень у транспортних системах. Діяльність митних брокерів, компаній суднового менеджменту та круїзних агентств. Гендерна рівність та інклюзивні підходи в управлінні людськими ресурсами морської галузі відповідно до міжнародних стандартів.

Тема 9. Базиси поставок Incoterms та транспортні умови міжнародних торговельних контрактів. Теоретичні аспекти застосування правил Incoterms у зовнішньоторговельній діяльності. Особливості використання базисів поставки для морського транспорту. Методичні підходи до формування ціни товару залежно від умов поставки.

Тема 10. Теоретичні засади функціонування круїзного бізнесу. Структура світового ринку пасажирського судноплавства. Особливості лінійних пасажирських перевезень і круїзного судноплавства. Класифікація морських круїзів. Сучасні виклики та перспективи розвитку круїзного бізнесу.

Тема 11. Сучасні тенденції та перспективи розвитку морського бізнесу. Цифрова трансформація морської галузі. Інноваційні технології в логістиці та

морському транспорті. Теоретичні засади та практичні аспекти застосування технології blockchain у морському бізнесі. Глобальні тенденції розвитку морської галузі та їх вплив на підприємницьку діяльність. ESG-підходи, сталий розвиток і блакитна економіка як стратегічні напрями трансформації сучасного морського бізнесу.

Семінарське заняття 1. Транспортний комплекс як основа морського бізнесу

1.1. Теоретичні засади функціонування транспортної системи та транспортного комплексу.

1.2. Транспорт як складова економічної системи та галузь матеріального виробництва.

1.3. Особливості транспортної продукції в контексті розвитку морського бізнесу.

1.4. Порівняльний аналіз переваг та недоліків магістральних видів транспорту.

Семінарське заняття 2. Теоретичні аспекти взаємодії учасників транспортного процесу

2.1. Сучасні підходи до характеристики учасників транспортного процесу.

2.2. Організаційно-економічні механізми взаємодії учасників транспортного процесу.

2.3. Теоретичні засади класифікації підприємств морського транспорту.

Семінарське заняття 3. Торговельне судноплавство як ключовий елемент транспортної системи

3.1. Теоретичні засади торговельного мореплавства.

3.2. Економічна сутність фрахтового ринку.

3.3. Структура та закономірності розвитку фрахтового ринку.

3.4. Основні типи суден і види вантажів у системі морських перевезень.

3.5. Особливості функціонування судноплавних компаній на ринку лінійного судноплавства.

3.6. Порівняльний аналіз моделей організації судноплавного бізнесу.

3.7. Концепція сталого розвитку судноплавства та декарбонізація морських перевезень.

Семінарське заняття 4. Теоретичні засади фрахтування морських суден

- 4.1. Економічна сутність фрахтування морських суден.
- 4.2. Рейсове фрахтування та його різновиди..
- 4.3. Особливості фрахтування на умовах тайм-чартеру, димайз-чартеру та бербоут-чартеру.
- 4.4. Фрахтування лінійних суден та специфіка слот-чартеру.

Семінарське заняття 5. Договірні відносини у системі морських перевезень

- 5.1. Теоретичні засади та види договорів морського перевезення.
- 5.2. Коносамент: функції, види та роль у морському бізнесі.
- 5.3. Особливості застосування домашнього коносаменту.
- 5.4. Спрощені форми договорів морського перевезення.
- 5.5. Рейсовий чартер: види, проформи та комерційні умови використання.

Семінарське заняття 6. Морський торговельний порт як системоутворюючий елемент морського бізнесу

- 6.1. Теоретичні підходи до визначення морського торговельного порту.
- 6.2. Функції морських торговельних портів у сучасній транспортній системі.
- 6.3. Класифікація морських торговельних портів.
- 6.4. Підприємства портової діяльності: стивідорні компанії та оператори портових терміналів.
- 6.5. Види стивідорних компаній та класифікація портів залежно від рівня траншипменту.

Семінарське заняття 7. Сервісні підприємства в системі морського бізнесу

- 7.1. Форми фрахтового посередництва та роль фрахтового брокера в морському бізнесі.
- 7.2. Морські агенти та особливості діяльності лінійних агентів.
- 7.3. Теоретичні та організаційно-правові засади транспортно-експедиторської діяльності.

Семінарське заняття 8. Теоретичні засади функціонування круїзного бізнесу

- 8.1. Структура світового ринку пасажирського судноплавства.
- 8.2. Особливості лінійних пасажирських перевезень.
- 8.3. Круїзне судноплавство як сегмент морського бізнесу.
- 8.4. Класифікація морських круїзів за характером організації.
- 8.5. Сучасні виклики та перспективи розвитку круїзного бізнесу в Україні.

Семінарське заняття 9. Сучасні тенденції та перспективи розвитку морського бізнесу

- 9.1. Глобальні тенденції розвитку морського бізнесу.
- 9.2. Цифрові технології в логістиці та транспортних системах.
- 9.3. Теоретичні засади технології blockchain.
- 9.4. Практика застосування технології blockchain у морському бізнесі.
- 9.5. ESG-підходи, сталий розвиток і блакитна економіка як стратегічні напрями трансформації сучасного морського бізнесу.

Практичне заняття 1

Характеристика комерційних умов рейсового чартеру

Завдання 1. Розшифрувати умови фрахтування судна:
min 45000mt slag, try upto 55000mt but subs to seller's approval.
Load port: 1SB Hazira/Magdalla port India (Anchorage Loading)
Dischaging port: abu dhabi
Loading rate: 4000 tons per weather working day of 24 consecutive hours, shinc
Discharging rate: 10000 finc bss min 4x 30tons and 4 x 12 cbm, others 6000 shinc only
Laycan 23-28 December / DEC
NOR shall be tendered by the vessel when ready in all respect fro cargo loading (WWW to apply).
IGM rotation to be provided by owner 24hrs advance excluding custom holidays & weekend.
1.25% pus

Практичне заняття 2

Заповнення коносаменту, умови коносаменту

Правильне заповнення бланка убезпечить боку від проблем з розмитненням, а також з втратою вантажу, пошкодженням його цілісності. Тому в бланку обов'язково зазначаються такі відомості:

- найменування судна і дату передачі вантажу;
- найменування та контакти перевізника;
- місце прийому;
- дані про відправника;
- пункт призначення;
- дані про одержувача.

Необхідно також вказати найменування продукції, маркування, технічні характеристики, присвоєний код, масу, об'єм або вага (в залежності від виду). Якщо в тому є така необхідність, вказують в документі і дані про зовнішній вигляд товару, як його упаковки, про поточний стан, про основні властивості.

Додатковими даними можуть бути платежі, належні перевізнику. Важливо також вказати час і місце передачі коносаменту, кількість складених примірників.

Відповідальність за правильне складання бланка несе перевізник, які приймає на себе зобов'язання з доставки вантажу і його передачі одержувачу. При цьому всі сторони повинні бути уважні при перевірці документа, щоб згодом всі умови купівлі-продажу товару були дотримані в повному обсязі.

Огляньте надані коносаменти та визначить умови кожного та вид.

Практичне заняття 3

Визначення контрактних цін FOB та CIF

Завдання 1. У контракті визначено ціну на умовах CIF і наведені такі дані:

- 1) ціна на умовах CIF - 75 000 грн.;
- 2) вартість вантажу - 39 000 грн.;
- 3) вартість транспортування вантажу (фрахт) - 30 000 грн.;
- 4) вартість страхування вантажу - 1 500 грн.;
- 5) інші витрати - 4 500 грн.

Визначте контрактну ціну на умовах FOB.

Завдання 2. Підприємство при плануванні зовнішньоторговельної операції визначило, що один і той же контракт може бути укладений на загальну суму:

- 262 тис. долл. США – на умовах EXW;
- 290 тис. долл. США – на умовах FAS;
- 305 тис. долл. США – на умовах CFR;
- 309 тис. долл. США – на умовах CIF;
- 316 тис. долл. США – на умовах DDP.

Необхідно визначити:

1. Вартість перевезення до місця (терміналу) навантаження;
2. Вартість основного перевезення;
3. Вартість страхування.

Питання для самостійної роботи

1. Теоретико-методологічні засади дослідження сучасного морського бізнесу.
2. Концепції розвитку глобальної морської транспортної системи в умовах трансформації світової економіки.
3. Морський бізнес як об'єкт економічної науки: сутність, структура та функції.
4. Інституціональні основи функціонування міжнародного морського бізнесу.
5. Еволюція моделей організації морської торгівлі та судноплавства.
6. Теорії конкурентоспроможності морських транспортних систем.
7. Морський транспорт у глобальних ланцюгах створення вартості: теоретичні підходи.
8. Методологія оцінювання ефективності морських транспортно-логістичних систем.
9. Цифрова трансформація морського бізнесу: концептуальні засади та сучасні тенденції.
10. Роль міжнародних морських організацій у формуванні глобального регуляторного середовища.
11. Теоретичні засади функціонування світового фрахтового ринку.
12. Економічні закономірності розвитку ринку трампового судноплавства.
13. Теоретичні моделі функціонування лінійного судноплавства.
14. Конкуренція та концентрація капіталу на світовому ринку контейнерних перевезень.

15. Магістрально-фідерні мережі як фактор розвитку глобального контейнерного бізнесу.
16. Траншипмент у міжнародних транспортних системах: економічна природа та моделі розвитку.
17. Теоретичні підходи до оптимізації маршрутів морських перевезень.
18. Інноваційні моделі організації мультимодальних транспортних коридорів.
19. Вплив геополітичних ризиків на функціонування світового судноплавства.
20. Морські транспортні коридори як інструмент міжнародної економічної інтеграції.
21. Теоретичні засади фрахтування морських суден у сучасній економіці.
22. Еволюція договірних моделей у міжнародному морському судноплавстві.
23. Чартерні відносини як економіко-правовий механізм організації перевезень.
24. Тайм-чартер і бербоут-чартер: порівняльний аналіз моделей експлуатації суден.
25. Генеральні контракти та довгострокові форми організації морських перевезень.
26. Методологічні підходи до формування фрахтових ставок.
27. Економічна природа демереджу та диспатчу в системі чартерних відносин.
28. Слот-чартер як інструмент стратегічної кооперації контейнерних перевізників.
29. Реєстрація суден у відкритих і національних реєстрах: економічні та правові аспекти.
30. Судноплавні альянси як форма інтеграції суб'єктів морського бізнесу.
31. Теоретичні засади міжнародного морського транспортного права у сфері комерційних перевезень.
32. Коносамент як багатофункціональний інструмент міжнародної морської торгівлі.
33. Електронний коносамент та цифровізація транспортної документації.
34. Порівняльний аналіз договору морського перевезення та договору фрахтування.
35. Incoterms 2020 як інституційний механізм розподілу ризиків у міжнародній торгівлі.

36. Особливості застосування базисів поставки FAS, FOB, CFR та CIF у морському бізнесі.
37. Blockchain-технології у системі документарного супроводу морських перевезень.
38. Міжнародні форми розрахунків у морській торгівлі: сучасні ризики та тенденції.
39. Гармонізація міжнародних конвенцій у сфері морського комерційного права.
40. Правові механізми врегулювання спорів у міжнародному морському арбітражі.
41. Теорії управління морськими портами та портовими екосистемами.
42. Порт як логістичний хаб у концепції інтегрованих транспортних систем.
43. Концесійні моделі державно-приватного партнерства у розвитку портової інфраструктури.
44. Економіка портових кластерів та фактори їх конкурентоспроможності.
45. Судновий менеджмент як сучасна модель управління морськими активами.
46. Аутсорсинг та інсорсинг у системі морських логістичних послуг.
47. NVOCC і мультимодальні оператори в умовах цифрової логістики.
48. Управління людським капіталом у міжнародному морському бізнесі: сучасні концепції кріюінгу.
49. Принципи сталого розвитку та ESG-трансформація морського бізнесу.
50. Наукові перспективи розвитку морського бізнесу в умовах декарбонізації, автоматизації та цифрової економіки..

Теми рефератів

1. Теоретико-методологічні підходи до дослідження сучасного морського бізнесу.
2. Трансформація глобальної архітектури морського судноплавства в умовах цифрової економіки.
3. Контейнеризація як інституційний чинник розвитку міжнародної морської торгівлі.
4. Економічні наслідки мегасуден для конкурентоспроможності світового судноплавства.
5. Автономне судноплавство: технологічні, правові та економічні аспекти розвитку.

6. Інноваційні цифрові технології в управлінні ефективністю та безпекою морських перевезень.
7. Роль ІМО та інших міжнародних морських інституцій у формуванні глобального регуляторного середовища.
8. Концепції інтегрованого управління морськими транспортно-логістичними системами.
9. Стратегічне управління конкурентоспроможністю суб'єктів міжнародного морського бізнесу.
10. Глобальні інтеграційні процеси та розвиток судноплавних альянсів.
11. Інвестиційні моделі розвитку морської індустрії: світовий досвід та сучасні тенденції.
12. Геополітична нестабільність як фактор трансформації міжнародних морських транспортних коридорів.
13. Теоретичні засади управління людським капіталом у морському бізнесі.
14. Людський капітал і компетентнісний розвиток як основа конкурентних переваг судноплавних компаній.
15. Сучасні моделі формування та управління екіпажами в міжнародному суднопластві.
16. Еволюція світового ринку кріюінгових послуг у контексті глобалізації ринку праці моряків.
17. Морський транспорт у концепції мультимодальної та інтермодальної логістики.
18. Штучний інтелект, Big Data та Інтернет речей як драйвери цифрової трансформації морського бізнесу.
19. Маркетингові екосистеми та цифрові стратегії розвитку підприємств морської галузі.
20. Інституційно-правові механізми регулювання міжнародного морського бізнесу.
21. Морські порти як елементи глобальних логістичних хабів: теоретичний аналіз.
22. Державно-приватне партнерство та концесійні моделі управління портовою інфраструктурою.
23. ESG-трансформація та принципи сталого розвитку в морському бізнесі.
24. Декарбонізація суднопластва: економічні механізми та міжнародна кліматична політика.
25. Blockchain-технології та цифровізація документарного обігу в міжнародній морській торгівлі.

Тести для самоконтролю

Особливості транспорту як галузі матеріального виробництва :

- а) транспорт не виробляє нових продуктів, а тільки переміщає їх;
- б) транспорт – це необхідна умова будь-якого виробничого процесу;
- в) транспорт не збільшує кількість товару, не змінює його якості, проте збільшує його вартість;
- г) всі відповіді вірні.

Транспортна система включає:

- а) рухливі транспортні засоби;
- б) систему управління усіма видами транспорту;
- в) транспортні підприємства;
- г) всі відповіді вірні.

До транспорту загального користування не належить:

- а) річковий;
- б) трубопровідний;
- в) конвеєрний;
- г) морський.

До транспорту спеціального призначення не належить:

- а) будівельний;
- б) сільськогосподарський;
- в) шкільний;
- г) внутрішній водний.

Який з видів транспорту найбільш ефективний для перевезень невеликих партій цінних вантажів на далекі відстані?

- а) автомобільний;
- б) залізничний;
- в) повітряний;
- г) морський.

Який з видів транспорту найбільш забруднює навколишнє середовище?

- а) автомобільний;
- б) залізничний;
- в) повітряний;

г) морський.

Недоліком морського транспорту є:

- а) низька собівартість перевезень;
- б) невелика вантажопідйомність;
- в) залежність від погодних та навігаційних умов;
- г) всі відповіді вірні.

Основною перевагою річкового транспорту є:

- а) низька собівартість перевезень;
- б) невелика вантажопідйомність;
- в) регулярність перевезень;
- г) незалежність від погодних та навігаційних умов.

Вантажовласник – це:

- а) особа, яка є юридичним власником вантажу;
- б) особа, яка укладає договір перевезення з перевізником;
- в) особа, яка має право отримати вантаж від перевізника;
- г) особа, яка фрахтує судно для перевезень.

Національні організації, що, як правило, створюються і управляються власниками вантажу або користувачами транспортних послуг, називаються:

- а) об'єднаннями перевізників;
- б) радами вантажовласників;
- в) урядовими організаціями;
- г) лінійними конференціями.

Перевізник – це:

- а) особа, яка фактично виконує перевезення;
- б) особа, яка фактично виконує або бере на себе зобов'язання виконати перевезення;
- в) особа, яка бере на себе зобов'язання виконати перевезення;
- г) особа, яка фрахтує судно для перевезень.

Спеціалізуються на перевезення сухих і наливних вантажів, володіють танкерним і балкерний флотом:

- а) трампові судноплавні компанії;

- б) лінійні судноплавні компанії;
- в) громадський перевізник, що не оперує флотом;
- г) усі відповіді вірні.

Здійснюють навантажувально-розвантажувальні роботи, операції зі зберігання вантажів або надають інші портові послуги:

- а) підприємства портової діяльності;
- б) стивідорні компанії;
- в) оператори портових терміналів;
- г) усі відповіді вірні.

Стивідорне обслуговування - це ...

- а) виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- б) підрахунку кількості одиниць вантажі під час вантажних операцій;
- в) залучення вантажу до перевезення;
- г) здійснення операцій з оформлення приходу/відправлення судна.

Тальманське обслуговування – це..

- а) виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- б) підрахунку кількості одиниць вантажі під час вантажних операцій;
- в) залучення вантажу до перевезення;
- г) здійснення операцій з оформлення приходу/відправлення судна.

Шипчандлерські компанії здійснюють діяльність з:

- а) виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- б) підрахунку кількості одиниць вантажі під час вантажних операцій;
- в) залучення вантажу до перевезення;
- г) забезпечення екіпажу судна провізією.

Здійснюють посередницькі послуги на транспорті:

- а) підприємства портової діяльності;
- б) стивідорні компанії;
- в) підприємства сервісної діяльності;
- г) державні контролюючі органи.

До підприємств сервісної діяльності не належать:

- а) агенти;
- б) експедитори;

- в) сюрвейєри;
- г) фрахтові брокери.

Рішенням колізійних проблем і майнових суперечок, пов'язаних з морськими перевезеннями здійснюють:

- а) державні контролюючі органи;
- б) морські арбітражі;
- в) міжнародні морські організації;
- г) страхові компанії.

Страхування відповідальності судновласників – це...

- а) карго страхування;
- б) каско страхування;
- в) Р&І страхування;
- г) Н&М страхування.

Об'єктом карго страхування є:

- а) вантаж;
- б) судно;
- в) корпус судна;
- г) відповідальність перевізника.

Страхування вантажу, що перевозиться – це...

- а) карго страхування;
- б) каско страхування;
- в) Р&І страхування;
- г) Н&М страхування.

Забезпечує безпеку судноплавства на акваторії і підхідних каналах до порту, контролює дотримання законів і угод щодо судноплавства в порту і припортовий акваторії:

- а) Портнадзор;
- б) Митна служба;
- в) Прикордонний контроль;
- г) Екологічна служба.

Здійснюють операції з огляду суден і вантажів з метою виявити їх стан, розмір пошкоджень при аварії, мореплавство судна:

- а) агенти;
- б) експедитори;
- в) сюрвейєри;
- г) фрахтові брокери.

Цей вид огляду здійснюється перед прибуттям судна під навантаження, перевіряється стан партій вантажу і їх відповідність чартер-партії:

- а) On/Off- hire survey;
- б) Bunker survey;
- в) Preloading survey;
- г) Draft survey.

Визначення кількості палива на борту судна називається:

- а) On/Off- hire survey;
- б) Bunker survey;
- в) Preloading survey;
- г) Draft survey.

Ведуть поточні банківські рахунки між підприємствами морського транспорту, здійснюють операції з акредитивами, приймають депозити і надають кредити:

- а) комерційні банки;
- б) інноваційні банки;
- в) інвестиційні банки;
- г) іпотечні банки.

Фрахтовий ринок – це ...

- а) сфера міжнародної торгівлі послугами морського транспорту з переміщення вантажів;
- б) ринок, на якому здійснюються операції з фрахтування тоннажу;
- в) специфічний ринок транспортних послуг щодо перевезень вантажів фізичних і юридичних осіб – суб'єктів підприємницьких відносин.
- г) усі відповіді вірні.

Надання за обумовлену плату всього судна або його частини для перевезення вантажів, пасажирів або для інших цілей на один або кілька рейсів, а також передача судна фрахтувальнику на певний час називається:

- а) агентування;
- б) фрахтування;
- в) експедирування;
- г) кріюінг.

Договір перевезення вантажу в трамповому судноплавстві називають:

- а) фрахт;
- б) чартер;
- в) трамп;
- г) коносамент.

Договір перевезення вантажу в лінійному судноплавстві називають:

- а) фрахт;
- б) чартер;
- в) трамп;
- г) коносамент.

Назвіть основні форми організації торговельного мореплавства:

- а) лінійне та трампове;
- б) регулярне та строкове;
- в) лінійне та строкове;
- г) трампове та фрахтове.

Форма організації судноплавства при якій судновласник гарантує заходження суден в порти точно в терміни зазначені в розкладі, організовується там, де є добре обладнані порти, спеціалізований флот і сучасна технологія:

- а) трампове;
- б) регулярне;
- в) строкове;
- г) фрахтове.

Трампове судноплавство, як правило, призначене для:

- а) перевезень масових вантажів великими партіями;
- б) перевезень штучних вантажів, великими партіями;
- в) перевезень масових вантажів дрібними партіями.
- г) перевезень штучних вантажів, дрібними партіями.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Галузеве підприємництво: підручник / за ред. д.е.н., проф. І.В. Савельєвої. Суми: Університетська книга, 2022. 486 с. URL: <https://onmu.org.ua/ua/books-onmu/3332-books-industry-entrepreneurship.html>
2. Матвієнко М.В., Наврозова Ю.О., Щербина В.В. Основи економіки морського транспорту: Навч. посіб. Одеса: ОНМУ, 2010. 560 с. URL: https://onmu.org.ua/images/university/news/books_onmu_oemt.pdf
3. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: Монографія / О.М. Котлубай. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2004. 453 с.
4. Політика розвитку підприємництва на морському транспорті: монографія. За наук. ред. О.М. Котлубая. Одеса: ОНМУ, 2021. 368 с. URL: <https://onmu.org.ua/images/university/news/books-pol-dev-mt-2022.pdf>
5. Теоретичні та практичні засади організації морського бізнесу: Колективна монографія. Одеса: ОНМУ, 2022. 404 с. DOI 10.31375/978-966-7716-89-9
6. Теоретичні та практичні засади організації та технології круїзного обслуговування на морських суднах та в портах заходу: Колективна монографія. Одеса: ОНМУ, 2024. 280 с.
7. Чекаловець В.І., Гребенник Н.Г. Підприємницька діяльність на морському транспорті: Навчальний посібник. Одеса: Фенікс, 2011. 368 с.
8. Жихарева В.В. Економіка судноплавних компаній: навчальний посібник. Одеса: ОНМУ, 2005. 275 с.
9. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні: Монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2004. 453 с.
10. Нєнно І.М. Створення дієвих бізнес-моделей розвитку морських портів: макropolitичні та мікроекономічні аспекти: монографія/ Краматорськ: ДДМА, 2017. 474 с. URL: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/26899/1/Nyennno%20Mono%20Business%20Models.pdf>
11. Підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності підприємств морегосподарського комплексу України: монографія / [В.В. Жихарева, Н.В. Дубовик, Ю.О. Наврозова та ін.]. Одеса: Купрієнко С.В., 2016. 239 с.
12. Інкотермс 2020. URL: <https://ua.kuehne-nagel.com/uk/-/znannya/inkoterm>

- 13.Щербина В.В., Велюнський, Д.А, Фомін, С.А. (2025). Концептуальні основи впровадження принципів циркулярної економіки у портову логістику. Економіка і регіон Economics and Region, (1(96), 180-187. [https://doi.org/10.26906/EiR.2025.1\(96\).3762](https://doi.org/10.26906/EiR.2025.1(96).3762)
- 14.Щербина В.В. (2025). Циркулярна економіка як основа сталого розвитку морської галузі. Економіка та суспільство, (71). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-89>
- 15.Shcherbyna V., Zabolotnyi O., Fomin S. Port logistics of Ukraine as a driver of sustainable development in the Black Sea Blue Economy. Економіка та суспільство. 2026. № 86. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/8307>. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/D2026-86-296>.