

которая будет определять способность предприятия успешно противостоять кризису, а также обеспечит своевременное проведение действенных предупреждающих мероприятий.

Реализация антикризисной стратегии является наиболее эффективной, если она согласуется с уже адаптированной структурой и подчинена сбалансированной системе целей аграрного предприятия. Создание благоприятной экономической среды во многом зависит от распространения прогрессивных форм ведения хозяйства во всех звеньях АПК и ликвидации бюрократических преград, мешающих эффективно работать. Повышение эффективности управления возможно лишь на базе освоения и использования новых информационных технологий. Составляющими этих технологий должны быть: системы сбора и распространения информации о функционировании, проблемах АПК; базы данных, компьютерные технологии обмена информацией; АРМ и управленцев, научно обоснованные методы и модели подготовки управленческих решений.

Литература

1. Яценко О.В. Економічна ефективність виробництва та переробки сировини в АПК України (методика і аналіз): Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. екон. наук. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський державний аграрний університет, 2000. – 17 с.
2. Ковальчук Л. М. Економічні суперечності подолання кризових явищ у галузях АПК: Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. екон. наук. – Харків: Харківський національний аграрний університет імені В.В. Докучаєва, 2003 – 48с.
3. Бондаренко О.А. Організаційно–економічний механізм відтворення основних засобів в АПК: Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. екон. наук. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський державний аграрний університет, 2002. – 21с.
4. Бузни А.Н. Маркетинг в научных организациях. – К.: Нива, 1998. – 164с.
5. Бузни А.Н. Формирование инновационной стратегии в условиях региональной экономики. – Донецк: ИЭПИ НАН Украины, 1999. – 50 с.

УДК 338.242: 656.615

М.А. Потеева, соискатель,
ТНУ им. В.И. Вернадского

МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА УСЛУГ МОРСКИХ ПОРТОВ

Интеграционные процессы в Европе и глобализация мирового хозяйства повышают значимость транспортной системы и одновременно усиливают конкурентную борьбу за освоение грузовых потоков. Необходим оперативный мониторинг состояния рынка и совершенствование системы государственного регулирования морского транспорта Украины. Отказ от централизованно плановой системы хозяйствования произошел в два–три года, по историческим масштабам почти мгновенно. Формирование принципиально новой рыночной системы потребовало долгие годы преобразований менталитета гражданского общества, изменения государственной экономической политики, создания нового хозяйственного механизма. Этот процесс вряд ли можно считать завершенным, если учесть конечную цель социально–экономического реформирования. Таковой, по мнению ведущих ученых и государственных руководителей, является построение социально ориентированной, демократической по форме и высокотехнологичной по содержанию, устойчивой и динамичной по развитию экономики.

Основные статистические макропоказатели свидетельствуют, что национальное хозяйство Украины в 2000–2001 гг. в основном преодолело негативную тенденцию спада производства. Последние годы отмечается заметный экономический рост. Накапливается опыт, страна переходит к более развитым рыночным отношениям, которые проявляются в совершенствовании хозяйственного механизма, особенно его законодательно–правового блока.

Сформирована более развитая банковская система, активно и профессионально участвующая в финансово–экономических процессах общества. Хотя и медленно, но происходит реструктуризация

экономики, результатом которой становится более открытая, адаптированная к международной интеграции и глобализации экономическая система.

Все это свидетельствует о том, что трансформация экономики Украины вышла на качественно новый этап своего развития, в котором необходимо корректировать не только цели, но и методы социально-экономических преобразований. На начальном этапе перехода к рыночной экономике академик С. Шаталин отмечал сложность этого периода: «Мы вступаем на новую для нас стезю, где каждый шаг – будь то создание правовой базы рыночной экономики, разгосударствление собственности, формирование финансовой базы – сопряжен не только с организационными трудностями, но и с глубоким переосмыслением подходов к развитию экономики, формированию личностного отношения по многим категориям, отказом от идеологических клише» [1, с.4].

Для успешного продолжения трансформационных преобразований необходимы научное осмысление всех происходящих в обществе и экономике изменений рыночной системы, усиление их государственного регулирования, постоянное совершенствование всего организационно-хозяйственного механизма. Динамичность рыночной системы, переодизацию ее развития отмечали классики экономической теории [2, с. 7]. Говоря об адаптации рынка к изменениям К. Макконел и С. Брю отмечали: «Индустриальные общества динамичны: меняются предпочтения потребителей, технологии производства, структура поставляемых ресурсов. Это, естественно, подразумевает, что та специфическая система распределения ресурсов, которая в настоящее время наиболее эффективна и соответствует данной структуре потребительских вкусов, данному составу альтернативных технологий и данной структуре предложения ресурсов, может превратиться в устаревшую и неэффективную... Способна ли рыночная экономика осуществлять корректировку использования ресурсов, соответствующую ...неизбежным изменениям, и, таким образом, оставаться эффективной?» [3, с. 85].

Состояние, уровень развития национальной экономики оцениваются по макропоказателям: объем валового внутреннего или национального продукта, характеру экономического роста, уровням инфляции, занятости населения (безработицы), размерам инвестиций, росту доходов граждан и т.д. Общие макроэкономические показатели есть результат функционирования отдельных рынков. Более глубокий анализ экономической системы требует изучения дел на рынках ресурсов и продуктов наиболее детерминирующих отраслей национального хозяйства.

В многочисленных научных работах, посвященных рыночной экономике, находим оценку состояния общего рынка и рынков отдельных ресурсов по соотношению спроса и предложения, реакции на изменение различных факторов – цены, потребительского поведения, изменений хозяйственной политики государства, фирм и монополий. Однако рыночные трансформации недостаточно оценивать только по соотношению спроса и предложения. Есть ряд других существенных показателей, характеризующих состояние рынка в определенный период. В числе этих показателей: емкость рынка, ассортиментность представленной на нем продукции, уровень цен и порядок ценообразования, рыночный спрос, предложение и их соотношение, конкурентность рыночной среды, уровень монополизации, организация товаропродвижения продукции, затратность и рентабельность процессов реализации товаров. Всю эту совокупность критериев (показателей) относим к общему понятию «конъюнктура рынка».

Конъюнктура рынка отдельного товара – это зафиксированное в данный момент (период) состояние рынка, оцененное по системе взаимосвязанных критериев, определяющих его объемы, конкурентность, затратность, эффективность и способность адаптироваться к меняющимся общенациональным и международным социально-экономическим условиям. Оценив конъюнктуру рынка по системе отмеченных критериев, появляется возможность комплексного подхода к управлению рыночными процессами как на уровне отдельного рынка, так и в масштабах всего национального хозяйства. Как известно, целое состоит из частных слагаемых в их взаимосвязи и развитии. Каждый критерий, взятый в отдельности, пусть даже такие важные как рыночный спрос и предложение, их равновесие, еще не отражают всей картины состояния рынка и тем более необходимых направлений его совершенствования.

Каждый критерий отражает в наиболее общем виде одну из качественных сторон конъюнктуры рынка. Любой из названных признаков нуждается в точном количественном измерении, без чего невозможен анализ динамики развития рыночных и тем более управления ею. Количественное измерение критерия имеет смысл только для отдельных видов рынка, где учитываются в наибольшей степени специфика товара, условий его производства и реализации. Динамика развития показателя за определенный период отражается в соответствующих индексах.

Таким образом, через систему критериев и индексов, их числового значения можно математически точно выразить состояние (т.е. конъюнктуру) любого отдельного рынка товара, независимо от того является ли этим товаром ресурс, готовый продукт или услуга.

Представим методику оценки состояния конъюнктуры рынка услуг морского транспорта. Порты, например, как транспортное предприятие, представляют разнообразные виды услуг, одной из которых, традиционной и важнейшей для национального хозяйства являются перегрузка перевозимых товаров с одного вида транспортного средства на другой.

Специфика транспортной услуги незначительно отличается от услуг других сфер экономики. Как и всякая услуга, она невозобновима. Ее производство совпадает во времени с потреблением. «...основные характеристики услуг: неосвязаемость, неотделимость, непостоянство и невозможность хранения» [4, с. 293].

Вместе с тем, имеются особенности транспортной услуги, в том числе услуги морских портов. Транспортная деятельность непосредственно зависит от объемов производства товаров, их специфики, свойств сохранности, экологичности. В сфере транспорта они становятся грузами и эту специфику необходимо учесть в условиях транспортировки, перегрузки и хранения. Следовательно, характер груза влияет на выбор транспортных средств, сроков их перевозки, маршрутов движения и определяет выбор тарифа, а также многие другие условия, воздействующие на специфику транспортной услуги и конъюнктуру рынка транспортной продукции. Основываясь на общей методологии оценки конъюнктуры рынка любого товара, на определениях показателей состояния рынка, изложенной в научных трудах А. Маршалла, П. Самуэльсона, К. Макконнелла, С. Брю, А.Я. Лившица сформулируем критерии оценки конъюнктуры рынка услуг морского транспорта и составим математические формулы количественного выражения ее основных показателей.

Емкость рынка услуг морского транспорта (региона, страны или международного) выражает объем морских транспортных перевозок грузов и (или) пассажиров реально возможных по определенным маршрутам во взаимосвязи с другими видами транспорта, территориями и иными факторами внутренней и внешней среды ($E_{м.т.}$). Емкость рынка услуг морского транспорта не тождественна показателям провозной способности флота или пропускной способности морских портов. Эти показатели взаимосвязаны, но не тождественны. Например, пропускная способность морского порта может быть выше, чем емкость рынка, так как объем транспортных услуг зависит, кроме того, от возможностей порта, от потребностей и платежеспособного спроса конечных потребителей. Емкость рынка определяется показателями месячного, квартального или годового.

Емкость рынка услуг морского транспорта в целом или его портов подразделяется на две категории: реальная емкость рынка портовых услуг (E_p) и номинальная емкость рынка (E_n). Последняя представляет максимально возможное количество портовых операций, исходя из существующих в данном периоде в порту технологических, организационных, тарифных и других условий. Совершенствование технологии портовых операций, организации труда, замена устаревшего оборудования, дноуглубительные работы, изменение тарифов могут увеличить номинальную емкость рынка портовых услуг.

Соотношение показателей реальной и номинальной емкости рынка услуг морского порта можно выразить коэффициентом использования емкости рынка в виде формулы:

$$k_E = E_p / E_n \quad (1)$$

При $k_E < 1$ на рынке портовых услуг по конкретным операциям имеется недоиспользованная емкость рынка и возможно дополнительное предоставление транспортных услуг (перевозок грузов, пассажиров, переработки грузов или обработки судов или вагонов). Предложение услуг превышает рыночный спрос.

Номенклатура услуг предприятий морского транспорта отражает разнообразие видов услуг реально или номинально возможных в течение определенного времени. В морских торговых портах номенклатура – это виды грузов, которые порт в состоянии перерабатывать: контейнеры, металлопродукция, уголь, лес, нефтепродукты, тарно-штучные и другие грузы, перевозимые в экспортно-импортном, транзитном или каботажном направлениях. Кроме того, порты осуществляют различные операции по обслуживанию пассажиров. В номенклатуру услуг порта входят различные виды работ по обслуживанию судов на рейде, у причалов - заправка, проводка, снабжение, санитарный, таможенный и иные виды контроля. Чем многообразнее операции с грузами, пассажирами, судами, иными транспортными средствами, которые порт может осуществлять, тем обширнее список услуг, составляющих номенклатуру его товарной продукции. Обозначим объем услуг (в физическом или денежном измерении), выполняемых портом Y , их наименование – i , а

количество – у, тогда критерий рыночной оценки конъюнктуры по номенклатуре имеет следующий вид:

$$Y_p = \sum y_i \quad (2)$$

Y_p – номенклатура реального количества услуг порта.

$$k_i = Y_p / Y_n, \quad (3)$$

где: k_i – коэффициент рыночного использования номенклатуры услуг морского порта;

Y_n – номенклатура номинального количества услуг, возможных в морском порту. Тогда, при $k_i < 1$ будет означать неполное использование номенклатуры услуг морского порта и наличие резерва производственных мощностей по видам операций.

Чрезвычайно важным критерием состояния рынка портовых услуг является сложившаяся система тарифообразования, уровень тарифов на виды работ в сравнении с другими портами, или другими операторами в транспортной сфере. Тарифы, как и цены на товары, могут подразделяться на различные виды: директивные, свободные, договорные, гибкие и так далее. Часть из них утверждается на правительственном уровне, другая определяется портом самостоятельно или служит предметом договоренности, торгования. В любом случае уровень тарифа влияет на рыночный спрос и предложение в соответствии с общими рыночными законами. Повышение тарифов уменьшает рыночный спрос на услуги порта, а их снижение способно его увеличить. Особенность рынка портовых услуг в этой части конъюнктуры заключается в том, что грузовладелец или грузоотправитель осуществляет учет полных транспортных расходов, а не руководствуется только уровнем тарифа в морском порту. Кроме того, его интересует скорость доставки и качество транспортной работы в целом (например, сохранность груза, сложность и продолжительность процедурных проблем перевозки продукции). Например, сэкономив на низком тарифе на перегрузку товара в каком-либо порту, грузовладелец может больше потерять из-за бюрократических проволочек оформления груза, продолжительной перевозки или повреждения груза. Поэтому ценовая эластичность рыночного спроса на услуги морского порта имеет более жесткий характер, по сравнению с реакцией рынка других товаров на изменение цен. Иными словами, тариф на портовые услуги имеет более обширную многофункциональную зависимость, а степень его влияния на рыночный спрос портовых услуг более опосредована и не столь значительна.

Формулу тарифа на транспортную услугу можно представить в следующем общем виде:

$$T = f(k_1, k_2 \dots k_i, k_{di}) \times C, \quad (4)$$

где T – тариф на транспортную услугу;

$k_1, k_2 \dots k_i$ – коэффициенты учета факторов конкурентности рыночной среды k_1 ; качества транспортной услуги k_2 ; общих затрат грузовладельца на выполнение перевозки k_i ;

i – вид услуги;

k_{di} – коэффициент рыночного спроса на портовые услуги;

C – себестоимость выполнения портовых услуг.

Конкурентность рыночной среды услуг морского транспорта – это критерий, отражающий степень конкурентного соперничества среди транспортных предприятий за осуществление перевозок грузов и пассажиров, за получение доходов от транспортной деятельности. Конкуренция проявляется не только между видами транспорта на общенациональном рынке, но в наиболее острой форме, на международных перевозках. Стремление обеспечить соблюдение приоритета собственных национальных интересов побуждает правительства ряда стран добиваться перевозок отечественной продукции национальным транспортом. Например, руководствуясь этим принципом, Россия стремится отправлять свои грузы за рубеж через российские морские порты. Конкурируют между собой различные стивидорные компании, операторы за наивыгодные контракты по перевозкам грузов. Острота конкурентной борьбы за выполнение транспортных операций зависит от количества участников – конкурентов, их производственных мощностей, объемов и стабильности грузовых потоков. По форме конкуренция среди морских портов бывает свободной, монопольной или отсутствует вовсе. Общая конкурентная ситуация на транспорте или в порту определяется количеством конкурирующих субъектов и долей транспортных или перегрузочных операций, сконцентрированных у каждого из них.

Критерий напряженности конкурентной борьбы характеризует важнейшую составляющую конъюнктуры рынка услуг транспортных операций, включая портовые погрузочно-разгрузочные работы. Грузовладельцы, грузоперевозчики, операторы стивидорных компаний непременно будут отдавать предпочтение более мощным, зарекомендовавшим себя на рынке услуг морским портам и судовым компаниям, у которых качественно, быстро и с меньшими затратами выполняются транспортные, перегрузочные и иные операции.

Качество транспортных услуг (k_n) – критерий, отражающий степень удовлетворения потребностей грузовладельцев, работников логистических систем, операторов стивидорных компаний, словом, всех потребителей транспортной продукции. Сюда следует отнести сохранность перевозимых грузов, скорость их доставки в пункт назначения, обеспечение экологической, санитарной чистоты перевозок, хранения и перегрузки продукции, приемлемая и достаточная для получателя партионность объемов перевозки грузов. Качество пассажирских перевозок включает комфортность и безопасность перевозки, удовлетворяющая пассажиров скорость передвижения, удобство оформления и оплаты поездок.

Поскольку морские порты выполняют судоремонтные, заправочные, лоцманские и другие операции с морскими судами, то эти виды услуг также характеризуются с качественной стороны. Качество этих услуг характеризуется сроками, безопасностью и надежностью ремонтных и иных работ в порту. Качество услуги не только критерий конъюнктуры рынка транспортной продукции, но и рычаг, метод конкурентной борьбы. Повышение качества транспортной продукции позволит обеспечить конкурентоспособность транспортного предприятия, формирует устойчивые транспортно–коммерческие взаимоотношения с клиентами порта или судоходной компании.

Рыночный спрос и предложение на услуги морского транспорта, их соотношение наиболее ярко отражают состояние рыночной конъюнктуры. Рыночный спрос (D) – это количество запрашиваемых грузоотправителями, грузовладельцами и иными операторами логистических структур или пассажирами услуг морских транспортных предприятий в определенное время и соответствующего их потребностям качества. Спрос на их транспортные услуги непосредственно связан с масштабами национального производства, с развитостью и интенсивностью международных торгово–экономических отношений, с уровнем подвижности населения.

Рыночное предложение (S) – это объем транспортных услуг по перевозке, хранению и перегрузке товаров, обслуживанию пассажиров, который предлагается транспортными предприятиями в определенное время. Для морских портов рыночное предложение услуг определяется их пропускной способностью к переработке соответствующих грузов и возможностями обслуживания пассажиров, судов и иных транспортных средств. Для владельцев морских торговых кораблей рыночное предложение транспортных услуг зависит от грузоподъемности судов, их специализации, опыта мореплавания экипажа и коммерческой предприимчивости. Соотношение рыночного предложения и спроса на транспортные услуги, отражает дефицитность или насыщенность рынка транспортных услуг.

Если соотношение $S/D > 1$, то такой рынок следует отнести к насыщенному предложениями транспортных услуг. Если соотношение $S/D < 1$, то спрос на услуги морского транспорта превышает их предложение транспортными предприятиями. Такой рынок услуг морского транспорта дефицитный. Равновесное состояние рынка транспортных услуг, когда $D=S$, есть идеальное состояние рынка. Равновесие нестабильно и постоянно нарушается. Поддержание рыночного равновесия – одна из важнейших задач Государственного регулирования деятельности предприятий морского транспорта.

Поскольку политика тарифообразования имеет директивный характер, тарифы на услуги по переработке грузов в портах утверждаются на правительственном уровне, то изменение рыночного спроса и предложения имеет преимущественно неценовой характер. Спрос, как и предложение меняется под воздействием неценовых факторов. Среди них следующие факторы, воздействующие на рыночный спрос на услуги морского транспорта:

- рост (или сокращение) объемов производства в рамках национальной экономики или в странах–экспортерах или импортерах, ведущий к увеличению (или сокращению) объемов транспортировки продукции;
- изменение структуры производства и, как следствие, изменение объемов перевозки отдельных видов продукции;
- расширение (или сокращение) внешнеторгового обмена товарами;
- внедрение новых технологий на транспорте или в производстве;
- изменение маршрутов грузовых или пассажирских потоков и образование новых направлений транспортных перевозок.

Результирующая воздействия указанных неценовых факторов определяет в конечном счете вектор изменения рыночного спроса, предложения и их соотношение на рынке услуг предприятий морского транспорта.

В общей теории рынка эластичность спроса или предложения означает степень реакции рынка в изменении объемов спроса (или предложения) при изменении цены на товар К. Макконнелл и Брю

С.Л. следующим образом определяют показатель ценовой эластичности: «Экономисты измеряют степень чуткости, или чувствительности, потребителей к изменению цены продукции, используя концепцию ценовой эластичности» [3, с.13]. Насколько правомерно индуцировать общую теорию эластичности спроса в связи с изменением цены на реакцию рыночного спроса на услуги морского транспорта зависит от гибкости транспортных тарифов. Они, как уже отмечалось выше, не меняются достаточно длительное время. Тем не менее рыночный спрос на транспортные услуги подвержен значительным колебаниям под воздействием других, неценовых факторов. Поэтому эластичность рыночного спроса на транспортные услуги – это степень реакции грузовладельцев в изменении объемов перевозок грузов по маршрутам данного рынка при изменении на нем рыночной конъюнктуры. Во взаимосвязи с этим определением, эластичность рыночного предложения услуг морского транспорта – это степень реакции транспортных предприятий, оперативность их адаптации к изменениям рыночной ситуации или конъюнктуры рынка транспортных услуг. Исходя из такого представления об эластичности рыночного спроса коэффициент эластичности рыночного спроса на транспортные услуги (E^D) можно выразить формулой:

$$E^D = \Delta Y_{Dp} / \Delta Y_{Dн} \quad (5)$$

где ΔY_{Dp} – относительное приращение объемов реального рыночного спроса на транспортные услуги; $\Delta Y_{Dн}$ – относительное изменение номинального рыночного спроса на услуги при изменении конъюнктуры рынка.

Соответственно, коэффициент эластичности рыночного предложения услуг морского транспорта (E^S) будет выражен формулой:

$$E^S = \Delta Y_{sp} / \Delta Y_{sh} \quad (6)$$

где ΔY_{sp} – относительное приращение реальных объемов рыночного предложения транспортных услуг; ΔY_{sh} – относительное приращение объемов номинального рыночного предложения услуг при изменении конъюнктуры рынка транспортных услуг.

Если коэффициенты E_d и E_s больше единицы ($E_d > 1$ и $E_s > 1$), такой рынок имеет эластичный спрос и эластичное предложение транспортных услуг. Если $E_d < 1$ и $E_s < 1$, то рынок транспортных услуг инертный и слабо реагирует на изменение конъюнктуры. Соответственно каждому состоянию эластичности рынка требуется особая политика формирования рыночных отношений и государственного воздействия на конъюнктуру рынка.

Рентабельность транспортных услуг отражается показателем, определяемым как соотношение полученной прибыли и затрат. Выраженное в процентах это соотношение представляет уровень рентабельности (R^1).

$$R = \Pi / I * 100, \quad (7)$$

где: Π – прибыль, полученная в результате предоставления транспортных услуг; I – издержки, необходимые для оказания транспортной услуги.

Следует отметить, что прибыль и издержки имеют по крайней мере, два участника производства транспортной услуги: транспортное предприятие и грузоотправитель. Каждый из них на рынке транспортных услуг имеет свой доход, прибыль и осуществляет затраты. Значит уровень рентабельности операций на рынке транспортных услуг для каждого из них следует рассчитывать отдельно. Для транспортного предприятия прибыль определяется как разница между доходом (D_{tp}) и издержками оказания услуги (I_{tp}). Величина полученного дохода зависит от объема выполненных услуг (Y) и установленного тарифа (T) на каждую из операций (i).

Для грузоотправителя иной экономический смысл имеют затраты, доход и прибыль, так как доход транспортника – это издержки грузоотправителя, рассчитываемые по тарифу на услуги. Доходы грузоотправителя формируются за счет цены продаж при реализации товара потребителю, т.е. вне транспортной сферы. Их расчет может быть произведен по формуле:

$$D_{вл} = T_i \times Y_i + P_{вл} \quad (8)$$

где: $D_{вл}$ – доход грузовладельца, полученный за счет транспортировки груза; T_i – тарифы на транспортные услуги; Y_i – объем перевозки груза; $P_{вл}$ – прибыль владельца, полученная за счет транспортных операций.

В таком случае уровень рентабельности операций по транспортировке грузов для грузовладельца ($R_{вл}$) составит:

$$R_{вл} = P_{вл} / (Y_i \times T_i) * 100 \quad (9)$$

Соотношение уровней рентабельности транспортных операций для грузовладельцев (грузоотправителей, операторов стивидорных компаний) и уровня рентабельности для транспортных операций характеризует уровень прибыльности рынка транспортных услуг в целом.

Расчет индексов изменения конъюнктуры рынка услуг морского транспорта по основным критериям за определенный период времени с незначительными интервалами составит динамику рынка транспортных услуг.

Анализ, выполненный на основе таких расчетов даст возможность определить необходимые направления совершенствования хозяйственного механизма управления отраслью.

Предложенная автором методика определения состояния (конъюнктуры) рынка услуг морского транспорта позволяет осуществить мониторинг рыночной ситуации. На основе данного мониторинга представляется возможность управлять транспортным процессом, оперативно реагируя на изменение внешней и внутренней среды. Методика может быть использована при составлении программы совершенствования государственного регулирования морской транспортной отрасли. Украина, как крупная морская держава, обладающая мощным транзитным транспортным потенциалом, в настоящее время теряет конкурентные преимущества в морских перевозках грузов на мировом рынке. Необходима комплексная программа совершенствования системы государственного регулирования.

Литература

1. Лишвиц А.Я. Введение в рыночную экономику: Курс лекций. – М.: МП ТПО «Квадрат». – 1991. – 255с.
2. Маршалл А. Принципы экономической науки. Т. II. Пер. с англ. – М., Издательская группа «Прогресс», 1993.– 19,5л.
3. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2 т.: Пер. с англ. Т.1. – Т., 1993, 400 с.
4. Котлер Ф.. Маркетинг менеджмент. Экспресс–курс/Пер. с англ. Под ред. Ю.Н. Каптуревского. – СПб: Питер, 2004. – 496 с.

УДК 330.131.7

А.Т. Яковенко, к.т.н. доцент,
Н.В. Зятюк, Крымский экономический институт КНЭУ

ПРОБЛЕМЫ СРАВНИТЕЛЬНОЙ ОЦЕНКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО ВЫБОРУ ВИДА ТРАНСПОРТА С УЧЕТОМ РИСКА

В условиях рыночных отношений проблема сравнительной оценки рисков в деятельности организаций по доставке грузов является актуальной, поскольку корректно полученные оценки рисков имеют практическую ценность и необходимы для принятия обоснованных управленческих решений в конкретных ситуациях, что позволяет сократить возможные потери связанные с реализацией того или иного решения. Объектом исследования является выбор транспортного средства, используемого для транспортировки груза, предметом – методика оценки риска альтернативных вариантов решений по транспортировке груза.

Изучению рисков в деятельности предприятий, возможностям их оценки и минимизации посвящены работы многих отечественных и зарубежных ученых. Так в своем труде Витлинский В.В., Великоиваненко Г.И. рассматривают неопределенность, порождающую риск, прежде всего в области принятия решений, и характеризуют ее как недостаточную обеспеченность процесса принятия экономических решений знаниями относительно определенной проблемной ситуации [1, с. 35]. С ними соглашается Боровкова В.А. и рассматривает ситуации, вызванные недостаточной осведомленностью лица принимающего решение о состоянии среды, а риском, при этом, называет показатель, позволяющий оценить как то или иное состояние «природы» влияет на исход игры [2, с. 271]. Клименко С.М., Дуброва О.С. отмечают, что «на методы принятия решений в условиях риска оказывает влияние многообразие критериев и показателей, посредством которых оценивается уровень риска» [3, с. 86]. Устенко О.Л. отмечает, «что степень транспортных рисков, которые присутствуют во всех видах и на всех этапах предпринимательской деятельности, может быть значительно снижена при правильном выборе вида транспортного средства» [4, с. 50].

Несмотря на изученность общей теории и методологии экономических рисков, проблема сравнительной оценки вариантов решений с учетом риска является одной из сложных и недостаточно проработанных в современной литературе для выбора альтернативного вида транспорта для грузоперевозок.