МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

ОДЕССКАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

Кафедра «Экономической теории и предпринимательства на морском транспорте»

Реферат

Дисциплина «Предпринимательство в судоходстве»

Тема «Проблемы сбалансированности развития морского транспорта Украины»

Шифр #

Выполнил:

студент-заочник

специальность «Менеджмент организаций»

Проверил:

Одесса 2010

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

Обзор последних исследований и публикаций

Изложение основного материала исследования

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

**ВВЕДЕНИЕ**

Для обоснования программы развития национального флота, следует учитывать текущую стратегию конкурентных судовладельческих компаний, которые зачастую нацеливают функциональную деятельность компании на получение максимума прибыли без согласования действий с национальными интересами. Можно упомянуть то обстоятельство, что транспортный флот США в платежном балансе страны имеет отрицательное сальдо. Это следствие того, что часть судов эксплуатируется под удобными иностранными флагами.

Таким образом, регулируется стоимостная конкурентоспособность судов. Транспортная безопасность страны достигается на основе особых регуляторов. Главным становится фактор накопления средств для обновления тоннажа по условию снижения налогового бремени. Достаточность других источников доходов снижает роль морского транспорта США в формировании существенного притока валютных средств. В то же время торговый флот Китая вместе с сопряженными хозяйствами формирует 10 % ВВП страны.

Задачи обеспечения эффективности транспортного обслуживания производственных и торговых отношений в мировой экономике остаются приоритетными, независимо от фазы экономического цикла. Однако возникает необходимость постоянного уточнения особенностей и тенденций развития локальных сегментов рынка транспортных услуг. С целью оптимизации перевозочного процесса важно своевременно определить степень сбалансированности производственного потенциала и объема грузопотоков, сконцентрированных в отдельных морских ренджах.

Совокупность проблем глобализации рынка морской торговли формируется под воздействием специфических причин и предпосылок роста мирового товарообмена. При этом следует различать конкурентную сферу деятельности специализированных СК, с одной стороны. А, с другой стороны, особенности реализации государственной морской политики. Поэтому, несмотря на интернациональный характер проблем, необходима разработка и реализация индивидуальных программ устойчивости функционирования, учитывающего системные риски и внешние угрозы.

Для Украины, экономика которой в значительной степени зависит от эффективного участия в международном разделении труда, особое значение приобретает проблема развития национального торгового флота. Из-за ограниченности инвестиционных ресурсов задача может решаться постепенно, начиная с освоения региональных ниш фрахтового рынка.

**Обзор последних исследований и публикаций.**

В системе национальной судостроительной индустрии Украины при выходе ее на свободные рыночные отношения и при тотальном ограничении оборотного капитала в силу ошибок монетарной политики первого периода государственного становления был нарушен принцип контроля глобальной устойчивости системы. Циклические колебания объема судостроения обусловлены характером развития фрахтового рынка и накоплением дефицита или излишка тоннажа по отдельным группам специализации флота. Объективными причинами катастрофического спада судостроения в Украине можно признать не только резкое снижение уровня строительства судов военно-морского флота, но исчезновение высокотехнологического судового машино- и приборостроения.

При формировании долгосрочной стратегии развития специализированного морского торгового флота, решающего при этом принципиальные макроэкономические задачи, необходимо учитывать условие: «Относительная рискованность инвестиций, то есть неопределенность получения будущих доходов не измеряется формальными методами». Поэтому важны конкретные расчеты обоснования основных параметров во избежание неоправданных потерь, которые возникли при реализации проектов трубопровода Одесса-Броды и глубоководного судоходного прохода Дунай-Черное море.

Особое значение в системе общей и энергетической безопасности придается морскому транспортному комплексу. Например, в США специально отмечается, что государственные порты играют важную роль в национальной безопасности. При этом следует помнить, что энергетическая составляющая для США является принципиальным фактором решения поставленных целей любыми средствами. В этом аспекте зоной национальных интересов страны оказывается и каспийский регион, расположенный в ином географическом конгломерате.

Тем не менее, при реализации стратегии, нацеленной на достижение нормальных коммерческих интересов необходимо согласиться с утверждением: «… организация – для того чтобы она смогла выполнять функции, ради которых создавалась, ей следует принять на себя определенные риски». Сложность формирования необходимого транспортного потенциала страны предопределяется высокой конкуренцией в рынке перевозки энергоресурсов, стремлением обезопасить состояние системой регулирования и контроля спроса и предложения.

Поэтому ориентация на устойчивую эффективность перевозочного процесса, а, следовательно, и формирования провозной способности требует создания общих и специальных подсистем хозяйственного механизма. Специфичность и особенность подхода к решению стандартных задач морской перевозки, несмотря на существование международных конвенций и стандартов, заключается в стремлении отдельных судовладельцев за счет стратегии технико-экономических преимуществ расширить свои позиции. В то же время необходима государственная поддержка альтернативного обеспечения паритетного участия в перевозках внешнеторговых грузов всех компаний, формирующих конкурентные условия. В основе такого инструментария обычно лежат законодательные акты.

Наряду с глобализацией экономических отношений возрастает роль достижения адекватности локальных транспортных подсистем требованиям конкурентной устойчивости. Поэтому принципиальное внимание уделяется интеграции перевозочного процесса на основе согласованного развития транспортных комплексов и выбору активной морской политики относительно национального флота и портов. Вместе с тем большинство публикаций посвящено частным проблемам: строительству контейнерных терминалов, а также отдельным вопросам развития мультимодальных перевозок. При этом допускаются неточности при обосновании концепций развития морских транспортных предприятий. Нечеткая постановка отдельных задач снижает практическую ценность рекомендаций.

К важнейшему принципу эффективного развития инфраструктурных комплексов и рыночных отношений предприятий морского транспорта следует отнести формирование системы основных и обязательных правил, положений и норм функциональной деятельности флота, портов в современной среде мирового рынка транспортных услуг. Последний развивался достаточно динамично в течение 2003-2007 годов. И только в последней четверти 2008 года начинается падение операторской деятельности. При этом инвестиционный процесс продолжается в объемах начатых ранее проектов, нацеленных на наращивание провозной и пропускной способности флота и портов.

В этом аспекте важно соблюдение единства предпринимательских интересов, макроэкономических целей и задач всех участников рынков транспортных услуг. Особенностью становится сочетание текущей хозяйственной деятельности с социально-экономическими стратегиями капитализации денежных потоков по критериям устойчивости. Именно этот принцип должен быть усилен в процессе выхода из кризиса и в посткризисном развитии.

Важным принципом принятия экономических и инвестиционных решений считается ориентация на рост производительности таких факторов производства, как основной капитал и труд. Этот принцип образует группу задач оценки и управления общей и сравнительной эффективностью развития региональных или отраслевых систем локальных рынков транспортных услуг.

В этом аспекте классификация проблем эффективного развития морского транспортного комплекса должна отражать совокупные задачи, решение которых нацелено на формирование механизма оптимизации параметров и результатов развития флота и портов. Такой механизм должен охватывать как макроэкономические цели, так и нацеленность менеджмента и инвесторов на максимизацию конечных результатов и конкурентную устойчивость производственного потенциала. Все многообразие проявления проблем можно свести к трем содержательным аспектам: экономического характера, организационного плана, технических параметров.

**Изложение основного материала исследования.**

Реализованные за последние десятилетия ведущими государствами инвестиционные программы по развитию национального морского торгового флота привели к существенному изменению информационно-логистической модели эффективной операторской деятельности. Параметры глобализации, обострение несбалансированности факторов производства предопределяют приоритетность пропорционального развития локальных и национальных транспортных систем. С этой тенденцией развития морского транспорта в условиях мирового рынка транспортных услуг (РТУ) тесно связаны задачи оптимизации загрузки производственного потенциала предприятий, формирующих локальные комплексы во времени. Несмотря на непрерывность транспортного процесса, проблемой остается неравномерность работы отдельных звеньев логистической цепи. Длительность ожидания обработки судов в портах и у терминалов свидетельствует об отсутствии необходимой пропорциональности развития и ритмичности загрузки мощностей, в частности транспортного узла Одесса. Проблема решается в организационном плане на основе логистических технологий и интермодальных транспортных сообщений.

Важнейшим принципом устойчивого присутствия на рынке транспортных услуг является развитие, основанное на непрерывном техническом совершенствовании объектов транспортного предприятия. Кроме того, оно должно отражать особенности реализации логистических технологий и участие в интеграционных процессах ускорения доставки грузов. С сокращением жизненного цикла функциональной деятельности предприятий морского транспорта необходима четкая ориентация технико-экономического уровня флота и портов на адекватность к условиям их функционирования. Ограниченность ресурсов судоходных компаний и портов формирует задачи такого распределения средств, при котором достигается максимальная эффективность хозяйственной деятельности.

Процессы формирования транспортного потенциала компании или страны в целом, предопределяют необходимость совершенствования механизма и инструментария управления оптимальным его состоянием. С этим связаны два основных принципа транспортного обеспечения локальных потребностей. Во-первых, необходимо разделить общую экономическую безопасность системы и коммерческую эффективность инвестиционных потоков функциональной деятельности предприятия. При этом в производственной инфраструктуре усиливается роль портов, как центров сосредоточения интересов всех видов транспорта. И, во-вторых, устойчивость участия страны в международном разделении труда в определяющей степени гарантируется адекватной провозной способностью национального торгового флота.

Наряду с этим, важным принципом стимулирования транзитных перевозок следует считать поддержание свободной конкуренции, не допуская как искусственных преимуществ для отдельных транспортных предприятий, так и специальных ограничений операторской деятельности. Сокращение транспортных издержек по обслуживанию грузопотоков в условиях глобализации экономических отношений превращается в основной критерий повышения технико-экономического уровня судоходных компаний и портов и совершенствования организации их взаимодействия.

При решении экономических и инвестиционных задач необходимо соблюдение сбалансированности результатов и затрат, обусловленных параметрами позиционирования предприятия с учетом особенностей локальных рынков транспортных услуг. Многоаспектность формирования результатов деятельности морских транспортных предприятий предполагает конкретизацию принципов достижения функциональной и финансовой устойчивости. Главными факторами реализации инвестиционных проектов остается пространство и время. Только в этом отношении необходимо учитывать международную практику при реализации локальной стратегии.

В условиях глобализации экономических отношений и интернационализации транспортного обслуживания любых звеньев мировых хозяйственных связей важнейшим принципом развития локальных рынков становится рассмотрение в логическом единстве проблемы функциональной деятельности и инвестиционного обеспечения. Это обуславливает стратегию адекватного поддержания состояния рынка транспортных услуг и транспортных предприятий. Как показывает практика при ограничении влияния портов на социально-экономические параметры территориально-производственных систем, формируются проблемы эффективного функционирования портового комплекса данного морского ренджа.

Одним из принципов развития, который необходимо учитывать в системе управления устойчивостью экономического роста, является разнонаправленность предельных затрат и предельных результатов. Таким образом, проявляется воздействие инфляции вследствие роста капиталоемкости и материалоемкости развития. Однако этот процесс до определенной степени сдерживается широкомасштабным использованием дешевого труда, что и демонстрирует Китай в последние 15 лет. Однако и этот фактор имеет ограниченное действие во времени, что подтвердила рецессия 2009 года. Степень этого негативного явления на предприятиях морского транспорта снижается за счет относительного уменьшения численности работников, вследствие роста капиталовооруженности труда. Однако возрастает проблема безопасности, несмотря на повышение технического уровня судов и терминалов. Именно поэтому динамика отдельных экономических показателей не отражает реального изменения эффективности инвестиционной деятельности. В этом аспекте большое значение приобретают направления интеграции, формирующие синергетический эффект, вследствие чего возрастает отдача экономического потенциала флота, терминалов и портов. Следует ожидать переход от эволюционного развития транспорта к альтернативам, обеспечивающим значительное повышение интенсивности обработки грузопотоков.

Начинают реализовываться новые принципы формирования мировых грузопотоков. Этот процесс предопределяет необходимость совершенствования портовых терминалов, управления погрузочно-разгрузочными работами, что является одной из ключевых проблем при формировании локальных и национальных рынков транспортных услуг на современном этапе развития мировых хозяйственных связей.

На следующем уровне развития экономических отношений следует различать две группы проблем формирования РТУ. Это пропорциональность развития всех видов рынков и адекватность обеспечения провозной способностью потребностей грузовой базы и транзита. Важное место в данном процессе занимают формы интеграции и становления логистических товаропроводящих систем. Принцип системности означает необходимость рассмотрения рынка транспортных услуг как единого объекта и одновременно как совокупность различных операторов. Принцип системности составления комплексного плана развития флота и портов требует создание специальных моделей и методов. Они должны учитывать различные условия и отвечать смыслу функциональной деятельности каждого участника рынка и одновременно характеризовать целостность глобальных и локальных процессов. Правила конкурентности обслуживания грузопотоков должны быть понятны и «прозрачны» для всех участников РТУ.

Проблема сбалансированности рынков становится краеугольным камнем их развития. В этом аспекте принципиально важным является подход к структуризации факторов эффективного развития локальных рынков- фрахтового и стивидорного (рис.1).

*Рис.1 Факторы сбалансированности локального рынка транспортных услуг.*

Как видно из рис.1, центральной задачей операторской и инвестиционной деятельности судоходных компаний является достижение сбалансированности дедвейта и грузопотоков.

Сложность решения этой проблемы в соответствии с теорией рыночных отношений, является стремление предприятий, в данном случае судоходных компаний и торговых портов, к такому позиционированию в локальном сегменте рынка транспортных услуг, при котором достигается максимальный уровень добавленной стоимости и прибыли. При этом морские транспортные предприятия, которые на начальном этапе имеют относительно свободный доступ к инвестиционным ресурсам, занимают олигопольную позицию, затрудняющую вхождение в данный сегмент других операторов, не обладающих экономией масштаба. Именно поэтому правомерными с институциональных позиций являются две ветви экономического развития морской индустрии, это оптимизация фрахтовой политики страны и использование интеграционных стратегий как на основе регуляторной политики, учитывающей положение международной морской организации, так и принципов взаимодействия отдельных видов предприятий в форме мультимодальных технологий и логистики.

Сложность решения этих задач, как видно из рисунка предопределяется совокупностью проблем, требующих выработки, соответствующих механизмов и инструментария. В структуре механизма нацеленного на сбалансированность локальных рынков выделяются инвестиционные составляющие судоходного комплекса, а также формы обслуживания грузопотоков и достижения функциональной безопасности.

Как показывают события 2008года, к инструментарию обеспечивающему устойчивость функциональной деятельности флота или портов относятся стратегия лидерства по затратам, эластичность ценообразования и функционирование на основе поддержания конкурентного технико-экономического уровня.

Сложность на этом фоне адекватного развития судоходных компаний флага Украины и конкурентного наращивания пропускной способности торговых портов для первой группы предприятий обусловлена ограниченностью инвестиционных ресурсов, а для второй – конкурентным ограничением со стороны ведущих портов Европы.

Поэтому предпринимательская инициатива должна поддерживаться активной государственной морской политикой, которая, к сожалению, до сих пор не выработана. Главным ее элементом должно быть содействие эффективному вхождению Украины в состав реальных морских государств.

Оценку состояния морской транспортной системы и отдельных ее составляющих следует начинать с изучения общеэкономических условий реализации мировых хозяйственных связей. Особое значение приобретает нацеленность и характер включения страны в интеграционные процессы. Эти параметры предопределяют задачи функционирования рынка транспортных услуг, фрахтового, судоходного рынка и портового бизнеса. Главными задачами проведения анализа, на базе данных которого можно обосновать стратегию и программу развития следует рассматривать:

• выявление общих закономерностей и тенденций взаимодействия в экономической сфере;

• современное состояние экономики в целом и тенденции развития конкретного сектора рынка транспортных услуг;

• формирование концепции будущего развития среды и объекта исследования.

Устойчивость экономических подсистем, несмотря на неравномерность развития во времени и по регионам, отличаются темпами экономического роста, предопределяет задачи судовладельческих структур по развитию провозной способности. При этом необходимо учитывать два важнейших ограничения: по общей сбалансированности рынка морской торговли и эффективного соотношения провозной способности по типам и судоходным компаниям.

Любая стратегическая позиция, отражающая системные закономерности трансформируется, в определенной степени, в зависимости от экономических целей и условий безопасности.

Поэтому на базе четких научных положений необходимо уточнение критериальных ограничений и формирование направлений развития в соответствии со сложившимися тенденциями.

Поэтому в научных исследованиях недопустима простая интерпретация стандартных учебных положений, как это представлено в работе. В судоходном бизнесе возрастает сложность отношений между конкурирующими компаниями, поэтому на основе базовых теоретических положений необходимо давать новые интерпретации развития специализированного сектора рынка морской торговли.

Автор на основе учебного примера подтверждает наличие кривой Лаффера. При этом повторяются известные закономерности изменения текущих затрат. Одновременно причины формирования затрат раскрываются неточно. В частности, в краткосрочном периоде рассматривается инвестиционный процесс, что больше соответствует долгосрочному периоду. Нельзя выводить общую закономерность изменения затрат в пределах начального периода производственной деятельности, когда предельные затраты не отражают влияние роста производительности труда.

Объективная неравномерность регионального и национального развития морского транспорта предопределяет возможность потери конкурентоспособности продукции национального производства вследствие изоляции торгового флота отдельных стран на мировом фрахтовом рынке. В определенной степени это предопределило развал судоходного потенциала Украины.

Рецидивы различных типов эмбарго формируют проблемы фрахтования отдельными странами свободного тоннажа под иностранными флагами. В этих условиях возрастает актуальность сбалансированного развития всех подразделений морского транспорта, обеспечивающего стабильность международной экономики. Поэтому важным становится взаимодействие структурных и институциональных подразделений на основе критериев системной устойчивости предпринимательской деятельности. В системе глобального рынка морской торговли при ориентации на тотально значимые грузопотоки важно использование «… многопериодной теории выбора для фирм».

Относительная устойчивость грузопотоков данного сектора предопределяет стратегии перманентного участия в их обслуживании. При этом, как иллюстрируют исторические данные состояние флота, судовладельцы не всегда ориентируются на своевременность повышения технико-экономического уровня флота.

Такая ситуация сложилась в конце двадцатого века, когда в составе танкерного флота скопилось критическое количество устаревших судов, и начались экологические катастрофы.

Только вслед за этим на уровне Международной морской организации и других глобальных и региональных организаций началось обновление танкерного флота на новой технической базе.

Эффективность функционирования транспортных систем в значительной степени зависит от характера реализации следующих принципов работы судоходных компаний: непрерывности, ритмичности, пропорциональности и параллельности.

Мировой опыт свидетельствует, что с повышением технического уровня флота и портов возрастает роль пропорциональности развития глобальных и региональных подсистем.

При формировании стратегии развития предпринимательских структур необходимо различать базовые цели, среди которых выделяются: извлечение прибыли и капитализация.

Поэтому важно учитывать и современные экономические категории, одна из которых ориентирована на приоритеты второго подхода на основании того, что: «Стоимость является выражением ценности чего-либо». Ценность работы морского транспорта в структуре энергетической безопасности бизнеса и макросистемы обеспечивает ценность не только предпринимательской деятельности, но народнохозяйственного комплекса в целом. Поэтому одним из элементов успешной операторской деятельности танкерного флота становится выбор долгосрочной стратегии с учетом внешних рисков. Любая стратегия в этом аспекте должна отвечать условию: «…корпоративная стратегия не может быть успешной, пока она действительно не будет создавать реальную ценность для бизнеса – единицы и акционеров». Именно поэтому формируются противоречивые подходы к стратегии приватизации Одесского припортового завода. Разработка и реализации перспективных стратегий развития торгового флота требует системного анализа базовой ситуации, на основе которого может быть обоснован принцип относительной устойчивости системы. В течение последних 15 лет в мировой практике реализуется разработка и управление развитием на основе сбалансированной системы показателей, в соответствии с которой: «BSC, принятая в системе менеджмента, служит в качестве фильтра при рассмотрении заявок на проекты». В соответствии с этим подходом формируется механизм и инструментарий развития специализированного танкерного флота по целевой направленности. Во избежание традиционного ухода флота страны от национальной налоговой системы под удобные флаги, в направленности развития танкерного флота должна выделяться составляющая безопасности и ее коммерческая и макроэкономическая составляющая. В основе ориентации на задачи подсистемы, а не на маркетинговые условия фрахтового рынка используется принцип консорциума. Формирование стратегии позиционирования в системе рыночных отношений в определенной мере должно соответствовать общим принципам конкурентного функционирования фирмы. Среди таких принципов особо следует отметить следующее: «… прибыль инвестора, которая отражает временную стоимость денег, включает в себя: а) норму безрисковой прибыли, которую инвестор получает при немедленном использовании денег и которая компенсирует ему откладывание текущего потребления до некоего момента в будущем;

б) компенсацию за риск и потерю покупательной способности».

При этом необходимо учитывать, что ценообразование в секторе операторской деятельности танкерного флота зависит от динамического взаимодействия между поставщиками нефти и нефтеперегонными заводами.

Именно текущий ход событий в энергопотреблении делает справедливым предупреждение: «Некорректное использование модели может привести к обманчивым или даже абсурдным результатам…». Достаточно вспомнить превышение провозной способности танкерного флота в кризисные периоды глобального экономического развития. Усиление стимулирующей роли денежных потоков на основе расширения доли участия в рынке транспортных услуг предполагает оптимизацию параметров развития флота и портов и использования их потенциала. Это отображает структура проектов развития национального морского транспортного комплекса, представленная на рис.

Решение этой задачи предполагает наличие информационных потоков относительно интенсивности загрузки пропускной и провозной способности флота и портов, прироста мощностей транспортных предприятий, повышения производительности ресурсов.

*Рис.2. Структура проектов развития национального морского транспортного комплекса.*

При выборе направлений адекватного развития морского транспортного комплекса страны возникает необходимость объективно оценить достижение параметров состояния системы, а также обосновать перспективы и направления развития торгового флота и морских портов. Такая оценка основывается на расчетах соответствующей системы показателей.

Дополнительным требованием выступает необходимость контроля деятельности конкурентов и анализа технического и организационно-экономического развития объектов, создающих грузовую базу.

В системе морской торговли действует, к сожалению, подход, представленный в работе: «… менеджеры довольно хорошо знают затраты, но слабо представляют себе реакцию покупателей на цену». Именно поэтому ценообразование, как в судоходном секторе, так и в секторе стивидорных работ характеризуется неопределенной цикличностью.

В действующей системе управления не обоснована система показателей, отражающих условия функциональной деятельности флота или портов по критериям качества функциональной деятельности и эффективности производственного потенциала. При этом существенно расходятся подходы к принятию хозяйственных и инвестиционных решений в национальном судоходстве и в разработках иностранных исследователей. Достаточно четко сформирована система управления производительностью ресурсов, в частности, труда.

Кроме целевых позиций фирмы, ориентированной на рыночную конъюнктуру, важнейшее значение приобретает рациональность реализации потенциала судоходной компании: «Высокоэффективное распределение ресурсов, которому содействует совершенно конкурентная экономика, достается потому что фирмы и поставщики ресурсов свободно стремятся к достижению личной выгоды». В условиях рынка морской торговли при этом с учетом высокой капиталоемкости перевозочного процесса формируются риски сохранения ценности предприятия в течение относительно продолжительного жизненного цикла. Поэтому используются специальные менеджерские технологии снижения текущих затрат и сокращения времени возврата инвестиционных ресурсов.

В то же время к нарушениям чисто экономических методов решения проблемы является подход с позиций политических аспектов. Среди таких объектов необходимо отметить трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан, Южный – Броды, Бургас-Андрополис. При этом время реализации потенциала двух последних в значительной степени зависит от масштабов развития Каспийского трубопроводного консорциума. В развитии этого объекта проявляются противоречивые интересы основных инвесторов, которые представляют Россию, Казахстан и США (Chevron).

Вместе с тем измерение экономических параметров в процессе функциональной и инвестиционной деятельности имеет ряд спорных положений. В современной теории к стоимости относится результат реализации продукции работ и услуг.

На морском транспорте при постоянном приоритете предложения, превышающего спрос, формируется часть нерационального использования ресурсов. В отдельные периоды она превосходит необходимые резервы. В этих условиях только при состоянии совершенной конкуренции экзогенно установленный тариф может формировать стоимость, если соответствующие затраты по эксплуатации будут находиться в адекватном состоянии относительно предпринимательских задач.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Среди важнейших задач эффективного и устойчивого функционирования локальных рынков транспортных услуг выделяются достижение адекватности их составляющих, и, прежде всего, провозной способности транспортных средств, пропускной способности, транспортных узлов, с одной стороны, и объема грузопотока, с другой стороны. Сложность управления сбалансированностью системы обслуживания обусловлена достаточно быстрыми количественными и структурными изменениями грузопотоков и высокой капиталоемкостью наращивания производственного потенциала судоходных компаний, портов и наземных видов транспорта.

Относительно высокий уровень риска эффективности инвестиционных проектов в этих условиях обуславливают концентрацию флота ведущими морскими державами. Для новых участников рынка это ограничение усиливает конкуренцию и снижает вероятность вхождения на рынок. Поиск возможностей снижения риска и вхождения на глобальный рынок украинских судоходных компаний одно из перспективных направлений теоретической научной и практической деятельности.

При формировании и анализе локальных рынков транспортных услуг отражаются две глобальные задачи развития производительных сил: создание механизма мотивации высоко эффективного труда и ориентация на потребности основной части населения экономических систем. Поэтому формирование локального РТУ должно учитывать тенденции развития и особенности формирования международного (глобального) рынка морской торговли. Незавершенность основ эффективной концентрации ресурсов не позволяет решить ряд важных проблем сбалансированности развития региональных транспортных комплексов и рынков. Поэтому необходимо постепенное наращивание провозной способности флота флага Украины на основе отечественных и транзитных грузопотоков.

Для реализации позиционирования национальных предприятий морского транспорта в мировом рынке торгового судоходства важно соответствие общесистемных критериев, ограничений и производственных возможностей локальных подсистем. Интересы глобальной устойчивости и задачи флота и портов страны предопределяют требования к выбору параметров рационального участия таких предприятий в обслуживании международного разделения труда. Единым требованием остается оптимальность использования базисного потенциала по финансовым критериям функционирования. При этом любые локальные критерии должны быть ориентированы на конкурентную производительность предприятий и эффективность инвестиционных проектов Анализ состояния фрахтового рынка заключается в статистической оценке размеров отдельных секторов рынка, темпов и тенденции роста грузопотоков. Важно также провести анализ по грузовладельцам, формирующим параметры спроса на тоннаж. Следует установить, какие критерии выбора судовладельцев используются, и как формируется сегментирование рынка.

Важен анализ распределения организационно-технической базы, формирующий конкурентную среду. Обоснованность инвестиционной позиции является важнейшим фактором эффективного развития морских транспортных предприятий. Даже в условиях мирового судоходного рынка необходим контроль, чтобы своевременно обеспечить защиту функциональной деятельности от непредвиденных обстоятельств.

В условиях конкурентного развития всех участников торгового мореплавания важнейшим принципом становится инициативность. Именно этот фактор подавляется при административном планировании функциональной и инвестиционной деятельности. Плановое жесткое управление экономическими процессами предопределяет подчинение производителей и потребителей государственным чиновникам, которые не обладают необходимым информационным полем для выработки рациональных решений. Любой владелец инвестиций должен обладать неограниченной возможностью свободного выбора решений.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Примачев Н.Т., Примачева Н. Н., Вовк О. Ю., Ксендзова Н. О. Предпринимательство в торговом судоходстве: учебник для курсантов морских вузов. - Одесса: ОНМА, 2008. - 340 с.
2. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: Феникс – Одесса: 2006.- 360с.
3. М.Г.Лапуста Предпринимательство: Учебник Москва: Инфра-М, 2005
4. Миюсов М.В., Примачев Н.Т. Стратегия позиционирования национального морского в глобальном транспортном рынке / Под общ. ред. Н.Т.Примачева. – О.: Автограф, 2006 – 244 с.
5. 2. Котлубай О.М. Экономiчнi механiзми розвитку торгiвельного мореплавання в Українi. – Одеса: IПРЕЕД НАН України, 2004 – 429 с.
6. 3. Холоденко А.М. Економiчно-математичний аналiз моделi оптимизацii інвестицiйноi стратегii морського порту: Зб. наук. праць. – О., 2002. – Вип.13. – С.84–97.