

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
Київський міжнародний університет цивільної авіації

На правах рукопису

ЖИХАРЄВА ВЛАДА ВІКТОРІВНА

УДК 519. 673+656.3.076.032:339.13

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ ДІЯЛЬНОСТІ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ
НА ФРАХТОВОМУ РИНКУ

08.07.04 - Економіка транспорту та зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ - 1997

AB. 38. 376

Робота виконана
в Одеському державному морському університеті

- Науковий керівник - доктор економічних наук, професор
Махуренко Г.С.
- Офіційні опоненти - доктор економічних наук, професор
Примачов М.Т.
- доктор економічних наук, професор
Шинкаренко В.Г.
- Провідна організація - Акціонерний інститут (Центр)
комплексних транспортних проблем

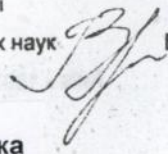
Захист відбудеться 26. вересня 1997 р. в 12 годин на засіданні спеціалізованої Вченої Ради Д 01.35.03 при Київському міжнародному університеті цивільної авіації за адресою: 270029, м. Одеса, вул. Мечнікова, 34, Одеський державний морський університет.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Київського міжнародного університету цивільної авіації.

Відгуки на автореферат дисертації у двох примірниках, завірені печаткою, просимо надсилати за адресою: 252058, м. Київ-58, проспект Космонавта Комарова, 1, Київський міжнародний університет цивільної авіації, Загорулько В.М.

Автореферат розіслано 19 августа 1997 р.

Вчений секретар спеціалізованої
Вченої Ради, доктор економічних наук В.М. Загорулько



ЛННБ України ім.В.Стефаніка



00751195 (S)

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Актуальність теми дослідження

До 1991 року ринку фрахтових та морських транспортних послуг у Чорноморсько-Азовському регіоні практично не існувало. Усі послуги у цих сферах виконувались Союзним об'єднанням "Совфрахт" та державними судноплавними компаніями.

Після прийняття в Україні законів про підприємницьку діяльність розпочалося активне формування згаданого вище ринку. Для того, щоб судноплавна компанія мала змогу приймати обгрунтовані стратегічні рішення, які обумовлюють її поведінку на ринку, спочатку необхідно створити цілісну систему інформації, а це у першу чергу передбачає знання ринку. Тому, у центрі уваги судновласників, фрахтувачів, посередницьких організацій, зайнятих у морському бізнесу, постійно знаходяться питання теорії та практики оцінки стану світового фрахтового ринку.

Багато питань, які стосуються різних аспектів функціонування фрахтового ринку розглядаються у роботах М.М.Бурмістрова, Н.О.Можарова, И.М. Могілевкіна, В.Г. Забеліна, Д.С. Ніколаєва, Э.И.Крамарова, С.И.Рилова, А.Н. Раховського та багатьох закордонних авторів.

У роботах, які присвячені різним сторонам експлуатаційної та економічної діяльності на морському транспорті В.Г. Бакаєва, Я.Б. Канторовича, А.А. Союзова, Е.А. Гехтбарга, та інших відзначається вплив стану світового фрахтового ринку на ефективність роботи морського транспорту і необхідність його обліку для поліпшення планування перевезень та роботи флоту.

Багато принципіальних питань, які стосуються вивчення та оцінки стану фрахтового ринку, не відображені у належній мірі у науковій та навчальній літературі, і, нажаль, мало відомі економістам та експлуатаційникам апарату управління судноплавних компаній. Ці обставини обумовлюють актуальність роз-

робки даної теми, так як всестороннє та глибоке вивчення світового фрахтового ринку, надійна оцінка його стану та прийняття на її основі стратегічних рішень це необхідні умови підвищення ефективності рейсів суден, експлуатації флоту та діяльності українських судовласників взагалі.

Мета та завдання дослідження

Метою дисертації є розробка та розвиток методів вивчення та оцінки стану фрахтового ринку для підвищення ефективності експлуатації флоту судноплавних компаній.

Відповідно з цією метою визначені наступні завдання дисертаційного дослідження:

- проведення аналізу сучасних методів оцінки стану фрахтового ринку, літератури та досліджень по цій проблемі;
- дослідження та класифікація основних факторів, що впливають на рівень фрахтових ставок;
- розробка методологічних підходів до дослідження та прогнозування стану фрахтового ринку;
- розробка методів та моделей прогнозування попиту на перевезення на локальному фрахтовому ринку та обсягу перевезень судноплавної компанії;
- розробка методики формування стратегії діяльності судноплавної компанії на локальному фрахтовому ринку з урахуванням реакції конкурентів;
- визначення структури інформаційного забезпечення задач вивчення та оцінки стану фрахтового ринку.

Предмет та об'єкт дослідження

Предметом дослідження є методи вивчення та оцінки стану фрахтового

ринку.

Об'єктом дослідження є діяльність судноплавної компанії на фрахтовому ринку

Методологія і методика дослідження

Методологічною та теоретичною основою дисертаційної роботи є наукові праці та дослідження вітчизняних і закордонних вчених у галузі фрахтової діяльності, економіки та експлуатації морського транспорту, маркетингу, зовнішньої торгівлі, економіко-математичного моделювання.

Для розв'язання поставлених задач застосовуються методи економічної теорії, економічної кібернетики, системного аналізу, математичної статистики та математичного моделювання.

Наукова новизна результатів дослідження

Наукова новизна дослідження полягає у наступному:

- запропонований новий підхід до розв'язання задачі прогнозування попиту на перевезення на локальному фрахтовому ринку і обсягу перевезень судноплавної компанії на підставі використання гравітаційних моделей та моделей прогнозування товарних потоків між країнами.

- розроблені методичні рекомендації з розрахунків попиту на тоннаж суден певної спеціалізації з урахуванням доли ринку, що вони займають, та виду вантажних одиниць, які перевозяться.

- вперше розроблена методика використання теорії недосконалої конкуренції до проблеми формування стратегії діяльності українських судноплавних компаній з урахуванням впливу конкурентів.

- обґрунтована більш раціональна структура інформаційного забезпечення розв'язання задач вивчення та оцінки стану фрахтового ринку.

До захисту висуваються такі нові наукові результати:

-методологічний підхід до прогнозування та дослідження стану фрахтового ринку;

-методичне забезпечення розв'язання задач прогнозування попиту на перевезення на локальному фрахтовому ринку, обсягів перевезень судноплавної компанії та попиту на тоннаж суден певної спеціалізації;

-методичне забезпечення розв'язання проблеми визначення стратегії судноплавної компанії на локальному фрахтовому ринку з урахуванням реакції конкурентів;

-структура інформаційного забезпечення задач вивчення та оцінки стану фрахтового ринку.

Практична цінність результатів дослідження

Практична цінність результатів дослідження полягає у можливості використання запропонованої методики для прогнозування попиту на перевезення та розробки судноплавною компанією стратегічних рішень з урахуванням реакції конкурентів, які діють на розглядаємому локальному фрахтовому ринку, а також використання розробленого інформаційного забезпечення стосовно задач оцінки та вивчення стану фрахтового ринку.

Апробація та реалізація результатів дослідження

Основні положення та результати цього дослідження були повідомлені, обговорені та дістали схвалення на науково-методичних конференціях професорсько-викладацького складу ОДМУ (1994-1996 р.р.), використані у курсовому, дипломному проектуванні студентів факультету економіки та управління (ФЕУ) ОДМУ у 1995-97 р.р. Результати роботи використані також у навчальному курсі "Економічна кібернетика" та при розробці навчального курсу "Міжнародні фрахтові ринки" для студентів ФЕУ на 1997-1998 навчальний рік. Результати роботи були використані ОДМУ при виконанні науково-дослідної роботи по темі №10-96

"Розробка основних положень інвестиційної діяльності на морському транспорті" (1996 р.), а також використовуються у практичній діяльності відділу "Організація роботи флоту" Державного департаменту морського та річкового транспорту України.

Публікації

По матеріалам дисертації в наукових та інших виданнях опубліковано 6 друкованих робіт загальним обсягом 1.9 д. а.

Обсяг та структура

Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків, переліку посилань на літературу.

Обсяг роботи складає 189 стор., у тому числі 35 таблиць, 10 рисунків. Перелік посилань налічує 105 найменувань.

Структура дисертаційної роботи визначається логічною послідовністю поставлених завдань і включає:

ВСТУП

1. СУЧАСНІ МЕТОДИ ВИВЧЕННЯ ТА ОЦІНКИ СТАНУ ФРАХТОВОГО РИНКУ

- 1.1 Огляд літератури та досліджень з питань вивчення та оцінки стану фрахтовому ринку
- 1.2 Сучасний стан та перспективи розвитку світового фрахтового ринку балкерного флоту
- 1.3 Фрахтовий ринок та продукція морського транспорту
- 1.4 Фактори, що впливають на формування фрахтових ставок
- 1.5 Аналіз методів оцінки стану фрахтового ринку

2. РИНОЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ СТАНУ ФРАХТОВОГО РИНКУ

- 2.1 Методологія прогнозування та дослідження фрахтового ринку
- 2.2 Модель попиту/пропозиції

2.3 Аналіз частки ринку

2.4 Прогнозування обсягу перевезень судноплавної компанії

2.5 Моделювання стратегії судноплавної компанії на локальному
фрахтовому ринку

3. ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ПИТАНЬ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ НА ФРАХТОВОМУ РИНКЕ

3.1 Розрахунок короткотермінового прогнозу обсягу перевезень

балкерного флоту Чорноморського пароплавання та ставок фрахту
з урахуванням реакції конкурентів

3.2 Структура інформаційного забезпечення завдань вивчення та
оцінки стану фрахтового ринку

3.3 Огляд джерел статистичних даних по міжнародному судноплавному

ВИСНОВКИ

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтована актуальність обраної теми, сформульована мета і завдання дослідження, визначена наукова новизна і практична цінність роботи.

У першому розділі аналізуються методи вивчення та оцінки стану фрахтового ринку.

Велику частину трампових перевезень складають перевезення навалочних вантажів. Аналіз стану та перспектив розвитку світового фрахтового ринку балкерного флоту дозволяє зробити такий висновок. Збереження надлишку тоннажу, пожевлення процесу поповнення флоту при появі перших ознак поліпшення кон'юнктури, свідчить про можливість початку нового періоду загострення конку-

ренції, вистояти у якій зможуть судновласники, які швидше інших поновили флот, перебудували свою роботу з урахуванням мінливості ринку, пропонують більш високу якість обслуговування.

В цьому розділі розглядаються принципи сегментування світового фрахтового ринку. Дається визначення локального фрахтового ринку. Розглядаються складові ціни продукції морського транспорту (портова, паливна, суднова), розподіл витрат та ризику між судновласником і фрахтувачем у залежності від виду фрахтування.

Дослідження та класифікація факторів, що впливають на рівень ставок фрахту, дають можливість зобразити її у вигляді чотирьох складових. Дві з них зумовлені дією "зовнішніх" по відношенню до конкретної фрахтової угоди факторів. Частина ставки фрахту, яка визначається їми, являє собою тайм-чартерний еквівалент. "Зовнішні" фактори можна розглядати як нерегульовані змінні, а "внутрішні" знаходяться під контролем судновласника та фрахтувача.

Аналіз методів оцінки стану фрахтового ринку дозволяє зробити висновок, що найбільш задовільним показником рівня цін локального фрахтового ринку є тайм-чартерний еквівалент ставки фрахту (ТЧЕ). Середній ТЧЕ, як показник рівня цін локального фрахтового ринку, доцільно використовувати як критерій оцінки ефективності відфрахтування судна на умовах рейсового чартера. Окрім того, ТЧЕ можна використовувати для визначення ідеї ставки фрахту.

Вивчення світового фрахтового ринку потрібно виконувати силами судноплавних компаній. Це пов'язано з тим, що по-різному можна розставити акценти, інтерпретувати одні й ті ж факти. Вивчення ринків давно вже стало одним з найважливіших аспектів функціонування усіх великих іноземних судноплавних компаній.

У другому розділі розглядаються методологічні та методичні аспекти дослідження та прогнозування стану фрактового ринку та формування стратегії судноплавної компанії з урахуванням реакції конкурентів.

Основна різниця у методології прогнозування та дослідження стану фрактового ринку наведена у таблиці 1.

Запропонована у дисертації процедура прогнозування стану фрактового ринку складається з восьми етапів.

1.Рішення про період прогнозування та виявлення передбачасмих факторів, під впливом яких світова економіка буде розвиватися протягом цього періоду

2.Прогноз морської складової частини торгівлі на період, що розглядається.

3.Прогноз середньої далекості перевезення однієї тонни вантажу.

4.Прогнозування попиту на перевезення в тонно-милях.

5.Прогнозування тоннажу торговельного флоту

6.Прогноз продуктивності флоту.

7.Прогноз пропозиції тоннажу.

8.Баланс попиту та пропозиції.

У формалізованому вигляді ця процедура, яка складається з восьми етапів, може бути записана у вигляді моделі попиту/пропозиції для фрактового ринку, яка приводиться в дисертації і, може бути зображена к слідуючою системою рівнянь:

$$\begin{aligned} Q_d &= DD(FR) & DD'(FR) < 0 \\ Q_s &= SS(FR) & SS'(FR) > 0 & (1) \\ Q_d &= Q_s \end{aligned}$$

де Q_d , Q_s - попит та пропозиція тоннажа в т-милях, які відповідають рівноважній ставки фрахту (FR).

У моделі попиту та пропозиції тоннажа розраховується з урахуванням виду вантажів, що перевозяться, та спеціалізації флоту. Для подальшого розвитку моделі попиту/пропозиції до неї введена додаткова перемінна - вид та розміри вантажної одиниці. Визначен попиту на тоннаж флоту певної спеціалізації з урахуванням частини ринку, яку він займає, та виду вантажних одиниць.

Таблиця 1 - Різниця між прогнозуванням та дослідженням
фрахтового ринку

	Прогнозування	Дослідження
Об'єкт	Виявлення майбутніх наслідків	сьогоднішніх рішень
Вид надаваної інформації	Загальні рекомендації	Рекомендації, що орієнтовані на прийняття певних рішень
Характерні риси методології	<ul style="list-style-type: none"> • Застосування статистичного аналізу • Автоматизація процедури для багаторазового використання/ сценарії • Моделі або розрахунки, які базуються на статистичних залежностях 	<ul style="list-style-type: none"> • Застосування техніки ринкового дослідження, наприклад, інтерв'ю тощо • Основне наголосження на комерційні та технічні показники • Сильне наголосження на перемінні поведінки учасників ринку
Основні результати	<ul style="list-style-type: none"> • Загальний баланс попиту та пропозиції • Прогноз по ринковим сегментам, таким як: <ul style="list-style-type: none"> -суховантажні судна -навалочні судна -нафтоналивні судна • Сценарії/аналіз змін на ринку 	<ul style="list-style-type: none"> • Деталізований огляд спеціалізованих ринків та операції • Оцінка фінансових аспектів проекту • Висновки, які залежать від припущення щодо ринкового зовнішнього середовища
Вихідна інформація	Аналіз попиту та пропозиції на світовому фрахтовому ринку і на його основі прогноз: <ul style="list-style-type: none"> -цін на нові судна -цін на судна "секонд-хэнд" -ставок фрахту -обсягу замовлень на нові судна Отриманий прогноз є вхідною інформацією для ринкових досліджень →	Конкретні рекомендації для особи, що приймає рішення

Припущена процедура дослідження фрахтового ринку складається з таких етапів:

1. Обґрунтування умов дослідження.
2. Аналіз минулих тенденцій.
3. Огляд планів конкурентів та думок експертів.
4. Визначення головних перемінних, які будуть впливати на майбутній розвиток ринку.
5. Формування сценарія на основі отриманої інформації.
6. Подання результатів.

У запропонованому методі короткотермінового прогнозування обсягу перевезень судноплавної компанії на середньорічному рівні була використована модель руху товарних потоків між країнами. На першому етапі розраховуються глобальні та окремі прогнозні значення вантажопотоків.

Окремі прогнозні значення отримані на основі гравітаційної моделі, яка має форму мультиплікативної ступіневої функції. У цій функції залежною перемінною є величина обсягу перевезень на певному вантажонапрямку (Q'_{ij}), а незалежною перемінною - прогнозні значення обсягів експорту вантажів виду g (Q'_i) з регіонів i , імпорту вантажів виду g (Q'_j) в регіони j , і ставок фрахту (FR'_{ij}) при перевезенні вантажів виду g між регіонами i та j судами певної спеціалізації і тоннажної групи у періоді t :

$$Q'_{ij}(t) = a_0 \cdot [Q'_i(t)]^{a_1} \cdot [Q'_j(t)]^{a_2} \cdot [FR'_{ij}(t)]^{a_3} \quad (2)$$

Параметри цієї моделі можна визначити на основі даних про фактичні величини обсягів перевезень вантажів по напрямкам на основі регресійного аналізу.

Глобальні прогнозні значення одержані на основі обробки рядов динаміки статистичних показників по обсягам перевезень за ряд років за допомогою методу експоненціального згладжування.

Для забезпечення рівності окремих та глобальних експортних і імпортних вантажопотоків використовується метод подвійної пропорційності. Він зводиться до організації розрахункової процедури на основі послідовного скорочення розбіжності між сумами окремих та глобальних вантажопотоків.

Незважаючи на те, що світовий відкритий фрахтовий ринок взагалі є ринком цілковитої конкуренції, деякі локальні фрахтові ринки є повністю монопольними, інші не є конкурентними внаслідок створення різних об'єднань судноплавних компаній, прийняття різних угод, великого впливу на них лінійного судноплавства та роботи флоту промислових компаній. Виходячи з цих міркувань, можна зробити висновок про можливість використання теорії недосконалої конкуренції до проблеми визначення стратегії судноплавної компанії на локальному фрахтовому ринку.

На відкритому фрахтовому ринку глобальний попит є нерозширюваним, тому що зниження фрахтових ставок не призводить до зростання загального обсягу ринку. На такому ринку конкуренція стає грою у перерозподіл ринку. На ринку з олігопольною структурою урахування у явному виді конкурентної поведінки складає істотний аспект розробки стратегії. Під конкурентною поведінкою розуміється позиція, яку займає компанія по відношенню до своїх конкурентів. Найбільш часто у випадку олігополії зустрічається адаптивна та випереджаюча поведінка, яка описується у класичних моделях олігополії.

Для їх використання у моделюванні ринкових процесів у судноплаванні в роботі визначений вид виробничої функції та функції витрат для одного судна та флоту в цілому. Згідно з цими функціями у судноплаванні може бути досягнутий необхідний обсяг транспортної продукції за рахунок різних комбінацій рівня споживання палива і тоннажу суден в експлуатації. Оптимальність цих комбінацій визначається по критерію максимуму прибутку від роботи флоту.

На основі моделей олігополії, які описують поведінку конкуруючих на локальному фрахтовому ринку в умовах недосконалої конкуренції судноплавних компаній, знаходять рівноважні для кожного конкурентного стану обсяги перевезень конкурентів і риночну ставку фрахту. Критерієм оптимальності є максимум прибутку від перевезень для кожного конкурента.

Для випадку дуополії різні результати можна проілюструвати матрицею виплат для двох компаній, як показано у таблиці 2, де дві наявні стратегії кожної компанії виражаються кривою реакції Курно і кривою реакції Стекельберга, а виплати характеризують прибуток, що отримана двома компаніями.

Таблиця 2 - Матриця виплат для двох конкуруючих судноплавних компаній

Стратегія першої компанії	Стратегія другої компанії	
	Крива реакції Курно	Крива реакції Стекельберга
Крива реакції Курно	Рівновага Курно	Рівновага Стекельберга для другої компанії
Крива реакції Стекельберга	Рівновага Стекельберга для першої компанії	Нерівновага Стекельберга

Таким чином, методика моделювання стратегії судноплавної компанії на локальному фрахтовому ринку, що розглядається, припускає проведення процедури розрахунків послідовно у 4 етапа.

1. Розрахунок короткотермінового прогнозу обсягу перевезень судноплавної компанії на середньорічному рівні по необхідним вантажонапрямам.
2. Розрахунок залежності фрахтових ставок від обсягу попиту на локальному фрахтовому ринку, що розглядається.
3. Розрахунок показників обсягу перевезень та прибутку судноплавної компанії, а також її конкурентів, і ставок фрахту, відповідних різним конкурентним станам на локальному фрахтовому ринку.

4. Аналіз відхилень розрахункових фрахтових ставок, відповідних різним конкурентним станам на локальному фрахтовому ринку від фактичних значень цих показників.

На підставі отриманого прогнозу та проведеного аналізу можуть бути прийняті обгрунтовані стратегічні рішення стосовно встановлення цін на перевезення та обсягів перевезень судноплавної компанії.

В третьому розділі виконується експериментальне підтвердження теоретичних висновків, отриманих у попередніх розділах. Зокрема, виконаний розрахунок короткотермінового (на рік) прогнозу обсягу перевезень балкерного флоту Чорноморського пароплавства.

Згідно з методикою, викладеною вище, на основі статистичних даних за 5 років, визначений конкретний вид залежності між обсягом перевезень (попитом) та середньорічної ставкою фрахту на перевезення бокситів на одному з напрямків роботи флоту Бразилія-Середземне море: $FR = 22,26 - 0,023 \cdot Q$

На основі дачного рівняння регресії були розраховані ставки фрахту для кожного року базового періоду. Коефіцієнт кореляції, що характеризує ступінь зв'язку показників, що розглядаються, досить високий. Він сягає $-0,91$. Це означає що на протязі базового періоду річні коливання ставок фрахту на 91% обумовлені змінами у факторах попиту. Розраховані також прогнозні значення ставок фрахту. Середня величина помилки прогнозу складає без урахування знаку відхилення біля 4%.

Якщо застосувати величину середньої помилки відхилення розрахункових даних від фактичних до рівня реальних ставок фрахту на вантажонапрямку Бразилія-Середземне море приблизно 11,6 долл. за тону вантажу, то середня помилка прогнозу (4%) річної ставки фрахту становить 47 центів.

зілля-Середземне море приблизно 11,6 долл. за тону вантажу, то середня помилка прогнозу (4%) річної ставки фрахту становить 47 центів.

З урахуванням присутніх фрахтовому ринку звичайних річних коливань, досягаючих великих розмірів (в окремих випадках 100% та більше), отримана точність прогнозу є припустимою для вирішення ряду практичних завдань.

Однак, при цьому необхідно мати на увазі, що отримані коефіцієнти рівняння регресії відображають зв'язки, що існують між перемінними у межах базового періоду. У майбутньому вони можуть змінюватися. Тому, щоб уникнути грубих помилок у розрахунках, необхідно час від часу робити контрольні перевірки рівняння зв'язку, змінюючи базовий період.

У таблиці 3 зроблено порівняння фактичних фрахтових ставок та ставок, що розраховані за допомогою рівняння.

Порівняння розрахованих ставок фрахту, які відповідають різним конкурентним станам, з реальними значеннями середніх по напрямку ставок фрахту за базовий період показало, що найбільше відхилення від реальних має ставка фрахту, яка відповідає випадку цінового картелю. Без урахування знаку відхилення воно у середньому складає 22%. Це пояснюється тим, що у данному випадку має місце ситуація монополії. Найменше відхилення від фактичного значення має розрахована ставка фрахту, яка відповідає рівновазі Курно.

Таблиця 3 - Відхилення розрахованих фрахтових ставок від фактичних

Показник	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Ставка фрахту фактична, долл./т	12.30	11.10	11.90	12.00	10.70	11.80
Ставка фрахту розрахована, долл./т	12.49	10.99	11.34	11.45	11.91	11.68
Абсолютне відхилення, долл./т	-0.19	0.11	0.56	-0.55	-1.21	0.12
Відносне відхилення, %	2	1	5	5	11	2

В цьому розділі також розроблено інформаційне забезпечення задач вивчення та оцінки стану фрахтового ринку. У роботі наведена узагальнена схема зв'язку файлів розробленої бази даних та класифікація інформації, яка використовується у задачах вивчення та оцінки стану фрахтового ринку.

У роботі виконаний аналіз найбільш важливих джерел морської статистичної інформації, що необхідна для віщезгаданого інформаційного забезпечення.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Виконане дисертаційне дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. У трамповому судноплаванні фрахтування тоннажу здійснюється в умовах відносно вільної конкуренції. Це означає, що коливання ринкових цін навколо ринкової вартості перевезення відбувається в основному під впливом попиту та пропозиції тоннажу на ринку. Такі коливання носять назву кон'юнктурних, і вони особливо значні у межах коротких проміжків часу. Зі збільшенням тривалості часу позитивні та негативні коливання ринкової ціни навколо ринкової вартості поступово взаємogasяться і рівень цін (фрахтових ставок), наближається до рівня ринкової вартості морського перевезення.

2. Питання прогнозування ставок фрахту на рік і менше навізана з вивченням ступеня та характеру зв'язків між величиною попиту та пропозиції тоннажу і рівнем ставок фрахту, а на більш тривалі періоди - з проблемою аналізу динаміки витрат виробництва у трампових перевезеннях.

3. При укладенні довготермінових контрактів на період до року або на рік судновласники та фрахтувачі у процесі узгодження ставки фрахту основну увагу приділяють питанню ймовірного стану фрахтового ринку. Методи прогнозування стану фрахтового ринку, що використовуються сьогодні на практиці, недосконалі. Існує й такий погляд, що прогнозування стану фрахтового ринку трампового тон-

нажу, тим більш рівня ставок фрахта, як один з найважливіших показників стану умов торгівлі на цьому ринку взагалі неможливо, що ціна перевезення складається під впливом безлічі стихійно діючих факторів, аналіз, а тим більш передбачення яких не є можливим.

4. На ставку фрахту діють дві групи "зовнішніх" та дві групи "внутрішніх" по відношенню до конкретної фрахтової угоди факторів. "Зовнішні" фактори являють собою нерегульовані перемінні, а "внутрішні" - знаходяться під контролем суднопласника та фрахтувача.

5. Стратегія діяльності містить у собі приведення можливостей компанії у відповідність з ситуацією, яка складається на ринку. Тому, формування стратегії судноплавної компанії повинно базуватися на цільній системі інформації про стан фрахтового ринку. Прогнозування показників роботи судноплавної компанії на мікроекономічному рівні повинно починатися з вивчення макроекономічних показників, що характеризують фрахтовий ринок.

6. Виконаний аналіз методів оцінки стану фрахтового ринку. Взятий до уваги підхід, згідно з яким протягом досить великого періоду коливання рівня фрахтових ставок світового фрахтового ринку зв'язано зі зміною співвідношення попиту на тоннаж та його пропозицією.

7. Розроблені методологічні підходи до прогнозування і дослідження стану фрахтового ринку. Розроблена модель попиту/пропозиції для фрахтового ринку.

8. Досліджений механізм встановлювання ставки фрахту під впливом зміни попиту і пропозиції тоннажу на фрахтовому ринку. Виявлено, що у загальному випадку у довготерміновому розрізі попит на тоннаж має негативну еластичність від ставки фрахту, а пропозиція - позитивну, доки не використовується весь наявний флот. У короткотерміновому розрізі еластичність попиту від ставки фрахту дорівнює нулю.

9. Розроблений порядок розрахунку попиту на тоннаж суден певної спеціалізації з урахуванням частки ринку, що вони займають, та виду вантажних одиниць, які перевозяться.

10. Запропонований підхід до вирішення задач прогнозування попиту на перевезення на локальному фрахтовому ринку і обсягу перевезень судноплавної компанії на основі використання гравітаційних моделей та моделей прогнозування товарних потоків між країнами.

11. Визначений вид виробничої функції та функції витрат для одного судна і флоту взагалі.

12. Розроблена методика застосування теорії недосконалої конкуренції до проблеми формування стратегії діяльності судноплавної компанії. Запропоновані методи, що дозволяють судноплавній компанії приймати обґрунтовані рішення з вибору стратегії з урахуванням реакції конкурентів, що діють на локальному фрахтовому ринку.

13. Запропонована структура інформаційного забезпечення, яке є необхідною основою для вирішення завдань вивчення та оцінки стану фрахтового ринку.

Перелік робіт, що опубліковані по темі дисертації

1. Жихарева В.В. Прогнозирование конъюнктуры фрахтового рынка. Сборник научных трудов АН Украины // Ин-т кибернетики им. В.М.Глушкова, - Киев, 1995. - с. 21-26.

2. Жихарева В.В. Методы оценки конъюнктуры фрахтового рынка. Сборник научных трудов "Развитие методов управления и хозяйствования на морском транспорте" (выпуск 1). Транспортная Академия Украины. - Одесса: ОГМУ, 1996. - с. 43-51.

3. Жихарева В.В. Особенности изучения конъюнктуры фрахтового рынка математическими методами. Сборник научных трудов "Развитие методов управления и

хозяйствования на морском транспорте" (выпуск 1). Транспортная Академия Украины. - Одесса: ОГМУ, 1996. - с.100-105.

4. Жихарева В.В. Моделирование конъюнктуры фрахтового рынка в учебном курсе "Экономическая кибернетика". Сборник статей по материалам докладов третьей Украинской научно-методической конференции "Новые информационные технологии обучения в учебных заведениях Украины". Министерство образования Украины. ОГМУ, Одесский институт усовершенствования учителей, Одесса: ОГМУ, 1996. - с.112-113.

5. Жихарева В.В. Конъюнктура фрахтового рынка и ее показатели. Деловое приложение к журналу "Судоходство" №2 (февраль), 1997- с.4-5; №3 (май), 1997- с.3-4.

6. Жихарева В.В. Информационное обеспечение в задачах изучения и оценки состояния фрахтового рынка. Сборник научных трудов "Развитие методов управления и хозяйствования на морском транспорте" (выпуск 2). Транспортная Академия Украины. - Одесса: ОГМУ, 1997. - с.85-92.

Аннотация

Жихарева В.В. Формирование стратегии деятельности судоходной компании на фрахтовом рынке.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 "Экономика транспорта и связи", Киевский международный университет гражданской авиации, Киев, 1997 г.

В диссертационной работе рассматривается возможность исследования состояния фрахтового рынка с использованием приемов математического анализа количественных связей в области морской экономики. Предложен подход к прогнозированию спроса на перевозки на локальном фрахтовом рынке. Разработана методика, позволяющая судоходной компании принимать обоснованные решения по выбору стратегии с учетом конкурентной ситуации на локальном фрахтовом рынке. Предложена структура информационного обеспечения для решения задач изучения и оценки состояния фрахтового рынка.

Ключові слова: стратегія, судноплавна компанія, фрахтовий ринок, політ та пропозиція у суднопластві, прогнозування, конкуренція.

Summary

Jikhareva V.V. Formation of strategy of Shipping company's activity on the freight market.

PH-D dissertation in economic sciences on a specialty 08.07.04.-Economics of transport and communications, Kiev International University of Civil Aviation, Kiev, 1997.

Investigation of possibility of freight market condition research with using of mathematical analysis of quantitative connections in marine economics has been conducted. The approach to freight submarket demand forecasting has been proposed. Methods of choice strategies decision making by Shipping company have been worked out. Information supply structure of freight market condition investigation has been proposed.

Key words: strategy, Shipping company, freight market, Shipping supply and demand, maritime forecasting and market research, competition.



Зак. 670 тир. 70 , подп. к печ. 5.07.97.
Усл. печ. лист 1,2 . КИП ОГМУ Одесса
ул. Мечникова, 34

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to fading and blurring.

AB 38.376

1951. X. 20. 20. 20.

and City of

Washington, DC