

АКАДЕМИЯ НАУК УКРАИНЫ  
ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РЫНКА И ЭКОНОМИКО-ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

На правах рукописи

КОТЛУБАЯ МИХАИЛ ИВАНОВИЧ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ  
ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В УСЛОВИЯХ МНОГООБРАЗИЯ  
ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ И РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ

(на примере морского транспорта)

Специальность 08.00.05 - Экономика, планирование,  
организация управления народным хозяйством  
и его отраслями ( транспорт )

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени  
доктора экономических наук

Одесса - 1992



00819671 (W)

Работа выполнена в Ин-  
логических исследований АН

Официальные оппоненты член-корреспондент АН Украины  
профессор Долишний М.И.

доктор экономических наук  
Раздобудько Н.К.

доктор экономических наук  
Примацев Н.Т.

Ведущая организация Одесская государственная морская  
академия

Защита диссертации состоится " " 1992 года  
в часов на заседании специализированного Совета Д 016.39.01  
по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора экономи-  
ческих наук в Институте проблем рынка и экономико-экологических ис-  
следований АН Украины по адресу: 270044, г.Одесса, Французский  
бульвар, 29.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института  
проблем рынка и экономико-экологических исследований АН Украины.

Автореферат разослан " " 1992 г.

Ученый секретарь  
специализированного Совета,  
кандидат экономических наук,  
старший научный сотрудник С.И.Харичков

АНБ ім. В. Стефаніка  
АН УРСР

## I. ОБОСНОВАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

**I.1. Актуальность исследования.** Предприятия и отрасли производства не могут обойтись без транспортного обслуживания. Практически ни один процесс производства продукции не может начаться и завершиться без участия в нем транспорта общего пользования. Из этого следует, что транспорт является соучастником производства практически всех видов продукции.

Но транспорт не создает материально-вещественной продукции. Затраты технических средств и труда транспортных рабочих в транспортных процессах материализуются и овеществляются в других отраслях производства.

Роль транспорта в производстве продукции состоит в следующем: транспортный процесс — это одна из стадий общего процесса создания готовой продукции, состоящая в пространственном перемещении предметов труда;

транспорт способствует эффективности использования орудий труда и промышленных рабочих, участвующих в изменении вещественной формы и вида предметов труда, путем экономии их времени;

транспорт экономит время нахождения предметов труда в процессе производства и обращения;

позволяет обходиться меньшим количеством предметов труда, находящихся в сфере производства, при изготовлении одного и того же объема продукции.

Участие транспорта в общем процессе изготовления продукции предопределяют затраты на ее производство и цены, по которым они реализуются на рынке, как товар.

Предприятия отраслей материального производства, не располагая возможностью выполнения производственных операций и процедур, свойственных транспорту, испытывают потребности в услугах транспорта, заказывают и оплачивают их.

Место, какое объективно занимает транспорт в общественном производстве, определяет его структурно-функциональное назначение. Оно состоит в том, что он является всеобщим условием производства продукции, всех ее конкретных видов. Пространственное перемещение предметов и орудий труда, рабочей силы, являясь необходимыми производственными операциями общего процесса создания продукта для общества, вместе с тем они и есть те всеобщие условия, которые делают возможным изменение вида и формы предметов труда для получения конкретной продукции специализировавшихся на ее изготовлении

предприятий.

Предприятия промышленного производства заинтересованы в том, чтобы транспортное обслуживание выполнялось наилучшим образом и стоимость его была по возможности меньшей. Минимизация стоимости объема транспортного обслуживания зависит и от промышленного производства. Она обусловлена уровнем и качеством перевозочных средств и всех сопутствующих устройств и материалов, поставляемых транспорту промышленным производством, способами укрупнения и упаковки грузовых мест для ускорения выполнения производственных операций и лучшего использования грузовых помещений, транспортных средств, своевременного предъявления груза к перевозке и его получения в пунктах назначения.

В отношениях, которые возникают между предприятиями промышленного производства и транспорта в процессе транспортного обслуживания производств имеет место несогласованность и несовпадения их интересов. Они порождают экономические проблемы в сфере транспортного обслуживания промышленного производства причиняющие значительный экономический ущерб. Для их разрешения разрабатывались и апробировались разнообразные способы и методы, возможные в рамках централизованного командно-административного управления и единой государственной собственности. Различным аспектам этой проблемы посвящены работы ученых, на взгляды которых автор опирался в своих исследованиях: А.Абалкина, А.Аганбегяна, С.Арсеньева, Р.Белюсова, В.Букина, П.Бунича, В.Буркинского, В.Валуева, В.Винникова, В.Гееца, В.Дергачева, М.Долишнего, С.Драгунова, А.Зайцева, В.Зеленского, А.Золотарева, В.Краева, Г.Куликова, Е.Куликова, Г.Кулешова, Е.Крушкина, Левитина, В.Левого, И.Лукинова, П.Мирошникова, О.Новикова, Р.Нудельмана, С.Нунупарова, Д.Пахомова, Н.Петракова, Персианова, М.Постана, Н.Прилучава, И.Продюса, В.Пуня, В.Раппопорта, Н.Раздобудько, А.Соколова, А.Суколенова, Е.Цветова, С.Христенко, Н.Чумаченко, В.Чекаловца, Д.Швела, В.Яценко и других, коллективные труды ученых институтов: экономики АН Украины, экономики промышленности АН Украины, проблем рынка и экономико-экологических исследований АН Украины, ИКП РСФСР, ИКП Украины, ИКИИИЭФА, Союзмориинпроекта, Черномориинпроекта, ОМДЭФА, ЦНИИЭВТа, внесших значительный вклад в их решение. Но острота проблемы не снималась, она нарастала, поскольку сохранялись ее причины.

Анализ опыта решения экономических проблем транспортного обслуживания промышленного производства приводит к выводу, что решение их невозможно в рамках централизованного командно-административного управления и монополии государственной собственности. Для их решения необходимо реформирование отношений собственности на основе ее многообразия и переход к рыночным отношениям. Эти новые нарождающиеся условия создают лучшие возможности решения данной проблемы на их основе.

Таким образом, объективность существования этих проблем, их большая значимость для экономики, невозможность решения старыми методами, открывающиеся благоприятные возможности их решения на основе реформирования отношений собственности и перехода к рынку определяют актуальность и выбор темы диссертационного исследования.

1.2. Цель и задачи исследования. Целью исследования является разработка теоретических основ и рекомендаций для эффективного транспортного обслуживания промышленного производства в условиях многообразия форм собственности и рыночных отношений. Достижение поставленной цели предусматривает решение следующих задач:

анализ состояния транспортного обслуживания промышленного производства в рамках государственной собственности и централизованного административно-командного управления;

разработка подходов к обоснованию контура общей модели развития экономики, осуществляющей переход от централизованного планово-распределительного хозяйствования к рыночному;

разработка и обоснование стратегии разгосударствления и приватизации собственности в транспортном секторе экономики;

изучение и выбор возможных путей и методов корпоризации, транспортного сектора экономики, коммерциализации деятельности его субъектов и внедрения в их практику рыночных отношений;

обоснование структурно-функционального назначения транспорта в системе общественного производства;

уточнение определения продукции транспорта, обоснования единицы ее измерения, разработка основ ценообразования на продукцию транспорта;

разработка концепции транспортного обслуживания промышленного производства;

разработка системы внутрифирменного стратегического планирования транспортного обслуживания промышленного производства;

обоснование эффективных форм стыковки и взаимореализации транспортных потребностей и транспортных услуг;

сущностное определение фрахтового рынка, условий его формирования и функционирования;

формирование рыночной инфраструктуры в транспортном секторе экономики.

1.3. Предметом исследования являются теоретические разработки и положения, нормативные документы и механизмы по регулированию отношений хозяйствующих субъектов и эффективности транспортного обслуживания промышленного производства.

1.4. Объектом исследования является транспортное обслуживание промышленного производства.

1.5. Методология и методика исследования, источники информации. Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили общие экономические законы, экономические законы рынка, диалектические методы познания, государственные постановления и акты по вопросам экономической реформы, труды классиков политической экономики и ведущих академических институтов в области экономики. В качестве конкретных методов исследования использованы приемы и способы логического и экономико-статистического анализа и экономических обобщений.

Информационную базу исследования составляют публикуемые данные статистических органов, полученные от отраслевых органов и научно-исследовательских организаций, а также собранные непосредственно автором из различных источников.

1.6. Научная новизна исследования состоит в теоретических разработках новых, обобщении и уточнении ряда действующих положений и знаний, в совокупности составляющих экономические основы решения народнохозяйственной проблемы организации транспортного обслуживания промышленного производства в нарождающихся условиях равноправия многообразных форм собственности и рыночных отношений, в их рамках:

1. Выдвинут и обоснован тезис о том, что переход к цивилизованным формам рыночных отношений в локальных рамках транспорта возможен только в контексте общей программы становления и развития рыночных отношений в масштабе всей экономики. Доказано, что попытки обособленного подхода будут постоянно наткнуться на нерешенность общих вопросов и неизбежно приведет к установлению ущербных форм рыночных отношений, при которых транспорт эффективно функционировать с учетом интересов промышленного производства в транспортном обслуживании не сможет.

2. Уточнено и развито понятие и определение продукции транспорта, разработаны метод и показатель измерения продукции транспорта наименьшей натурально-вещественной формы.

3. Обоснована товарная форма продукции транспорта, без чего невозможно формирование ее рынка.

4. Доказано, что монополизм государственной собственности и централизованное отраслевое управление, ставшие причиной отраслевого и коллективного эгоизма, обусловившие подчинение функционирования и развития транспорта исключительно своим собственным интересам, исключают возможность решения проблемы транспортного обслуживания промышленного производства в этих условиях.

5. Обосновано, что многообразие форм собственности, рыночные отношения независимых хозяйственных субъектов создают транспорту лучшие условия и большие возможности для удовлетворения промышленного производства в транспортном обслуживании.

6. Обоснованы новые формы соединения отправителей грузов и перевозчиков, обеспечивающие бесперебойную доставку грузов применительно к многообразию форм собственности и рыночным отношениям.

7. Разработаны теория и методология разгосударствления и приватизации государственной собственности транспорта с учетом его специфики как производственной инфраструктуры и новая структуризация транспортного сектора экономики в условиях многообразия форм собственности и рыночных отношений.

8. Разработана концепция развития транспорта в условиях многообразия форм собственности и рыночных отношений, с учетом обеспечения интересов промышленного производства в транспортном обслуживании.

9. Получили дальнейшее углубление и развитие теория, методы и формы взаимодействия видов транспорта и промышленного производства при обслуживании его потребностей на основе использования новых возможностей, возникающих в связи с переходом к многообразным формам собственности и рыночным отношениям.

10. Разработана методология формирования и функционирования фрактового рынка, обслуживающей его инфраструктуры, с учетом их использования как основной формы реализации транспортных потребностей промышленного производства.

1.7. Практическая ценность исследования состоит в направленности полученных результатов, выводов и рекомендаций непосредственно на практическое применение в организации транспортного обслуживания промышленного производства в условиях многообразия форм собственности и рыночных отношений. К числу основных результатов исследования, имеющих практическое значение, относятся:

анализ практики и состояния транспортного обслуживания промышленного производства при централизованном плановом управлении и монополии государственной собственности ;

разработка показателя и методики измерения продукции транспорта, не имеющей натурально-вещественного выражения ;

анализ современного состояния транспорта как результата его предшествующего развития, в условиях монополии государственной собственности и централизованного планового управления ;

обоснование предмета (товара) рыночных отношений, реализуемого на фрахтовом рынке, для продукции транспорта, не имеющей натурально-вещественного выражения ;

классификация транспортных потребностей, способствующая достижению большей сбалансированности и соответствия между структурой транспортных средств и структурой транспортных потребностей ;

разработка конкретных форм и методов реализации транспортных потребностей промышленного производства ;

разработка экономического инструментария, реализующего эффект взаимозависимости окружающей экологической среды и деятельности транспортной системы по обслуживанию промышленного производства ;

разработка механизма управления и согласования подачи тоннажа различных видов транспорта в стыковые пункты с учетом их пропускных возможностей для непрерывного движения груза от места отправления до места назначения ;

разработка программы разгосударствления и приватизации государственной собственности, реализующая теорию и методологию их проведения в транспортном секторе экономики ;

разработка методики структуризации предприятий транспорта и управления в условиях демонополизации форм собственности и рыночных отношений ;

методика организации функционирования фрахтового рынка по реализации транспортных потребностей промышленного производства и инфраструктуры, обслуживавшей этот рынок ;

перечень государственных мер, создавших условия для функционирования фрахтового рынка и обслуживавшей его инфраструктуры в интересах удовлетворения ими транспортных потребностей промышленного производства.

#### 1.8. Апробация работы и реализация результатов исследования.

Основные положения и результаты исследования докладывались и получили одобрение на 4 межотраслевых, 6 отраслевых конференциях, научно-методических семинарах и совещаниях межотраслевого и отрасле-

вого уровня.

Научные положения, выводы и рекомендации, полученные в процессе исследования нашли практическое воплощение в ряде нормативно-методических документов по совершенствованию экономики морского транспорта, в докладных записках в директивные органы, в 3 учебно-методических пособиях и в курсе лекций специалистам транспорта, в 3 защищенных кандидатских диссертациях, научным руководителем которых был автор.

**I.9. Публикации.** По теме исследования опубликовано 33 печатных работ, в том числе 2 монографии, глава в многотомной коллективной монографии, 4 брошюры, учебные пособия, статьи, нормативно-методические документы.

**I.10. Структура и объем работы.** Диссертационная работа состоит из введения, пяти глав, заключения, списка использованной литературы и приложения.

Структура диссертации вытекает из ее темы и логики проведения исследования.

Во введении обосновывается постановка проблемы, ее актуальность, формируются цель и задачи исследования, его научная новизна и практическая значимость.

В первой главе "Основы развития и структурно-функциональное назначение транспорта как субъекта материального производства" содержатся характеристика места и роли транспорта среди отраслей народного хозяйства, вытекающие из этого факторы и направления его развития в условиях господства государственной собственности и централизованного планового управления. Анализируются динамика и темпы развития в целом, по видам транспорта и внутри видов по составляющим их звеньям. Выявляются положительные и негативные тенденции развития, их причины. Формулируется структурно-функциональное назначение транспорта в системе материального производства и его экономическая сущность. Анализируется система показателей планирования и оценки деятельности транспорта. Исследуется способность выражения системой действующих показателей структурно-функционального назначения и их выполнением достижение цели деятельности персонала транспортной системы. Показан двойственный характер максимизации и минимизации объема транспортной продукции, требующей уточнения ее сущности и определения.

Во второй главе "Анализ теории, практики и состояния транспортного обслуживания промышленного производства" характеризуются

действовавшие теоретические положения, определившие систему планирования грузообразующих и грузоперевозящих отраслей, формирование грузопотоков и способов их обслуживания на основе планов перевозок. Рассматриваются методологические принципы распределения грузопотоков между видами транспорта, определения приоритетных зон использования различных видов транспорта и внутри видов зон использования типов перевозочных средств в зависимости от их технико-экономических показателей. Причины необеспеченности транспортных потребностей промышленного производства из монополизма государственной собственности и централизованной системы управления и планирования.

В третьей главе "Концептуальные положения развития и функционирования транспорта, организации обслуживания промышленного производства на основе их взаимодействия в условиях многообразия форм собственности и рыночных отношений" разработаны принципы и признаки классификации транспортных потребностей промышленного производства, раскрыта экономическая сущность соответствия структуры транспортных потребностей структуре и возможностям транспортных средств как причины, взаимообусловленности развития транспорта и промышленного производства. Раскрываются преимущества многообразия форм собственности, цивилизованных форм рыночных отношений, создавшие транспорту большие возможности и лучшие условия для обслуживания потребностей промышленного производства. Исследуются возможности развития и углубления взаимодействия предприятий различных видов транспорта, возникающие на основе многообразия форм собственности и перехода к рыночным отношениям.

В четвертой главе "Методологические основы и организация разгосударствления и приватизации государственной собственности и структуризации транспортного сектора экономики в новых условиях" показывается специфика транспорта, отличающая его от других отраслей народного хозяйства, вытекающая из его двойственной роли как производства и инфраструктуры экономики, что вместе со свойственным транспорту естественным монополизмом, обуславливает необходимость, учитывающего эту специфику, методологического подхода к разгосударствлению и приватизации государственной собственности в транспортном секторе экономики. Дается программа, этапы и последовательность разгосударствления и приватизации государственной собственности транспорта, предусматривается опережение этого процесса по сравнению с промышленным производством. Показаны особенности разгосударствления и приватизации государственной собственности на транспорте. Описаны процессы корпоративизации, коммерциализации и струк-

туризации хозяйствующих субъектов рыночной экономики.

В пятой главе "Особенности формирования и функционирования фрахтового рынка, обслуживающей инфраструктуры" реализации на их основе транспортных потребностей промышленного производства" со-держатся теоретические положения организации рынка транспортной продукции и рекомендации по формированию и организации функционирования обслуживающей рынок инфраструктуры, излагается методиче-ский подход реализации на рынке продукции транспорта, неимеющей натурально-вещественного выражения, характеризуются преимущества рыночной формы обеспечения транспортных потребностей промышленно-го производства.

В Заключении приведены в обобщенном виде основные результаты, выводы и предложения полученные и обоснованные в исследовании.

## 2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

2.1. Раскрыта и показана экономическая сущность транспортного обслуживания промышленного производства как сектора экономики, где транспорт участвует в общем процессе производства продукции наряду с предприятиями промышленности, выполняет функцию всеобщего усло-вия производства.

В производственном процессе транспорта, также как и промышлен-ных предприятий, участвуют предметы труда, изменяющие свое место-нахождение в пространстве и во времени, без чего не может быть полностью готовой продукции. Таким образом, транспорт по экономи-ческой сути равнозначный с предприятиями промышленности, участник общего процесса производства продукции.

2.2. Существующее в экономической науке измерение продукции транспорта не способствует транспортному обслуживанию промышленно-го производства и потому требует уточнения.

В соответствии с экономической наукой о транспорте продукцией его считается перемещение грузов и пассажиров и измеряется произ-ведением количества перевезенного груза (пассажиров) на расстояние перевозки именуемым грузооборотом (пассажирооборотом). При таком определении и измерении продукции транспорт не может однозначно нацеливать свою деятельность ни на максимизацию, ни на минимизацию ее объемов. Если транспорт будет максимизировать объемы своей про-дукции - грузооборот в тонно-километрах (тонно-милях), - то это будет толкать его искать для перевозки грузы, не нуждающиеся в пе-ревозке и возить их по неоправданно дальним маршрутам. Завышенные

таким путем объемы грузооборота, становятся общественным злом. Не может транспорт стремиться и к минимизации объемов грузооборота, так как тогда могут оказаться невыполненными самые необходимые перевозки.

Существующее измерение продукции транспорта не способствует транспортному обслуживанию промышленного производства. Продукция транспорта "перемещение" не натуральна и не вещественна, поэтому она может измеряться, через свой аналог - производственный процесс, который ее создает, руководствуясь логическим принципом: чем интенсивнее процесс, тем больше продукции он производит. Тогда продукцию транспорта "перемещение" можно измерять интенсивностью перемещения принятых к перевозке грузов в сутках на единицу расстояния (тонно-километры, тонно-миля).

Перемещение обычно происходит в пространстве и во времени. Поэтому являясь продукцией транспорта - перемещение должно измеряться не только расстоянием, но и временем. Тогда продукцию транспорта "перемещение" можно измерять интенсивностью перемещения принятых к перевозке грузов в сутках на единицу расстояния

$$u = \frac{t}{l}; \quad (1)$$

В предлагаемом измерении продукции транспорта участвует два компонента расстояние и время, но более значимая роль из них принадлежит времени.

Для определения средней интенсивности перемещения партий грузов, перемещавшихся с различной интенсивностью на многих транспортных средствах производится по следующей формуле:

$$\bar{u} = \frac{\sum u_i \cdot n_j}{\sum n_j}, \quad (2)$$

где  $u_i$  - интенсивность в единицах перемещения  $i$ -ой партии груза;

$n_j$  - количество груза в партии, перемещавшейся в  $j$ -ой интенсивностью.

В расчет по формуле (2) принимаются не только грузы, которые перемещались и находятся в перемещении, но и те, какие приняты к перевозке, но еще не подвергались перемещению.

Такая методика расчета исключает возможность искусственного завышения средней интенсивности перемещения грузов.

Предложенный способ количественного измерения продукции транс-

порта, опосредованно через интенсивность транспортного процесса имеет многие преимущества по сравнению с применяющимся путем произведения количества перевезенных грузов (пассажиров) на расстояние перевозки.

С помощью предложенного способа измерения продукции транспорт получает возможность целенаправленно осуществлять свою деятельность на максимизацию интенсивности перемещения принятых к перевозке грузов в сутках на принятое за единицу расстояние. Такая максимизация соответствует интересам транспорта и промышленного производства и чем больше максимизация интенсивности, тем это выгоднее для транспорта и промышленного производства, так как перевозится больше грузов и при этом меньшим количеством транспортных средств.

Интенсивность перемещения означает минимизацию времени, затрачиваемого на единицу расстояния перемещения. Такая минимизация является общественно полезной. Исходя из этого цена продукции транспорта есть стоимость затраченного транспортом времени на перемещение единицы груза на единицу расстояния.

2.3. Применяющиеся для планирования и оценки деятельности предприятий транспорта показатели — объем перевозок в тоннах и грузооборот в тонно-километрах (тонно-милях) и производные от них стоимостные показатели недостоверно выражают структурно-функциональное назначение транспорта, цель деятельности его персонала, не полностью зависят от его усилий и не объективно характеризуют полезный эффект от деятельности транспорта у потребителей его услуг. Выполнением этих показателей невозможно реализовать структурно-функциональное назначение транспорта, цель его деятельности и наилучшим образом обеспечить транспортные потребности промышленного производства.

Количественное значение их не в полной мере зависит от деятельности и усилий персонала транспортной системы. Их объемы полностью находятся в ведении грузообразующих отраслей и предприятий, но не персонала транспортной системы. Своей деятельностью он может воздействовать только на интенсивность перевозок грузов предъявленных к перевозке грузовладельцами, быстрее освобождая свой тоннаж для последующих перевозок. Стремление интенсифицировать доставку предъявленных к перевозке грузов заинтересовывает персонал транспортной системы выбирать кратчайшие маршруты перевозки, что соответствует также интересам промышленного производства.

Всему этому в полной мере удовлетворяет предложенный показатель интенсивности перемещения предъявленных к перевозке грузов в

сутках на единицу расстояния. Применяется он в двух вариантах:

в варианте потенциально достижимой интенсивности перемещения грузов в сутках на единицу расстояния перевозки, рассчитанный на основе технических данных перевозочных и перегрузочных средств и

в варианте фактической или отчетной интенсивности перемещения принятых к перевозке грузов в сутках на единицу расстояния. Отношение фактического показателя к потенциально достижимому характеризует степень использования предприятием или в целом видом транспорта, имеющихся в его распоряжении технических и организационных возможностей по обслуживанию транспортных потребностей промышленного производства, что дает возможность принимать правильные решения в отношении целесообразности капиталовложений

$$K = \frac{U_{\text{ф}}}{U_{\text{пг}}}; \quad (3)$$

Динамика роста фактического показателя интенсивности перемещения предъявленных к перевозке грузов на единицу расстояния свидетельствует об улучшении транспортного обслуживания промышленного производства и наоборот, об ухудшении, если наблюдается снижение этого показателя.

Экономический эффект от повышения интенсивности перевозок определяется по известной формуле

$$\mathcal{E} = t \frac{QU}{365}. \quad (4)$$

Этот показатель может применяться для планирования и оценки деятельности транспортных предприятий, а также для характеристики уровня производства и технического прогресса.

Показатели объема перевозок в тоннах и грузооборота в тонно-километрах (тонно-милях) остаются в соответствии со своим назначением для характеристики выполненной транспортной работы.

2.4. Из анализа следует, что развитие и функционирование транспорта объективно сдерживалось монополизмом государственной собственности и централизованным плановым управлением. Монополизм государственной собственности породил отраслевой и коллективный эгоизм. Каждая отрасль отождествляет себя с ее собственником - государством. Считает себя главной в народном хозяйстве и, что только она имеет право на полное удовлетворение своих потребностей за счет ресурсов государства, не признавая такого права за другими, ставя себя вне конкуренции. Инициатором развития отраслей становились их внутренние причины, собственные интересы и потребности. Но они обуславливают не столько развитие,

сколько количественный рост производственных мощностей и соответствующий ему рост объемов производства. В отличие от количественного роста развитие предполагает принципиальные прогрессивные изменения в техническом, технологическом и организационном уровне производства, вызываемые внешними причинами, непосредственными отношениями, возникающими в процессе взаимоувязанного функционирования между независимыми хозяйствующими субъектами, удовлетворением потребностей внешних по отношению к транспорту звеньев экономики, взаимодействующих с ним через свои потребности. Только через развитие для удовлетворения потребностей промышленного производства транспорт может развиваться в своих собственных интересах. Только так и не иначе. Отраслевой эгоизм разрывает объективную взаимосвязь и отношения, ставит их с ног на голову — транспортные потребности производства удовлетворяются в той мере и в том качестве, в каком они выгодны транспортной системе, а не наоборот. Именно эта формула отношений стала преобладающей в практической деятельности при прежних экономических условиях. Поэтому необходимо, чтобы предприятия транспорта и отраслей промышленности, пребывая в одном взаимоувязанном экономическом мире, принадлежали не одному (государству) а разным владельцам.

В такой обстановке централизованная система планирования и управления субъективно устанавливала каждой отрасли, а отрасли своим предприятиям, примерно одинаковые задания по росту производства и соответственно распределяла имеющиеся ресурсы. При этом считалось, что таким способом реализуется на практике экономический закон планомерного пропорционального развития, устраняются диспропорции и перекосы. Но, применение равного принципа к отраслям, существенно отличающимся масштабами производства ведет к усилению несбалансированности. Так это произошло с развитием транспорта и отраслей промышленного производства, потребности которых в транспортном обслуживании значительно опережают возможности транспортной системы. Попытка компенсировать несбалансированность за счет использования амортизационного фонда не на замену отамортизированных транспортных средств, а на новое их пополнение, привела к резкому старению технических средств транспортных предприятий. Ущерб от старения с каждым годом все больше опережал эффект от нового пополнения флота.

Технический прогресс, заложенный в новой технике, поступающей на предприятия всех видов транспорта, не давал полной отдачи, так как:

в количественном отношении пополнение новой техникой составляло незначительный удельный вес по отношению к уже находившейся в эксплуатации, и она своим старением перекрывала возможности новой техники;

новые технические решения, заложенные в поступающей технике не были комплексными, относились в какой-то части общего производственного процесса. На их основе не перестраивался весь взаимосвязанный процесс, поэтому они не приводили к улучшению конечного результата.

Показательными в этом отношении могут быть примеры специализированным флотом и скоростью движения транспортных средств. Технический прогресс, заложенный в специализированных судах не дал полную отдачу и не реализовал себя, потому что на их основе произведена перестройка всей технологической цепочки перемещения предметов труда на всем пути их следования, не спроектированы и не задействованы прогрессивные транспортно-технологические системы доставки грузов. При росте стоимости тонны дедефта в 2-3 раза полезный эффект от эксплуатации этих судов только на 30-35% превышает эффективность заменяемых и находящихся в эксплуатации судов. При таком разрыве, средства, вложенные в технический прогресс не получают полного возмещения в сроки окупаемости и суда обречены на долгую эксплуатацию. Стоимость транспортного обслуживания промышленного производства от этого дорожает.

В результате новых технических решений скорости движения транспортных средств всех видов за два десятилетия повысилась, примерно, в полтора раза, но это не ускорило срока доставки грузов и потому не дало отдачи. Причина та же - технический прогресс в одних звеньях транспортной технологической цепи не был подкреплен в других, поэтому полезный конечный результат не изменился. А если учесть затраты на технический прогресс, то изменился в худшую сторону.

2.5. Область транспортного обслуживания промышленного производства объективно предполагает необходимость и целесообразность взаимодействия участвующих здесь всех видов транспорта и их предприятий.

Анализ опыта взаимодействия показывает, что несмотря на очевидную, всеми признаваемую необходимость и целесообразность, ни одна из применяемых форм взаимодействия не показала себя положительно, и не была долговечной; прекратила существование не реализовав никакого эффекта взаимодействия. Исследование причин такого исхода приводит к выводу, что предприятия, виды транспорта, любые хозяйствующие субъекты, принадлежащие одному собственнику, в данном случае, государству, управляемые из единого центра, взаимодействовать не могут.

Они подлежат не взаимодействию, а управлению их общим собственником. Взаимодействовать могут самостоятельные, юридически и хозяйственно ни от кого независимые, предприятия, принадлежавшие разным, а не одному, владельцам: акционерным обществам, трудовым коллективам, частным лицам. Создаваемые на общественных началах органы координации взаимодействия по существу были попыткой партийных органов создания новой внеотраслевой вертикальной системы управления, замыкающей на партийные органы, в связи с усиливающейся неэффективностью отраслевой системы управления. Но такая система оказалась, как и следовало ожидать, недееспособной. Транспортное обслуживание промышленного производства осуществлялось независимо от нее каждым видом транспорта отдельно, на своих локальных участках перевозки, на стыках между которыми движение груза часто прерывалось. Доставка грузов из-за этого замедлялась, со всеми вытекающими из этого последствиями для экономики. Но каждый транспорт на своем участке выполнял перевозки в срок и получил за это оплату сполна, по тарифам - за перевозку на своем участке, несмотря на то, что в конечный пункт груз доставлялся с большим опозданием.

Организация транспортного обслуживания промышленного производства на основе взаимодействия предприятий различных видов транспорта предполагает переход транспорта к рыночным отношениям, появление субъектов этих отношений в виде самостоятельных юридически и хозяйственно, ни от кого независимых предприятий различных форм собственности. При одной форме собственности всегда находится кто-то старший и взаимодействия на разных не получается, оно становится управлением старшего со всеми недостатками такого управления.

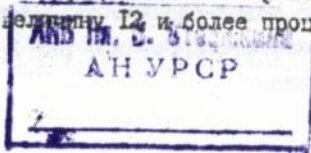
2.6. Практика транспортного обслуживания промышленного производства базировалась на трех системах организации материальных потоков:

прикреплении поставщиков к потребителям или потребителей к поставщикам ;

централизованном государственном материально-техническом снабжении ;

экспортно-импортных поставках товаров по заключенным международным договорам и соглашениям.

Недостатки действовавших систем прикрепления поставщиков к потребителю, материально-технического снабжения и монополии внешней торговли известны. Значительный ущерб причиняют и чисто транспортные последствия применения этих систем. Нерациональные перевозки составляли ежегодно достаточно большую величину, и более процентов от



общего объема, что, естественно, снижало возможности транспорта для обслуживания потребностей промышленного производства.

Действовавшие системы не могли своевременно реагировать на непрерывные изменения ситуации, которые требовали корректировки ранее установленной маршрутизации грузопотоков. Так возникало несоответствие между обслуживанием и потребностями промышленного производства и последовавшие за ним большие убытки.

Для соединения грузообразующих предприятий с предприятиями видов транспорта применялась так называемая система заявок и реализации заявок на перевозки. Заявки, как правило, всегда превышали провозную способность транспорта в целом и его видов в отдельности. Превышение не всегда соответствовало реальному положению. Предприятия и отрасли стремились их завязать в надежде на то, что реальное количество подлежащих к отправке грузов с большей вероятностью может попасть в планы перевозок транспортных министерств. Этому способствовало то, что за превышение объемов в текущих планах ответственности не устанавливалось. Она устанавливалась только в реализующих их коммерческих графиках, заключаемых на перевозку конкретных партий грузов между конкретными транспортными предприятиями и грузоотправителями.

С другой стороны транспортные предприятия и министерства стремились к занижению своей провозоспособности, чтобы обеспечить себе легкое выполнение планов перевозок. Указанная ситуация создавала министерствам транспорта возможность выбора выгодных себе перевозок из массы заявок грузообразующих министерств. Поэтому многие важные и необходимые перевозки оказывались не включенными в планы перевозок. Ясно также, что отрасли транспорта выбирали для себя дальние перевозки, как наиболее выгодные. А это увеличивало общий недостаток тоннажа и еще более обостряло ситуацию с обеспечением потребностей промышленного производства в транспортном обслуживании.

Последующие за этим коммерческие графики перевозок уже ничего не могли изменить.

Отмеченные недостатки не относятся к категории чьих-либо ошибок и упущений. Это системные недостатки, которые обрекали промышленное производство на постоянное неэффективное и не полное обеспечение его транспортных потребностей. Их устранить можно только вместе с порождавшей их системой.

Новые реалии, возникающие в экономической жизни требуют и принципиально новой системы транспортного обслуживания промышленного производства, оперативно реагирующей на все происходящие в жизни изменения.

2.7. Транспорт имеет объективные условия препятствующие, но не исключаящие возможность разгосударствления и приватизации его государственной собственности, а обуславливает специфику стратегии и тактики их проведения.

Транспорту, присущ естественный, природный монополизм. Но главное отличие транспорта состоит в двойственной экономической сущности его природы - инфраструктурной и предпринимательской. Одна часть его, проходящая через всю ткань транспорта, состоит из элементов, которые не имеют прямого отношения к предпринимательству. Заниматься предпринимательством, производством, реализацией его результатов на сторону, с целью получения прибыли, для них не свойственно. Это инфраструктура всей экономики, а не только транспорта и потому она не может быть собственностью многих субъектов. Ее цель - быть всеобщим условием всякого производства. И именно это указывает на необходимость разгосударствления и приватизации транспорта одновременно с промышленным производством.

Другая часть транспорта - чисто предпринимательская - может и осуществляет производственную деятельность, результаты которой реализуются на сторону. В ее состав входят предприятия (железные дороги, отделения железных дорог, станции, морские и речные пароходства, морские и речные порты, автопредприятия, аэропорты, ремонтные заводы и т.д.), транспортные средства: суда, поезда, автомобили, самолеты и т.п.

Учитывая эти особенности стратегией предусматривается начинать процесс разгосударствления и приватизации транспорта с выделения из него элементов инфраструктуры и элементов предпринимательства.

После выделения, элементы инфраструктурной части укрупнить переструктурировав их на новой основе в Инфраструктурную корпорацию транспорта, общую для всех его видов, имущество которой переходит в собственность Фонда государственного имущества, функциональное управление осуществляется Министрством транспорта. Выделенные элементы предпринимательства подлежат разукрупнению. После разукрупнения можно приступить к их разгосударствлению и приватизации. В результате должно быть создано большое количество субъектов рыночных отношений - полностью независимых предприятий и компаний, руководящихся в своей деятельности исключительно своими экономическими интересами.

Разукрупнению подлежат крупные предприятия транспорта: железные дороги, отделения железных дорог, объединения автомобильного транспорта, морские и речные пароходства, железнодорожные станции,

морские, речные, авиационные порты, ремонтные заводы и производства.

На основе новых отношений, возникших в транспортном секторе экономики в результате разгосударствления и приватизации государственной собственности, надлежит провести в рамках каждого вида транспорта, реструктуризацию инфраструктурной и предпринимательской частей в двухуровневые акционерные общества в форме корпораций холдингового типа.

Первый (нижний) уровень этих акционерных обществ будет представлен независимыми предпринимательскими акционерными компаниями и предприятиями. Деятельность их полностью определяется их экономическими интересами и интересами их владельцев, пащиков, акционеров.

В структуру созданных таким образом предпринимательских акционерных компаний и предприятий войдут свойственные и необходимые им инфраструктурные звенья. Имущество и капитал их оставаясь собственностью фонда государственного имущества включается в имущество и капитал предпринимательских акционерных компаний и предприятий, которые они используют в соответствии с их назначением в своей хозяйственной деятельности с целью получения прибыли. Затраты, связанные с содержанием и функционированием инфраструктурных звеньев финансируются предпринимательскими акционерными компаниями и предприятиями и относятся на их смету затрат.

Второй уровень представлен инфраструктурной акционерной компанией. Основная часть ее имущества размещена в предпринимательских акционерных компаниях и предприятиях первого уровня. Другую часть составляет имущество собственно инфраструктурной акционерной компании. Акционерами ее являются только юридические лица - предпринимательские акционерные компании и предприятия первого уровня. Акционерная доля их в капитале инфраструктурной акционерной компании состоит из акционерного дохода на ее имущество и капитал размещенное в предпринимательских акционерных обществах первого уровня.

Этот Акционерный доход на имущество и капитал инфраструктурных звеньев, размещенных в предпринимательских компаниях и предприятиях акционерных обществ служит источником дохода инфраструктурной компании, составляет его капитал, в котором предпринимательские акционерные компании и предприятия имеют свою долю в размере акционерного дохода на ее имущество и капитал, находящиеся в их составе.

Деятельность инфраструктурного акционерного общества не носит характера предпринимательства, не связана с получением прибыли. Этим занимаются предпринимательские акционерные компании и предприятия. Они стремятся получить максимальный доход на весь капитал, находя-

чились в их распоряжении, тем самым и на капитал, находящихся в них инфраструктурных элементов. Инфраструктурная акционерная компания обеспечивает выполнение наилучшим образом своих инфраструктурных функций, создает условия для непрерывной и бесперебойной деятельности предпринимательских акционерных компаний и предприятий, что косвенно способствует получению ими прибыли.

На базе имущества, капитала, вида деятельности предпринимательских акционерных компаний и предприятий первого уровня и инфраструктурной акционерной корпорации второго уровня создается корпорация - двухуровневое акционерное общество, холдингового типа. Структура корпорации приведена на рис. 1.

В предлагаемой корпорации холдингового типа управление осуществляется через владение собственностью на имущество и капитал. Кто владеет большей собственностью, тот имеет большую возможность управления деятельностью корпорации и наоборот.

Внутреннее управление ею осуществляется органами управления инфраструктурной акционерной компании. Логичность и правомерность этого вытекает из того, что все коммерческие вопросы, связанные с извлечением экономической выгоды, заключение хозяйственных договоров и пр., решаются на нижнем уровне.

На верхнем же уровне, в корпорации, преимущественно решаются глобальные вопросы, связанные с выполнением транспортом своего структурно-функционального назначения, а это ближе к органам управления инфраструктурной акционерной компании.

Поэтому целесообразно чтобы управление корпорацией осуществлялось органами управления инфраструктурной акционерной компании.

Такую структуризацию хозяйствующих субъектов новых отношений следует провести во всех видах транспорта. На месте имеющихся на Украине морских предприятий может быть создано три по числу пароходств, а лучше одно Украинское акционерное общество в виде морской корпорации холдингового типа. На железнодорожном транспорте Украины можно сделать 6 по числу дорог или как и на морском, одну Украинскую корпорацию. То же самое следует сделать на речном, автомобильном и воздушном видах транспорта.

Инфраструктурные акционерные компании всех видов транспорта входят в состав инфраструктурной корпорации всего транспорта, отвечающей за всю транспортную сеть страны, за ее состояние и развитие, за интенсивность, непрерывность, качество и безопасность движения по ней транспортных средств, людей, товарной массы.

Таким образом, разгосударствление представлено не только как приватизация его собственности, но и как превращение государства

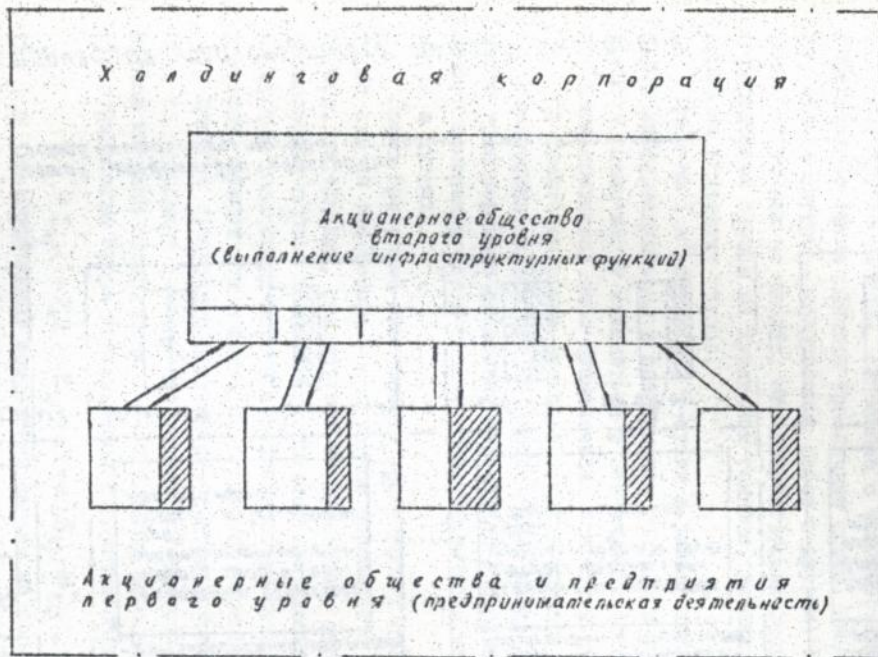
в равноправного субъекта рыночных отношений: имущество и капитал инфраструктурной корпорации участвует в хозяйственно-предпринимательской деятельности и в получении акционерного дохода, самостоятельных независимых акционерных компаний и предприятий. Это означает коммерциализацию предприятий с государственной собственностью.

Структуризация всего транспортного сектора экономики показана на рис. 2.

2.5. Субъектами, действующими на рынке являются продавец и покупатель, или производитель и потребитель. Предметом их рыночных отношений служит товар. Под товаром обычно понимается какой-то предмет, когда речь идет о рынке товаров. И совсем иное представление складывается о товаре, когда речь идет о фрахтовом рынке, на котором котируется продукция транспорта - перемещение груза - не имеющая натурально-вещественной формы. Она не создает представления о товаре, как о чем-то реальном, которое можно осмотреть, почувствовать и представить.

Предметно-вещественная бесформенность товара затрудняет формирование цен на такой товар, лишает возможности показывать и сопоставлять динамику движения цен за длительные периоды и ее ежедневные колебания на фрахтовом рынке. В связи с этим возникает необходимость в конкретизации товара. Уточнение и конкретизацию невещественного товара можно сделать, если продукцию транспорта выразить способом опосредования ее через транспортные средства, производящие продукцию. Тогда на фрахтовом рынке вместо продукции транспорта (перемещение) будет котироваться вполне натурально-вещественный ее прообраз - транспортные средства. Такая подмена правомерна и вполне допустима при условии, что транспортные средства продаются не на всегда, а на время. Если же они продаются навсегда и полностью переходят от продавца к покупателю, то в этом случае они не прототип товара, а настоящий товар, котирующийся на товарном, а не фрахтовом рынке.

Применяя транспортные средства в качестве продукции транспорта и представляя их вместо товара на фрахтовом рынке необходимо выразить их в единицах измерения потому, что не всегда покупается все транспортное средство, иногда только его часть. За единицу измерения предлагается принять в зависимости от вида и типа транспортных средств, один кубический метр площади грузового помещения с корректировкой на погрузочный объем (для морских, речных судов, крытых вагонов) и одна тонна грузоподъемности (для автомобильного транспорта, открытых полувагонов и т.д.), продаваемых на одни сутки ( $m^3$  - сутки, т - сутки)



- Имущество и капитал акционерного общества второго уровня (инфраструктурного) в имуществе, капитале акционерных обществ и предприятий первого уровня
- Участие в управлении инфраструктурным акционерным обществом в зависимости от доли перечисляемого ему дохода акционерными обществами и предприятиями первого уровня

*Рис.1. Структура холдинговой корпорации.*

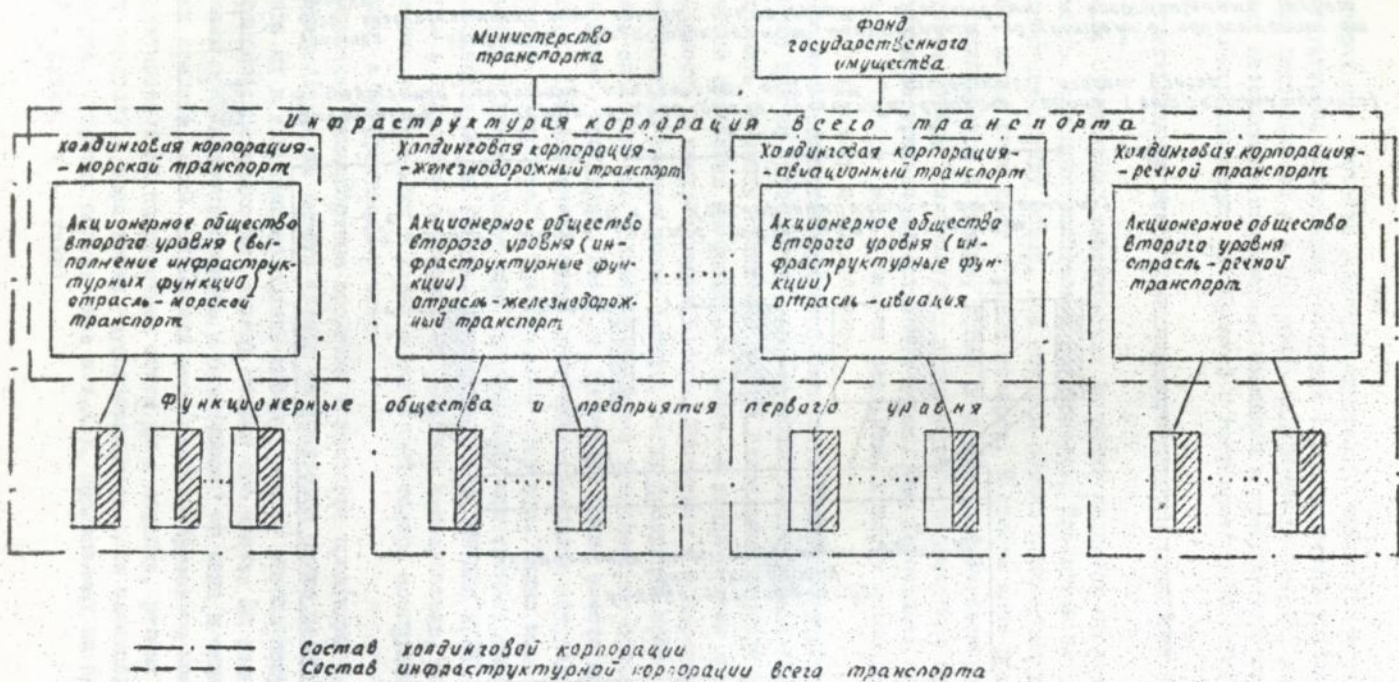


Рис 2. Структуризация транспортного сектора экономики.

Цены устанавливаются на эти единицы измерения товара в двух видах: на ходу и на стоянке. В цену входят затраты на содержание транспортного средства и экипажа и по страхованию, скорректированные в зависимости от сложившегося на фрахтовом рынке соотношения спроса и предложения на транспортную продукцию.

Все другие расходы, связанные с использованием купленного на определенное время тоннажа (различные сборы, навигационные расходы, оплата погрузо-разгрузочных работ и другие) в цену за приобретенный тоннаж не входит. Эти сопутствующие расходы, связанные с перевозкой грузов на купленном тоннаже, устанавливаются в договорах на перевозку грузов.

Цены за I м<sup>3</sup>-сутки и I т-сутки в рамках каждого вида транспорта дифференцированы в зависимости от вида и типа транспортных средств. Цены могут изменяться в зависимости от скорости транспортного средства, либо применяться доплаты к ценам за скорость.

На фрахтовом рынке происходит купля-продажа квот, дающих право пользования на всю или на определенную часть провозной способности транспортного средства, выраженной в кубических метрах грузового помещения или в тоннах грузоподъемности на определенное время в сутках.

Кроме провозной способности транспортных средств котируется также другой вид товара - пропускные возможности морских и речных портов. За единицу, реализуемой на фрахтовом рынке пропускной возможности портов принимается причал, протяженностью равный длине судов, посещающих порт и железнодорожный путь, протяженностью в метрах, равной длине причала, в единицу времени (сутки, час).

Цены на пропускную возможность портов устанавливаются в расчете на указанные единицы пропускной возможности продолжительностью на одни сутки. Цена за единицу пропускной возможности при переработке груза записывается следующим образом

$$C_{ij} = C_{ij}(1 + P_n); \quad C_{ij} = (1 + a) S_{ij} \cdot M_{bij}^n, \quad (5)$$

где  $a$  - коэффициент приращения затрат на обслуживание во время его стоянки у причала и не учтенное в себестоимости;

$S_{ij}$  - себестоимость переработки  $i$ -го груза при использовании  $j$ -ой единицы пропускной возможности;

$M_{bij}^n$  - нормативна, валовая интенсивность, обеспечиваемая портом при переработке  $i$ -го груза при использовании единицы пропускной возможности;

$P_n$  - норма прироста.

Пользователями пропускной возможности портов являются владельцы транспортных средств.

2.9. Особенности становления и функционирования фрахтового рынка и обслуживающей его инфраструктуры. Происходящие изменения экономических отношений делают невозможным дальнейшее применение прежней практики соединения перевозчика и грузоотправителя. В новых условиях перевозчики и грузоотправители становятся полностью независимыми хозяйствующими субъектами. Поэтому никто не может соединять их для осуществления перемещения грузов. Они должны решать эту проблему сами. В новых условиях рынок становится единственно возможной формой соединения перевозчика (производителя, продавца) и грузоотправителя (потребителя, покупателя) для осуществления перевозки грузов, взамен уходящей формы их соединения.

Фрахтовый рынок отличается от товарного тем, что продавец товара после его продажи не теряет права собственности на товар. Товар продолжает оставаться его собственностью. Покупатель не становится собственником товара, а покупает возможность пользоваться им в течение оплаченного времени.

Функционирование рынка и его влияние на производство зависят от развитости обслуживающей его инфраструктуры. Она включает коммерческий банк, кредитующий исключительно сделки купли-продажи тонажа, совершаемые на фрахтовом рынке субъектами этого рынка, страховые компании и фрахтовую биржу.

Наиболее важная роль в инфраструктурном обслуживании фрахтового рынка отводится фрахтовой бирже.

Учитывая значение роли, придаваемой фрахтовой бирже очень важно при ее организации избежать превращения ее в перекупщика, скупающего и перепродающего транспортные средства и пропускные возможности портов, что означало бы превращение биржи в монополиста фрахтового рынка. Ее деятельность состоит в том, чтобы помочь заинтересованным предприятиям транспорта и промышленного производства найти друг друга, организовать их встречу, помочь заключить обязательно выгодную для них обоим сделку купли-продажи транспортных средств и пропускных возможностей портов.

Биржа должна быть заинтересованной в снижении цен на бирже. Это достигается с помощью специального биржевого механизма. Рост доходных поступлений биржи поставлен не в зависимости от максимизации стоимостного выражения заключенных на бирже сделок, а в зависимости от максимизации натурального объема заключенных сделок.

Предлагаемый биржевой механизм исключает возможность подуче-

ния биржей доходов за счет взвинчивания цен. По своей экономической сути биржа не является организацией, целью деятельности которой является получение прибыли. Прибыль бирже не нужна. Она за счет доходов полностью покрывает все свои расходы в соответствии со сметой, установленной учредителями, а вкладывать средства в развитие биржевого дела ей нет необходимости, поскольку оно имеет определенные пределы, сверх которых развивать его не следует.

Реализация разработанных положений позволяет преодолеть сложившуюся в условиях монополизма государственной собственности и централизованного планового управления антирыночную хозяйственную психологию, которая доминировала во всех отраслях и ставила все с ног на голову, обращая экономические понятия и явления в свою противоположность, извращала логику хозяйствования и экономической жизни. Транспорт в этом не был исключением.

При реализации разработанных предложений перевозочный тоннаж и пропускная способность предприятий всех видов транспорта реализуются на фраговом рынке как товар. Потребительная стоимость, полезность и полностью реализуется в соответствии с законами рынка по своему назначению - для удовлетворения потребностей производства в транспортном обслуживании.

Предлагаемые положения исключают возможность установления монополизма на фраговом рынке, а, следовательно, и заключение сделок купли-продажи тоннажа на невыгодных для какой-либо из сторон условиях. Тем самым исключается вероятность появления нерациональных перевозок, в целях загрузки транспортных средств, что создает благоприятные условия и большие возможности транспорту для удовлетворения потребностей промышленного производства.

2.10. Реформирование отношений собственности создает реальные условия для развития взаимодействия транспортных предприятий в его истинном виде и на его основе эффективнее использовать их возможности для обеспечения транспортных потребностей промышленных предприятий.

Сущность и содержание взаимодействия транспортных предприятий, состоит в согласовании по количеству, во времени и в пространстве подачи перевозочных средств всех видов транспорта в стыковые пункты, с учетом их пропускных возможностей для достижения непрерывной, бесперебойной доставки грузов от мест отправления до мест назначения с интенсивностью соответствующей потенциальным возможностям средств транспорта.

Такое состояние движения транспортных средств, а значит и грузов, означает создание для промышленного производства и всей экономики хорошей производственной инфраструктуры, являющейся

целью деятельности инфраструктурной корпорации транспорта, ее инфраструктурных акционерных компаний видов транспорта.

Грузовые операции, перевозка грузов являются видами производства, которыми занимается предпринимательские акционерные компании и предприятия для получения прибыли, а взаимодействие их с процессе производства, которым занимается инфраструктурная корпорация транспорта и инфраструктурные акционерные корпорации видов транспорта является их деятельностью по созданию производственной инфраструктуры для промышленного производства и всей экономики. Таким образом, взаимодействие транспортных предприятий есть конкретная форма проявления инфраструктурной деятельности функциональных подразделения транспорта и из безответственной системы управления и любительства, каким оно было до сих пор, становится деятельностью, базирующейся на имущественной ответственности функциональных подразделений всех уровней и видов транспорта, созданных в результате новой структуризации транспортного сектора экономики на основе реформирования отношений собственности. Это позволит реализовать его потенциальные возможности для обслуживания транспортных потребностей промышленного производства.

Взаимодействие на уровне предпринимательских акционерных компаний и предприятий происходит в рамках и на принципах рыночных отношений. Все услуги выполняемые один одному реализуются по ценам, складывающимся в зависимости от спроса и предложения на транспортной секции фрахтового рынка, где реализуются товары, являющиеся предметами спроса исключительно транспортных компаний и предприятий.

На уровне инфраструктурных акционерных компаний и инфраструктурной корпорации транспорта взаимодействие приобретает форму регулирования сделок купли-продажи, совершаемых на транспортной секции фрахтового рынка, методом согласования объема сделок по количеству, во времени и пространстве. На практике это означает нормирование с помощью рынка сделок купли-продажи тоннажа всех видов транспорта с учетом согласования по количеству, во времени и пространстве подачи в стыковые пункты между участками перевозки разных видов транспорта, в пределах их пропускных возможностей.

Купля-продажа пропускных возможностей стыковых пунктов производится через транспортную секцию фрахтовой биржи, по квотам, в которых указывается: количество пропускных возможностей, в установленных единицах измерения, время в сутках, на которое она продается, календарный период, с какой по какой дате они считаются проданными. Транспортная секция фрахтового рынка производит и оформляет сделки купли-продажи в объеме пропускных

возможности стыковых пунктов. Ответственность за нарушение этого правила несет фрахтовал биржа. Пропускная возможность порта для судов может исчисляться следующим образом

$$K = \frac{M^2}{t_0 + t_n} \cdot 365,$$

где  $K$  - пропускная возможность порта за год по количеству судов;  $t_n$  - время на перестановку судна по норме;  
 $t_0$  - время обработки одного судна из группы одновременно обрабатываемых судов;  
 $n$  - количество одновременно обрабатываемых судов.

Владельцы тоннажа различных видов транспорта покупают в объеме провозоспособности своего тоннажа, фиксируемого транспортной секцией фрахтовой биржи, квоты на право пользоваться определенным количеством пропускной возможности стыковых пунктов, в течение указанного в квотах календарного промежутка времени. Убытки от неиспользования приобретенных пропускных возможностей стыковых пунктов несут владельцы квот.

Такая форма взаимодействия, возможная в новых экономических условиях, основанных на реформировании отношений собственности, позволяет производить непрерывную доставку грузов с согласованной, потенциально возможной для участвующих транспортных предприятий, интенсивностью.

2.11. Решение проблемы транспортного обслуживания промышленного производства на основе развития на транспорте цивилизованных форм рыночных отношений предполагает переход транспорта к ним в рамках общей программы становления и развития рыночных отношений в масштабе всей экономики.

Законы, указы и другие нормативные документы и акты, касающиеся всей экономики, если они принимаются не как звенья или этапы последовательного осуществления целостной программы,

поскольку ее нет, не воспринимаются реальной жизнью, отторгаются ею и, следовательно, не оказывают на ее желаемого влияния. Обилие принятых законов, указов, других нормативных документов и актов при отсутствии выверенной, убеждающей в своей верности, научно обоснованной программы как идти и к чему прийти, не только не улучшает, а все более ухудшает реальное положение. Такая же картина складывается в области транспортного обслуживания промышленного производства.

Учитывая такую ситуацию в стране, отсутствие общей программы

построения новой экономики, представление о ней, какой она должна быть, необходимое для решения задач исследования, получено на основе модели функционирующей экономики, основанной на рыночных отношениях и многообразии форм собственности.

Модель экономики может быть представлена только теоретически, в упрощенном виде, способном приближенно, в основных чертах, отображать и передавать ту желаемую экономику в состоянии ее функционирования, к которой необходимо прийти, в общей орбите, ритме и режиме воспроизводства которой по составляющим их своим орбитам, ритмам и режимам происходит воспроизводство экономики от раслей и входящего в них множества хозяйствующих независимых субъектов рыночных отношений.

Модель не должна и не может быть точной копией оригинала. В экономике это просто невозможно. Из опыта модернизации известно, что нельзя даже стремиться к большой схожести модели с оригиналом. Такая модель будет сложной и ею трудно пользоваться. Она должна быть по возможности элементарно упрощенной. Например, доходы населения могут быть упрощены до заработной платы, пенсии, стипендии и т.д., хотя они полностью и не одно и то же. Но, главное их свойство упрощением сохранено. Стоимостной объем произведенной продукции может быть упрощен в такой модели до вновь созданной стоимости и т.д.

Такую модель можно представить состоящей из двух сфер: производства и потребления. В реальной жизни увидеть такую грань, разделяющую экономику на эти две сферы невозможно. Такое деление можно допустить только абстрактно теоретически.

Сфера производства и сфера потребления взаимосвязанное органическое единство — экономика. Они друг без друга не существуют, поскольку каждая из них взаимообуславливает существование другого. Одно существует в другом: производство обуславливает в себе существование потребления, потребление обуславливает в себе существование производства. Это происходит в форме обмена: сфера потребления обменивает рабочую силу на продукцию производства; производство обменивает свою продукцию на рабочую силу. Органическое единство двух сторон — производства и потребления возможна при их равновесии. Оно достигается при эквивалентном обмене, то есть стоимость рабочей силы соответствует стоимости продукции. В рамках этого соотношения должны взаимодействовать все составляющие экономику локальные производства и потребления, чтобы не приходило к нарушению этих общих рамок.

Сфера производства может быть условно теоретически подразделена на две части: на сектор производства средств производства А, и сектор производства предметов потребления В.

Сфера потребления также условно может быть подразделена на три части: на сектор потребления работников, занятых в секторе производства А, на сектор потребления, занятых в секторе производства В и на сектор населения, занятого в непроизводственной сфере, включая суда и нигде не занятых.

Можно провести в сфере производства и в сфере потребления другие деления усложняя модель. Но если необходимо поддерживать равновесие этих двух сфер, образующую единство - нормально функционирующую экономику - необходимо, чтобы при всем этом не нарушалась эквивалентность обмена между производством и потреблением продукцией и рабочей силой.

Эквивалентность обмена продукции и рабочей силы поддерживающая равновесия производства и потребления регулируется механизмом рыночной экономики, состоящим из следующих компонентов: спроса, платежеспособности спроса, предложения, суммарной стоимости предложения. Эти компоненты определенным образом соотносятся между собой. Так, спрос соотносится с предложением, платежеспособность спроса с суммарной стоимостью предложения.

Состояние экономики зависит от того, в каком соотношении находятся компоненты этих двух пар. Если они находятся в равновесии, то экономика, основанная на рыночных отношениях функционирует нормально. То есть для такого ее состояния необходимо, чтобы предложение соответствовало спросу несколько опережая его. Иное соотношение рождает дефицит товаров. Платежеспособность спроса должна соответствовать суммарной стоимости предложения, несколько опережая его, что способствует сбыту продукции.

Всякое иное соотношение между этими компонентами механизма саморегуляции экономики, основанной на рыночных отношениях нарушает равновесие в ней и ее нормальное функционирование. Инструментом, обеспечивающим поддержание этих компонентов в указанном соотношении является цена рабочей силы. Если стоимость рабочей силы и стоимость вновь созданной продукции находятся в соотношении 1:2 или иными словами, если удельный вес заработной платы в цене, относящейся к вновь созданной продукции будет составлять 50 или несколько больше процентов, то компоненты рыночного механизма будут находиться в правильном соотношении и экономика в

целом будет функционировать нормально. Сказанное можно записать следующим образом

$$C_{\text{вс}} = \text{ц} - \text{п}; \quad \text{з} = 0,5C_{\text{вс}},$$

где  $C_{\text{вс}}$  - вновь созданная стоимость, воплощенная в цене товара;  
 $\text{ц}$  - цена товара;  
 $\text{п}$  - полные затраты на производство товара за вычетом заработной платы;  
 $\text{з}$  - заработная плата.

Таким образом, контролировать состояние экономики можно через уровень удельного веса в цене товара, относящегося к вновь созданной продукции.

Путь к такому уровню заработной платы в цене товара долги. Страны с рыночной экономикой находятся на разных расстояниях к этому уровню. Но рыночная экономика тех немногих стран, где он достигнут, как известно, процветает, а где нет - там иная картина.

Для того, чтобы перейти к нормально функционирующей рыночной экономике необходимо знать как отличается действительное соотношение компонентов механизма рыночного саморегулирования, от идеального. Об этом можно судить по уровню заработной платы в цене относящейся к вновь созданной потребительской стоимости товара.

На начало перестройки экономики, с обозначившимся креном в сторону рыночных отношений (1989 г.) заработная плата по отношению к вновь созданной стоимости значительно не достигла 50 процентного уровня. Но учитывая наличие у населения большой массы неотоваренных денег была принята ошибочная оценка в отношении значительного превышения платежеспособного спроса над суммарной стоимостью предложения.

Из такой оценки следовало, что для перехода к рыночной экономике и ее предварительной стабилизации ликвидировать превышение. Для его ликвидации был избран путь повышения цен. Но уровень заработной платы в цене товара и без этого был очень низким. Поэтому повышение цен еще больше, увеличивающее разрыв означало гибельный путь. По существу так это и происходит.

Наличие у населения большой массы неотоваренных денег не означает большой платежеспособности спроса населения, значительно превышающей суммарную стоимость предложения. Для этого надо ответить на вопрос, с какой суммарной стоимостью предложения идет сравнение платежеспособности спроса населения? С той, которая исчисляется по официальным государственным розничным ценам, но по которым товары не реализуются, или по тем неофициально, увеличенным в 2-4 ра-

за, по которым они реализуются на самом деле. Рыночный механизм базируется только на реальном соотношении своих компонентов, полученных на ценах, по которым товары реализуются, а не по ценам, какие имеются в магазине, а товары по ним не реализуются.

Если же сопоставить платежеспособность населения с суммарной стоимостью предложения, то окажется, что она значительно превышает платежеспособность спроса населения. Потому и остаток у населения нереализованные деньги, что цена, по которым они реализуются недоступны для населения. А фиктивные владельцы товаров не спешат снижать цены до уровня платежеспособного спроса, так как не боятся разорения. Товары то ведь не их, а государственные. Поэтому не пуская их в оборот они принуждают государство постоянно повышать цены, чтобы получать себе прибыль за счет разности новых и старых цен.

С другой стороны, низкие государственные цены давали повод людям надеяться, что они когда-то, по различным записям и по очереди, смогут приобрести нужные им вещи по государственной цене и потому не решались переплачивать за них в 2-4 раза, даже тогда, когда у них имелись деньги приобрести какую-то вещь по такой цене.

Таково действительное положение с платежеспособным спросом и причинами его обусловившими. Поэтому повышение цен не улучшило, а усложнило переход к рынку, если иметь в виду его цивилизованные формы.

Выход из такого трудного положения видится в повышении заработной платы законодательным путем. Насколько он правомерен в рыночных условиях? Рынок, также как и демократия, не означает абсолютную свободу хозяйствования. Свобода хозяйствования возможна в рамках законов, создающих условия для свободы хозяйствования. Поскольку у нас совершается переход от нерыночной к рыночной экономике не эволюционно, а в директивном порядке, то и уровень заработной платы в цене вновь созданной стоимости также может быть установлен законодательно. Не ожидая, когда он установится сам по себе, что может произойти очень не скоро.

Исходя из этих соображений следует принять такие законы, которые создают условия для функционирования рынка в цивилизованных формах. И среди них:

закон, запрещающий установление цен иначе, чем на основе спроса и предложения, складывающихся на рынке, освобождающий цены на все товары от какого-либо государственного или другого административного регулирования со стороны властных структур;

закон об установлении уровня затрат на оплату труда не менее 50% вновь созданной стоимости, реализованной в цене товаров, при любой цене, по которой реализуется товар, обязательный для выполнения всеми отраслями и предприятиями. Контроль за выполнением закона осуществляют профсоюзы. При этом не производится никакой индексации заработной платы работников всех видов производства, поскольку цены устанавливаются производителями товаров и при их повышении повышается также заработная плата, исходя из соблюдения 50-процентного условия.

Государство управляет только уровнем заработной платы бюджетных организации, пенсий и стипендии через налоги на предприятия. Поскольку такой закон увязан с механизмом саморегулирования рыночной экономики, то его принятие и при отсутствии общей программы перехода экономики к рыночным отношениям будет иметь положительное значение для перехода к ним ее отдельных звеньев.

#### Основные выводы и заключение.

1. С разрушением бывшего Союза в образовавшихся на его месте самостоятельных независимых государствах экономика представляет собой случайно оказавшимся, архаичным, набором производственных объектов, никак не связанных между собой никакой разумной идеей в единое целое, которое можно назвать экономикой, понимая под ней взаимоувязанный структуризованный экономический организм.

2. Идет обвальное разрушение разобщенных, плохо взаимосвязанных между собой, производственных объектов — предприятий, усиливающееся от отсутствия выверенной, убеждающей своей верностью общей для экономики программы, показывавшей куда идти, как идти и к чему прийти.

3. В особо тяжелом положении оказалась область экономики, называемая транспортным обслуживанием промышленного производства. Она практически перестала существовать. Разрушена основа, на которой она держалась: прикрепление потребителей к поставщикам, централизованное материально-техническое снабжение, монополия внешней торговли. Разрушены государственные органы обслуживающие ее: Госплан, Госснаб, система отраслевых министерств.

4. Имеет место судорожное, хаотическое движение товарных масс, связанных случайными, временными производственными потребностями, главным образом, сиюминутным спекулятивным интересом.

5. Вступает в силу и набирает темпы дробление производства, с целью создания условий для его приватизации. При этом ссылка идет

на тезис, согласно которому экономически эффективное управление в рыночных условиях возможно только на такой самостоятельности, что можно обеспечить дроблением крупных производств до образования элементарной обособленности, способной обеспечивать максимизацию денежного результата своей деятельностью. Такое дробление, конечно, может обеспечить более эффективную непосредственную связь между усилиями и доходами, повысить мотивацию к эффективному хозяйствованию. Но, разобщенные, полностью независимые, никак не связанные между собой, максимизирующие свои удельные, симминутные денежные результаты, субъекты рыночных отношений не могут обеспечить стратегический успех на фронте развития, технического прогресса, инновации. Для этого необходимо объединение усилий, особенно, в настоящее время. Поэтому в мире идет процесс интеграции.

6. При переходе от плановой экономики к рыночной, конечно, неизбежно дробление созданных на прежней экономической основе производственных образований, различных объединений, искусственно собранных в одно целое производство. Но одновременно должен идти, на новой экономической основе, и процесс интеграции. Важно не допустить, чтобы начинать его не пришлось с абсолютного нуля.

7. Стихийное, охватившее всю экономику дробление производства, распространяется и на то, что дробить невозможно. Таким является транспорт. Особенность транспорта состоит в двойственности его экономической природы, образовавшей целостность — производственную инфраструктуру всей экономики. Он одновременно и производство, которое можно дробить, разгосударствить, приватизировать и инфраструктура, которую нельзя дробить, разгосударствлять, и приватизировать. Эти две части транспорта органически связаны, отдельно они не существуют. Причем, их единство объективно данное, а не искусственно созданное. Но и оставлять транспорт в таком виде как сейчас невозможно.

8. Поэтому прежде чем приступать к его перестройке, необходимо решить вопрос — разрушать ли систему производственной инфраструктуры экономики, создавая независимых и никак не связанных между собой хозяйствующих субъектов рыночных отношении многообразных форм собственности, или все же целесообразно создание системы полностью самостоятельных предприятий, но, наследующих и развивающих в новых экономических условиях функциональную целостность производственной инфраструктуры?

9. Такой компромиссный вариант предложен автором. Он предус-

матривает разукрупнение разгосударствление и создание полностью независимых, различных приватизированных форм, хозяйствующих субъектов рыночных отношений, из предварительно вычлененной из транспорта его производственной сферы. Укрупнение, вычлененных из инфраструктурной сферы транспорта, его инфраструктурных элементов. Создание на их основе инфраструктурной корпорации транспорта, общей для всех его видов. И затем на новой основе, в рамках каждого вида транспорта создается двухуровневая акционерная система, в основании которой находятся сравнительно небольшие предпринимательские акционерные компании, руководствующиеся исключительно коммерческими интересами своих акционеров.

Для отправления функции инфраструктуры, создается инфраструктурная акционерная компания, осуществляющая через свои представительства контроль над коммерческой деятельностью предпринимательских компаний на предмет соответствия ее глобальным инфраструктурным интересам. Коммерческие и инфраструктурные интересы сочетает созданная на их базе акционерная корпорация холдингового типа.

10. Подобная двухуровневая система представляется оптимальной для управления собственностью транспортного сектора экономики, состоящей в преобладающей части из приватизированных форм собственности и государственной собственности. Такая организационная структура сочетает в себе полную хозяйственную самостоятельность непосредственно хозяйствующих звеньев с интеграцией их при осуществлении функций и их роли как инфраструктуры экономики на верхнем уровне. Она представляется достаточно гибкой, открытой для связи с промышленным производством в интересах обслуживания, наилучшим образом, его транспортных потребностей.

11. Предложенная организация функционирования фрахтового рынка и обслуживающей его инфраструктуры способна, на качественно более высоком уровне, заменить прежнюю систему транспортного обслуживания промышленного производства.

12. В совокупности результаты выполняемого исследования создают для транспорта и транспортного обслуживания перспективу их будущего в конкретной форме, путей и способов перехода к нему.

3. Основные результаты исследований нашли отражение в следующих работах.

1. М.И.Котлубай. По пути экономики. - Одесса, Маяк, 1968, 45с.
2. М.И.Котлубай. Повышение эффективности судового планирования в условиях новой хозяйственной реформы. - Одесса, Знание, ЧМП, 1968, 49 с.
3. М.И.Котлубай, Е.М.Печеник. Основы экономики морского транспорта. - М.: Транспорт, 1979, 135 с.
4. М.И.Котлубай, Е.М.Печеник. Курс - рентабельность. - Одесса, Маяк, 1970, 56 с.
5. М.И.Котлубай, Е.М.Печеник, А.А.Черкесов-Цыбизов. Экономический морской словарь-справочник. - Одесса, Маяк, 1976, 290 с.
6. М.И.Котлубай, Е.М.Печеник. Использование резервов флота. - Одесса, Маяк, 1973, 64 с.
7. М.И.Котлубай, Е.М.Печеник. Основы экономики. - М., Транспорт, 1986, 223 с.
8. М.И.Котлубай. Морская транспортная система. Глава в монографии Морехозяйственный комплекс. Т.2, с.41-55. - Киев, Наукова думка, 1991.
9. М.И.Котлубай, Е.Ф.Степаненко, М.П.Томенко. Операционное исследование Черноморского пароходства. В кн.: Автоматизированная система управления предприятием. - Одесса, Маяк, 1971, с.24-33.
10. М.И.Котлубай. Развитие транспорта. В кн.: Трудовая Одесса в десятой пятилетке. - Одесса, Облполитграф, 1977, с.49-53.
11. М.И.Котлубай, Н.В.Карельчан. Положение о премировании работников Черноморского пароходства и подчиненных подразделений БТИ ЧМП, Одесса, Маяк, 1971, с.45.
12. М.И.Котлубай. Развитие транспорта. - В кн.: Трудовая Одесса в одиннадцатой пятилетке. - Одесса, Облполитграф, 1982, с.89-91.
13. М.И.Котлубай. Положение о хозяйственном расчете морских транспортных судов БТИ ЧМП, Одесса, Моряк, 1963, с.18.
14. М.И.Котлубай. Разработка и исследование эффективности нормативного планирования работы флота пароходств БТИ ЧМП. - Одесса, 1972, с.42.
15. М.И.Котлубай. Совершенствовать планирование, повышать эффективность планов. - М.: Водный транспорт, 143(4864), 1965.
16. М.И.Котлубай. К вопросу о совершенствовании судового планирования. Сб. Экономика и эксплуатация морского транспорта, СММТ, Одесса, 1969, с.17-20.

17. М.И.Котлубай. Пути и задачи. Г.Моряк, #1(5822),Одесса,1970.
18. М.И.Котлубай, М.П.Томенко, Е.Ф.Степаненко. Разработка алгоритма анализа работы сухогрузного флота. Сб.Вопросы экономики моря и морского транспорта ИД АН УССР, Одесса, 1972, с.80-117.
19. М.И.Котлубай, Т.В.Шашкина. Основы методики расчета исходных данных к годовому плану работы флота парокходства. Сб.Проблемы экономики моря, ИЭ АН УССР,Одесса, 1974, с.84-78.
20. М.И.Котлубай, С.М.Топчий: В.И.Чекаловец. Совершенствование технико-экономического планирования работы морских парокходов в новых условиях хозяйствования. Сб. Экономика и эксплуатация морского транспорта. ОИИМФ, Одесса, 1974, с.28-31.
21. М.И.Котлубай. Очередь на рейде - неизбежна ли она?. - М.: "Водный транспорт", № 95-96. М., 1978.
22. Котлубай М.И., Мигалатия В.С. Некоторые вопросы совершенствования планирования и учета морских перевозок. Сб.Экономика морского океана. ИЭ АН УССР, Киев, 1979, с.136-141.
23. М.И.Котлубай, В.С.Мигалатии. Учет груза на линейных судах Ж. Морской флота, # 1. М.: 1980, с.13-17.
24. М.И.Котлубай, И.П.Тарасова, И.Д.Лисова. К выбору и методике обоснования плана парокходства. Сб.экономика и эксплуатация морского транспорта, ОИИМФ, Одесса, 1980.
25. М.И.Котлубай, В.А.Иванов, Н.И.Солонищенко. Некоторые аспекты взаимодействия в морском стыковом пункте. Сб. Совершенствование хозяйственного механизма в отраслях промышленности, ИЭ АН УССР, Киев, 1984, с.93-102.
26. М.И.Котлубай. Хозяйственный механизм транспортного узла - каким ему быть. Сб.Совершенствование хозяйственного механизма в отраслях промышленности. -ИЭ АН УССР, Киев, 1984, с.75-84.
27. М.И.Котлубай. О приоритетности отрасли народного хозяйства в освоении природных ресурсов морских регионов. Сб.Проблемы хозяйственного освоения морских бассейнов, ИЭ АН УССР, Киев, 1984, с.85-90.
28. М.И.Котлубай, Т.В.Шашкина. Работа в условиях экономического эксперимента. ОЦИИ, Одесса, 1984.
29. М.И.Котлубай, Т.В.Шашкина. Территориально-отраслевой аспект морской транспортной системы союзной республики. Сб.Экономика моря. - ИЭ АН УССР, Киев, 1985.
30. М.И.Котлубай, Ж.Л.Заведеева. Об одном подходе к разработке механизма управления обновлением основных производственных фондов морского флота. Сб.Основные экономические проблемы транспорта, М.:

ИТС АН УССР, 1986, с.54-56.

31. М.И.Котлубай. Совершенствование организационных структур - необходимое условие интенсификации экономики. Сб. Социально-экономические проблемы интенсификации производства. Изд. АН УССР, Киев, 1986, с.25-33.

32. М.И.Котлубай, Н.А.Белоусов, А.А.Богаченко. Формирование и организация грузопотоков в региональном транспортном комплексе. Сб. Изд. АН Украины, Киев, 1991, с.114-119.

33. М.И.Котлубай. Концептуальные основы развития транспорта Украины (монография, в печати).

г.Одесса, ротاپронт ОИИТЭ. Подписано к печати 14.09.92  
Объем 2,0 п.л. Тираж 100. Заказ 1352-92

ДВ 25.826

467857

