

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень

На правах рукопису

Головченко Олена Миколаївна

**ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПІДВИЩЕННЯ
РІВНЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОДУКЦІЇ**

Спеціальність 08.07.04. - Економіка транспорту та зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

**дисертації на здобуття вченого ступеня
кандидата економічних наук**

Одеса - 1994



00755870 (W)

Робота виконана в Інституті післядипломної освіти керівних працівників та спеціалістів водного транспорту України.

Наукові керівники:

доктор економічних наук
Котлубай М.І.

кандидат технічних наук
Школенко В.О.

Оцінні опоненти:

доктор економічних наук,
професор Липилович М.Т.

кандидат економічних наук,
Тадич І.Б.

Протитла організації:

Одеська державна морська академія,
Міністерство транспорту
України м.Одеса.

Захист відбудеться 29 листопада 1994 р. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д.05.12.01 для захисту дисертації на здобуття наукового ступеня доктора наук в Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України за адресою: 270044, м.Одеса - 44, Французький бульвар, 29.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України за адресою: 270044, м.Одеса - 44, Французький бульвар, 29.

Автографат розісланий 29 листопада 1994 р.

Вчений секретар спеціалізованої
вченої ради, кандидат економічних
наук

Г. Мафед

Тараканов М.Л.

I. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ.

I.1. Актуальність теми дисертації.

Необхідність орієнтації продукції будь-якого виробництва на задоволення споживача не викликає сумнівів. Але в умовах переходу до ринкових відносин практично не залишилось важелів, регулюючих залежність виробника від ступеня задоволення потреб користувача його продукцією. В даний час ослабла залежність від показників роботи підприємств, які планувалися, суспільні й особисті інтереси як творчі елементи економічних відносин не лише принижуються, але нерідко навіть виводяться із сфери цих відносин.

Особливо актуальна проблема забезпечення необхідного рівня якості продукції для транспортних підприємств. Відсутність матеріалізованої форми продукції, різні підходи до понять "транспортна продукція" вимагає єдиної системи показників для забезпечення чітких критеріїв управління транспортним виробництвом, економічного підходу до управління виробничими процесами. Питанням підвищенню ефективності та якості транспортного процесу приділяли досить багато уваги вітчизняні та закордонні вчені. Найкраще висвітлено ці питання у працях Азгальдова Г.Г., Буркинського Б.В., Зучіна С.Д., Вагілова О.П., Глічова О.В., Кулаєва Ю.В., Котлубая М.І., Ніколенко В.С., Шанібратця М.А., Примачова М.Т., Тарського І., Хапатурова Т.С., Христенко С.І. та інших.

Стосовно до промисловості і сільського господарства накопичений немалий досвід розв'язання теоретичних і практичних завдань, які лежать у сфері управління якістю продукції. Що ж стосується продукції транспортних підприємств / у тому числі і морського транспорту/, то тут проблеми

якості як у теоретичному, так і в практичному плані розроблена ще недостатньо. Відсутня загальноприйнята термінологія, яка використовується при описі тих чи інших процесів і явищ, пов'язаних із забезпеченням заданого рівня якості транспортної продукції. Не визначена і та система показників, яка дозволяє оцінювати ефективність його підвищення. Тому очевидна необхідність теоретичного розроблення перелічених питань і визначення сфери її практичного застосування із урахуванням доробок у цій області, досягнутих у інших галузях, і використання закордонного досвіду.

1.2. Мета і завдання дослідження.

Метою дисертаційного дослідження є розробка наукових і практичних аспектів визначення рівня якості транспортної продукції посередництвом системи показників, дозволяючих здійснювати управління рівнем якості, а також оцінювати ефективність його підвищення на будь-якому рівні - підрозділу транспортного підприємства в цілому, групі підприємств сумішників і споживачів транспортної продукції.

Виходячи із мети дисертаційної роботи можна визначити такі основні завдання:

- дослідження існуючих систем управління якістю продукції як у нашій країні, так і за кордоном;
- розробка методичних положень за оцінкою рівня якості транспортної продукції і визначення меж їх застосування;
- розробка практичних методів оцінки рівня якості транспортної продукції і якості праці;
- узагальнення основних характеристик концепції управління стосовно до якості транспортної продукції із використанням системи показників для її оцінки;
- аналіз загальних методологічних положень за визначен-

ням економічної ефективності підвищення рівня якості транспортної продукції і розробка системи показників за оцінкою економічної ефективності підвищення рівня якості транспортної продукції.

1.3. Об'єкт дослідження – система управління якістю і показники рівня якості транспортної продукції:

Дослідження виконувалися на матеріалах Чорноморського морського пароплавства, Одеського морського транспортного вузла.

1.4. Предметом дослідження є процес управління рівнем якості продукції підприємств транспорту та методи оцінки ефективності підвищення якості робіт цих підприємств.

1.5. Методологія та методика досліджень.

Методологічною основою дисертаційної роботи є праці вітчизняних і зарубіжних вчених із питань управління ефективності і розвитку суспільного виробництва, якості продукції в цілому, а також морського та інших видів транспорту зокрема.

В роботі застосовувались прикладна кваліметрія, системний підхід до побудови предмета дослідження, системний аналіз для розв'язання проблеми оцінки ефективності і підвищення рівня якості продукції, а також інші загальнонаукові методи. Використовувались конкретні методи загальностатистичної обробки інформації, яка аналізується, і економіко-математичний апарат. Практичні розробки виконувались на персональних комп'ютерах типу ПЗМ РС XT.

1.6. Наукова новизна дослідження полягає в наступному:

- узагальнено існуючі методи оцінки якості продукції в різних галузях та виконано аналіз становлення і розвитку систем управління якістю продукції в нашій країні та закордоном;
- досліджено існуючі методи кваліметрії з точки зору їх

застосування у транспортній продукції з врахунком її специфіки;

- визначено систему показників з урахунком інтересів користувачів, розроблено методи розрахунку кількісних значень показників рівня якості транспортної продукції;

- встановлено межі можливості застосування теоретичних положень за оцінкою рівня якості транспортної продукції, розроблено практичні методи оцінки рівня якості транспортної продукції і якості праці;

- розроблено загальну концепцію управління рівнем якості продукції на підприємствах морського транспорту;

- стандартизовано процедуру планування підвищення рівня якості продукції транспортного підприємства;

- виконано аналіз існуючих методичних положень по визначенню економічної ефективності підвищення рівня якості транспортної продукції;

- продовжено методику розрахунку економічної ефективності підвищення рівня якості транспортної продукції відносно індекса фактичного рівня сукупної якості до індексу постійних витрат на забезпечення продукції транспортного підприємства.

1.7. Практичне значення роботи.

В економічних умовах переходу до ринку, які змінюються, розроблені наукові, методичні і практичні аспекти оцінки і управління рівнем якості транспортної продукції можуть бути використані як організаційно-економічна база управління підприємствами і їх підрозділами в області забезпечення запланованого рівня і підвищення рівня якості транспортної продукції, а також дослідження і аналізу потреб у транспортній продукції певного рівня якості на перспективу.

1.8. Апробація і реалізація роботи.

Основні положення дисертаційного дослідження доповідалися на засіданнях кафедри ринкової економіки Інституту післядипломної освіти водного транспорту України, практичних і наукових конференцій, використані в навчальному процесі інституту. На основі методичних положень у Чорноморському нафтогазовому регіоні впроваджені 3 стандарти підприємства Комплексної системи управління якістю продукції і системи показників реалізована в господарській темі "Аналіз причин виникнення претензій з перевалки вантажів у Одеському морському порту", що підтверджується вченими документами.

1.9. Публікації.

За результатами дослідження опубліковано 11 праць загальною обсягом 10 д.а.

1.10. Структура і обсяг роботи.

Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновку, списку літератури і додатків. Робота має 225 сторінок, у тому числі 4 таблиці, 10 рисунків, додатків на 103 стор.

2. КОРОТКИЙ ЗМІСТ РОБОТИ.

У вступі обґрунтовується актуальність теми дослідження, формулюється мета та завдання, дається характеристика наукової новизни та практичної цінності роботи.

У першому розділі "Проблеми управління рівнем якості транспортної продукції в умовах ринкової економіки" викладені соціально-економічні передумови підвищення якості продукції стосовно до промислових підприємств, розглянено зародження і розвиток систем управління якістю транспортної продукції в нашій країні і зарубіжний досвід управління і оцінки рівня якості продукції.

Обґрунтовується необхідність розробки системи показників оцінки рівня ЯПІ і системи управління якістю із урахуванням

специфіки роботи транспортних підприємств у нових економічних умовах .

У другому розділі "Удосконалення оцінки рівня якості транспортної продукції" наведена методична база оцінки, методи розрахунку кількісних значень показників рівня якості транспортної продукції /ЯТП/.

Також розглядаються межі застосовуваності теоретичних положень за оцінкою рівня якості продукції праці на підприємствах морського транспорту.

У третьому розділі "Основи управління рівнем якості продукції при використанні економічних методів управління виробництвом" розглянені основні характеристики загальної концепції управління рівнем якості продукції, функції управління рівнем якості транспортної продукції.

Також розглянені загальні методичні положення по визначенню економічної ефективності підвищення рівня якості транспортної продукції, розглянені склад і класифікація витрат на забезпечення і підвищення рівня якості.

У висновках викладені основні висновки за результатами проведених досліджень.

3. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ.

3.1. Розкрито поняття "якості продукції", як одне із ключових понять кваліметрії. Якість продукції - це сукупність властивостей продукції, які зумовлюють її придатність задовольняти певні потреби в відповідності із її призначенням.

Властивості продукції можуть бути як позитивні, так і негативні. Сукупність лише позитивних властивостей утворює доброякісність продукції.

Ці властивостями продукції розуміється її об'єктивна особливість, яка може проявлятися при розробці, виготовленні /добуванні/ і експлуатації /споживанні/ продукції.

Таким чином, техніко-економічний термін "якість продукції" не відміну від філософської категорії охоплює лише ті властивості продукції, які пов'язані із можливістю задоволення нею суспільних, особистих потреб при споживанні або експлуатації.

У даний час відсутня єдина система показників для оцінки рівня якості транспортної продукції /ЯП/. Досвід існуючих на промислових підприємствах систем управління якістю і показники рівня якості у зв'язку із специфікою транспортної продукції не може бути використаний на підприємствах транспорту.

Відсутність єдиної системи показників не дозволяє здійснювати контроль за дотриманням установленого рівня ЯП, аналізувати і планувати підвищення рівня якості за окремими показниками і в комплексі, що значно затуруднює управління якістю на окремих підприємствах і порівняльність результатів їх роботи.

3.2. Досліджено питання про необхідність і достатню кількість в активності продукції, яка враховується, включаються перш за все ті властивості, які цікавлять власників вантажу як справжніх і потенційних клієнтів транспорту.

Вимоги користувачів системи оцінки якості транспортної продукції можуть бути визначені таким чином: по-перше, система не повинна вміщувати великої кількості показників; по-друге - повинна ґрунтуватися на існуючій системі статистичної звітності.

Виробнича діяльність підприємств у нових економічних умовах висуває в число першочергових завдань об'єктивної оцінки рівня якості інтегрованих виробничих систем і їх

структурних одиниць. У зв'язку із цим слід приділити увагу таким показникам, як показники рівня якості роботи підприємств і рівня якості праці колективів підприємств.

Основні споживачькі властивості транспортної продукції виділяється із сутності впливу транспорту на величину виробничих запасів і визначаються такими умовами, як надійність, регулярність і швидкість доставки вантажів /К.Марс/. Ці умови можуть розглядатися як споживчі властивості транспортної продукції.

Однієї з кількісних оцінок стає можливою лише при адекватному визначенні названих властивостей з урахуванням сучасного рівня організації перевізного процесу. Пер числені властивості можуть бути виражені через дві складні властивості транспортної продукції: строк доставки і скоронність вантажів.

3.3. Установлено, що для кількісної оцінки рівня цих властивостей на "більш придатні відносні показники". При цьому еталонне значення для кожного показника рівня властивості буде дорівнювати одиниці.

Таким чином, показник для оцінки рівня властивості "строк доставки" визначається за формулою:

$$q_c = t_n / t_{\phi} \quad /I/$$

де t_n, t_{ϕ} - нормативні і фактичні строки доставки вантажу /консолидентів партій/, доб.

На практиці в роботі транспорту мають місце випадки, коли частина вантажу /наприклад, у результаті "засилання", ремонту моту тари та ін./ доставляється із затримкою проти строку доставки основної частини партії. В принципі можливі як розрив на декілька частин із різними строками доставки. Для цих випадків відносний показник за властивістю "строк доставки" розраховується за загальною формулою:

$$q_c = t_n Q_n / \sum \Delta Q_j t_{\phi j} \quad /II/$$

де ΔQ - частина партії вантажу, доставлена із фактичним строком.

Показник, оцінює рівень скоронності вантажу в процесі транспортування, визначається за виразом:

$$q_a = Q_p / Q_n \quad /3/$$

де Q_p - маса або кількість місць вантажу, фактично доставленого транспортом /в коносаментній партії/ т. Сд;

Q_n - загальна маса пред'явленого до перевезення вантажу або кількість місць /в коносаментній партії/ т. Сд;

і в урахування того, що

$$Q_p = Q_n - \Delta Q \quad /4/$$

Формула /3/ приймає вигляд

$$q_a = Q_n - \Delta Q / Q_n \quad /5/$$

Однак, показник рівня скоронності, розрахований за формулою /5/, може бути використаний лише в тих випадках, коли незбережене перевезення визначається недостачею вантажу.

Якщо ж маса вантажу або кількість місць у коносаментній партії після перевезення не змінилася, але зменшилась ціна /вартість/ товару, у порівнянні із початковою, тобто в момент пред'явлення до перевезення, наприклад, у результаті підмочування та ін., то формула /5/ не відобразить скоронності показник рівня скоронності вантажу слід розглядати за виразом

$$q_c = c_p / c_n \quad /6/$$

де c_p, c_n - ціна /вартість/ вантажу фактична /після перевезення/ за одиницю крб/т, крб/од. і нормативна /до перевезення/ за одиницю крб/т, крб/од.

У випадку, коли мають місце і втрата частини вантажу, і

зниження вартості частини доставленого вантажу, що залишилось, відносний показник рівня скоронності розраховується як добуток одиничних показників, представлених у формулах /5/, /6/.

$$q_c = q_a q_n = \frac{(Q_n - \Delta Q) c_{\phi}}{Q_{\phi} c_n} = \frac{c_{\phi}}{c_n}, \quad /7/$$

де c_{ϕ}, c_n - фактична /після перевезення/ і нормативна /до початку перевезення/ ціна коносаментної партії вантажу, крб.

У принципі можливі такі випадки на транспорті, коли ціна вантажу в результаті конкретних причин зменшується по окремих частинах коносаментної партії на рівні величини. В таких випадках показник рівня скоронності визначається за виразом

$$q_c = \frac{\sum \Delta Q_i c_i}{Q_n c_n}, \quad i = \overline{1, n}, \quad /8/$$

де ΔQ_i - розмір частини партії вантажу, який має після перевезення ціну $c_i / c_n > c_i > 0 /$, т.од..

c_n - ціна за одиницю вантажу, крб/т., крб./од.

Очевидно, що вираз /8/, як і вираз /7/, враховує скоронність і за кількістю, і за ціною доставленого вантажу.

Подані вище показники рівня властивостей дозволяють кількісно оцінити суттєві властивості транспортної продукції.

Однак, жоден, із них не дає можливості знести судження про рівень її якості в цілому. Така можливість може як поодинокий випадок вичикнути при порівнянні рівня якості перевезення двох або декількох партій вантажу, коли

$$q_{c1} < q_{c2} \text{ і } q_{c1} < q_{c3}$$

В загальному випадку, ко:

$$q_{c1} < q_{c2} \text{ і } q_{c1} > q_{c2}$$

якість транспортної продукції не можна співставити навіть за двома партіями вантажу.

Це є основою для застосування комплексного методу оцінки рівня якості транспортної продукції. Узагальнений або комплексний показник рівня якості для транспортної продукції найбільш доцільно розраховувати як середньозважений. При цьому добуток показників рівня властивостей, які дорівнюють еталонному значенню - одиниці, дасть у результаті еталонне значення комплексного показника. Його відхилення від одиниці буде вказувати на відповідне зниження рівня якості транспортної продукції. Таким чином, показник рівня транспортної продукції слід розраховувати за формулою:

$$q_k = q_c^{a_1} q_c^{a_2} \quad /9/$$

де a_1, a_2 - показники ступеня для одиночних показників, оцімюючих властивості схоронності і строку доставлених вантажів.

Значення фактора часу доставки і економічних збитків у зв'язку із недотриманням нормативних строків доставки часто недооцінюється.

Методи визначення збитків, які несуть від невовчасної доставки вантажів підприємства (їх власники, розроблені недостатньо.

Тому в даній роботі пропонується загальний вигляд залежності між ціною /вартістю/ товару для власника вантажу і часом знаходження вантажу в дорозі. Ця залежність виражається формулами:

$$C_n = C_n - E C_n t_n \quad /10/$$

$$C_{\varphi} = C_{\varphi} - E C_n t_{\varphi} \quad /11/$$

де C_n, C_{φ} - нормативна /оцінювана/ і фактична, вартість товару для власника вантажу з пункту призначення, грн.,

C_n, C_{φ} - нормативна і фактична ціна вантажу, грн.,

ϵ - питомі затрати, які несе власник вантажу за час його транспортування, крб/крб,доб.,

t_n, t_{ϕ} - нормативний і фактичний строки доставки вантажу доб.

У формулах /I0/ і /II/ невідомою є величина

її можна визначити на основі методів: компенсації за затримку доставки, різниці ефективних транспортних затрат, різниці вартості часу перевезення і різниці валових затрат.

Їх урахуванням формул /I0/ і /II/ параметр вагомості для кожного показника рівня властивості транспортної продукції розраховується за виразом:

$$a_i = \frac{\lg C_{\phi i} - \lg C_{ni}}{\lg Q_i} \quad /12/$$

де i - індекс показника рівня властивості транспортної продукції.

Розрахунок комплексного показника рівня ЯТП за формулою /9/ враховує мінімальну кількість властивостей цієї продукції.

3.4. Для найбільш повної і адекватної оцінки рівня ЯТП повинні враховуватися і інші її властивості, значення яких у даний час неосцінюються.

Для оцінки швидкості, як властивості транспортної продукції, доцільно використати відносний показник.

$$q_v = v_{\phi} / v_n \quad /13/$$

де v_{ϕ}, v_n - фактичне і нормативне значення швидкості, милі/доб.

Надійшлисть у відповідності із прийнятим правилом також доцільно оцінювати в відносних величинах.

$$q_{na} = n_{r\phi} / n_{rp} \quad /14/$$

де $n_{r\phi}, n_{rp}$ - кількість реально виконаних і запланованих /за нормою/ робіт за календарний період.

Показник ритмічності визначається за формулою

$$\omega = T^2 / f \sum_k t_{н.н}^2 n_{н.н} \quad /15/$$

де f - число відправлень /прибуть/ транспортних засобів /частотності/

$t_{м.к}$ - k -тий інтервал між відправленнями транспортних засобів при їх неритмічній подачі, $k = \overline{1, n}$;

$N_{м.к}$ - кількість k -тих інтервалів за період

З метою управління рівне: СП стосовно властивості "ритмічність" відносний показник рівня цієї властивості і визначається за формулою

$$q_{\omega} = \omega_{ф} / \omega_{н} . \quad /16/$$

де $\omega_{ф}, \omega_{н}$ - фактичний і нормативний рівні ритмічності.

Аналогічно відносний показник рівня частотності визначається за формулою:

$$q_f = f_{ф} / f_{н} . \quad /17/$$

де $f_{ф}, f_{н}$ - частотність фактична і нормативна.

Час чекання відправки найбільше залежить від частотності. В зв'язку із цим на сучасному етапі розвитку транспортної кваліметрії в оцінці рівня транспортної продукції доступність за часом можна не враховувати як окрему властивість. Показником цієї властивості є проміжок часу між моментом виникнення потреби в транспорті і моментом її задоволення, тобто час чекання вантажем відправлення. А цей час /фактичний/ при випадковому пред'явленні вантажу може бути розрахований на основі раніше наведених залежностей за виразом

$$t_{ч.в.ф} = T / q_f f_n q_{\omega} \omega_n . \quad /18/$$

Для транспортного підприємства рівень регулярності може оцінюватися показником, який приймає значення від 0 до 1, за виразом

$$W_r = N_r / N . \quad /19/$$

де N_r - число регулярних відправлень

N - число всіх відправлень.

Із показників, які застосовуються для оцінки рівня точності доцільно розглядати лише відносний, який розраховується за виразом

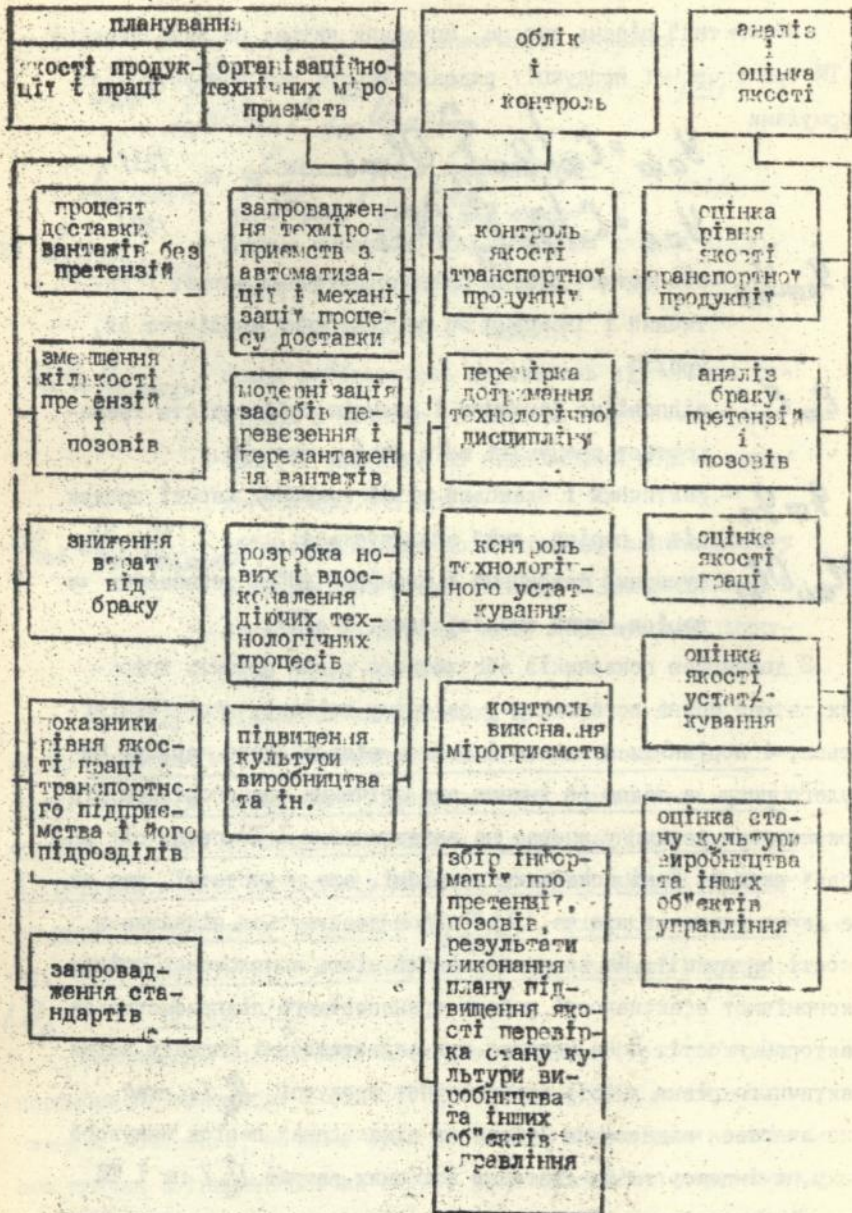
$$\sigma = 1 - \frac{t_{\text{доп}} - t_{\text{н}}}{t_{\text{н}}}, \quad /20/$$

3.5. Досліджено, що управління рівнем якості транспортної продукції слід здійснювати в трьох площинах. По-перше, за стадіями життєвого циклу продукції: науково-дослідні роботи, проектно-конструкторські роботи/ створення, виробництво, експлуатація і гарантійне обслуговування. По-друге, процес управління рівнем якості слід здійснювати за елементами процесу праці: засоби праці, предмети праці, сама праця /як доцільна діяльність. По-третє - це стадії технологічного циклу /навантаження - перевезення - розвантаження/.

3.6. У роботі дані характеристики спеціальних функцій управління рівнем якості продукції транспортного підприємства і наведена блок-схема управління якістю продукції /м.я. /

В роботі докладно розкрито одна із основних функцій управління рівнем якості транспортної продукції "функція планування підвищення рівня якості".

3.7. Економічна ефективність роботи транспортного підприємства визначається темпами росту сукупного рівня якості транспортної продукції по відношенню до темпів росту витрат, необхідних для покращення якісних характеристик продукції. Результатом такого процесу є зниження абсолютного рівня витрат на 1 ТМ транспортної продукції порівнянної якості. У зв'язку з цим економічну ефективність роботи транспортних підприємств з аспекту якості продукції є доцільним оцінювати за абсолютним рівнем поточних витрат на забезпечення тонно-милі транспортної продукції підприємства.



Кал. Висх. схема управління якістю продукції транспортно-го підприємства

АН України

підприємства.

Абсолютний рівень питомих поточних витрат на забезпечення І ТМ транспортної продукції рядової якості розраховується за формулами

$$Y_{a.f} = C_f / q_f \sum_{i=1}^n Ql_{fi} \quad (21)$$

$$Y_{a.p} = C_p / q_p \sum_{i=1}^n Ql_{pi} \quad (22)$$

де $Y_{a.f}$, $Y_{a.p}$ - абсолютний рівень питомих поточних витрат /фактичний і плановий за період, який аналізується, крб/ТМ

C_f , C_p - відповідно фактична і планова собівартість транспортної продукції всіх видів, тис.крб.;

q_f , q_p - фактичний і плановий різні сукупної якості продукції в період, який аналізується;

Ql_{fi} , Ql_{pi} - сумарний фактичний і плановий об'єм перевезень за період, який аналізується, тис/ТМ.

З допомогою показників абсолютного рівня питомих поточних витрат можна встановити у звітному періоді, який аналізується, і порівняти з планом і звітом відповідного періоду минулого року, а також із іншими аналогічними транспортними підприємствами величину витрат на забезпечення І ТМ продукції рядової якості. Такі показники потрібні, але недостатні, так як не дають уявлення про те, якою ціною досягається підвищення якості продукції. Це викликає необхідність комплексної оцінки економічної ефективності роботи транспортного підприємства за фактором якості. Вона можлива при співставленні індексу зміни фактичного рівня якості транспортної продукції I_q , який визначається відношенням рівня за відповідний період минулого року, і індексу зміни /питомих поточних витрат I_y / на І ТМ транспортної продукції досягнутого рівня якості, розрахованого за формулою /23/ при порівнянні із планом періоду, що аналі-

зується, і за формулою /24/ при визначенні динаміки.

$$I_{2\varphi} = \frac{C_{\varphi}}{\sum_{i=1}^n Q_{\varphi i}} / \frac{C_0}{\sum_{i=1}^n Q_{\varphi i}} \quad /23/$$

$$I_{2, \text{полер}} = \frac{C_{\varphi}}{\sum_{i=1}^n Q_{\varphi i}} / \frac{C_{\varphi, \text{полер}}}{\sum_{i=1}^n Q_{\varphi i, \text{полер}}} \quad /24/$$

де $I_{2\varphi} \cdot I_{2, \text{полер}}$ - індекс зміни питомих поточних витрат відпо-
відно до відношення до плану і звіту поперед-
нього періоду, дол' одиниці;

$C_{\varphi}, C_0, C_{\varphi, \text{полер}}$ - повна собівартість перевезень відповідно фа-
ктична і планова за період, який аналізує-
ться, і фактична за відповідний період мину-
лого року, тис.крб.

$Q_{\varphi i}, Q_{\varphi i}, Q_{\varphi i, \text{полер}}$ - об'єм перевезень по i -му виду вантажопотоку
в натуральному виразі відповідно фактичний і
плановий за період, який аналізується, мину-
лого року, тис.ТМ,

n - кількість вантажопотоків.

3.8. Таким чином, комплексний показник економічної ефекти-
вності роботи тр.испортного підприємства за показником якості
продукції, який визначається шляхом відношення індексу сукуп-
ного рівня якості до індексу питомих поточних витрат на тон-
но-милю транспортної продукції $I_{\varphi} = I_{\varphi} / I_{\varphi}$, дозволяє встано-
вити, чи випереджує ріст сукупної якості ріст питомих витрат
 $I_{\varphi} > 1$ / або ні $I_{\varphi} < 1$.

Комплексна оцінка економічної ефективності роботи транс-
портного підприємства в області якості продукції на основі по-
казника, очевидно, повинна бути доповнена відповідним аналі-
зом причин зміни виробничих витрат на забезпечення перевезень.

При неефективній роботі транспортних підприємств в сфері
якості, тобто, коли темпи росту питомих поточних витрат

перевершують темпи росту сукупного рівня якості транспортної продукції відповідний аналіз проводиться за видами перевезень.

Такий аналіз дозволяє встановити, які конкретно види перевезень забезпечили ефективну роботу підприємства по підвищенню рівня якості транспортної продукції.

За аналогічною методикою можна робити розрахунок економічної ефективності підвищення рівня якості продукції портів і перевантажувальних комплексів. У цьому випадку складова Q_i змінюється на показник вантажопереробки в т/ Q_i / за родами вантажів, переважувалим комплексам і ін.

4. ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ.

Основними науковими результатами дисертаційного дослідження є:

1. Узагальнення існуючих методів оцінки якості продукції різних підприємств і аналіз становлення й розвитку систем управління якістю продукції в нашій країні і за кордоном.

2. Дослідження існуючих методів кваліметрії і оцінка їх застосування до транспортної продукції із урахуванням її специфіки.

3. Визначення системи показників із урахуванням вимог користувачів і розробка методів розрахунку кількісних значень показників рівня якості транспортної продукції.

4. Установлення меж застосовуваності теоретичних положень за оцінкою рівня якості транспортної продукції і розробка практичних методів оцінки рівня якості транспортної продукції якості праці.

5. Розробка методичних положень за аналізом причин виникнення претензій по перевантаженні вантажів у порту із застосуванням персональних комп'ютерів.

6. Розробка загальної концепції управління якістю продукції на підприємствах морського транспорту.

7. Стандартизація процедури планування підвищення рівня якості продукції транспортного підприємства.

8. Аналіз існуючих методичних положень за визначенням економічної ефективності підвищення рівня якості продукції.

9. Розробка системи показників для оцінки економічної ефективності підвищення рівня якості транспортної продукції по відношенню до індексу фактичного рівня сукупної якості до індексу поточних витрат на виробництво продукції транспортного підприємства.

5. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ОПУБЛІКОВАНІ В ТАКИХ НАУКОВИХ РОБОТАХ:

1. Пути и эффективность повышения качества транспортной продукции при доставке грузов в контейнерах / *Экономика, организация и управление на морском транспорте*. ОДМФ. М.: В/О "Мортехинформреклам", 1985 г. - С. 87, 88 /Співавтор Б.О.Ніколенко/
2. Хозрасчетный экономический эффект от повышения качества проекта организации контейнерных перевозок. /-б. "Экономика, организация и управление на морском транспорте". Наукові праці ОДМФ. М.: В/О "Мортехинформреклам", 1988, С. 47-49. /Співавтори Б.О.Ніколенко, Г.Н.Райчева/
3. Методика оценки уровня качества продукции на морском транспорте. Одеса: ІПК МХ, 1987. /Співавтор Б.О.Ніколенко/
4. Автоматизация учета коммерческих браков как элемент маркетинговой деятельности коммерческой службы порта. Одеса: ІПК МХФ, 1991, /Співавтори С.М.Вут, Б.О.Ніколенко/
5. Упрощенный метод выбора вида транспорта для доставки контейнеров. // *О научно-техническом достижении*. - Одеса, ЦНТИ,

- вип. 76, 1984 р. /співавтор В.О.Ніколенко/.
6. К вопросу автоматизации составления грузового плана судов-паромов. М.: В/О "Мортехінформреклама" № 284 мф-Д 84, 1984 р. /співавтор Дрозд С.В./
7. Системный подход к повышению качества транспортной продукции при доставке морских контейнеров по наземным путям сообщения. М.: В/О "Мортехінформреклама" № 356 мф-Д 84, 1984 р. /співавтор В.О.Ніколенко/.
8. Определение комплексного показателя качества транспортной продукции при перевозках грузов морем. М.: В/О "Мортехінформреклама", № 495 - мф - 1986 р. /співавтор В.О.Ніколенко/
9. Стандартизация процедуры формирования грузопогоков как исходный этап нормирования качества контейнерных перевозок. М.: В/О "Мортехінформреклама", № 466 - мф, 1986 р. /співавтор В.С.Ніколенко/
10. Методы оценки качества труда на морском транспорте. М.: В/О "Мортехінформреклама", № 529 - мф, 1986 р. /співавтор В.О.Ніколенко/.
11. СЦП "Оценка уровня качества транспортной продукции" // О педоловом производственно-техническом опыте. - Одеса, ОЦНП, № 87-043, вип. 4. - 1987. /співавтори В.О.Ніколенко, А.М.Гаврилюк/

SUMMARY.

Golovenko H.N.

Economic effectiveness of quality level's increasing of transport output. Thesis for candidate of science in economics. - Specialization 08.07.04. - Economics of transport and communication. It's given for defence in the Institute of market problems and economical & ecological investigation of Ukrainian National Science Academy in Odessa. 1994.

Thesis is dealt with theoretical investigations and practical recommendations on management of production's quality level and appraisal of it's increasing for transport enterprises.

As the results of research it has been proved that the absence of united index system hadn't permitted to save control, analyze and plan the increasing of transport production's quality level, appraise of its effectiveness.

It has been introduced methodic propositions about estimation of transport production's quality level and effectiveness of its increasing.

АННОТАЦИЯ

Головченко Е.И. Экономическая эффективность повышения уровня качества транспортной продукции. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04. - Экономика транспорта и связи. Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, Одесса., 1994.

Защищается рукопись, которая содержит теоретические исследования и практические рекомендации по управлению уровнем качества продукции и оценке эффективности его повышения на предприятиях транспорта.

Установлено, что отсутствие единой системы показателей не позволяет осуществлять контроль, анализировать, планировать повышение уровня качества транспортной продукции и оценивать его эффективность.

Осуществлено внедрение многолетних положений по оценке уровня качества транспортной продукции и эффективности его повышения.

Ключові слова: транспортна продукція, якість продукції, еластивості продукції управління якістю, економічна ефективність

Handwritten signature

Доп. к печати II. II. 61г. Формат 60x84 1/16.
Сб"ем I, 5г. л. Заг"аз № 1103. Тираж 100 экз.
Госгипгография Свесского управления по печати, пех. 13.
Ленина 40.



AB 31.510