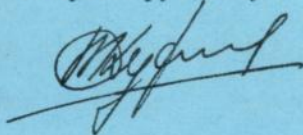


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ МІЖНАРОДНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЦІВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

На правах рукопису



КУРЛЯНД
Олександр Маркович

ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ТА РОЗВИТКУ ПОРОМНОГО
КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Спеціальність 08.07.04. - "Економіка
транспорту та зв'язку".

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації
на здобуття вченого ступеня кандидата
економічних наук

Київ

1997

Дисертація є рукописом.

Робота виконана в Одеському державному морському університеті Міністерства освіти України.

Науковий керівник: доктор економічних наук,
професор Примачов М. Т.

Офіційні опоненти: член-кореспондент НАН України,
доктор економічних наук,
професор Долішний М. І.,
доктор економічних наук,
професор Сич Є.М.

Провідне підприємство: ВАТ інститут (центр) комплексних транспортних проблем.

Захист відбудеться "30" вересня 1997 року о 14⁰⁰ на засіданні Спеціалізованої Ради Д 01. 35. 03. при Київському міжнародному університеті цивільної авіації, за адресою, 270029, м. Одеса-29, вул. Мечнікова, 34, Одеський державний морський університет.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці КМУЦА.

Відгук на автореферат у двох примірниках, завірений друком, просимо вислати за адресою: 252058, Київ-58, пр. Космонавта Комарова, 1.

Автореферат разісланий "26" серпня 1997 року.

Вчений секретар
Спеціалізованої Ради,
доктор економічних наук



Загорулько В. М.

ЛННБ України ім.В.Стефаніка



00737978 (+)

1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

1.1. Актуальність дослідження. Становлення України як морської держави, стратегічні завдання досягнення фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі, підсилення чинника часу в функціонуванні інтермодальних транспортних систем, визначають необхідність опрацювання наукових основ управління ефективністю розвитку судноплавних компаній.

Морські поромні сполучення (ПС) забезпечують безупинне транспортне обслуговування регіональних виробничих комплексів та підтримують транзитні транспортно-економічні зв'язки (ТЕЗ). Основна їх перевага: зниження часу перевезень товарів, зменшення транспортних витрат та регулярність роботи лінії, понад висока екологічна ефективність. з цим пов'язана актуальність обґрунтування засобів оцінки ефективності поромних сполучень.

У той же час не досліджена роль поромних сполучень в ефективності транспортного забезпечення приморських регіонів та в організації мультимодальних засобів перевезень товарів по транспортних коридорах. При цьому найважливішими стають питання використання транспортного потенціалу судноплавної компанії та взаємозв'язок ефективності функціонування із якісними параметрами розвитку.

1.2. Ціллю дослідження є опрацювання наукових аспектів, методичних положень та практичних рекомендацій по обґрунтуванню економічних рішень в області ефективного розвитку поромного комплексу (ПК).

Серед проблем наукового забезпечення по стабілізації роботи поромних судноплавних компаній та поширенню їх діяльності визначаються:

систематизація закономірностей та тенденцій розвитку ПС у системі світового та регіонального судноплавства;

ЛНБ ім. В. Стефанишина

дослідження сукупності результатів та переваг функціонування поромних комплексів;

впорядочення організаційно-економічних відносин поромних комплексів по інтегральній ефективності; обґрунтування механізму управління ефективністю розвитку поромних сполучень за "результатами".

Управління результатами ПС припускає вибір пріоритетних форм конкурентоздатності, а також оцінку ефективності функціонування судноплавних компаній (СК).

Багатогранність чинників економічного розвитку ПС обумовила першочергові завдання: вияв умов конкурентоздатного розвитку судноплавних компаній; теоретичне та методичне забезпечення розвитку поромних судноплавних компаній з обліком ринкових потреб та підприєм-ницьких інтересів судновласників; управління економічною ефективністю транспортного обслуговування вантажовласників; розробка системи показників, що комплексно описують результати інтермодальних транспортних технологій.

Пропонується методика розрахунку прямого та позасистемного результату ПС, джерел та потреб інвестиційних ресурсів для нормального розвитку судноплавних компаній.

1.3. Предметом дослідження є наукові основи побудови механізму управління ефективністю розвитку ПС по кінцевих результатах судноплавної компанії та споживачів транспортної продукції.

1.4. У вигляді об'єкту дослідження розглядається система поромних комплексів приморських регіонів та їх участь у інтермодальних технологіях.

1.5. Теоретична та методологічна база дослідження включає сучасну теорію ринкових відносин; теорію економічного розвитку

та ефективності інвестування; принципи управління проектами; міжнародні основи організації судноплавства; концепції реформування економіки України; публікації вчених-економістів по теорії, методології та практиці управління ефективністю морського транспорту. Враховані положення транспортної економетрії.

1.6. Наукова новізна полягає у опрацюванні економічної концепції вдосконалення механізму управління ефективністю розвитку ПС за критерієм конкурентної стійкості у регіональному фрахтовому просторі.

На захист виносяться наступні нові наукові результати:

закономірності конкурентоздатного розвитку поромних судноплавних компаній;

критеріальне забезпечення господарських та інвестиційних рішень по розвитку поромних сполучень;

принципи та методика розрахунку прямого, інтегрального та позатранспортного (позасистемного) ефекту поромних транспортних технологій;

засіб виміру повного економічного ефекту по сукупності макроекономічних, підприємницьких та позасистемних результатів поромних комплексів;

вдосконалення організаційно-економічних відносин поромних комплексів по сукупності результатів транспортного обслуговування вантажевласників;

організаційно-економічний механізм управління ефективністю поромних сполучень, що враховує сбалансованість провозної спроможності та фрахтового ринку.

Положення дисертаційного дослідження уточнюють теоретичні концепції ефективного розвитку СК.

Автором дисертації враховані основні положення робіт В.А. Геєца, М.І.Долішнього, Л.В.Канторовича, М.Д.Кейнса, М.Котлера, К.Р.Макконнелла, В.В.Новожілова, Т.С.Хачатурова, П.Самуельсона.

Використані опрацювання по економіці водного транспорту А. П. Ірхіна, В. І. Краєва, М.І.Котлубая, С. А. Обухова, М. Т. Примачова, В.І. Чекаловця.

1.7. Практична цінність. В дисертації розроблені практичні аспекти розвитку поромних комплексів на базі самофінансування та активної державної судноплавної політики. Економічні рішення засновуються на ролі ПС в формуванні регіональної виробничої інфраструктури та їх впливі на стабілізацію транзитних вантажопотоків.

Нормативно-методична база перспективного розвитку ПС включає положення по оптимізації інтермодальних форм перевезень товарів. Це дозволяє істотно знизити ресурсоемкість перевозного процесу.

У дисертації викладаються принципи сбалансованості розвитку поромних комплексів з урахуванням їх впливу на виробничі та соціально-економічні відносини. Це дозволяє розрахувати сукупні по системі виробництво - реалізація - споживання економічні результати. В центрі досліджень поставлено програмно-методичне та нормативно-критеріальне забезпечення господарських рішень економічної конкурентоздатності поромних СК.

Особлива увага приділяється підвищенню ефективності ПС в реальних умовах фрахтового ринку, міжнародного регулювання судноплавства та національного законодавства.

1.8. Вірогідність та доказовість результатів дослідження заснована на загальновизнаних теоретичних постулатах та на реальній економічній інформації.

Основний капітал поромних комплексів має високу міру зносу; компанії працюють без державної підтримки національного судновласника. Тому увагу зосереджено на опрацюванні засобів управління економічною ефективністю та виробничо-комерційною стійкістю поромних судноплавних компаній.

Висловлені у дисертації принципи переходу від інтуїтивних виробничо-економічних рішень до системи розрахунків за кінцевими результатами визначають реальність концепції розвитку поромного комплексу України.

1.9. Апробація роботи виконана на різноманітних рівнях управління судноплавним бізнесом. Концептуальні основи, що висловлені в дисертації, реалізовані при утворенні економічно самостійної ДСК "Укрферрі". Основні положення роботи представлені та схвалені Мінтрансом України та на міжнародних конференціях та виставках : (Санкт-Петербург- 1995р.) - Neva-95; (Лондон - 1996р.) - 3 -rd International Marine Forum; (Одеса - 1996р.) - Odessa-96; (Москва - 1996р.) - Trunsrussia-96; (Москва - 1997р.) - Trunsrussia-97.

1.10. Публікації. За матеріалами дисертації опубліковано 4 наукові роботи обсягом 10 п.с.

1.11. Обсяг та структура роботи. Дисертаційне дослідження складається з вступу, трьох розділів, закінчення, списку посилань із 148 найменувань. Основний текст роботи викладений на 175 сторінках машинописного тексту, що включає 8 таблиць, 17 малюнків та 65 формул.

2. СТРУКТУРА ДИСЕРТАЦІЇ:

ВСТУП

Розділ 1. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ПОРОМНОГО СПОЛУЧЕННЯ.

1.1. Поромне сполучення в забезпеченні регіональних транспортних економічних зв'язків.

1.2. Особливості розвитку поромного сполучення зарубіжних країн.

1.3. Організація управління поромними сполученнями за "результатами".

Розділ 2. ПРОБЛЕМИ ТА ЧИННИКИ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРОМНИХ СПОЛУЧЕНЬ УКРАЇНИ.

2.1. Наукові аспекти та чинники ефективного функціонування поромного повідомлення України.

2.2. Проблеми та система управління ефективністю розвитку ПС України.

2.3. Організаційно-економічні відносини в системі поромних сполучень.

Розділ 3. ОБГРУНТУВАННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ РОЗВИТКУ ПС.

3.1. Методика обґрунтування ефективності розвитку ПС України.

3.2. Механізм управління результатами розвитку ПС.

3.3. Засоби перспективного розвитку поромного комплексу України.

ВИСНОВКИ

3. ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтована актуальність дослідження, сформульовані цілі та наукова новизна, практична цінність роботи та засоби обґрунтування результатів.

У першому розділі досліджені найважливіші умови та чинники ефективного функціонування та розвитку поромних сполучень у складі інтермодальних транспортних технологій.

3.1. При опрацюванні наукових аспектів ефективного транспортного забезпечення приморських регіонів треба розрізняти об'єктивні чинники розвитку СК. Під поромним комплексом України в дисертації розглядається діюча система поромних сполучень та переправ, а також потенційні можливості та доцільність подальшого освоєння регіонального фрахтового ринку. У вигляді локальних поромних комплексів розглядається сукупність спеціалізованого флоту, берегових споруд та сервісних підрозділів, що забезпечують реалізацію провозної спроможності поромних суден. Поромні сполучення становлять систему перевезень транспортних засобів, товарів та людей морем на порівняно невелику відстань перевезення суднами, що не вимагають традиційних вантажно-розвантажувальних робіт. Такі транспортні технології входять, як правило, в склад мультимодальних перевезень та за рівнем економічної та функціональної конкурентоздатності не мають альтернативи.

Поромні сполучення засновані на потужних вантажепотоках та напрямках, що скорочують в 3 - 4 рази наземні шляхи перевезень товарів. Особливо виділяються умови: швидкість перевезень вантажів та частота руху суден.

3.2. Особливості та закономірності розвитку поромних сполучень у світовому судноплаванні зумовлені зростанням чинника часу в реалізації переваг міжнародного розділення праці. Разом з підвищенням техніко-економічного рівня (ТЕР) судноплавних компаній широко використовуються принципи експорту капіталу та інтенсивного розвитку найбільш ефективних видів морського флоту.

Тому морські держави широко використовують (ПС). Зберігається активний стан ПС щодо загальних показників фрахтового ринку. Порівняно висока капіталоемкість розвитку

компенсується тарифами на перевезення, що відбивають прискорення перевезень та інші якісні показники.

Стійкість та конкурентоспроможність поромних судноплавних компаній, діючих у регіональному фрахтовому просторі засновується на підтримці необхідного ТЕР. Економічна стратегія передбачає дві базові цілі: збереження високої ефективності та поширення участі у регіональному секторі фрахтового ринку. Відповідно до цього виробляються засоби державної підтримки національного судновласника. А судноплавні компанії постійно контролюють конкурентоздатність і реалізують ефективну інвестиційну політику.

3.3. З урахуванням закономірностей та переваг ПС пропонує удосконалювати управління судноплавними компаніями за "результатами". Параметричні та цінові аспекти конкурентоздатності ПС повинні засновуватися на науково-технічному прогресі, вдосконаленні планування кінцевих результатів взаємодії флоту, портів, наземних видів транспорту та клієнтури.

Поромним комплексам належить особлива роль в прискоренні реалізації товарів та зменшенні витрат, що складає основу ефекту. Отже, механізм управління роботою ПС повинен відбивати зацікавленість в оптимізації не тільки прямих (підприємницьких), але й позасистемних результатів (1).

$$\mathcal{E}_{ви} = \sum \mathcal{E}_{виі} - \sum P_{виі}; \quad (1)$$

де $\mathcal{E}_{ви}$ - повний позасистемний ефект ПС, що відбиває на результатах діяльності вітчизняних споживачів транспортних послуг; $\mathcal{E}_{виі}$ - приріст фінансового результату суміжних видів транспорту; зниження ресурсоемкості процесу перевезення; оптимізація використання обігового капіталу клієнтури; скорочення втрат вантажів; економічний вигравш вантажевласників

на транспортних витратах; зниження витрат на вантажно-розвантажувальні роботи; $P_{\text{внї}}$ - зменшення прибутку конкурентів; втрати порту від зміни технології відправлення вантажів; витрати через порушення ритмічності транспортного обслуговування; зміни в морському страхуванні.

Система оптимізації кінцевих результатів функціонування ПС представлена на мал. 1.

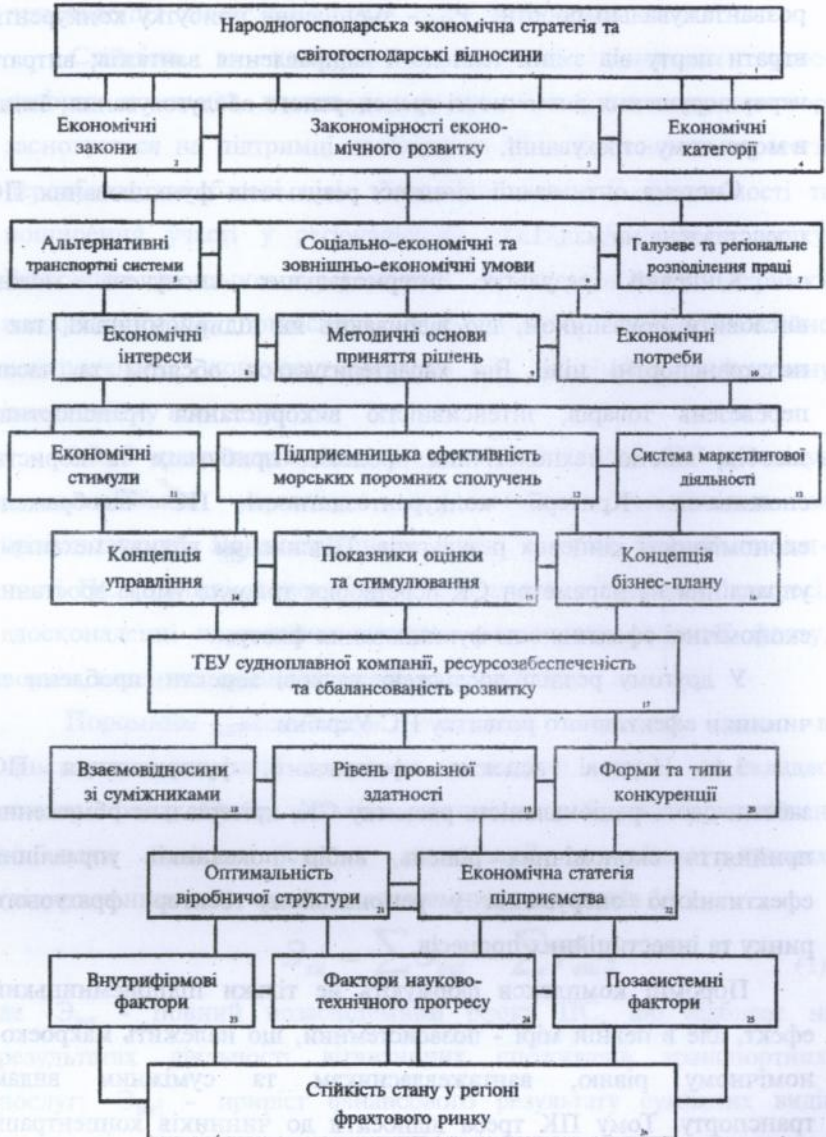
Кінцевий результат інтермодальних сполучень можна висловити показником, що відбивають як підприємницькі, так і позатранспортні цілі. Він характеризується обсягом та часом перевезень товарів, інтенсивністю використання транспортних засобів, якістю технологічних процесів, прибутком та користю споживачів. Критерії конкурентоздатності ПС відображено економічності кінцевих результатів. Підсилення впливу механізму управління на параметри СК перетворює головна умова зростання економічної ефективності функціонування флоту.

У другому розділі досліджені наукові аспекти, проблеми та чинники ефективного розвитку ПС України.

3.4. Наукові аспекти ефективного функціонування ПС забезпечують раціональність розвитку СК, критеріальне обмеження прийняття економічних рішень, вибір показників управління ефективністю оперування у регіональному секторі фрахтового ринку та інвестиційних процесів.

Поромні комплекси формують не тільки підприємницький ефект, але в певній мірі - позасистемний, що належить макроекономічному рівню, вантажевласникам та суміжним видам транспорту. Тому ПК треба відносити до чинників концентрації вантажеспотоків та інтеграції інтересів економічних підсистем.

Механізм управління результатами поромних комплексів повинен націлюватись на інтенсифікацію транспортного процесу та



Мал. 1. Система чинників, завдань та напрямків оптимального розвитку поромних сполучень

підвищення прямого та позатранспортного ефекту. Тому до першочергових завдань розвитку локальних поромних комплексів відносяться: оптимізація виробничої структури підприємства; вдосконалення управління та стимулювання результатів освоєння фрахтового ринку.

До найважливіших закономірностей ефективного розвитку ПС віднесено: технологічну єдність видів транспорту, що приймають участь у інтермодальних перевезеннях; просторове обмеження діяльності флоту; єдність експлуатаційної та інвестиційної діяльності ПК; формування великомасштабного позасистемного ефекту поромних компаній (1).

Ефект інвестиційних рішень можна визначити на базі кордонних економічних результатів від опрацювання, будівництва та експлуатації поромних комплексів,

$$\begin{aligned} \mathcal{E}_{пк} = & \sum_1^{T_c} \left(\sum Q_i f_i \alpha_{ti} - \sum H_{pi} C_{pi} W_i \beta_{ti} \right) (1 - H_{б0}) - \\ & - \sum_1^{T_n} K_j \alpha_{tj} + C_n + \sum_1^{T_c} \mathcal{E}_{ВН} \alpha_{ti} \end{aligned} \quad (2)$$

де $i=1, \dots, T_c$ - роки та тривалість періоду конкурентного функціонування ПК; Q_i - річний обсяг кінцевої продукції (робіт) за роками розрахункового періоду; f_i - тарифна ставка перевезень товарів ПС; α_{ti} - коефіцієнт дисконтування поточних витрат та результатів ПС; C_{pi} - вартісна оцінка використовуваних ресурсів;

W_i - параметр ПС, що визначає потребу у ресурсах за нормативами (H_{pi}); $H_{б}$ - норматив розрахунку з бюджетом; $j = 1, \dots, T_n$ - інвестиційний період; K_j - річні інвестиції у розвиток ПК; α_{tj} - коефіцієнт дисконтування одноразових витрат; C_n - ліквідаційна вартість проекту.

Концентрація капітальних укладень під приріст результатів та підвищення якості перевезень товарів спмагається базуватися на нормативах, що відбивають формування сукупного економічного ефекту використання економічних ресурсів. Серед проблем, що повинні бути розв'язані, виділяються: доступність вантажної бази та конкурентоздатність її освоєння; оптимальність параметрів судноплавної компанії; чіткість оцінки результатів.

Вдосконалення механізму управління ефективністю СК ускладнюється тим, що порушуються інтереси макроекономічного рівня. Тому методика стимулювання розвитку ПС повинна відбивати цілі СК і враховувати концепцію економічного реформування в Україні.

3.5. Механізм управління ПС націлений на повне задоволення потреб регіонів фрактового ринку в високоякісному обслуговуванні вантажепотоків з достатнім сукупним ефектом.

З підсиленням конкуренції на фрактовому ринку необхідно опрацювання програм: підвищення конкурентоздатності СК; оптимізації техніко-економічного рівня підприємства; сбалансованості розвитку за цільовим призначенням, ресурсами та потребами. Складність їх реалізації обумовлена тим, що концепція державної підтримки національних судновласників, є досі не розроблена.

Особливе місце в поширенні ПС має маркетингова діяльність. Вона повинна засновуватися на оцінці: інтернаціоналізації найважливіших соціально-економічних проблем регіону; зміни ролі України в міжнародному розділенні праці та транзиті товарів по транспортним коридорам; економічної потужності суміжних держав; міри захисту національних зовнішньоекономічних інтересів; ризика оперування у нових секторах фрактового ринку.

Масштаби ринку поромних сполучень запропоновано

визначати з урахуванням конкурентоздатності інтермодальних перевезень

$$Q_{ПС} = \sum_{и}^m V_{ВПи} \alpha \frac{1}{\lambda} \beta \gamma \nu a_{ск}, \quad (3)$$

де $V_{ВПи}$ - валовий внутрішній продукт країни (i), економіка якої обслуговується ПС; α - коефіцієнт перевезення продукції; λ - потребуєма вартість однієї тони товарів; β - коефіцієнт експортної орієнтації економіки i -ї країни; γ - частка вантажопотоків, що линуть до морських шляхів; ν - частка вантажопотоків, що по економічній доцільності прагнуть до ПК; $\alpha_{ск}$ - коефіцієнт параметричної конкурентоздатності ПС.

Оцінювати ефективність прогресивних інтермодальних підсистем слід не тільки за підприємницькими результатами, але з урахуванням інтересів клієнтури. Останнє визначає реальність економічної стратегії, що заснована на поширенні ринку транспортних послуг.

Центральною проблемою в управлінні ефективністю при сучасному стані конкуренції у судноплавстві та ризиків реалізації інвестиційних рішень треба вважати спроможність СК вчасно відшкодувати грошовий капітал, що використано на нарощування провізної спроможності (4),

$$\sum_{i=1}^T (Q_i f_i \alpha_{ii} - \sum_{i=1}^T H_{pi} C_{pi} W_{pi} \alpha_{ii}) (1 - B_n) \geq \sum_{j=1}^T (K_{nj} + K_{mj}) \alpha_{ij} \frac{e}{H_{ap}} - C_s, \quad (4)$$

де e - норма прибутку, що забезпечує оптимальні умови розвитку СК; H_{ap} - норматив амортизаційних відрахувань на повну відбудову; e_n - коефіцієнт позаінвестиційного розподілення прибутку.

Період життєдіяльності (T_c) відповідає такому часу обігу основного капіталу, при якому прибуток, що дисконтувався, буде

перевищувати капітальні вкладення у співвідношенні $e_n / H_{ар}$. При розвитку ПС необхідно орієнтуватись на досягнення: стійкості, підвищення якості роботи, оптимізації організаційно-економічних відносин СК, інвестиційних процесів.

3.6. Складність конкурентоздатного функціонування ПС припускає вдосконалення організаційно-економічних відносин флоту, портів, суміжних видів транспорту, клієнтури та обслуговуючих організацій. Динамічність господарської ситуації, орієнтація на макроекономічні обмеження, мінливість кон'юнктури фрактового ринку визначають оптимізацію організаційно-економічних відносин (ОЕВ) за комплексом спеціальних критеріїв. Результати розвитку треба контролювати по системним параметрам комплексу: транспорт - фрактовий ринок - виробники - споживачи.

Основне завдання підприємницької діяльності ПС полягає в підвищенні ефективності; досягненні стійкості економічних, організаційних та правових відносин з вантажевласниками, підприємствами, що конкурують, та обслуговуваними організаціями.

Перспективну економічну стратегію необхідно націлювати на ресурсне обмеження як за зовнішніми умовами, так і за параметрами конкурентоздатності. В відкритому ринковому просторі всі учасники міжнародного судноплавства повинні будувати свої ОЕВ на принципах формування, розподілу та використання сукупного економічного результату із врахуванням витрат та користі переліва.

При цьому важлива реалізація активної державної судноплавної політики, що стимулює збільшення провозної спроможності національних СК на базі вітчизняної суднобудівельної промисловості. Прихована ефективність нарощування провозної спроможності СК країни внаслідок придбання флоту із вітчизняних верфей дорівнює

$$\Delta \mathcal{D}_{c.o.} = \left[\sum_{t=1}^{T_c} e_{BE} S_t Q_t - e_{BC} \Pi_B (1 - \gamma) \right] \frac{\sum_{i=1}^{T_c} R_i \alpha_i}{\Pi_B}, \quad (5)$$

де e_{Be} - валютна ефективність поточних експлуатаційних витрат у судноплавстві; e_{BC} - валютна ефективність витрат у суднобудівельній промисловості; γ - коефіцієнт реалізації транспортної потужності на внутрішньому ринку; T_c - життєвий

період ефективної експлуатації суден; $\frac{\sum_{i=1}^{T_c} R_i \alpha_i}{\Pi_B}$ - коефіцієнт

перевищення експлуатаційних витрат за життєвий період над вартістю судна.

Макроекономічний ефект за життєвий цикл судна може розраховуватися на основі питомої ціни виробництва, якості реалізації транспортного процесу, співвідношення часу використання на вітчизняному та світовому фрахтовому ринках, характеру зміни супутніх витрат.

Багата палітра форм економічного ефекту діяльності ПК зумовлена складністю ОЕВ у системі інтермодальних транспортних сполучень. Це визначає необхідність опрацювання наукової концепції управління розвитку ПС за кінцевими результатами.

У третьому розділі обґрунтовуються методичні основи управління ефективністю розвитку ПС, механізм управління результатами функціонування судноплавних компаній та засоби розрахунку перспективних параметрів поромних комплексів.

3.7. Методичні основи обґрунтування ефективності розвитку ПС відбивають: єдність принципів розрахунку економічних результатів проектування, будівництва та експлуатації суден; розмаїтність та рівноправність форм власності; вірогідність оцінки результативності господарських та технічних рішень.

Економічний ефект, обумовлений діяльністю транспортного флоту, в повному обсязі формується при реалізації потенційних якостей перевозного процесу та в чималій мірі утвориться у системі реалізації продукції та на суміжних видах транспорту.

Швидке моральне старіння спеціалізованих суден визначає важливість управління формуванням фінансових фондів наступного етапу розвитку. З урахуванням викладеного вище та характеру компенсації витрат по забезпеченню конкурентоздатності чистий ефект розвитку ПК обмежує умовою (6)

$$И < \frac{P_N N_H}{H_a} - (O_i - C_{ли}) - (\Delta R_k - \Delta \mathcal{E}_{вш}) - \Delta \mathcal{E}_{вс} + E_{\mathcal{E}}, \quad (6)$$

де $И$ - гранична величина ефекту судновласника; N_H - чисельність робітників СК; P_N - чистий результат, що створюється робітником фірми за рік; H_a - норматив амортизаційних відрахувань; O_i - остатня вартість судна; $C_{ли}$ - ліквідаційна вартість об'єктів транспорту; ΔR_k - додаткові витрати по підсиленню конкурентної стійкості; $\Delta \mathcal{E}_{вш}$ - зовнішній економічний результат СК; $\Delta \mathcal{E}_{вс}$ - позасистемний ефект, створений ПС у користувачів; $E_{\mathcal{E}}$ - непрямий ефект від підвищення якості перевезення, що не компенсується фрахтовими ставками.

З підсиленням економічної відповідальності СК за фінансовий стан показники прийняття господарських рішень повинні забезпечувати: повноту опису процесу (4), однозначність оцінки результатів розвитку (6), оптимальність досягнення цілі при обмеженості ресурсів (2), відбивання їх зв'язку з техніко-економічним рівнем СК (12).

Центральним показником ефективності поромних сполучень слід лічити оптимальну тарифну надбавку, відбиту у частці від базисного регіонального тарифу

$$\Delta f = \frac{\gamma_{\text{П}}}{\lambda_{\text{к}} - \lambda_{\text{к}}(1 - \gamma_{\text{пс}})} < \frac{R_{\text{П}}}{R_{\text{К}}}, \quad (7)$$

де $\gamma_{\text{пс}}$ - коефіцієнт участі ПС у наданому секторі фрахтового ринку; $S_{\text{л}}$ - коефіцієнт еластичності попиту на перевезення, на яких спеціалізується СК; $\lambda_{\text{к}}$ - коефіцієнт еластичності пропозицій з боку судновласників, що конкурують; $R_{\text{пс}}$, $R_{\text{к}}$ - питомі транспортні витрати на доставку поромами та конкурентами відповідно.

У проблемі вибору показників ефективності рішучу роль грає критеріальне відбивання ринкових інтересів та закономірностей розвитку судноплавства. Критерій ефективності повинен відбивати максимізацію норми прибутку та формування достатньої величини чистого прибутку при виборі економічної стратегії розвитку.

Розмаїтність економічної оцінки розвитку формує структуру показників. Вона забезпечує контроль раціональності управління, ув'язує цілі та завдання розвитку і повинна стимулювати концентрацію ресурсів. Показник, що узагальнює ефективність, інформаційно об'єднує кінцеві результати роботи СК та якість використання ресурсів. Він повинен відбивати цільове призначення ПС та надійність кількісної оцінки результатів.

Враховуючи об'єктивність впливу підприємницької діяльності на оптимізацію макроекономічних результатів, в дисертації розглядається доцільність такого державного регулювання ринкових відносин, котре б враховувало не тільки масу прибутку, але і переросподіл прибутку у формі перелива користі чи витрат. Економічний ефект від реалізації вивільненої провозної спроможності в інших секторах фрахтового ринку дорівнює

$$\Delta_{\text{вр}} = \gamma_i \sum D_{Ni} \Delta T_{\text{Эi}} r_{\text{ВН}} \omega a_{\text{с}} (1 - a_u) - \gamma_j \sum D_{Nj} \Delta T_{\text{Эj}} r_{\text{Вj}}, \quad (8)$$

де γ - частка скорочування тайм-чартерних видатків в зв'язку з понад високою продуктивністю ПС; $D_{\text{пн}}$ - дедвейт флоту, що вивільнюється з регіону дії поромів; $\Delta T_{\text{еі}}$ - зниження часу фрахтування іноземного тонажу; $r_{\text{он}}$ - тайм-чартерна ставка оплати іноземного тонажу; ω - частка вантажопотоків, що регулюється умовами правомірної конкуренції; a_0 - валютний курс гривні; a_i - маржа трансфертних операцій; $D_{\text{пн}}$ - дедвейт флоту ін. СК, що забезпечують каботажні перевезення; $\Delta T_{\text{еј}}$ - час виконання національних міжрайонних перевезень; $r_{\text{нј}}$ - судно-добові витрати по орендному флоту.

До головної особливості критеріїв та показників ефективності ПС відносяться повнота відбивання результативності господарської діяльності та розвитку СК в умовах жорсткої конкуренції.

3.8. Економічне реформування відносин власності припускає опрацювання науково-методичних основ трансформації державної власності, що забезпечили би максимальну макроекономічну та підприємницьку ефективність.

Рух показників має управлятися від рівня зосередження основних чинників виробництва, що при ефективному об'єднанні форми власності і відповідальності керівництва максимізує результати. Тільки економічно незалежні СК зацікавлені у повному задоволенні потреб ринку транспортних послуг. Такі підприємства характеризуються наступними ознаками:

1. Планування перевезень на основі маркетингових принципів (3)

$$D = \sum Q_{\text{п}} f_i > \sum H_p \Pi_p W_{\text{п}} + h_H + K_{\text{NP}}, \quad (9)$$

2. Самоокупність та формування фонду відшкодування

$$P_{\text{сг}} = D - \Phi_{\text{вв}} - \Phi_{\text{сг}} > R_{\text{ІФ}}, \quad (10)$$

3. Самофінансування та формування фонду відтворення

$$K_{CH} = \sum^T \left[P(1 - H_{II})(1 - H_p) + C_{\alpha} \frac{H_{ai}}{100} \right] \alpha_n (1 + p) = \sum^{I_n} \Delta Q_j K_j \alpha_n + \sum^{I_n} C_o \frac{a_B}{100} + (K_{KP} - P_{BT})(1 + H_{CR})^{t-1} + N_K H_{OB} K_{CV} \beta \alpha_n = K_{PC} \quad (11)$$

4. Справедлива щодо економічної конкурентоспроможності СК система оподаткування

$$\frac{D - R_{IP} + h_H}{\mu_T D_u T_g} + \Delta r_B < f - \frac{\sum S_{C-C} t_P}{Q} \quad (12)$$

5. Відсутність адміністративно-командних рішень.

6. Спроможність до диверсифікації діяльності.

7. Розвиток СК на основі сбалансованості ТЕУ підприємства з параметрами конкурентного стану фрактового ринку.

Відзначення до формул:

D - сума продажів транспортних послуг (Q_i); $\Phi_{вз}$ - фонд відшкодування капіталу; $\Phi_{от}$ - фонд оплати праці; $R_{пер}$ - перемінні видатки СК; T_H - період, відповідний до часу оновлення ОВФ; H_p - податок на прибуток; H_p - норматив цільового розподілу прибутку; p - облікова ставка банку по резервуванню фінансових ресурсів СК; $K_{сі}$ - власні джерела фінансування інвестиційного процесу; t_n - період реалізації інвестиційної програми; ΔQ_j - річне прирощення обсягу транспортних послуг; K_j - питомі капітальні вкладення у флот; t_B - час простого відновлювання ОВФ; a_o - середньорічний коефіцієнт вибуття; $K_{кр}$ - інвестиційний кредит; $P_{вт}$ - щорічні відшкодування кредиту; $H_{ск}$ - процентна ставка за кредит; t_k , t_i - граничний термін кредиту та черговий рік розрахунку залишкової величини; $H_{об}$ - нормативна потреба в соціально-культурних об'єктах; β - середньорічна незабезпеченість потреби у соціально-культурних об'єктах; $K_{сп}$ - інвестиційні потреби у фінансових ресурсах; h_u - оподаткування та зовнішні розподіли фінрезультату;

$K_{\text{пр}}$ - середньорічні потреби інвестиційного фонду для стійкості фрахтового ринку; μ_T - продуктивність флоту національних СК; S_c - тайм-чартерна ставка суден-конкурентів; t_p - середня тривалість рейсу; Δt_c - втрати внаслідок помилки в оцінці придбання судна.

Відзначені принципи розвитку СК гарантують успіх акціонерного капіталу. Форма акціонування повинна порівняти комерційно-правове положення судновласника на фрахтовому ринку.

Пропонується трансформація первісної форми власності у акціонерний капітал типу ESOP. При акціонуванні СК, необхідно врахувати, що їх економіко-правове становище визначено незалежністю тарифів від судновласників.

Вартість акціонерного капіталу СК спробається визначитися різними засобами. Передусім розглядається засіб капіталізації прибутку або прибутку по регіону фрахтового ринку.

$$K_a' = \frac{P}{H_{\text{П}}} 100 < \frac{P}{e_{\text{ПК}}} 100, \quad (13)$$

При розвиненій конкуренції ринкова вартість акціонерного капіталу спробається розраховуватися з обліком ТЕУ підприємства та його стабільності на фрахтовому ринку

$$K_a'' = K_{\text{УС}} Q_{\text{П}} \gamma_M X I_K \varepsilon_{\text{Э}}, \quad (14)$$

При активному портфелі замов на судна ринкова вартість майна СК визначається за контрактними цінами тону

$$K_a''' = \sum K_{\text{УТ}} D_{\text{Н}} a_T \sigma_V g_{\text{КТ}} d_i \varepsilon_{\text{Э}}, \quad (15)$$

де - $H_{\text{ПБ}}$ - норма прибутку на капітал; $e_{\text{ПК}}$ - середня рентабельність нормального стану СК; $K_{\text{УС}}$ - потребуєма капіталомісткість перевозного процесу; γ_M - межа освоєння вантажопотоку СК по маркетинговим чинникам; X - частка морської складової інтермодальних систем; I_K - рівень

конкурентоздатості СК; ε_3 - порівняльна екологічність дії СК; $K_{\text{гті}}$ - питома вартість 1-ої т дедрейта однотипних суден; a_T - коефіцієнт адекватності тимчасових та технічних параметрів; e_v - коефіцієнт престижності за швидкістю перевезень товарів; $g_{\text{кт}}$ - коефіцієнт надійності СК за технічними та комерційними ризиками; d_i - коефіцієнт надійності страхування відповідальності СК.

В основу формування пакетів акцій треба покласти вплив керівництва на стабільність функціонування флоту; дієздатність та ініціативність трудового колективу; особливості зовнішнього економічного середовища.

Наприклад, пакет акцій правління СК

$$\gamma_1 = \frac{\sum \delta_i \alpha_i \Pi_i}{D_{\text{МА}}} \ll \frac{\sum \delta_i \alpha_i \Pi_i}{\sum \delta_i \alpha_i f_j}, \quad (16)$$

пакет акцій зовнішнього інвестора

$$\frac{\eta K_{\text{вк}}}{\sum K_{\text{кк}}} \geq \gamma_4 \leq \frac{P_{\text{вс}}}{D_{\text{МА}}}, \quad (17)$$

де δ - конкретне (i) рішення керівників, що визначить суспільний (j) розвиток; α - міра впливу наданого рішення на загальний результат; $D_{\text{МА}}$ - річний маржінальний прибуток; Π_i - вартісна оцінка впливу керівницьких рішень; f_j - загальносистемні тарифи; $K_{\text{вк}}$ - дефіцит капіталовкладень конкурентного самофінансування; $\sum K_{\text{кк}}$ - нормалізована потреба інвестицій для розвитку СК; $P_{\text{вс}}$ - вартісна оцінка впливу зовнішнього середовища на результати СК.

3.9. Обґрунтування параметрів перспективного розвитку поромного комплексу України засновано на показнику, який узагальнює ефективність,

$$\begin{aligned} \mathcal{E}_{nn} = & \Delta K_{\Sigma B} + \Delta Q(f - r_{\text{умз}})(1 - H_{\text{всн}})(1 - a_{\text{нп}}) + H_{\text{ск}} \Delta P + \\ & + H_{\text{р}} \Delta P + \frac{\Delta Q}{\rho_{\text{пс}} - \rho_{\text{а}}} \gamma_1 \beta (1 - \delta) \rho_{\text{в}} + H_{\Delta B} \Delta K \end{aligned} \quad (18)$$

де $\Delta K_{\Sigma B}$ - об'єм реалізованих капітальних вкладень; $r_{\text{умз}}$ - потребуєме зростання матеріальних витрат; $H_{\text{всн}}$ - норматив позасистемного переросподілу прибутку; $a_{\text{нп}}$ - частка переросподіленого прибутку, реалізована в $\Delta K_{\Sigma B}$; $H_{\text{ск}}$ - ставка непрямих податків на прибуток підприємства; $\rho_{\text{пс}}, \rho_{\text{а}}$ - продуктивність праці по варіантам ПС та альтернативним засобам перевезень; γ_1 - частка робітників, що вивільнюються, за направленням в інші виробництва; β - імовірність працезберігаючої диверсифікації; δ - регіональний коефіцієнт витрат за фаховою переорієнтацією; $\rho_{\text{в}}$ - суспільна продуктивність праці; $H_{\Delta B}$ - дивіденди по акціях, відсотки по вкладах, прибуток по депозитах та капіталовкладенням (АК).

Така суспільна корисність ПС повинна використатися при опрацюванні програми розвитку транспортних коридорів на базі державної підтримки інвестиційних рішень.

Для судноплавних компаній планування ефективності необхідно починати із обґрунтування кордонної ефективності та до неї вибирати ефективні рішення: обмеження собівартості перевезень, зростання продуктивності праці, норми прибутку. Рішення про напрямки, масштаби та інтенсивність розвитку ПК засновуються на розрахунку економічних показників, що відбивають результати, витрати та стан основного капіталу СК по основних чинниках:

1. Прирошення прибутку по формах нарощування провозної спроможності

$$\sum D_{ni} = \sum Q_{ij} f_{ij} + \sum Q_i \Delta f_{\Delta i} + Q_{\phi_0} \Delta f_{\phi} \pm \Delta B \pm \Delta D_{\text{уп}}, \quad (19)$$

2. Після цього розраховуються основні форми позатранспортного ефекту (2).

3. Вираховується інтегральний ефект інтенсифікації використання ресурсів СК

$$\Delta \mathcal{E}_{ин} = e_n \tau_q C_j + q \left(\frac{R_{yn}}{l_q} + f - S \right) + \sum \Delta T_i a_i + D_{пр} \Delta t - e_n K_{\Delta П}, \quad (20)$$

4. Розраховується ефективність реалізованих капітальних вкладень (13).

5. Встановується вплив чинників на зміну показників кінцевого результату.

6. Оцінюється конкурентна прогресивність флоту СК по критерію прирідної ресурсоемкості результатів діяльності.

Визначення до формул (19-20) :

$D_{пн}$ - загальний прибуток ПС за даний період; f_{ij} - базовий рівень тарифу при середньому рівні конкурентоздатності; $\Delta D_{уп}$ - прирощення прибутку по чинниках управління та маркетингової діяльності; $\Delta f_{л}$ - прирощення тарифної ставки по якісних параметрах розвитку; $Q_{фo}$ - об'єми перевезень, що обумовлені кон'юнктурними чинниками фрахтового ринку; $\Delta f_{ф}$ - зміна фрахтової ставки за кон'юнктурними чинниками; ΔB - інші фінансові надходження, викликані прирощенням основного капіталу; e_n - норматив економічної ефективності основного капіталу; τ_q - індекс прирощення транспортного результату; q - прирощення об'єму перевезень; R_{yn} - умовно-постійні видатки; S - собівартість перевезення; ΔT_i - прирощення експлуатаційного бюджету часу; a_i - судно-добова тайм-чартерна ставка; $D_{пр}$ - односторонній обіг підприємств-вантажевласників, що залежить від ефективності ПС; Δt - скорочування часу перевезень товарів; $K_{\Delta П}$ - додаткові капітальні вкладення на розвиток СК.

Таким чином досягається рішення найважливішого завдання управління умовами сбалансованості розвитку ПС та створення нормативних резервів провозної спроможності та економічних ресурсів. Для судноплавної компанії, що забезпечує інтермодальні системи перевезень товарів, планувати треба інтегральний економічний ефект підвищення ТЕУ підприємства.

Інтегральний ефект підсилює підприємницьку зацікавленість СК у підвищенні результативності, зниженні фондоемкості та ресурсоемкості роботи. З зовнішньоекономічних позицій стає актуальним питання організації стійких ТЕС та оптимізації вантажопотоків за максимумом макроекономічних витрат або за мінімумом інтегральних витрат за системою виробництво - доставка - споживання.

4. ОСНОВНІ ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ.

До результатів дослідження відносяться наступні наукові положення та рекомендації:

4.1. Обґрунтування механізму управління ефективністю розвитку ПК з урахуванням характеру зміни результатів.

4.2. Систематизація закономірностей ефективного функціонування поромних СК, що підвищує обґрунтованість економічних рішень по поширенню діяльності ПК

4.3. Науково-методичні аспекти сбалансованості розвитку ПС та потреб регіонального фрахтового ринку з урахуванням економічної стратегії.

4.4. Оптимізація організаційно-економічних відносин ПС на базі механізму управління інтересами та ефективністю СК.

4.5. Засоби оцінки ефективності діяльності ПК та механізм прийняття економічних рішень по сукупності результатів.

4.6. Система показників ефективності функціонування поромних СК, що відбиває комплексність результатів транспортного обслуговування вантажевласників.

4.7. Критеріальне забезпечення розвитку ПС, відповідаюче вимогам економічних законів.

4.8. Концепція управління ефективністю ПС України по сукупності прямих, інтегральних, позасистемних макроекономічних, тимчасових і якісних результатів.

4.9. Науково-методичне обґрунтування утворення акціонерної СК типу ЕСОП з урахуванням макроекономічних завдань та підприємницьких цілей.

4.10. Принципи управління діяльністю СК за критерієм відшкодування витрат, підвищення конкурентоспроможності та поширення участі у фрахтовому ринку.

4.11. Методичні положення по розрахунку прямих і позасистемних результатів функціонування ПС протягом економічно обґрунтованого життєвого циклу судна.

5. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ ДИСЕРТАЦІЇ ОПУБЛІКОВАНІ У РОБОТАХ:

1. Курлянд А.М. Развитие морского транспорта Украины. Проблемы и возможности. Судоходство № 2, 02/1997. - с. 5-7.
2. Курлянд А.М. "Экономические основы эффективного развития морских паромных сообщений Украины". Одесса: Консалтинг, 1997г. - 157 с.
3. Примачёв Н.Т., Курлянд А.М. "Концепция и показатели оценки эффективности функционирования паромных сообщений". Одесса: ОГМА, 1997г. - 54 с.
4. Курлянд А.М. "Укрферри": возрождение линейных перевозок. Украинские деловые новости, № 3, 1997 г. с. 21.
5. Kurluyand A.M. Ukrferry. The Baltic. March 1996. Volume 5. Issue 2. The Official Magazine of the Baltic Exchange.

Аннотация.

Курлянд А.М. Эффективность функционирования и развития паромного комплекса Украины.

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

Защищается рукопись, в которой обосновываются научно-методические концепции эффективного развития паромных сообщений Украины. Обоснован критерий принятия экономических решений, обеспечивающих устойчивую конкурентоспособность судоходной компании. Излагается методика выбора системы показателей оценки эффективности паромных комплексов с учётом макроэкономических целей и предпринимательских задач.

Основу системы показателей составляют прямые, внесистемные и интегральные экономические результаты. Они позволяют выбрать оптимальную структуру судоходной компании и обосновать направления её развития.

Ключові слова: прямий, інтегральний, внесистемний ефект, стратегія розвитку, поромні сполучення, конкурентоспроможність.

SUMMARY.

Kurlyand A.M. Efficiency of functioning and development of railferry complex of Ukraine.

Dissertation for a Candidate's of economic sciences degree in a speciality 08.07.04 "Transport and communications Economics". Kiev international university of civil aircraft. Kiev. 1997.

Manuscript is protected, in which scientific - methodical concepts of effective development of the ferry routes of Ukraine are proved. Criterion of acceptance of the economic decisions, ensuring steady competitiveness of the navigable company, is reasonable. A technique of a choice of system of parameters of an estimation of efficiency of railferry complexes with the account macro-economics of the purposes and enterprise problems is stated.

The basis of system of parameters is made with direct, stand-alone and integrated economic results. They allow to choose optimum structure of the shipping company and to prove directions of its development.

1888: 100

133851

АВ 38.466

Підп. до друку 18.08.97. Формат 60x84/16. Палір друк.

Умовн. друк. арк. 1, 2. Тир. 100

Ризограф УВВЛ, Одеса, Пушкінська 37.