

Бойко С.В.

ЕФЕКТИВНІСТЬ РОБОТИ І ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВАНТАЖНИХ ПОРТІВ В УКРАЇНІ

Вступ. Ефективність виробництва являє собою економічну категорію, що відображає широкий комплекс умов функціонування виробничих сил і виробничих відносин, які у своїй сукупності забезпечують процес розширеного відтворення. Питання ефективності завжди були в центрі уваги багатьох наукових досліджень. Це пояснюється прямою залежністю рівня розвитку економіки від значень показників ефективності виробництва. Ефективність виробництва є найважливішою узагальнюючою характеристикою результативності суспільного виробництва, яка відображає відношення величини створених споживних благ до сукупних витрат суспільної праці.

Оскільки, відродження морського транспортного флоту є складним завданням, що потребує насамперед значних обсягів фінансування, сьогодні ставку слід робити, в основному, на розвиток портів. Ми вважаємо, що в Україні є реальні можливості створення умов для перевалки вантажів або зміни коридорів руху транспортних засобів і вантажів, особливо на перехресті міжнародних транспортних шляхів.

Виклад основного матеріалу. Ефективність виробничо-господарської діяльності характеризує загальні результати господарювання, ступінь використання матеріально-технічних і трудових ресурсів (робочої сили), віддачу довгострокових капітальних вкладень та рівень поточних витрат на виробництво і реалізацію продукції (надання послуг). Результативність бізнесово-фінансової діяльності підприємства має відбивати рівень його прибутковості (дохідності) і рентабельності виробництва, динаміку в часі показників фінансового стану та фінансової стійкості.

Можливі напрямки реалізації внутрішніх і зовнішніх чинників підвищення ефективності виробництва (діяльності підприємства) не однакові за ступенем дії (впливу), використання і контролю. Тому для практичного господарювання, керівників і відповідних спеціалістів (менеджерів) підприємств важливим є детальне знання масштабів дії, форм контролю і використання найбільш істотних внутрішніх і зовнішніх чинників на різних рівнях управління виробництвом. Ми вважаємо, що підприємство може і повинно постійно контролювати процес використання внутрішніх чинників шляхом розробки і послідовного здійснення власної програми підвищення ефективності виробництва, а також врахувати вплив на неї зовнішніх чинників – економічної соціальної політики держави, діяльності національних інституційних організацій розвитку інфраструктури і структурних змін у суспільстві.

Одним із внутрішніх чинників є технологія. Технологічні нововведення, особливо сучасні форми автоматизації і інформаційні технології справляють чи не найбільш істотний вплив на рівень і динаміку ефективності виробництва [2]. За принципом ланцюгової реакції вони викликають суттєві зміни в технічному рівні і продуктивності технологічного устаткування, методах і формах організації трудових процесів, підготовки і кваліфікації кадрів тощо.

Іншим внутрішнім чинником є устаткування. Цьому чинникові належить одне з провідних місць у програмі підвищення ефективності виробництва [3]. Зростанню продуктивності діючого устаткування сприяють належна організація ремонтно-технічного обслуговування, оптимальні строки експлуатації, забезпечення необхідної пропорційності в пропускній спроможності технологічно зв'язаних його груп (одиниць), чітке планування завантаження у часі, підвищення змінності роботи, скорочення внутрішньозмінних витрат робочого часу тощо.

Основними показниками роботи транспорту є вантажообіг, який вимірюється в тонно-кілометрах, і пасажирообіг – вимірюється, відповідно, у пасажиро-кілометрах. Вантажообіг – це кількість вантажу, що перевозиться за певний період на певну відстань.

В даний час склалося положення, що на транспорті ефективність, перш за все, визначається ефективністю використання рухомого складу, від якого залежить продуктивність праці, собівартість перевезень, розмір прибутку і рівень рентабельності роботи підприємства, зайнятого перевезеннями вантажу [2,3]. Поняття ефективності перевізного процесу і ефективності використання рухомого складу ототоженні.

Оскільки основне завдання перевізного процесу – переміщення певної кількості вантажу на певну відстань, то виконані об'єми перевезень вантажів повинні бути конкретними в часі і просторі. Тому провізні можливості перевізного комплексу можуть бути оцінені тоннами.

Ми вважаємо, що показник оцінки ефективності перевізного процесу «тонна», також має недоліки. Він визначає тільки кількість перевезеного вантажу і не характеризує економічні витрати, пов'язані з його переміщенням. А суспільство зацікавлене не тільки в тому, щоб вантажі перевозилися, але і в тому, щоб транспортні витрати були якомога менше.

Тривалий час вважалося, що найповніше відображає всі сторони виробничої діяльності підприємства рентабельність, обчислена як відношення прибутку до вартості виробничих фондів.

Головною умовою безпечного функціонування світового торгового флоту є його постійне оновлення, збільшення тоннажності суден, підвищення потужності двигунів, збільшення швидкостей, автоматизація, поліпшення екологічних характеристик. Питома вага суден у віці понад 10 років становить понад 1/3 складу світового флоту, понад 25 років – 1/20. У країнах, що розвиваються, та країнах Східної Європи спостерігається тенденція до підвищення питомої ваги старих суден, а це підвищує небезпеку мореплавства.

Прибуток залежить не тільки від техніко-експлуатаційних і економічних показників роботи транспортного підприємства, але і від тарифів за перевезення вантажів. Тарифи, на підставі яких складаються доходи підприємства, не досконалі і можуть поставити деякі підприємства у вигідніші умови, ніж інші. Тарифи на вантажні перевезення транспортом відображають не конкретну вартість перевезень за конкретним типом суден і певними вантажами, а середню вартість для середніх умов експлуатації рухомого складу.

Ефективність використання флоту багато в чому визначається його спеціалізацією і техніко-експлуатаційними характеристиками, серед яких найважливішими є: лінійні, масові, об'ємні, швидкісні, а також нормативи рейсових запасів і пристосованість судна до вантажних операцій[5].

Транспортна характеристика вантажопотоків включає об'єм, напрям, структуру, партійність і ступінь рівномірності, причому кожна з характеристик обумовлює певні вимоги до складу, провізної здатності, спеціалізації і навіть вантажопідйомності флоту. Ефективність роботи судноплавної компанії багато в чому визначається тими регіонами, де працює флот, що належить нею. На нашу думку, для оцінки ефективності необхідно розглянути конкретні напрями перевезень з урахуванням наступних особливостей. Економічна ефективність роботи флоту залежить в першу чергу від об'єму виконаної транспортної роботи, а, отже, від рейсового завантаження судна і тривалості виконуваного рейса.

Основними проблемами, які потребують вирішення для підвищення ефективності функціонування портів:

1. Проблеми формування вантажної бази портів. Національна вантажна база, яка формується зовнішньоекономічними вантажами здатна забезпечувати лише 56-60% вантажообігу портів. За оцінками спеціалістів Асоціації портів України у найближчі 5 років національна вантажна база навіть за умови позитивних тенденцій у розвитку економіки не здатна забезпечувати повне використання потужностей портів.

2. Проблема удосконалення тарифної політики, яка не сприяє сьогодні мінімізації транспортної складової у вартості товарів, які перевозяться через Україну і не забезпечує сприятливого конкурентного середовища. Запровадження ПДВ на портові послуги. Як показує аналіз, фактор зниження тарифів як стимул для залучення додаткових транзитних вантажопотоків в основному себе вже вичерпав. Треба робити акцент не на зниження тарифів, а на застосуванні конкурентоздатних ставок тарифів на конкретних напрямках перевезень. Залишаються у 2-3 рази вищими ніж в портах більшості європейських країн ставки зборів при обслуговуванні суден-контейнеровозів, наприклад, у Одеському, Іллічівському портах. У порту Констанца перевалка тони вантажу обходиться в 90 центів, а в портах Южний, Іллічівськ – 2,5 – 3\$. Сьогодні в середньому транспортноємність ВВП у нас становить 9,8ткм/дол ВВП, тоді як у розвинених країнах – 1ткм/дол ВВП.

3. Система митного контролю. Основні проблеми – невпорядкованість системи прикордонного контролю, зловживання, високі ставки зборів за проведення контролю та супутніх операцій, довготривалість та складність процедури контрольно-перевірочних операцій, оформлення документів на транзитні вантажі (насамперед це стосується автомобільних та контейнерних перевезень), слабка технічна оснащеність, плата за митне супроводження та охорону вантажів.

4. Проблема необхідності технічного оновлення елементів портової інфраструктури, проблема технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій, незначні інвестиції у модернізацію портової інфраструктури;

5. Бюрократична, неефективна система роботи з інвесторами, коли більшість питань інвестори мають вирішувати на рівні Міністерства, має місце затягування процедури оформлення інвестиційних проектів ДП „Укрморпорт”.

6. Системні недоліки управління галуззю, відсутність єдиних принципів управління портами, спеціалізованими вантажними терміналами, законодавча неврегульованість портової діяльності, обмеженість можливостей портів вести самостійну господарську діяльність, протиріччя, які виникають між керівництвом портів та ДП „Укрморпорт”.

7. Проблеми відсутності коштів для модернізації. Фіскальна політика держави, яка спрямована на вилучення коштів портів до бюджету без врахування потреб портів акумулювати фінансові резерви для модернізації портової інфраструктури і техніки;

8. Різний рівень ефективності функціонування портів. Так, порт Маріуполь для переробки 14 млн.т вантажів використовує 15 причалів та має штат близько 5 тис. чол., Іллічівський порт переробляє такий же обсяг вантажів, але на 26 причалах і має чисельність персоналу 9,2 тис. осіб. Завантаженість порту Маріуполь становить 72%, проту Іллічівськ – 43%.

Висновки. Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Джерела та література

1. Агеев О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 71. – С.14.
2. Александров Г.А. Что такое эффективность экономики. – М.: Экономика, 1984. – 65 с.
3. Аханов С.А. Эффективность общественного производства. – М.: Мысль, 1987. – 165 с.
4. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття “транзитний потенціал країни” // Економіка України. – 2006. - №10. – С.73-78.
5. Громова Э.П. Управление морским транспортом как экономической системой. – М., Транспорт, 2001.
6. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції // Економіка України. – 1998. – №7. – С.17–23.