

11. Зубатовщина // Советский энциклопедический словарь. – М.: Советская Энциклопедия, 1984. – С. 469.
12. Ленин В. И. «Царь-батюшка» и «баррикады» // Ленин В. И. Полное собрание сочинений. – М.: ИПЛ, 1979. – Т. 9. – С. 216-219.
13. Масаев В. М. Секреты управления людьми // Вопросы психологии. – 1985. – № 4. – С. 168–169.
14. Ленин В. И. План статьи «Пролетариат и крестьянство» // Ленин В. И. Полное собрание сочинений. – М.: ИПЛ, 1979. – Т. 9. – С. 409.
15. Пособие по истории СССР / Орлов А. С., Георгиев В. А., Наумов Н. В., Сивохина Т. А. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 1987. – 735 с.
16. Ленин В. И. Третий интернационал и его место в истории // Ленин В. И. Полное собрание сочинений. – М.: ИПЛ, 1979. – Т. 38. – С. 301-309.

Побирченко В.В.*, **Кузнецов М.В.**
**ПОРТОВО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ АКТИВИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ФЕОДОСИЙСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА)**

Актуальность темы. Транспорт – одна из важнейших отраслей инфраструктуры. Он обеспечивает производственные и производственные потребности народного хозяйства и населения во всех видах перевозок. Являясь крупнейшей отраслью народного хозяйства Украины, транспортный комплекс выделен в самостоятельную сферу материального производства. Транспорт обеспечивает доступ, с одной стороны, к ресурсам, а с другой – к потребителям, и тем самым содействует достижению эффекта, который без него нельзя было получить. Поэтому функционирование транспорта – одно из необходимых условий развития экономики отдельных регионов и стран в целом.

В Украине развиты все виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, воздушный, речной и морской.

Полуостровное географическое положение, сочетающееся с интенсивным развитием курортно-рекреационной сферы, а также наметившееся оживление внешнеэкономической деятельности обуславливают особую значимость морского транспорта в развитии хозяйственного комплекса Крымского региона. Сегодня реализацию этого фактора устойчивого регионального развития обуславливают 84 морских грузовых и пассажирских причала в портах и пристанях общей длиной швартовки 10,4 тыс. погонных метров. Производственная база этих портово-хозяйственных структур морского транспорта ежемесячно перевозит почти 40 тысяч тонн грузов, 62 тысячи пассажиров и перерабатывает 530 тысяч тонн грузов. Морской флот Крыма насчитывает 221 судно: в его состав входят 73 рыболовецких, 63 – транспортных, 49 – служебно-вспомогательных, 23 судна специального назначения и 13 технических судов (по данным Госкомстат АРК, 2003г.). При этом именно морские порты являются начальными и конечными пунктами обеспечения морских перевозок, поэтому изучение портово-хозяйственной деятельности актуальной темой для научных исследований условий и факторов их эффективного включения в региональное экономическое развитие.

Различным аспектам становления и развития портового хозяйства Украины посвящены работы Гордиенко А., Чибеляева О., Чумаченко А., Примачева Н., Чекаловца В., Яценко В. и др. украинских ученых. Однако основательные исследования региональных особенностей деятельности морских портов в современных экономических условиях перехода к рыночным приоритетам хозяйствования практически не проводились.

Цель данной работы – изучить особенности функционирования морского порта в контексте регионального развития на примере Феодосийского морского торгового порта (ФТМП). Для достижения поставленной цели в работе были решены следующие задачи: 1) проанализирована изученность проблемы в научной литературе; 2) адаптированы графо-аналитические и математико-статистические подходы к определению взаимосвязей портово-хозяйственной деятельности с региональным экономическим развитием; 3) проведены расчеты степени влияния ФТМП на хозяйственный комплекс прилегающей территории и Крыма в целом.

В этой связи было установлено, что экономическая эффективность выполнения портовым хозяйством производственных заданий зависит от рациональности использования ресурсов и оптимальности организации управления. Высокая экономическая эффективность портово-хозяйственной деятельности может быть достигнута при условии снижения удельных текущих и единовременных затрат. Себестоимость же снижения при правильном выборе направлений технического развития, высокой эффективности капитальных вложений, повышении организационного уровня производства и эффективности взаимодействия (функционирования) важнейших подразделений порта.

Резервы дальнейшего роста экономической эффективности заключаются в совершенствовании организации производственных процессов, их прогрессивности, внедрении передового опыта обработки флота грузо-пассажирского потока (рис. 1).

* Кандидатская диссертация по географическим наукам защищена в Украине в 2001 году

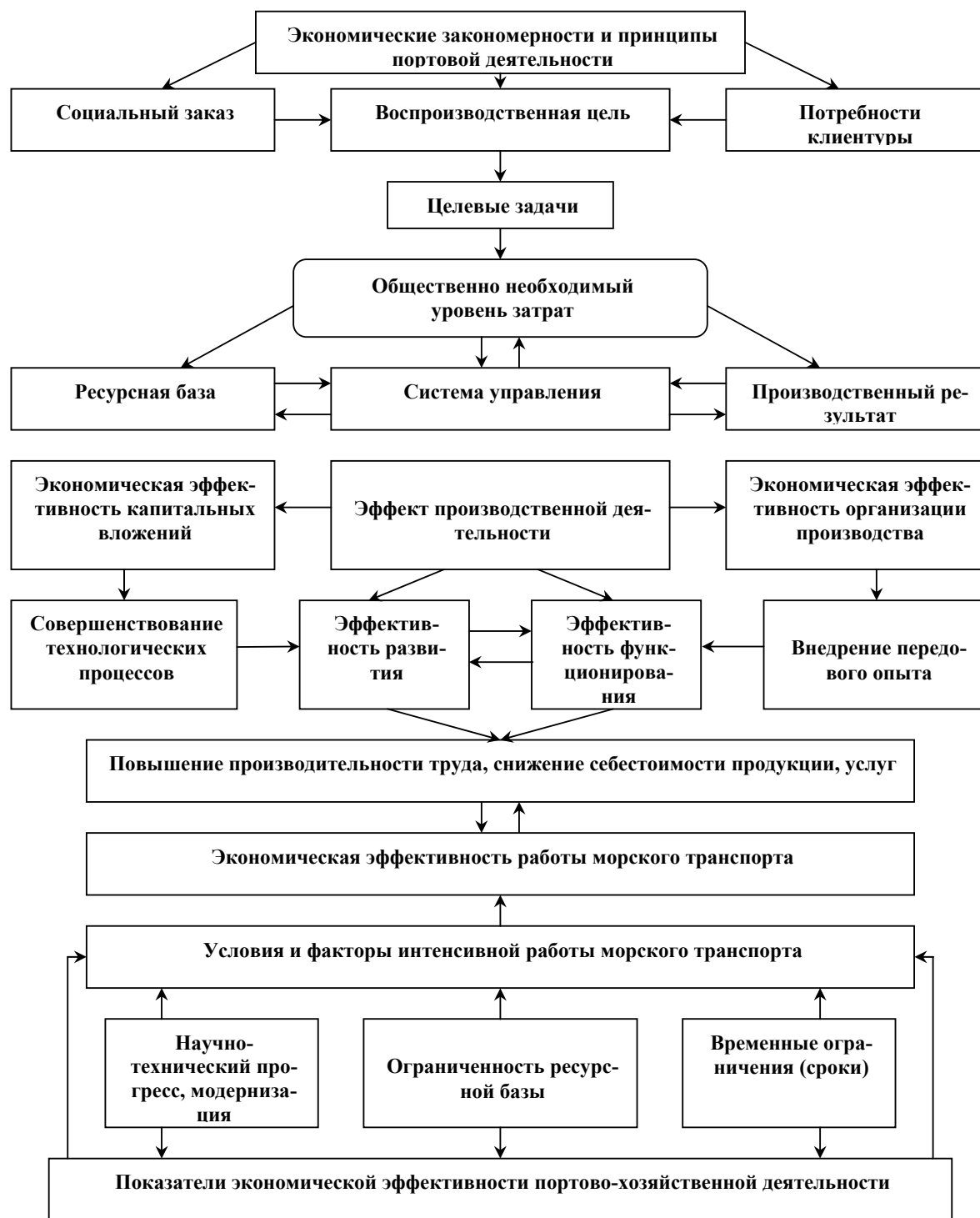


Рис. 1. Логико-структурная модель реализации факторов портово-хозяйственной деятельности

Очевидно, что важнейшими экономическими результатами совершенствования технологических процессов и организации портового производства являются повышение производительности труда и снижение себестоимости грузопереработки и других предоставляемых видов услуг. Поэтому экономический эффект портово-хозяйственной деятельности рассчитывается на базе изменения производительности труда и себестоимости с учетом их влияния на прирост прибыли.

Традиционно морские порты играют ключевую роль в экономике прибрежных территорий, заметно влияя на устойчивость хозяйства региона. Представляя собой политическую границу государства, его «входные и выходные ворота», они в первую очередь обеспечивают внешнюю торговлю, содействуют ук-

реплению экономической независимости и являются эффективным инструментом развития потенциала прилегающих к ним территорий. Как показывает мировая практика и крымский опыт, прибрежные территории, тяготеющие к морским портам, развиваются более устойчиво и интенсивно, чем сугубо континентальные.

Феодосийский морской торговый порт занимает специфическое положение в портовом хозяйстве Крыма, перерабатывая нефте-энергетические грузы. Подчиняется ФМТП Министерству транспорта Украины, входит в структуру Департамента морского и речного транспорта Украины. В составе порта находятся портопункты Коктебель и Крымское Приморье. Порт является юридическим лицом, форма собственности – государственная. Свою финансово-хозяйственную деятельность порт ведет на основании Устава, согласно Конституции Украины и действующего законодательства Украины и АРК.

Значительную роль в деятельности морского транспорта играет наличие и состояние основных производственных фондов, и в первую очередь – транспортных средств. Как в целом в Украине, так и в АРК отчетливо выражена тенденция старения подвижного состава морского транспорта. В крайне плохом состоянии находится и грузовой флот ФТМП (средний возраст судов - 20 лет). Износ основных производственных фондов приводит не только к увеличению расходов на ремонт и страхование или снижению скорости и времени оборота, но, что самое главное, к потере самой возможности перевозок и фрахта в заграничии.

Для того чтобы «выжить» в этих сложных экономических условиях работы, ФТМП был вынужден произвести коренные изменения в основных направлениях своей деятельности.

Было принято решение переориентировать работу нескольких грузовых судов на внешний рынок. Так, три грузовых судна типа «река-море» проекта 1557 грузоподъемностью 3000 тонн каждый работают по договорам тайм-чартера у инфрахтователей в бассейнах Черного и Средиземного морей.

Кроме того, в порту произведена реконструкция рейдовых нефтепричалов для приема танкеров дедевитом до 80 тыс. тонн, контейнеров, установлены два порталых крана грузоподъемностью 32 тонны, а также приобретен 150-тонный плавучий кран, позволяющий работать с судами, имеющими осадку 8 - 8,5 м и догружать суда грузоподъемностью 30 – 40 тысяч тонн. Подобным оборудованием не оснащен ни один крымский порт. Кроме того, в ФТМП установлено специальное оборудование для пакетирования минеральных удобрений в 25 и 50-киллограммовые мешки. Проложены новые железнодорожные и подкрановые пути, расширены грузовые площадки и произведена реконструкция их покрытия.

На сегодняшний день в ФТМП три грузовых причала общей длиной 421 м с глубинами 5,8-7,25 м. Имеется также нефтепирс для бункеровочных операций, пассажирский причал для морских судов длиной 240 м и четыре пассажирских причала для местных линий, морвокзал.

ФТМП - крупный региональный транспортный узел, связанный с общегосударственными автомобильными и железными дорогами, специализирующийся на перевалке экспортно-импортных грузов. Доля Феодосийского морского торгового порта в общем объеме грузоперевозок портов Украины в 2003 году составила 6,4 %. В АРК ФМТП занимает лидирующие позиции по транзиту грузов (82% от общего объема перевезенных грузов) и второе место после Керченского морского торгового порта по отправлению экспортных грузов (36,2% общего объема перевезенных грузов).

Проектная мощность ФТМП составляет 6,5 млн. тонн грузов в год, из них сухих грузов до 1 млн. тонн и наливных – до 1,2 млн. тонн. Фактически мощности порта используется на 40-50 %.

Передовая организация труда, использование современных технологий, разнообразие техники и портуального оборудования позволяют при необходимости адаптироваться в кратчайшие сроки и обеспечить перевалку грузов новой номенклатуры в соответствии с современными стандартами.

В настоящее время порт принимает суда с осадкой до 8,6 метров и длиной до 200 метров. Суда с осадкой более 8,6 метров обслуживаются на рейде, и доставка пассажиров на берег осуществляется пассажирскими катерами порта вместимостью до 200 человек. Это создает определенные неудобства для пассажиров и снижает привлекательность захода в порт круизных пассажирских судов, учитывая, что в мировой практике строительства пассажирских круизных судов наблюдается тенденция увеличения габаритов судов и их осадки.

Региональный аспект развития Феодосийского морского порта можно рассматривать на двух уровнях – государственном и местном.

На государственном уровне решаются проблемы развития морского транспорта в целом, в интересах государства. На местном же уровне – региональные интересы Феодосийского региона. Государственные и местные интересы в развитии ФМТП могут совпадать или не совпадать.

Необходимость решения региональных проблем развития ФМТП на государственном уровне обусловлена следующими обстоятельствами:

- за годы экономических и политических реформ произошла переориентация хозяйственных связей, что, в свою очередь, вызвало изменения направлений и объемов товаропотоков, требующих адекватного обслуживания;

- избранный курс на интеграцию в общеевропейскую и мировую транспортную систему требует коренного преобразования системы морского транспорта (и всей транспортной системы) Украины как в технико-технологическом, так и в законодательно-правовом и экономическом аспектах. Таким образом, необходимо привести всю транспортную систему Украины к европейским стандартам. Это предусматривает концентрацию ресурсов развития системы в точках столкновения отечественной и зарубежной транспортной систем (в первую очередь, пограничных и таможенных проходных пунктов пропуска), а также развитие портовой инфраструктуры, используемой для международных перевозок.

Региональный аспект развития порта на местном уровне предполагает привязку интересов всего Феодосийского региона. Оценки эффективности функционирования морского транспорта в регионе проводилась нами на основе расчета различных экономических показателей (таблица 1).

Таблица 1

Расчетные экономические показатели деятельности предприятий морского транспорта, 2003 г.

Показатели	Ед.измерения	Украина	АРК	ФМТП
Фондоотдача	приведенные т/км/грн	1,62	1,41	0,94
Фондовооруженность	тыс.грн/чел	91,94	93,62	59,6
Производительность труда	тыс.прив.т/км/чел	149,28	131,56	56,02

ФМТП является бюджетообразующим предприятием для Феодосийского региона. Соответственно, возникает необходимость оценки эффективности функционирования порта в контексте регионального развития. Такую оценку можно получить на основе аналитических научно-методических разработок, построенных с учетом мониторинга социально-экономических и научно-технических процессов.

В методологии экономических измерений применяются три подхода к отображению разнообразных характеристик состояния хозяйства, а именно:

- выделение главного индикатора и фиксации (или регулирование) значений прочих существенных индикаторов в виде определенных условий или ограничений;
- многоцелевая оптимизация по нескольким индикаторам (процедура предусматривает достижение компромисса между целевыми индикаторами);
- построение интегрированных (сводных) индикаторов.

Первые два подхода используются в математическом моделировании региональных и многоуровневых систем.

Характерным направлением регионального эконометрического моделирования является построение производственных функций, а также зависимостей: а) потребительского спроса от доходов и цен; б) предложения рабочей силы и производительности труда - от уровня заработной платы; в) вывоза-ввоза продукции - от уровня цен и народнохозяйственного спроса; г) сбережений - от процентной ставки и т. д.

Третий подход - вычисление интегрированных индикаторов - широко используется при построении рейтинговых и индексных оценок предпринимательского и инновационного климата, инвестиционной и внешнеторговой привлекательности регионов, сравнительных преимуществ.

Для получения такой оценки влияния Феодосийского морского торгового порта на региональное развитие целесообразно использовать упомянутый третий подход, который позволяет рассчитать обобщающие показатели и выяснить интегрированный удельный вес влияния специальной экономической зоны на уровень развития региона. Оценивая эффективность ФМТП в контексте регионального развития, необходимо учитывать цели, заявленные государством и регионом, исходя из функций порта:

1. быстрое продвижение приоритетных секторов экономики;
2. создание современного производственного потенциала на базе научно-технического прогресса, с ориентацией производства на экспорто- и импортозамещение;
3. обеспечение занятости рабочей силы, улучшение благосостояния граждан.

Оценочные критерии, используемые для расчета эффективности порта в контексте развития региона, подразделяются на базовые и общие, в зависимости от значимости с позиций отображения задач отдельных предприятий и названных выше целей. На основе оценочных критериев рассчитываются стандартизированные оценки (баллы); их сумма представляет собой обобщающие показатели, которые, в свою очередь, используются для вычисления интегрированного удельного веса, характеризующего соотношение уровней развития порта и региона.

Критерии оценки, отражающие важнейшие порта, входят в состав базовых, при их расчете применяются наивысшие баллы.

Общие критерии характеризуют развитие объекта независимо от специфики региона и поставленных задач; при расчетах используются наименьшие баллы.

Максимальной для общих критериев признается величина 5 баллов, а для базовых - 10 баллов. При отрицательном значении показателя балльная оценка также получает отрицательное значение. Таким образом, все стандартизированные оценки находятся в пределах [-10; 10] для базовых критериев и в пределах [-5; 5] для общих критериев. Чем выше значение стандартизированной балльной оценки, тем весомее влияние на развитие данного объекта по выбранному критерию.

Каждый из критериев, применяемых для контекстного анализа, представлен укрупненными блоками показателей; их абсолютные величины вычисляются в конкретных единицах измерения. Источником названных показателей являются статистическая отчетность и мониторинг. Единство общих подходов к оценке эффективности деятельности предприятий и к вычислению укрупненных блоков показателей обеспечивается постановлением Кабинета Министров Украины (от 28 февраля 2001 г.).

Необходимо уточнить, что к общим блокам показателей относятся инвестиционная деятельность, прирост занятости и фонда оплаты труда, расчеты с бюджетом.

Базовые блоки включают различные наборы показателей, представленных в разной последовательности, а именно:

1. производственная деятельность, инновационная деятельность, внешнеторговый оборот, реализация экологических программ;
2. инновационная деятельность, производственная деятельность, внешнеторговый оборот;

3. развитие рекреации, инновационная деятельность, производственная деятельность, внешнеторговый оборот.

Оценка эффективности деятельности порта в контексте регионального развития базируется на сравнительном анализе объектов трех уровней – самого порта (z), региона его размещения (y) и региона за исключением порта (x). Показатели развития первых двух объектов содержатся в государственной статистической отчетности, данных мониторинга, отчетах о годовых результатах деятельности зон, статистической отчетности о развитии региона. Для характеристики третьего объекта используются показатели фактического развития региона, за исключением тех, которые были достигнуты портом, функционирующим в пределах данного региона; расчет осуществляется для каждого показателя за каждый год исследуемого периода по формуле:

$$R_{xij} = R_{yij} - R_{zij}, \quad (1)$$

где R - абсолютное значение показателя развития соответствующего объекта; i – блок показателей оценки развития выбранного объекта; j - год.

В расчетах используются блоки показателей прироста занятости и фонда оплаты труда, отсутствующие в статистической отчетности, но вычисляемые на ее основе. Прирост занятости для региона определяется как разность между общим количеством занятых во всех сферах деятельности в регионе за отчетный год и аналогичным показателем за прошлый год. Для порта этот показатель равен сумме созданных и сохраненных рабочих мест. Прирост фонда оплаты труда исчисляется путем умножения прироста занятости на среднемесячную заработную плату в регионе или порту. Для обеспечения сопоставимости результатов значений расчеты проводятся на базе стандартизированных балльных оценок (G), которые вычисляются для каждого блока показателей по формулам 2, 3 и 4:

для региона без порта

$$G_{xij} = R_{xij} \cdot d_i \cdot M \quad (2)$$

для порта

$$G_{zij} = R_{zij} \cdot d_i \cdot M \quad (3)$$

для региона в целом

$$G_{yij} = R_{yij} \cdot d_i \cdot M \quad (4)$$

где d - предельный балл.

Знаменатель в этих формулах определяется путем выбора максимального или минимального значения для трех объектов исследования в границах каждого блока показателей за весь период по формуле (5.1) или (5.2):

в случае, когда по своему экономическому содержанию показатель должен стремиться к росту

$$M = \max(R_{xij}; R_{yij}; R_{zij}) \quad (5.1)$$

- в случае, когда по своему экономическому содержанию показатель должен стремиться к уменьшению

$$M = \min(R_{xij}; R_{yij}; R_{zij}) \quad (5.2)$$

Таким образом, в пределах каждого показателя расчеты балльных оценок проводятся за весь исследуемый период путем деления значения соответствующего показателя соответствующего года и максимального балла - на максимальное значение показателя, выбранного среди всех уровней и лет исследуемого периода. По каждому из блоков показателей оценки за каждый год объект анализа получает свой ранг, оцениваемый соответствующим баллом.

Сумма стандартизированных оценок (K) служит обобщающим показателем и имеет экономическое содержание общего уровня развития объекта оценки. Обобщенная балльная оценка является арифметической суммой балльных оценок в пределах одного года для каждого показателя соответствующего объекта исследования:

$$K_{xj} = \sum_{j=1}^n G_{xij} \quad (6)$$

$$K_{yj} = \sum_{j=1}^n G_{yij} \quad (7)$$

$$K_{zj} = \sum_{j=1}^n G_{zij} \quad (8)$$

где n – количество первичных блоков показателей оценки.

Проведенные таким путем расчеты позволяют определить интегральный показатель удельного веса порта (P) в развитии региона по формуле:

$$P_{zj} = K_{zj} \cdot K_{yj} \cdot 100 \quad (9)$$

Интегральный показатель удельного веса по каждому году исследуемого периода рассчитывается как соотношение суммарных балльных оценок порта и фактического развития региона, умноженное на 100.

Расчеты проводятся в пределах двух объектов исследования, отдельно по каждому году анализируемого периода. Результаты расчетов дают представление о влиянии порта на социально-экономическое и научно-технологическое развитие региона.

Сопоставимость стандартизированных балльных оценок позволяет сравнить не только конечные результаты, но и различные блоки показателей оценки в пределах одного объекта исследования за отдельный год, получая, например, величину удельного веса каждого из блоков в общем уровне развития объекта за отчетный год, а также сравнить данные за весь период исследования и построить динамический ряд удельного веса указанных блоков в общем уровне развития региона.

Первичные блоки показателей оценки, использованные в анализе, рассчитываются на основе официальной статистической отчетности, поэтому изложенный подход к оценке эффективности функционирования порта в контексте регионального развития можно считать универсальным.

На основании выше изложенной методики нами был проведен анализ развития Феодосийского региона и определено место ФМТП в региональном развитии.

Данные расчетов представлены в таблице 2, где отражена обобщающая балльная оценка Феодосийского региона без учета ФМТП - соответственно по годам 9,185; 7,214; 8,484, а балльная оценка ФМТП соответственно – 1,975; 3,739; 5,645 .

Динамика обобщающих показателей влияния ФМТП на социально-экономическое и научно-техническое развитие региона на протяжении трех анализируемых лет (с 2001 по 2003 год) позволяет положительно характеризовать деятельность порта в контексте регионального развития.

Доля ФМТП в совокупных результатах развития Феодосийского региона имеет устойчивую тенденцию к росту. Динамика интегрированного удельного веса влияния ФМТП на общий уровень регионального развития составляет соответственно по годам: 17,68; 34,13; 39,92. Данный показатель свидетельствует о том, что в настоящее время ФМТП занимает около 40% в общих показателях экономического и социального развития Феодосийского региона.

В заключение отметим, что ход регионального экономического развития свидетельствует о необходимости восстановления и реконструкции Феодосийского и всех Крымских морских портов, включая: 1) последовательное решение вопросов о форме собственности на имущество портов; 2) активное совершенствование форм организации труда и технико-экономические условия производства в портах; 3) коренное обновление парка машин, оборудования и средств портовой механизации; 4) широкое применение принципов маркетинга для расширения круга потребителей портовых услуг; 5) законодательное обеспечение осуществления комплекса мер по сохранению рыбохозяйственной и другой сложившейся ранее специализации портов.

Доказано, что в организационном отношении пропускную способность порта можно увеличить за счет внедрения более совершенных технологий осуществления разгрузочно-погрузочных работ и параллельно выполнения работ по обслуживанию судов – обеспечение их горючим, водой, продуктами питания. Из опыта прошлых лет известны такие эффективные приемы увеличения пропускной способности портов, как специализация причалов и портовых рабочих, применения достаточного количества грузозахватных устройств, концепция погрузочных средств на обработке судна и многое другое. Этот опыт должен быть взят на вооружение и пополнится новейшими достижениями отечественных и зарубежных портовиков.

Литература

1. Анализ грузооборота и пассажирооборота в портах АПК. Статистический сборник. – Симферополь. – 2003. – 24 с.
2. Анализ наличия, возрастной характеристики и использования морского транспорта в АПК. Статистический сборник. – Симферополь, 2003. – 30 с.
3. Большаков Ю. Предприятие регионального значения // Победа. – 2002. – № 6.
4. Гордиенко А. Порты Украины: грузооборот растет // Порты Украины. – 2002. – № 6. – С. 42-45.
5. Лычагина М. Портовое хозяйство Крыма: перспективы роста // Культура народов Причерноморья. – 2001. – № 26. – С.174–177.
6. Могилевкин И.М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях. – М.: Наука, 1993. – 223 с.
7. Пашенко Ю. Региональный аспект развития транспортно-дорожного комплекса Украины // Региональная экономика. – 2003. – № 2. – С. 124–132.
8. Рыбюкова Л. Сферы размещения иностранных инвестиций в Феодосии // Победа. – 2003. – № 123.
9. Чибелаев О. Анализ деятельности морских портов Крыма и прогнозирование их развития // Ученые записки ТНУ им. Вернадского. – 2002. – №15(54). – С. 93–96.
10. Чумаченко А. Грузовладельцы выбирают Феодосию // Порты Украины. – 2002. – № 5. – С. 22–24.
11. Экономика и эксплуатация морского транспорта / Под ред. В.П. Капитонова. – М.: Мортехинформ-реклама, 1991. – 133 с.
12. Экспорт, импорт, транзит грузов через морские порты АПК. Статистический сборник. – Симферополь, 2003. – 20 с.