

**АЛЬТЕРНАТИВНІСТЬ ПІДХОДУ ДО ПРОБЛЕМ УПРАВЛІННЯ  
РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗВИТКУ ФЛОТУ ТА ПОРТІВ**

Примачов М. Т., Самойленко О. В.

---

*Розглядаються особливості і протиріччя альтернативних підходів до обґрунтування параметрів розвитку основних підсистем морської транспортної індустрії. Порівнюються принципи вибору варіантів інвестиційних проектів, що забезпечують стійкість позиціонування судноплавних компаній або портів при різних формах зовнішньої підтримки.*

**Вступ.** Зростання ролі морського транспорту у забезпеченні стійкості міжнародних і національних економічних відносин посилює вимоги до управління розвитком його виробничого потенціалу. Проблемою стає альтернативність вибору напрямків інвестиційних потоків за рівнем рентабельності та чистої приведеної вартості.

**Постановка проблеми.** Масштаби і напрямки інтенсивного розвитку як галузевих економічних систем, так і територіальних комплексів, залежать від співвідношення виробничих потреб та обмеженості капітальних вкладень [1]. Тому виникає проблема уточнення критеріальних обмежень і показників ефективності формування та раціонального використання виробничого потенціалу.

Обсяг можливих капітальних вкладень стандартно зумовлюється величиною національного доходу, фонду накопичення, доступністю кредитних ресурсів, потребою в нарощуванні потужностей транспортних підприємств і ступенем використання базового потенціалу. У той же час додана вартість залежить від масштабів, структури і термінів реалізації інвестиційних програм. Тому в якості узагальнюючого показника ефективності на макроекономічному рівні зберігається пріоритетність приросту складових національного доходу [2].

Стратегічне завдання виробничого розвитку, яке полягає у концентрації уваги на якісних результатах і ефективності на основі інноваційних технологій, зумовлює актуальність вдосконалення механізму управління кінцевими результатами і раціональне використання ресурсів.

Управління ефективністю морських транспортних підприємств зумовлює необхідність врахування принципових положень і закономірностей оптимізації функціональної діяльності в системі суперечливих ринкових обмежень. Одночасно слід мати на увазі, що проблема ефективного використання ресурсів виникає з початком конкурентних технологій і альтернативного підходу до умов обмеженості [3]. Поступово в історичному плані формувалася методика оцінки ефективного розвитку і залучення інвестиційних коштів. При цьому слід розрізняти рівні розрахунку ефективності.

На макроекономічному рівні головними залишаються продуктивність праці, виробництво, ВВП на душу населення (per capita), віддача капітальних вкладень, матеріаломісткість. На рівні окремих галузей і підприємств найважливішими показниками конкурентоспроможності, які забезпечують

ефективність функціонування та зберігають своє значення, є продуктивність праці, середні витрати, норма прибутку і віддача капіталу [4].

Проте, найважливішою проблемою порівняння результатів і витрат за підрозділами морегосподарського комплексу є подолання різноскерованості різних форм ефекту виробничої діяльності та інвестиційного процесу. У якості критерію оцінки інтенсивності розвитку розглядається забезпечення задоволення потреби в роботі транспортних підприємств за умов нормальної експлуатації ресурсів. Вплив капітальних вкладень на результати роботи судноплавних компаній і портів протягом тривалого періоду часу пред'являє особливу вимогу до методів планування ефективності. Необхідність формування максимальних результатів при обмеженому бюджеті обумовлює принцип мінімізації витрат. В цьому аспекті і потрібно шукати часові межі прийняття рішень в системі альтернативності.

**Огляд останніх досліджень і публікацій з цієї теми.** Система управління ефективністю виробничої діяльності та інвестиційного процесу вироблялася протягом тривалого періоду [5]. Ряд теоретичних питань враховує не тільки загальносистемні положення, але і національні риси. З посиленням принципів інтеграції і глобалізації, а також з метою уніфікації підходів сформувався інтернаціональний принцип розрахунку ефективності інвестиційних проектів на основі стандартних показників [6].

Особливе місце зайняв фактор часу, в основі якого розглядається характер зміни цінності грошей у часі. Особливе значення надається показникам чистої поточної вартості, внутрішньої норми окупності, терміну окупності, диференціації нормативів дисконтування, рівню абсолютної і порівняльної ефективності альтернативних варіантів. Ускладнення завдань обґрунтування господарських та інвестиційних рішень зумовлює подальший розвиток теорії оцінки прийнятих і реалізованих рішень. Особливе значення з урахуванням динамічності ризиків набуває оцінка ефективності використання діючого виробничого потенціалу.

Зростання економічного потенціалу підвищило актуальність раціонального використання потужностей, що відображено в наступних етапах розвитку принципу управління проектами та збалансованої системи показників. Ефект і витрати порівнюються з урахуванням довговічності, надійності і продуктивності капітальних активів. Головна увага концентрується на конкретизації області розрахунку і нормалізації умов розвитку. При розширенні форм ефекту найважливішим стає дотримання однаковості розрахунку ефективності груп витрат [8].

Зберігаються два підходи до управління ефективністю концентрації ресурсів. Абсолютна ефективність розраховується за результатами виробництва і споживання результатів господарської діяльності відповідно до ринкових механізмів збалансованості ситуації. Ефективність технічного розвитку на основі альтернативних проектів вимагає порівняльної оцінки і вибору переваг. У той же час диференціація підходів до обґрунтування інвестиційних результатів не забезпечує безумовного досягнення підприємствами проектних результатів при початкових витратах.

В оцінці ринкової ефективності не розкритий ряд принципових положень, які відображають здатність нівелювання негативного впливу зовнішнього середовища. Загальна ефективність господарювання розраховується за

обмеженими умовами. При цьому враховуються тільки результати виробництва, і часто ігнорується необхідність відображення споживчих результатів.

Абсолютна економічна ефективність окремих проектів визначається шляхом зіставлення ефекту з сукупністю ресурсів, які використовувалися при виробництві, але ігнорується альтернативна стратегія застосування обмежених ресурсів. Принцип порівняння результату використання ресурсів відображає сутність категорії економічної ефективності та її критерію. При цьому в якості детермінанти ефективності економічного розвитку виступають інвестиційні ресурси [2, с. 5].

**Формування завдання дослідження.** Глобалізація в системі міжнародного поділу праці підвищує доцільність збалансованого розвитку морського транспорту для реалізації загальних і порівняльних переваг. В цьому аспекті основною метою статті стає розгляд формування інструментарію управління найважливішими результатами функціонування основних підрозділів морської індустрії.

Саме ця сукупність наукових проблем відноситься до системи, що вимагає постійного уточнення, як фактора невирішених перспективних підходів. Слід враховувати сталість змін умов сталого розвитку, що і вимагає пошуку відповідних підходів.

**Основний матеріал.** Обмеженість фонду накопичення і потреба в капітальних вкладеннях зумовлює підхід до оцінки інвестиційних ресурсів за такими чинниками результативності. Цьому служить механізм ринкового ціноутворення, диференціація проектних рішень, кредитування витрат на будівництво транспортних об'єктів, портів, контролю симетрії результатів і витрат по етапах життєвого циклу проекту розвитку.

Ефективність капітальних вкладень при цьому обумовлює приріст чистого результату щодо потоку капітальних ресурсів і формування задоволення інших видів потреб соціуму. У транспортному комплексі відображається збільшення обсягу і підвищення якості транспортної роботи на одиницю інвестиційних ресурсів. Приріст чистої виручки ( $\Delta P_{rc}$ ), що визначає доцільність реалізації конкретного проекту ( $j = 1, 2, 3 \dots n$ ) залежить від масштабу фінансування ( $K_j$ ) і норми прибутку ( $e_{nj}$ ), яка забезпечує нормалізовані умови життєвого циклу підприємства.

$$\Delta P_{rc} = \sum_{j=1}^n e_{nj} \cdot K_j, \quad (1)$$

Це форма підприємницького ефекту. Як би не був важливий ефект, розрахований на основі чистого результату, результативність слід враховувати і по споживчим якостям транспортних послуг для вантажовласників і пасажирів.

Відносна ефективність враховує альтернативність варіантів розвитку у розмірі по граничним (додатковим) витратам і по обумовленому ними ефекту. Тим не менш, не існує остаточного розмежування галузі використання абсолютної і порівняльної ефективності капітальних вкладень. Слід розрізняти галузі застосування самодостатніми системами, які акцентують увагу на окремих показниках розрахунку ефективності.

Слід звернути увагу на диференціацію принципу комплексності оцінки ефективності інвестиційних ресурсів ( $I_v$ ) і правомірність їх порівняння з поточними ( $C_s$ ) на основі приведених витрат ( $z$ ) в системі державної власності і

чистої поточної вартості (Npv) в ринкових умовах. Для порівнянності часто розраховують питомі капітальні вкладення ( $k_i$ ) і середні витрати або собівартість ( $c_a$ ):

$$z_i = c_a + e_n k_i \quad (2)$$

Незважаючи на орієнтацію наведенних витрат на сумірність інвестиційних ресурсів і поточних витрат за допомогою нормативу ефективності  $e_n$ , зберігалася суперечливість показника. Була відсутня єдина нормативна база в системі планування і в будівельному комплексі, що не сприяло досягненню правомірності диференціації нормативів. Використовувалися різні за величиною норма прибутку і дисконтна ставка беручи до уваги фактору часу. У структурі ж господарської діяльності орієнтація ґрунтувалася на рентабельності витрат. Недолік методу наведених витрат полягає в їх залежності від величини нормативу.

Показник порівняльної ефективності, якому відводилася роль зіставлення варіантів інтенсивних капітальних вкладень, не гарантував виключення ризику помилкових рішень. Тому в сучасних методичних підходах найбільш часто розраховується чиста поточна вартість

$$Npv = -Iv + \sum_{i=1}^T P_r \cdot \frac{1}{(1+r)^e}, \quad (3)$$

де  $T$  - життєвий цикл проекту;

$i$  - розрахунковий часовий період (рік);

$r$  - прийнята ставка дисконтування поточних витрат по роках життєвого періоду або критерій ефективності;

$P_r$  - річна величина прибутку.

Наведені витрати розглядалися як метод вимірювання інвестиційних ресурсів і поточних витрат в момент прийняття рішень. Певною мірою вони відображали ціну виробництва монополіста і повні витрати суспільства на використання продукції даного виробництва.

Розбіжність підходів до трактування наведених витрат і чистої поточної вартості обумовлено їх нечітким зв'язком з законами попиту і пропозиції, законом граничної продуктивності, які зумовлюють стратегію економічного розвитку підприємств. Обмеження області застосування показників порівняльної ефективності впливає з умовності вимірювання різночасових витрат і динамічності умов економічного зростання.

Різна інтерпретація множення  $e_n K$  підкреслює проблемність показника. Він розглядався у формі додаткового продукту, який повинен забезпечити розширене відтворення або економічного ефекту споживача внаслідок реалізації фонду накопичення; або витрат зворотного зв'язку. Це відображало особливість концентрації уваги дослідниками на суперечливих сторонах економічного розвитку.

Наведені витрати і чиста поточна вартість не відображають реальної вартості і повних витрат в системі економічного зростання. Вони порівнюють додатково (гранично) виникаючі капітальні та поточні витрати і результати. Після початку функціональної діяльності використовується інша система оцінки результатів функціонування. Наведені витрати і чиста поточна вартість забезпечують вибір варіанта рішень і не впливають ні на ефективність

організації будівництва, ні на формування результатів діяльності інвестиційного комплексу.

Поточні витрати утворюють вартість транспортної роботи і обумовлені часом виробничої діяльності. Спільність інвестиційних та поточних витрат полягає в тому, що в основі їх лежать витрати праці. Інвестиційні ресурси формуються за допомогою заощадження і перетворення витрат праці в нову форму - первісну вартість капіталу або виробничих активів. Капітальні вкладення освоюються в процесі матеріалізації результатів праці і накопиченого внаслідок його прибутку. Таким чином, по використанню праці поточні та інвестиційні витрати на створення засобів виробництва мають однаковий економічний зміст. Вони лише не можуть бути співставлені за періодами формування і по співвідношенню до створення нових капітальних активів.

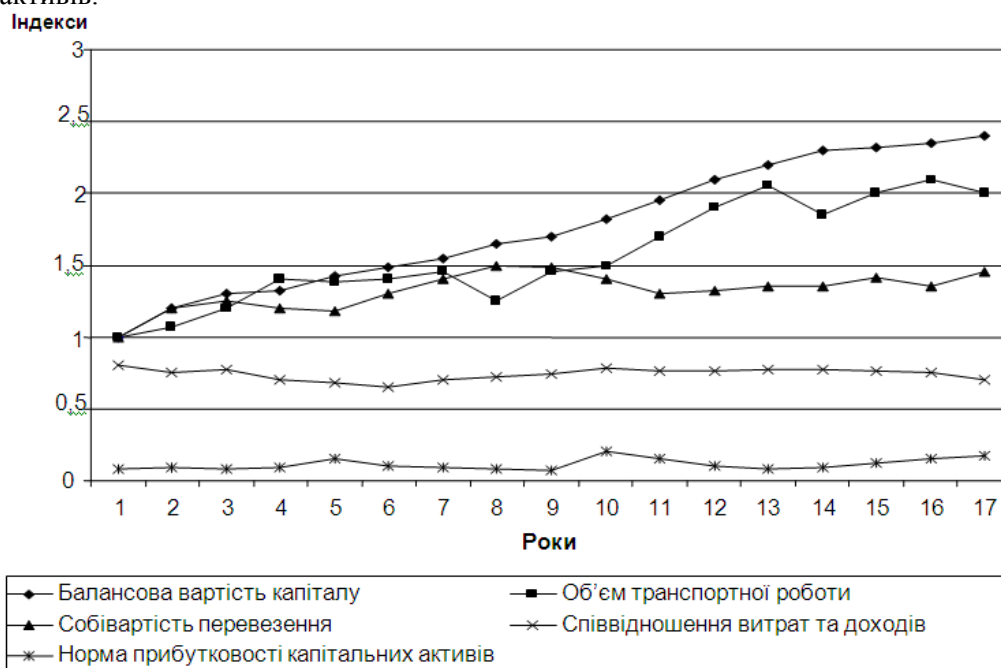


Рис. 1. Динаміка взаємопов'язаних ресурсів, витрат і результатів розвитку морського транспортного підприємства

Протягом періоду досягнення оптимальності техніко-економічного розвитку спостерігається обернено пропорційна залежність поточних витрат від цінності підприємства (мал. 1). Протилежність напрямків поточних та інвестиційних витрат є основою їх порівняння і управління ефективністю розвитку. Якщо розглядати лише стратегію мінімізації собівартості робіт, то стає проблематичною оптимізація ресурсів, які не відображаються у собівартості продукції. Підприємницькі цілі зумовлюють прийняття рішень, збільшення доходів або досягнення лідерства у витратах. При обмежених темпах зростання інвестиційного фонду, низька собівартість не може виправдовувати високу капіталомісткість.

Граничні капітальні вкладення враховуються у зв'язку з дефіцитом фонду накопичення. Рівень оптимальності розвитку флоту і портів відображає обмеженість ресурсів в розрахунковому періоді. Теорія економічної ефективності інвестиційного процесу та нормативна база побудовані з урахуванням мінімізації ресурсоемності розвитку. Рівень потреби в виробничому потенціалі корегується можливістю ресурсного забезпечення.

При побудові системи оцінки порівняльної ефективності необхідно враховувати характер взаємозалежності поточних витрат від величини капітальних вкладень. Мал. 1 досить чітко демонструє три форми взаємозв'язку:

1 - при зростанні інвестицій до оптимального рівня - середні поточні витрати знижуються;

2 - формується область оптимальних взаємин;

3 - область незбалансованості технічного рівня і якісних параметрів виробничого процесу: при зростанні одноразових витрат - поточні також зростають.

Тому слід враховувати, що авансований фонд заощадження (накопичення) являє собою специфічність змісту інвестиційних ресурсів і виступає у формі капітальних вкладень в період фінансування проекту. Усім видам ресурсів властива загальна умова - необхідність їх раціонального використання. Мірою авансування фондів як особливої форми результату і наступних витрат зазвичай вважається процентна або кредитна ставка. Головне полягає в необхідності врахування особливостей прояву фактора часу в системі управління ефективністю.

Характер прояву фактора часу (дисконтування грошових потоків) враховується механізмом коригування ефекту. Величина ж ефекту залежить від техніко-економічного рівня проекту. У першому випадку зіставляються однойменні, але різночасові витрати. У другому - різнойменні, що формуються в одному розрахунковому періоді. Щоб стимулювати використання ресурсів, норматив повинен відображати реальні умови формування витрат. Головне положення економічного механізму - це здатність показників ефективності відображати результативність витрат.

По нормативу дисконтування зіставляються однорідні за формою витрати, авансовані в різні розрахункові терміни. Відображається характер прояву принципу економії часу. Рівнозначність коефіцієнта ефективності і коефіцієнта дисконтування для порівнянних варіантів капітального будівництва забезпечує об'єктивність прийняття рішень. Нормативи ефективності повинні являти собою граничні параметри, яким повинні відповідати варіанти інвестування. На підставі відповідної величини коефіцієнта ефективності, тобто вимоги відповідності, слід базувати розрахунок сукупних результатів, які найбільш повно відповідають прийнятим обмеженням. У той же час не подолано протиріччя між підходами до використання нормативу прибутковості, дисконтування та процентної ставки. При розгляді ефективності капітальних вкладень і її розрахунку використовується норматив, який найбільш повно відображає умови формування цінності підприємства. Коливання ж нормативу не залежить від проектних рішень, а є наслідком загальносистемної ситуації в ринкових відносинах.

Помноження нормативу ефективності і ринкової вартості підприємства є граничною прибутковістю, яка формується в умовах, що склалися, як плата (або

ризик) за авансовані капітальні вкладення. Підприємство орієнтується на максимізацію прибутку при поточних витратах і волатильності фрахтових ставок. Необхідно при цьому враховувати, що ні наведені витрати, ні чиста поточна вартість в структурі діючих підприємств в управлінні не застосовуються.

Економічним змістом нормативу ефективності і процентної ставки є відображення граничної величини чистого доходу, який повинен бути отриманий на одиницю інвестиційних ресурсів. Тоді нормально працююче морське транспортне підприємство для розширення параметрів розвитку має прагнути до зростання доходів:

$$C_{ST} + P_R = R_V \rightarrow \max \quad (4)$$

Ця умова відображає реальне прагнення підприємницьких структур до максимізації чистого доходу на базі ефективного використання капіталу. Відомо, що положення підприємств в ринковій галузі обмежується рівнем рівноважної ціни. Ця умова і формує межі поточних витрат. Головним в моделі стає оптимізація прибутку, що залежить від прогресивності транспортних засобів та їх здатності в конкурентних умовах забезпечити повну реалізацію потенціалу.

Вимога досягнення найбільших результатів при найменших результатах практично не піддається реалізації і передбачає розробку відповідних методів управління. Реально при даному бюджеті витрат досягнення максимальної віддачі. Діючі тарифи враховують як стан збалансованості ринку морських перевезень, так і середні витрати транспорту в певний період. Потім формується розрив у рівнях витрат. Тобто тариф і витрати з часом виявляються асиметричними. Тариф стає залежним від розміщення основних регіонів виробництва і споживання. По чинниках глобалізації економічних відносин розміщення продуктивних сил фактично не обмежується транспортним тарифом. Прийняття рішень по ефективності граничних (додаткових) капітальних вкладень не гарантує високу ефективність загальної суми витрат. Метод приведених витрат суперечив вимозі підвищення якості, припускав тотожність варіантів за масштабами виробництва. Віддача ж ресурсів залежить від концентрації потенціалу (фактора масштабу) і інтенсивності господарських процесів.

Відсоткова ставка як прообраз нормативу ефективності капітальних вкладень формується в структурі фондового ринку і зумовлює границі середніх поточних витрат щодо відповідної ціни. У той же час не можна в повній мірі ставити в залежність всі інвестиційні проекти від відсоткової ставки або ставки дисконтування. Широта діапазону вибору нормативу ефективності вимагає ранжирування проектів по цілям розвитку. Слід також звернути увагу на недостатню об'єктивність відсотка на капітал, внаслідок коливання ринкової кон'юнктури. Незбалансованість ринкового господарства і помилки регуляторної практики, що призводять до втрати цінності грошей, також обмежують масштаби і якість прийняття проектних рішень. Головним стає доцільність рішення в короткостроковому періоді. В органічній єдності господарської та інвестиційної діяльності особливо проявляється недолік методу порівняльної ефективності. Обмеження наростання капітальних витрат до початку функціональної діяльності при відносній стабільності витрат в ринкових умовах нереально. Діючі підприємства використовують стратегію диверсифікації, тому необхідно враховувати ризик і резерви.

У поточних умовах може виникати система обмежень по їх відповідності. Це зумовлюється тим, що «Цінність фірми розраховується через дисконтування вільних грошових потоків фірми за ставкою, що дорівнює середньозваженій вартості капіталу» [9, с. 513]. Необхідно враховувати постійну зміну двох складових формування чистого доходу - капіталу і праці.

Економічна сутність відсотка заходить у суперечність із необхідністю вибору єдиного рівня ефективності інвестиційних витрат, дисконтування та визначення ринкової цінності фірми. Ефективність, обмежена граничним значенням відсотка, не може виконувати функцію вимірювання і стимулювання інноваційних рішень. Для господарської діяльності поточного періоду цей принцип нормалізації достатній. Одночасно слід диференціювати підходи до вимірювання ефективності витрат праці на основі відповідних нормативів і умови авансування капітальних вкладень за нормативами дисконтування.

**Висновки.** Виникає проблема порівнянності грошових потоків у часі: «Відсоткова ставка являє собою норматив, за яким сьгоднішні гроші або товари можуть бути обмінені на гроші або товари в певний період в майбутньому» [10, с. 64]. Процентна ставка не враховує повних суспільних витрат, пов'язаних з авансуванням інвестиційних ресурсів. На макроекономічному рівні результати поділяються з урахуванням підприємницьких інтересів і загальносистемної доцільності.

Критерієм перерозподілу повинна служити парето-ефективність використання ресурсів. Ефективність залежить від розподілу інвестиційних ресурсів за формами відтворення. Теорія економічної ефективності виробництва заснована на порівнянні витрат і результатів. Форма ціни виробництва в умовах досконалої конкуренції зумовлює рівень раціонального розвитку підприємства. В умовах монопольного формування ринкових відносин така форма результату забезпечує виробнику переваги навіть при звуженні обсягу реалізації. У той же час вартість не можна зводити до середніх витрат праці, тому широке поширення отримав метод граничних витрат. Суспільна необхідність витрат праці визначається величиною виробництва продукції, яка відповідає рівноважним потребам і попиту. Такий підхід використовується в системі ринку досконалої конкуренції. Конкретність завдань обумовлює необхідність вдосконалення теорії оцінки результативності рішень.

Гіпотеза: «Методи вимірювання витрат і їх результатів - вузлова проблема економічної науки і практики», залишається справедливою і в умовах глобалізації економічних відносин [2, с. 3]. Чіткість вимірювання результатів набуває особливої актуальності в системі транспортної інтеграції на основі мультимодальних технологій і логістичних товаропровідних систем.

Концепція об'єктивно обумовлених оцінок і збалансованої системи показників орієнтується на граничні витрати. До уваги береться попит і пропозиція. На транспорті такий підхід реалізується досить складно в силу невизначених деяких параметрів ринку транспортних послуг. Розподіл ресурсів лежить в основі обох підходів до оцінки розвитку, але відносно морських транспортних підприємств потрібна оптимізація нарощування потужностей і підвищення якості роботи.

Відповідно до цього формуються умови фінансової стійкості морських транспортних підприємств. Слід пам'ятати, що збалансованість зумовлює економічність зростання обсягу випуску і масштабів роботи транспорту. Для



задоволення сукупної потреби необхідна відповідність виробничих відносин за масштабами і часу.

#### Література

1. Самуэльсон П. А., Нордхауз В. Д. Экономика. – М.: ООО И. Д. Вильямс, 2007. – 1340 с.
2. Новожилов В. В. Измерение затрат и результатов. – М.: Экономика, 1967.- 376 с.
3. Портер М. Конкуренция. – М.: Вильямс, 2005. – 608 с.
4. Бланк И. А. Управление использованием капитала. – К.: Эльга, 2002. – 656 с.
5. Беренс В., Хавранек П. М. Руководство по оценке эффективности инвестиций. -М.: «ИНФРА-М», 1995. – 528 с.
6. Методические рекомендации по оценке эффективности мероприятий по научно-техническому прогрессу на морском транспорте. – М.: МТИР, 1991. – 242 с.
7. Бирман Г., Шмидт С. Экономический анализ инвестиционных проектов.- М.: ЮНИТИ, 1997. – 631 с.
8. Кулаев Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте. – К.: Транспорт України, 2001. – 182 с.
9. Дамодеран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
10. Сакс ДЖ. Д., Ларрен Б. Ф. Макроэкономика. Глобальный подход.- М.: «Дело». 1996. – 847 с.

#### Abstract

The strategic task of development consists in concentration of attention on efficiency and quality results of innovative technologies. It determines the relevance of improvement of mechanism of management of the results of rational use of resources.

Boundedness of the accumulation fund and the need for capital investments predetermine the approach to the assessment of investment resources by factors of effectiveness. During the life cycle of investment projects, differing by technical and economic level, there is an inverse relationship of current expenses from the enterprise value. The opposite direction of current and investment expenses is the basis for management of efficiency of development. If we consider only a strategy to minimize the cost of the work, it becomes problematic to optimize resources, which are not represented in the cost of production. Entrepreneurial goals predetermine the making of decisions of increase of revenue or achieving of leadership in costs.

In this aspect, the standards of efficiency should present the marginal parameters, to which the alternatives of investment should correspond. On the basis of the target value of efficiency ratio, namely requirements of conformity should be based on the calculation of total results, which correspond to the accepted limitations. Periodic asymmetry of market economy status and mistake of regulatory practices lead to the loss of value of money. It also limits the scope and quality of making of the project decisions. Expediency of the choice of direction of development in the short term period becomes the main. The choice the method of comparative efficiency of resource use is important in the organic unity of economic and investment activity. It is important for enterprises, in the conditions of deficiency of investment resources, to choose a strategy of diversification. This is determined by the need of accounting of the risk and the existence of reserves.