

ЭКОНОМИКА морского порта

В.И.ЗОЛОТАРЕВ
Н.Т.ПРИМАЧЕВ
В.И.ЧЕКАЛОВЕЦ



ТРАНСПОРТ

В.И.ЗОЛОТАРЕВ
Н.Т.ПРИМАЧЕВ
В.И.ЧЕКАЛОВЕЦ

ЭКОНОМИКА морского порта



МОСКВА "ТРАНСПОРТ" 1986

Золотарев В. И., **Примачев Н. Т., Чекаловец В. И.** Экономика морского порта. — М.: Транспорт, 1986. — 240 с.

В книге показана роль морских портов в единой транспортной системе страны, в экономическом аспекте рассмотрено взаимодействие морских портов, флота, предприятий смежных видов транспорта. В ней изложены вопросы перспективного и текущего планирования производственной деятельности, определения экономических результатов работы морских портов и экономической эффективности использования их ресурсов, а также освещены учет и анализ основных производственно-финансовых показателей, совершенствование хозяйственного расчета, экономического стимулирования и социального соревнования.

Книга рассчитана на инженерно-технических работников морских портов и пароходств. Она может быть использована специалистами речных портов, предприятий железнодорожного и автомобильного транспорта.

Ил. 18, табл. 30, библиогр. 31 назв.

Главы 3, 5, параграфы 40—42 написаны Н. Т. Примачевым, гл. 6, 8, параграфы 2, 43 — В. И. Чекаловцем, параграф 1 — Н. Т. Примачевым и В. И. Чекаловцем совместно, предисловие, гл. 2, параграфы 3—6 — В. И. Золотаревым и Н. Т. Примачевым совместно, гл. 4, 9 — В. И. Золотаревым и В. И. Чекаловцем совместно.

Рецензент С. К. Стребко
Заведующий редакцией А. П. Филиппов
Редактор З. Д. Лапина

Производственное издание

**ВАЛЕНТИН ИВАНОВИЧ ЗОЛОТАРЕВ, НИКОЛАЙ ТИМОФЕЕВИЧ ПРИМАЧЕВ,
ВИКТОР ИГНАТЬЕВИЧ ЧЕКАЛОВЕЦ**
ЭКОНОМИКА МОРСКОГО ПОРТА

Переплет художника В. А. Сергеева
Технический редактор Н. Б. Усанова
Корректор-вычитчик Н. А. Лобунцова
Корректор Л. А. Спирина
ИБ № 2851

Сдано в набор 12.11.85. Подписано в печать 11.08.86. Т-11099
Формат 60×90^{1/16}. Бум. кн. жур. Гарнитура литературная. Офсетная печать.
Усл. печ. л. 15,0. Усл. кр.-отт. 15,26. Уч.-изд. л. 18,01. Тираж 3000 экз. Заказ 1139
Цена 1 р. 10 к. Изд. № 1-3-1/10 № 2368.
Ордена «Знак Почета» издательство «ТРАНСПОРТ», 103064, Москва, Басманный туп., 6а

Московская типография № 4 Союзполиграфпрома
при Государственном комитете СССР
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли
129041, Москва, Б. Переяславская, 46

3 3601010000-319 8-86
049(01)-86

© Издательство «Транспорт», 1986

ПРЕДИСЛОВИЕ

Интенсификация развития народного хозяйства органически связана с оптимизацией работы всех видов транспорта и отдельных, организационно обособленных, предприятий, в частности морских портов.

Особой формой взаимодействия различных видов транспорта характеризуются транспортные узлы. Организующей основой транспортных узлов, расположенных на морском побережье страны, являются морские порты. Последние как транспортные предприятия входят в единую транспортную систему страны. Поэтому их развитие осуществляется с учетом требований, предъявляемых к деятельности портов всеми видами транспорта.

В условиях возрастания объемов перевозки народнохозяйственных грузов и развития внешнеторгового оборота существует объективная необходимость совершенствования технико-экономических параметров и организации работы морских портов. Направления технико-экономического развития портов в значительной мере обуславливаются научно-техническим прогрессом транспортного флота. В свою очередь деятельность морских портов существенно влияет на экономическую эффективность работы транспортного флота и его клиентуры, а также предприятий смежных видов транспорта.

Важнейшими задачами развития морских портов в связи с этим следует считать обеспечение оптимальных условий обработки транспортных средств, ускорение отправки грузов, максимальное сокращение затрат ресурсов на переработку грузов, повышение качества работы, улучшение условий труда докеров-механизаторов. Эти задачи реализуются на базе реконструкции существующих и строительства новых перегрузочных комплексов, а также в форме совершенствования технологии и организации их работы.

Немаловажную роль играет постоянное совершенствование планирования и экономического стимулирование деятельности портовиков с целью достижения ими оптимальных конечных результатов.

Уровень технико-экономического развития порта определяет количество обработанного тоннажа, характер взаимодействия хозяйств транспортного узла и скорость доставки грузов. В условиях дефицита пропускной способности морских портов приобретает особую остроту вопрос совершенствования организации управления их эксплуатационной деятельностью и планирования ее. Наиболее эффективны организационные формы развития, основанные на скоординированном использовании действующих производственных средств всей системы доставки грузов.

В настоящее время широко используются в морских портах оптимальный режим обработки флота, бригадный хозрасчет на погрузочно-разгрузочных работах, организация деятельности на основе непрерывного плана-графика работы транспортного узла (НПГРТУ), комплексное социалистическое соревнование смежных предприятий различных видов транспорта.

Сложность производственно-хозяйственных связей морских портов обуславливает требования, предъявляемые к организации их экономической деятельности и управлению производственными подразделениями. Точность оценки результатов работы каждого звена влияет на эффективность обработки флота и освоения грузопотоков. Экономическую деятельность морских портов и их развитие необходимо рассматривать во взаимосвязи, чему, однако, не уделяется достаточного внимания.

Данная книга подготовлена на основе анализа эффективных форм экономической деятельности морских портов. Все затронутые в ней вопросы рассматриваются в органическом единстве как система функционирования хозяйственного механизма порта. Материал книги отражает положения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 июля 1979 г. «Об улучшении планирования и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы» и постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении планирования, организации перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности работы предприятий и организаций транспорта» (1982 г.). С 1 января 1986 г. три пароходства Минморфлота перешли на новые условия хозяйствования, которые проходят экспериментальную проверку в течение 1986 г. Поэтому возможны изменения в системе планирования и экономического стимулирования морских портов.

Авторы

Глава 1. МОРСКИЕ ПОРТЫ В ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ

1. МОРСКОЙ ПОРТ — ГОСУДАРСТВЕННОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

В народнохозяйственном комплексе, основанном на государственной собственности на средства производства и плановом регулировании потребностей различных отраслей в ресурсах, особое место занимают предприятия транспорта. Морской транспорт обладает универсальностью связей с производственно-экономической системой страны. Однако в большинстве случаев его транспортные средства не имеют возможности непосредственно подходить к пунктам зарождения и угасания грузопотоков. Кроме того, преобладает периферийное размещение морского транспорта по отношению к районам, которые он обслуживает. Даже в тех случаях, когда на побережье морских бассейнов расположены крупные промышленные комплексы, морской транспортный флот не имеет прямой связи с этими предприятиями, за исключением связи с незначительным числом узкоспециализированных объектов.

Условия исторического развития морского транспорта и присущие ему особенности общественного разделения труда определили необходимость создания и развития морских портов, т. е. специализированных предприятий, материальные и трудовые ресурсы которых выполняют функции загрузки-разгрузки судов, обслуживания флота, обеспечения его транспортно-экономических связей с предприятиями промышленности, сельского хозяйства, торговли, а также других видов транспорта.

Учитывая многочисленность, разнообразие и специфичность функций, выполняемых морским портом, его можно определить как комплексное транспортное предприятие, обладающее акваторией, территорией, материальными и трудовыми ресурсами, обеспечивающее загрузку, разгрузку и обслуживание судов (осуществляющих внутренние и внешние транспортно-экономические связи) и ведущее надзор за навигацией и соблюдением международных соглашений по торговому мореплаванью. Являясь самостоятельным транспортным предприятием с законченным циклом эксплуатационной деятельности, морской порт обеспечивает непрерывность транспортного процесса (в котором в настоящее время уча-

ствуют, как правило, несколько видов транспорта), а также осуществляет начальные и конечные операции морской перевозки грузов.

Морской торговый порт является социалистическим государственным производственным предприятием, находящимся в системе и подчинении морского пароходства как производственного объединения. Особенности применения к морскому порту Положения о социалистическом государственном производственном предприятии определены приказом Минморфлота.

Как социалистическое государственное производственное предприятие морской торговый порт характеризуется организационным единством, которое выражается в предоставлении ему хозяйственной самостоятельности и прав юридического лица. В соответствии с этим морской порт имеет самостоятельный баланс, осуществляет права владения, пользования и распоряжения находящимся в его оперативном управлении имуществом. Порту отводятся территория и акватория, за ним закрепляются основные производственные фонды и оборотные средства, которые в совокупности образуют его уставной фонд. Порт имеет право самостоятельно совершать необходимые для осуществления его функций сделки. По своим обязательствам порт несет самостоятельную имущественную ответственность в установленных законом пределах.

Характерной чертой порта как социалистического государственного предприятия является производственно-техническое единство, заключающееся в завершенности производственных технологических процессов, выполняемых работ и операций (за которые установлены цены). Для выполнения технологических процессов перемещения грузов, других работ и операций морской порт располагает подразделениями основного, вспомогательного производства и обслуживающими внутренними подразделениями, формирующими его производственную структуру. Подразделения порта оснащены техническими средствами, необходимыми для выполнения возложенных на них функций.

Производственная структура порта зависит от объема и характера выполняемых работ и операций (погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание судов и грузов, перевозка грузов и пассажиров на местных и пригородных линиях, обслуживание пассажиров, перевозимых на судах каботажного и заграничного плавания). Объем работ и услуг определяет масштабы порта.

Производственная структура различных портов однотипна. Основные подразделения порта выполняют его главную производственную функцию: перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, их хранение и большую часть работы по их обслуживанию. Этими подразделениями являются грузовые районы¹, число которых в разных портах различно.

¹ С 1984 г. Минморфлотом проводится эксперимент по безрайонному управлению перегрузочным процессом в портах Николаев, Выборг, Белгород-Днестровский. Цель эксперимента — повысить заинтересованность функциональных служб и отделов порта в достижении оптимальных конечных результатов.

Необходимость создания в порту нескольких грузовых районов объясняется рядом причин:

большим грузо- и грузооборотом порта. В этом случае несколько грузовых районов создают в целях осуществления гибкого оперативного руководства погрузочно-разгрузочными работами;

территориальной обособленностью некоторых причалов порта. Значительное территориальное удаление некоторых причалов с небольшим грузо- и пассажирооборотом вызывает необходимость создания в качестве внутренних подразделений порта портовых пунктов;

специализацией причалов и складов порта на переработке грузов определенных видов (навалочных, наливных, генеральных).

В качестве самостоятельных производственных подразделений, предназначенных для пассажиров, в ряде портов созданы морские вокзалы или пассажирские районы.

Обеспечением работы основных производственных подразделений, выполнением некоторых операций по обслуживанию транспортных средств, надзором за мореплаванием и его безопасностью в порту ведает ряд вспомогательных подразделений: портовый флот, автобаза, инспекция портового надзора, ремонтно-строительное управление (РСУ) или ремонтно-строительный участок.

Производственные функции этих подразделений двойственны. С одной стороны, они обеспечивают функционирование подразделений основного производства, выполняя проводку транспортных судов, обслуживая их швартовные операции и представляя плавсредства для ведения перегрузочных работ. С другой стороны, подразделения вспомогательного производства могут выполнять работы и операции, не связанные с погрузочно-разгрузочными работами и их обеспечением: осуществлять местные перевозки грузов и пассажиров, доставлять грузы из порта на склады клиентуры и обратно, снабжать суда топливом и водой, вести хозяйственным способом капитальное строительство и др. Эти работы и операции имеют самостоятельное значение.

Помимо подразделений основного и вспомогательного производства, в структуре морского порта имеется группа обслуживающих внутренних подразделений: база (гараж) внутрипортовой механизации, ремонтная механическая мастерская, участок связи и электрорадионавигации, электросеть, участок тепловодоснабжения, судоремонтная мастерская и ряд других. Основной функцией этих подразделений является техническое обеспечение деятельности подразделений основного и вспомогательного производства.

Важная характеристика порта как социалистического государственного производственного предприятия — экономическое единство, т. е. единство плана, учета и отчетности, общность трудовых, материальных и финансовых ресурсов, а также экономических результатов деятельности. Экономическое единство порта проявляется в первую очередь в его хозрасчетном статусе, а именно: в необходимости возмещения всех расходов по осуществляемой производственно-хозяйственной деятельности получаемыми доходами, в за-

висимости дальнейшего развития и совершенствования производства от достигнутой эффективности деятельности, в связи системы материального стимулирования работников порта с конечными результатами его работы.

Морской торговый порт как совокупность средств производства, используемых для перемещения грузов с одного вида транспорта на другой, обслуживания транспортных средств и выполнения других работ (услуг), выступает также как одна из форм существования производительных сил общества. Люди, управляющие средствами производства, образуют производственный коллектив порта. В процессе производства работники вступают между собой в производственные отношения. Следовательно, порт, как и любое другое производственное предприятие народного хозяйства страны, — это форма проявления производственных отношений.

Являясь первичным экономическим звеном, морской порт представляет собой и первичную социальную ячейку отрасли. Находясь на самостоятельном балансе, он за свой счет содержит здания, помещения, стадионы, детские сады и другие объекты, предназначенные для ведения в них культурно-просветительной, оздоровительной и физкультурно-массовой работы, создает своим работникам необходимые жилищно-бытовые условия, проводит работу по подготовке и повышению квалификации кадров и решает другие социальные вопросы.

С позиций народнохозяйственного подхода деятельность порта должна быть нацелена на максимальное использование транспортного флота и технических средств смежных видов транспорта. Именно с учетом народнохозяйственных интересов в морских портах должны непрерывно совершенствоваться технология и организация работы. Основная эксплуатационная деятельность порта базируется на государственных планах производства, потребления и перевозок грузов, что требует безусловного выполнения заданий по объему, структуре и срокам перегрузочных работ. Невыполнение портом планов и заданий по перевалке грузов приводит к срыву планов промышленного и сельскохозяйственного производства, строительства, заготовок из-за недостаточности поставок продукции потребителям.

Учитывая народнохозяйственную значимость, размеры основных и оборотных средств, численность трудовых коллективов, морские порты по совокупности вышеперечисленных признаков следует отнести к производственным транспортным предприятиям общегосударственного значения.

2. ОСОБЕННОСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ И ПРОДУКЦИИ МОРСКОГО ПОРТА

Транспортный процесс перемещения грузов и пассажиров морем осуществляется двумя составными звеньями морского транспорта: флотом и портами. В порту выполняются начальные и ко-

нечные операции по перевозке грузов (погрузка на суда и выгрузка из них) и пассажиров (посадка на суда и высадка из них).

Порт выполняет также ряд общих функций обеспечения безопасности и нормального осуществления технологического процесса по перемещению грузов и пассажиров. К этим функциям относятся: надзор за мореплаванием, обслуживание судов, поддержание необходимых глубин на подходных каналах и акватории, содержание в исправном техническом состоянии оградительных и берегоукрепительных сооружений, территории, зданий, оборудования и т. п.

Среди многообразных функций морского порта ведущее место принадлежит погрузочно-разгрузочным работам. Эти работы, связанные с загрузкой и разгрузкой морских судов, железнодорожных вагонов, автомобилей, и являются основным видом производственной деятельности порта как транспортного предприятия. Наряду с этим на порт возлагаются обязанности по перевозке грузов и пассажиров на местных и пригородных линиях.

Производственные функции порта разнообразны и специфичны. Это обуславливает сложность определения понятия «продукция морского порта». Из содержания этого понятия исходят при установлении показателей оценки производственно-финансовой деятельности порта и решении многочисленных вопросов, связанных с повышением эффективности их работы.

С марксистско-ленинских позиций транспорт является необходимым общим условием производства любой продукции. К. Маркс указывал: «Во всяком процессе производства большую роль играет перемещение предмета труда и необходимые для этого средства труда и рабочая сила...»¹. В процессе развития производства в результате общественного разделения труда выделились технологический транспорт, деятельность которого составляет часть технологического процесса изготовления продукции, промышленный транспорт, обслуживающий сферу производства продукции на конкретном предприятии, и транспорт общего пользования, деятельность которого «...является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения»².

Исследуя процесс общественного производства, К. Маркс назвал транспорт, работающий в сфере обращения, самостоятельной отраслью материального производства³. Доставляя произведенные в других отраслях материального производства материальные ценности потребителю, транспорт тем самым завершает процесс производства товаров, изменяет характер их потребительной стоимости, превращая ее из потенциальной в реальную, увеличивает стоимость перевозимых товаров на величину общественно необходимых затрат труда на транспорте. К. Маркс писал, что «продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение»⁴, т. е. транспортировку из сферы производства в сферу потребления.

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т. 24, с. 170.

² Там же, с. 171.

³ Там же, т. 26, ч. I, с. 422.

⁴ Там же, т. 24, с. 170.

В результате перемещения продукции в сфере обращения с нею происходит важная материальная перемена — перемена ее местоположения в пространстве и во времени по отношению к потребителю. В условиях товарно-денежных отношений она является товаром и имеет потребительную стоимость и стоимость. В связи с общественным разделением труда в сфере транспорта перемещение товаров осуществляется в большинстве случаев несколькими видами транспорта с передачей груза с одного вида транспорта на другой в пунктах их стыковки, в частности в морских портах.

Если транспорт как отрасль материального производства производит полностью законченную продукцию — перемещение грузов от производителя до потребителя, то порт производит только часть этой продукции — перемещение грузов с других видов транспорта на морской и обратно. Это перемещение выступает в виде «полуфабриката», используемого для производства транспортной продукции; в то же время оно может рассматриваться как самостоятельная продукция этого транспортного предприятия.

В процессе перемещения грузов с различных видов транспорта на морской и обратно порт выполняет ряд работ и операций, необходимых для обеспечения законченности своей продукции: технологическое перемещение грузов внутри железнодорожных вагонов, складов, трюмов судов, хранение грузов, транспортно-экспедиторское обслуживание и др. Указанные работы и операции являются составными частями производственной деятельности порта по созданию его продукции. Таким образом, с экономической точки зрения, продукцией морских портов является законченное перемещение груза с сухопутных и других видов транспорта на морской и обратно.

Продукция морского порта, как и транспорта в целом, имеет ряд особенностей, отличающих ее от продукции предприятий других отраслей материального производства. Она не является вещью, процессы ее производства и потребления взаимосвязаны, т. е. продукцию порта нельзя отделить от процесса производства, накопить и реализовать в отрыве от него. Одновременно, учитывая наличие технологических перерывов в доставке товаров, которые имеют место на стыках различных видов транспорта, производственный процесс морского порта имеет различную продолжительность.

Продукция порта является товаром, а следовательно, не обладает какими-либо свойствами, чуждыми товару. Это положение играет большую роль при решении вопроса о методах измерения объема продукции морских портов. В настоящее время в экономической литературе и хозяйственной практике принято представлять объем продукции морского порта в натуральном выражении: тоннами груза.

Но при таком подходе не учитываются натурально-вещественная форма груза, его физико-химические свойства, что вызывает различные затраты на его перемещение, не учитываются сопутствующие операции, выполнение которых необходимо для завершенности перемещения груза с одного вида транспорта на другой. С этих

позиций номенклатура продукции порта так же многообразна, как и других отраслей материального производства, и ее объем не может быть выражен с помощью натуральных количественных показателей. Поэтому исходя из товарного характера продукции морского порта и учитывая ее большую номенклатуру следует ее объем, как и объем продукции на перевозках¹, а также общий объем производства в подразделениях морского транспорта² выражать в стоимостных единицах (как это осуществляется при определении объема продукции любого промышленного или сельскохозяйственного предприятия, выступающего в качестве юридического лица).

В этом случае объем реализованной продукции порта наиболее точно характеризуется суммой доходов от погрузочно-разгрузочных работ, а также от операций, обеспечивающих законченность перемещения грузов с одного вида транспорта на другой.

Перевозки грузов и пассажиров портовым флотом представляют собой другую разновидность транспортной продукции, и ее объем надо выражать так же, как объем продукции транспортного флота парохозяйства.

Выражение продукции в стоимостных единицах не только позволяет реально устанавливать плановые задания по общему объему производства, но и может послужить основой для более правильного определения таких важных качественных показателей, как производительность труда, себестоимость продукции, фондоотдача. Использование стоимостного метода определения объема продукции порта дает возможность рассмотреть вопрос применения показателя чистой (нормативной) продукции в качестве планового.

3. МЕСТО МОРСКИХ ПОРТОВ В ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ СТРАНЫ

Развитие транспортных узлов — объективное и необходимое условие формирования рациональных транспортно-экономических связей и эффективной обработки транспортных средств. Направление этого развития обусловлено особенностями технологических процессов доставки грузов отдельными видами транспорта и потребностями взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой.

Транспортный узел — многофункциональный, сложный по структуре производственных фондов комплекс транспортных предприятий. Он формируется на стыке взаимодействия различных видов транспорта либо в районе сосредоточения производственных комплексов. Характер функционирования транспортного узла опре-

¹ См. Мешера В. Ф., Корсакова Л. В. Продукция транспортного судна. — Сб. науч. тр. / Рекламинформбюро ММФ, 1977. Судовождение, вып. 19, с. 89—92.

² См. Тихонова М. А. Производительность труда на морском транспорте. М., 1980, с. 23—25.

деляется соотношением объема работы, представляющей собой междоуниверситетную передачу грузов, и объема работы, заключающейся в прямом взаимодействии с клиентурой.

Порты в силу специфических особенностей деятельности морского транспорта являются основой обеих разновидностей транспортных узлов. Важнейшая роль порта в системе взаимодействия различных видов магистрального транспорта обуславливается рядом факторов.

Во-первых, морской порт предопределяет степень концентрации грузопотоков. В силу природных факторов и экономической целесообразности размещение порта должно быть максимально эффективно по транспортно-экономическим и экологическим критериям. Это означает достижение оптимальных результатов обработки транспортного флота и минимальное исключение береговой линии из народнохозяйственного пользования. Комплексная эффективность развития мощностей порта может быть достигнута при ограничении числа вновь строящихся портов. Следовательно, при прочих равных условиях происходит концентрация грузопотоков. Максимальная концентрация достигается в транспортных узлах, специализирующихся на междоуниверситетной передаче грузов.

Во-вторых, морской порт выполняет роль центра обработки транспортных средств различных видов транспорта и обеспечивает перегрузочные работы, приемку и выдачу грузов.

В-третьих, порт представляет собой крупный комплекс технических средств, образующих специфическую систему производственно-экологического равновесия. Взаимодействие технических средств подчинено оптимизации погрузочно-разгрузочных работ по времени и затратам, снижению ущерба, наносимого водной среде интенсивным судоходством.

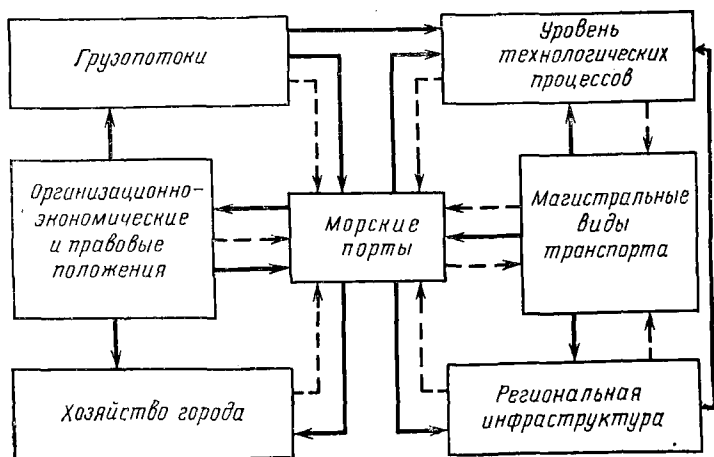
В-четвертых, морские порты развиваются с учетом тенденций научно-технического прогресса как советского, так и иностранного флота, а также смежных видов транспорта. Полное соответствие технического уровня порта техническому уровню флота и наземных видов транспорта — основа оптимизации работы транспортного узла.

Материальные ресурсы морского порта должны быть достаточны для обеспечения необходимого уровня переработки грузов при сохранении объективных плановых резервов пропускной способности. При этом транспортные средства должны обрабатываться с интенсивностью, при которой обеспечивается минимальное стояночное время наиболее передовых по своим показателям судов. Общие эксплуатационные издержки по системе «флот — порты — предприятия смежных видов транспорта» за годовой период должны быть наименьшими.

В-пятых, в эксплуатационных расходах морского порта в связи с большим удельным весом пассивной части основных производственных фондов и сложностью управления значительную долю составляют затраты, не зависящие от объемов переработки грузов. Это требует разумной концентрации грузопотоков в базовых пор-

тах бассейна. Чем выше загрузка портов, тем рациональнее используются гидротехнические сооружения и перегрузочные комплексы (затраты на содержание которых относительно постоянны). Концентрация грузопотоков в ограниченном числе портов приводит к существенному снижению себестоимости грузовых работ. Вместе с тем, высокая концентрация грузопотоков требует усиленного развития наземных путей сообщения и совершенствования организации работы и подачи флота под обработку.

Функционирование и развитие транспортного узла на базе морского порта схематически представлены на рис. 1.



— связи развития; — — — — — связи эффективности функционирования

предприятие, определяющее хозяйственную деятельность отдельных территориально-производственных комплексов. Поэтому постоянно возрастает роль базовых портов в рационализации взаимодействия всех элементов единой транспортной системы. Динамика грузопотоков предопределяет уровень развития порта, а их структура в значительной мере обуславливает эффективность его эксплуатационной деятельности.

Динамика и структура грузопотоков формируют и особенности взаимодействия отдельных видов транспорта и взаимоотношение грузовладельцев с ними. Взаимодействие основных видов транспорта в транспортном узле должно учитываться системой управления, предопределяющей рациональное использование ресурсов с целью достижения оптимальных народнохозяйственного и хозяйственного результатов.

Масштабы развития порта и его роль в региональной и общегосударственной экономике зависят не только от потребностей грузоотправителей, но и от темпов развития других видов магистрального транспорта, от организационно-экономических и правовых положений. Именно в этой области существует ряд нерешенных вопросов, что обуславливает относительно высокие затраты на эксплуатационную деятельность порта.

Диспропорции в развитии железнодорожного хозяйства и мощности порта, недостаточный учет их роли при организации транспортного процесса приводят к тому, что порт несет экономическую ответственность почти во всех случаях недоброкачественной доставки грузов. Часто мощность порта используется нерационально в связи с задержкой подачи подвижного состава других видов транспорта либо в связи со сверхнормативным хранением грузов по вине грузовладельца. Однако и эффективность работы припортовой железнодорожной станции во многом зависит от работы перегрузочных комплексов.

Недостатком экономического регулирования взаимоотношений морского порта и железнодорожной станции следует считать то, что в планах перевозок железнодорожным транспортом отправление грузов из порта не учитывается в основной номенклатуре. Поэтому подача железнодорожных вагонов в порт регулируется не только на экономической основе. Порт должен добиваться народнохозяйственного экономического эффекта в основном посредством интенсивной эксплуатации собственных ресурсов. Народнохозяйственные требования к уровню развития морских портов, а следовательно, и к техническому уровню других элементов производственной инфраструктуры вытекают из условий оптимизации работы всех видов транспорта в процессе освоения единых грузопотоков.

Грузопотоки, определяющие объемы транспортной работы флота и портов, с одной стороны, являются объективной производственной категорией, а с другой — сами зависят от характера развития транспорта и размещения его узлов. Грузопотоки зависят не только от промышленного и сельскохозяйственного производства, но и от межрайонного обмена материальными ценностями, от внешнетор-

гового товарооборота. Направления же грузопотоков обуславливаются размещением производительных сил. Вместе с тем направления грузопотоков и их объемы по отдельным видам транспорта формируются и под влиянием чисто транспортных факторов.

Если экономической основой единой транспортной системы являются народнохозяйственная собственность, централизованное плановое управление и единый грузооборот, то транспортные узлы образуют организационно-техническую подсистему рационального использования транспортных средств. Эффективное взаимодействие различных видов транспорта с целью обеспечения непрерывности транспортно-экономических связей может быть основано на базе рационального управления транспортными узлами.

Транспортный узел представляет собой форму технологической кооперации разнородных предприятий, создающих оптимальные условия обработки транспортных средств и ускорения доставки народнохозяйственных товаров. Роль и место порта в транспортном процессе и его отношения с предприятиями других видов транспорта зависят от степени его участия в осуществлении транспортного процесса. Характер перевалки грузов порождает экономико-правовые отношения предприятий-смежников.

Особенностью функционирования порта является то, что он своей производственной деятельностью обеспечивает оптимизацию конечных результатов деятельности территориально-производственных комплексов при рациональном использовании собственных ресурсов. Противоречие между двумя целями — достижением высокой экономичности работы и повышением народнохозяйственного экономического эффекта — разрешается благодаря социалистической общественной собственности на средства производства. Однако существуют и нерешенные еще вопросы согласования экономических интересов развития мощности портов, железных дорог, автомобильного транспорта и транспортного хозяйства промышленных предприятий.

С хозрасчетных позиций морской порт обязан обеспечить наилучшие транспортно-экономические результаты при рациональном использовании трудовых, материальных и финансовых ресурсов, добиться снижения себестоимости перегрузочных работ и повышения рентабельности. С народнохозяйственных позиций деятельность порта должна быть нацелена на максимальное использование транспортного флота и технических средств смежных видов транспорта. Технология и организация работы порта должна совершенствоваться с учетом народнохозяйственных и хозрасчетных интересов.

Единство стратегических интересов морских портов и предприятий промышленности приводит к установлению прямых хозяйственных связей и возникновению новых форм сотрудничества: промышленно-транспортных комплексов типа производственное объединение «Азот» — Одесский порт, Волжский автомобильный завод — Ленинградский порт. Дальнейшее развитие устойчивых производственно-экономических связей портов и предприятий на базе совер-

шенствования технологии производства, доставки и перевалки грузов предопределяет необходимость совершенствования управления, планирования, оценки и стимулирования их работы.

Важнейшая роль морских портов в повышении народнохозяйственного экономического эффекта доставки грузов заключается в разработке наиболее прогрессивных технологических процессов, обеспечивающих максимальную экономию времени и ресурсов. Следовательно, порты влияют на единую техническую политику не только на морском транспорте, но и на смежных видах транспорта, а также в отраслях, участвующих в международном разделении труда. Обеспечивая повышение качества переработки грузов и обработки транспортных средств, порты имеют право возмещать дополнительные затраты в установленном порядке с учетом экономической эффективности прогрессивных технологических процессов.

Рост объемов общественного производства и потребления, возрастание технического уровня транспортного флота и наземных видов транспорта, развитие прогрессивных форм взаимоотношений клиентуры и транспорта объективно определяют повышение роли портов в обеспечении транспортно-экономических связей и рационального использования транспортных средств. Повышение роли портов в транспортном комплексе осуществляется по двум направлениям: 1) изменение функций транспортного узла в условиях внедрения бесперевалочных форм передачи груза (контейнеризация, паромное сообщение, лихтеровозная система и др.); 2) повышение пропускной способности и формирование технических резервов портов.

Повышение роли морских портов оценивается народнохозяйственным экономическим эффектом, получаемым вследствие ускорения доставки грузов и сокращения издержек содержания транспортных средств. Возрастание роли транспортных узлов в системе доставки грузов связано также с вводом в эксплуатацию современного высокопроизводительного флота, развитием специализированных транспортно-технологических систем перевозки грузов (ТТС). Отмеченные факторы обуславливают актуальность ускоренного освоения грузовых и транспортных потоков. Следовательно, решать вопросы сотрудничества портов со смежными предприятиями других видов транспорта, выбирать направления и определять этапы развития портов следует на основе комплексной программы транспортного обеспечения территориально-производственных комплексов.

4. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МОРСКОГО ПОРТА И ФЛОТА

Взаимоотношения между транспортным флотом и портом строятся с учетом их отношения к оптимизации общепромышленной деятельности при одновременном решении хозяйственных задач развития каждого предприятия в отдельности. Этому положению в оп-