

5. Труханов Ю. П. Бюджетування на залізничному транспорті / Ю. П. Труханов // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 186-189.
6. Мельник В. О. Бюджетування в системі стратегічного планування діяльності підприємств залізничного транспорту / В. О. Мельник, Г. В. Журавель // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 183-185.
7. Schwartz P. The Art of the Long View / P. Schwartz. – New York : Currency Doubleday, 1991. – 274 p.
8. Schoemaker, P. J. H. Scenario Planning: A Tool for Strategic Thinking / P. J. H. Schoemaker // Sloan Management Review. – 1995. – Vol. 36 (2). – pp. 25-40.
9. Ogilvy J. Plotting Your Scenarios / J. Ogilvy, P. Schwartz. – New York : Global Business Network. – 2004. – 18 p.
10. Godet M. Creating Futures: Scenario Planning as a Strategic Management Tool / M. Godet. – London : Economica. – 2006. – 269 p.
11. Heijen van der K. Scenarios: the Art of Strategic Conversation / K. van der Heijen. – New York : John Wiley&Sons Limited. – 1996. – 306 p.
12. Линдгрэн М. Сценарное планирование. Связь между будущим и стратегией / М. Линдгрэн, Х. Бандхольд ; [пер.с англ. И. Ильиной]. – М. : ЗАО «Олимп-Бизнес», 2009. – 256 с.
13. Wack, P. Scenarios, shooting the rapids / P. Wack // Harvard Business Review. – 1985. – November/December. – pp. 139-150.

Аннотация. В статье рассмотрены общие положения и принципы сценарного планирования, его основные преимущества и недостатки, проведено сравнение эффективности формального и сценарного подходов к планированию в условиях нестационарной внешней среды. Выделены основные преимущества и трудности внедрения сценарного финансового планирования на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: финансовое планирование, прогнозирование, сценарное планирование.

Summary. The article deals with the general thesis and principles of scenario planning, the basic advantages and disadvantages, is compared the effectiveness of formal and scenario approaches to planning in unsteady economy. Are dedicated advantages and difficulties of introducing a scenario financial planning in railroads.

Keywords: financial planning, forecasting, scenario planning.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Богомолова Н.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.614/614.3078(262.5)

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛИНЕЙНОГО ГРУЗОПАССАЖИРСКОГО И КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА МЕЖДУ ПОРТАМИ ЧЕРНОГО МОРЯ

Крысько С.Л., аспирант (ОНМА)

Стаття обґрунтовує розвиток пасажирського зв'язку портів Чорного моря. Основним питанням являється розрахунок рентабельності і економічної цілеспрямованості функціонування пасажирських круїзних ліній по Чорному морю.

Ключові слова: РОПТ, флот, рентабельність флоту.

Постановка проблеми. В условиях современного развития мирового пассажирского флота и динамичного экономического развития Украины и России, становится актуальным вопрос развития пассажирских линий между портами Черного моря. Эта тема крайне перспективна на фоне развивающегося рынка пассажирских перевозок.

Анализ последних научных исследований.

© Крысько С.Л.

По данной проблематике развития пассажирских компаний работало множество ученых, таких как Котлубай О.М., Котлубай М.И. [1,2], Буркинский В.Г. [3] и др. В их работах разработаны вопросы образования доходов пассажирских компаний.

Выделение нерешенных частей. Вместе с этим, требует дальнейшего обоснования вопросы организации линейного грузопассажирского круизного судоходства между портами Черного моря в современных условиях.

Цель работы. Целью работы является обоснование деятельности судоходных морских пассажирских компаний. Основными моментами, на которых останавливается автор, есть определение рентабельности флота. Также рассматривается вопрос образования доходов морских пассажирских компаний и периода окупаемости флота.

Основная часть. Торговое судоходство осуществлялось на Черном море с древнейших времен. Первые регулярные линии, связывающие южные порты Российской империи, были организованы Российским Обществом пароходств и Торговли (РОПИТ). РОПИТ был организован в 1856 году как открытое акционерное общество при активной поддержке правительства и ставил своей целью создание пассажирского и почтового сообщения между Черноморскими портами России.

В 1818 году РОПИТ перестал существовать, но хозяйственная необходимость заставила создать Крымско-Кавказскую линию, которая обслуживала пассажирские и небольшие грузовые, а также почтовые перевозки. Она обеспечивала заходы в Одессу, Ялту, Новороссийск, Сочи, Сухуми и Батуми.

Линия прекратила свое существование с распадом СССР. Однако, тысячелетний опыт и хозяйственные нужды причерноморских стран диктуют необходимость организации линейного грузопассажирского и круизного сообщения между портами Черного моря, теперь на более широкой основе.

Рассмотрим перспективы организации линейного судоходства на Черном море. Цель, как всегда, проста – увеличение доходов и уменьшение расходов. Для обеспечения и увеличения доходов мы должны иметь широкую и надежную базу поступлений. Есть ли она? Безусловно. Между странами Причерноморья осуществляется большой товарообмен и постоянно имеется большой пассажиропоток. Чтобы обеспечить широкую базу для поступлений разумно использовать на линии грузопассажирские суда. Идеальный вариант – такие пассажирские паромы, как теплоход “Белоруссия”, построенные в Финляндии по заказу СССР. Такие пассажирские паромы могут перевозить большое количество пассажиров, а

также колесную технику, автомобили, контейнеры и генеральные грузы.

Понятно, что линейное сообщение крайне удобно для грузовладельцев, т.к. оно позволяет планировать производство товаров, их завоз в порты, планировать и оптимизировать расходы по транспортировке и хранению грузов, четко исполнять контракты купли-продажи.

Для расширения базы поступлений линию необходимо сделать круговой. Она должна обеспечивать регулярные заходы в порты Одесса, Ялта, Новороссийск, Сочи, Батуми, Трабзон, Стамбул, Варна, Констанца.

В перспективе линия должна обслуживаться несколькими, как минимум двумя, пассажирскими паромными, обеспечивающими встречное движение по линии – один паром выходит из Одессы на восток (на Ялту), другой – на запад (на Констанцу). Это дает возможность пассажирам и грузовладельцам выбрать оптимальное направление для уменьшения времени и стоимости транспортировки.

В последние десятилетия получил стремительное развитие туристический бизнес, как следствие – круизное плавание. Безусловно, линия вокруг Черного моря может использоваться как круизная. Более того, есть уверенность, что круизное плавание, перевозка туристов, будет приоритетным направлением и только затем – перевозка пассажиров и грузов. Все вышеперечисленные порты интересны для туристов, самобытны, могут организовать качественные туристические маршруты. Программы во время стоянки судов имеют такой опыт на протяжении многих лет.

Следует также указать, что морские перевозки являются наиболее экономичными по сравнению с любыми другими видами транспорта. Кроме того, они могут осуществляться наиболее коротким путем.

Имеются и дополнительные возможности повышения прибыльности – реклама, кино и телесъемки, использование судов как плавучих отелей, сдача в аренду баров и ресторанов, парикмахерских и спа-салонов.

Уменьшение расходов может быть достигнуто в первую очередь благодаря организации линейного плавания.

В портах захода можно получать существенные линейные скидки с портовых сборов. Бункер можно закупать в том порту линии, где цены бункера наименьшие.

Кроме того, при регулярных и существенных закупках клиент получит скидки. То же касается закупки воды и продуктов.

Ввиду плавания в закрытом бассейне с умеренным клиентом и отсутствием экстремальных природных явлений страховые ставки уменьшены, а некоторые виды страхования

(наприклад, страхування проти піратства) можуть бути скасовані.

Заробітня плата екіпажу може бути нижче, ніж на судах океанського плавання ввиду очевидних причин (резкої зміни кліматических зон і часових поясів, свіжі продукти, звична кухня і т.д.).

Практично повністю відсутні витрати на заміну екіпажу, які досягають дуже великих сум для судів океанського плавання і часто викликають великі витрати на працягу і затримки (візи, готельні, авіаквитки, перевезення в/з аеропортів).

Середньомісячними витратами судноплавних компаній вважається ремонт. Існують реальні можливості скорочення витрат по цій статті. Всередині басейну Чорного моря підприємствами володіють Україна, Росія, Турція, Болгарія і Румунія.

Одеський судоремонтний завод (СРЗ) має великий досвід доковання і ремонту судів. У оператора пасажирських судів буде можливість мінімізувати витрати, по судоремонту враховуючи можливість вибору СРЗ і використовуючи конкуренцію між підприємствами.

Також можна диверсифікувати ремонтні заводи по підприємствам, враховуючи їх реальні можливості і досвід.

Терміни виведення з експлуатації судів для ремонту можна скорочувати за рахунок можливості узгодження, в тому числі на борту судна, ремонтних відомостей задовго до ремонту. Відповідно, вся підготовка і ремонт можуть бути виконані якісно і своєчасно.

Ще одна можливість для скорочення термінів ремонту - направлення спеціалізованих ремонтних бригад.

Розглянемо можливості організації лінійного грузопасажирського і круїзного зв'язу між портами Чорного моря.

Економічні можливості. Як уже вказувалося, існує устоявшийся значительний грузопотік і пасажиропотік між країнами Чорноморського басейну. Також існує і постійно зростає попит на відпочинок на круїзних судах. Конечно, необхідно приложить усилия для привлечения грузов, пассажиров и отдыхающих на судах Черноморской ниши. Рекламная кампания должна быть проведена до начала работы линии, и проводить ее нужно во всех странах Причерноморья и восточно-европейских странах. Разумно запускать линию весной или летом, в туристический сезон.

Пасажирські пароплави повинні бути достатньо великими, щоб бути економічними. Вони повинні мати пасажиромісткість близько 1000 пасажироміст і вміщати декілька сотень автомобілів або контейнерів. Пасажирські судна повинні бути

сучасними і комфортними. Люди погодяться платити реальні гроші, але тільки за реальний комфорт і відпочинок. Такі судна є зараз на вторинному ринку в зв'язі з світовим кризисом. Також можна замовити будівництво таких судів по розумним цінам, так як портфель замовлень судобудівельних підприємств зараз різко знизився.

Фінансові можливості. Конечно, в сучасних умовах українське державство не може фінансувати такий ремонт. Безумовно, виконання такого проекту дуже вигідно для України з усіх точок зору - економічної, політичної, соціальної - і українське державство повинно було б сприяти виконанню такого проекту.

Фінансувати проект міг би пул причорноморських державств або відкрите акціонерне товариство за типом РОПІТ. Одно пасажирське судно потрібного класу коштує близько 100 млн. доларів. Гроші на ринку є, і вони шукають застосування. Задача майбутньої компанії - створення прозорих і справедливих умов для всіх акціонерів, і гроші придуть. Крім того, виконання цього проекту могло б стати першим кроком розвитку Чорноморського Морського пароплавання.

Технічні можливості. В Україні є достатня кількість морських спеціалістів будь-якого профілю, щоб укомплектувати екіпажі таких судів, причому, за ціною нижче світової.

До цих пор є спеціалісти з досвідом експлуатації пасажирського флоту.

В чорноморських портах існує велике кількість агентських і експедиторських компаній, здатних якісно обслуговувати судна і супроводжувати вантажі, а також дуже багато туристических компаній, здатних привертати і обслуговувати туристів.

Во всіх згаданих портах є пасажирські термінали і великий досвід обслуговування пасажирських туристів. Іншими словами є всі технічні можливості виконання такого проекту.

Цінова політика. Як відомо, існує велика кількість визначень поняття ціна.

В межах цієї статті і застосовано до теми представляється розумним привести 2 визначення ціни:

- ціна це грошове вираження вартості;
- ціна це гроші, які покупець готовий заплатити за визначений товар або послугу.

Перше визначення ціни абсолютно необхідно враховувати при визначенні ціни квитків і круїзних турів, а також, тарифів на перевезення вантажів, для забезпечення рентабельності проекту в розумні терміни.

Як відомо,

$$\text{Ток} = n, \sum_{t=1}^n C \times Ft \geq I_0 \quad (1)$$

где Ток-срок окупаемости;
 n- количество периодов, в данном случае рейсов;
 $C \times Ft$ приток денежных средств в период t;
 а I_0 - величина исходных инвестиций в нулевой период (стоимость судна или судов, затраты на персонал, здания и сооружения и т.д.).

Получив расчетное значение цены, необходимо учесть второе определение цены – а согласен ли и может ли покупатель уплатить такие, или даже большие деньги за билеты либо перевозку грузов?

Конечно, суда должны быть рентабельными. Коммерческий коэффициент или уровень доходности определяется по формуле:

$$k = \frac{I - E}{E}, \quad (2)$$

где I - доходы;
 E - расходы.

Коэффициент рентабельности определяется формулой:

$$k = \frac{I - E}{C}, \quad (3)$$

где C – стоимость судна или судов.

Обратная величина: $\frac{1}{k}$ дает срок

окупаемости

В СССР имелся срок окупаемости капиталовложений для морских судов .

Этот норматив составлял 7-10 лет. Понятно, что в современных условиях общепринятого норматива не существует, срок окупаемости устанавливает для себя судовладелец. С учетом реально существующего срока эксплуатации пассажирских судов для расчета мы можем принять срок окупаемости 10-12 лет.

В таком случае при существующих условиях средняя стоимость билета на судне круговой Черноморской линии должна составлять 130-150 долларов на одного пассажира в сутки, т.е. около 1000 долларов на одного пассажира за 7-дневный круиз. При этом принимается к расчету срок эксплуатации 10 месяцев в году, средняя загрузка в течение года не менее 70 % пассажироместности и грузоместности, а также применение к судну льготных (линейных) тарифов портовых сборов. Безусловно, это вполне реальная и приемлемая для

потенциальных пассажиров и туристов цена, так как в Европе и России это цена одной ночи в отеле среднего класса (3-4 звезды).

При этом отель представляет только место для отдыха и завтрак, а круизное судно в дополнение 3-4-х разовое питание, перемещение между туристическими городами, обширные программы. При средней цене 130-150 долларов билет в темной каюте может стоить около 100 долларов в сутки, в светлой каюте – около 150 долларов в сутки, в полулюксе – около 300 долларов в сутки, в люксе – около 500 долларов в сутки.

Доходы образуются:

$$i = T \times 300 + F \times Q + A, \quad (4)$$

где T - средняя суточная цена реализованных билетов

F - ставка фрахта

Q - среднее количество груза в сутки

A - дополнительные поступления (от рекламы, съемок, организации свадеб и конференций, использования судна в качестве отеля во время отстоя либо мелкого ремонта).

Суточные расходы определяются как:

$$E'_v = a + V_i \quad (5)$$

$$E'_s = a + S_i \quad (6)$$

E'_v - суточные расходы на ходу;

E'_s - суточные расходы на стоянке;

a - переменные расходы (питание, провизия, вода, зарплата экипажа, страхование, амортизационные отчисления, расходные и покрасочные материалы и т.д.) отчисления за сутки эксплуатации;

v – расходы имеющие место только на ходу (топливо и смазочные масла);

s_i - расходы имеющие место только на стоянке (топливо и смазочные масла для дизель-генераторов, портовые сборы, транспортные расходы, агентское вознаграждение и т.д.).

Общие расходы определяются по формуле:

$$E = E'_v \times t_v + E'_s \times t_s + R, \quad (7)$$

где t_v - ходовое время, сут.;

t_s - стояночное время, сут.;

R - расходы на ремонт и докование

Как видим, проект организации кругового линейного движения грузопассажирских круизных

судов является вполне реальным. Он может быть выгоден судовладельцам и туристам, также как грузовладельцам и туристам.

Главный момент при реализации любого нового проекта – это наличие рынка и спроса. В настоящее время на курортах Египта и Турции ежедневно находится около 15000 украинцев, 50000-70000 русских и 10000 поляков. А ведь отдых на круизном судне по праву считается более интересным и изысканным. Недаром спрос на круизы на иностранных судах постоянно растет и в Украине и в России, хотя круизы стартуют в Барселоне, Неаполе, что влечет значительные дополнительные расходы.

Выводы. Развитие пассажирского флота на Черном море крайне необходимо для поддержания престижа национального судоходства и национальной мореходной индустрии.

Инвестиции в национальный флот, особенно пассажирский, поднимают уровень страны на уровень наиболее развитых стран мира. Поэтому, крайне важно концентрировать инвестиционные процессы в области развития пассажирских национальных компаний. Возрождение традиций ЧМП тоже становится ключевым моментом развития отечественной морской политики и стратегии.

Аннотация. Статья обосновывает развитие пассажирского связи портов Черного моря. Основным вопросом является расчет рентабельности и экономической целесообразности функционирования пассажирских круизных линий по Черному морю.

Ключевые слова: РОПИТ, флот, рентабельность флота.

Summary. The article is grounding development of passenger connection between ports of Black Sea. The main question is calculation of advisability of functioning passenger cruise lines over Black Sea.

Keywords: ROPIT, passenger fleet, profitability of the fleet.

*Рецензент к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В*

УДК 656.2.001.73(4)

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Лимар Н.М., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті досліджуються процеси приватизації та корпоратизації у ході реформування підприємств та організацій галузі залізничного комплексу деяких західних країн та виявлено позитивні та негативні наслідки проведення реформ з метою використання наявного досвіду у процесі здійснення реформування в системі залізничного транспорту України.

Ключові слова: залізничний транспорт, реформування, приватизація, трансформація, ефективність.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография / М.И.Котлубай.- ИПрЭЭИ НАН Украины.- Одесса: Феникс-2005. - 224с.
2. Котлубай О.М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України / О.М.Котлубай / Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : Випуск 16 – Одеса: ОНМУ, 2003. - 200 с.
3. Буркинський Б.В. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт / Б.В.Буркинський, М.І.Котлубай.- Одеса: ПРРЕД НАН України, 2001.-122 с.
4. Бакаев В.Г. Эксплуатация морского транспорта / В.Г. Бакаев.-М.:Транспорт, 1965.-560 с.
5. Томсон Д. Экономика современного транспорта / Д. Томсон.- Новосибирск: Веста-Н, 2000. - 127 с.
6. Крысько С.Л. Проблемы и задачи развития локального рынка транспортных услуг / Економічний простір: Збірник наукових праць.- №25. - Дніпропетровськ: ПДБА, 2009. - 317 с.