**Підлісний Павло Іванович. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України: дис... д-ра екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційний ун-т. - К., 2004**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| Підлісний П.І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України. Монографія.Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.07.04 - економіка транспорту і зв’язку / Національний авіаційний університет. - Київ, 2004.Дисертація присвячена розробці принципів та методів реформування приватизованих підприємств водного транспорту України в структури підприємницької діяльності, здатні ефективно функціонувати в ринковому середовищі. З використанням системного підходу в управлінні здійснено системні дослідження основних заходів післяприватизаційної фази трансформації власності.Основу методології переходу водного транспорту України на ринкові умови господарювання складає комплексний взаємозв’язок основних заходів, розрахованих на середньострокову перспективу, та які розгорнуті у сукупність управлінсько-технологічних схем і рішень різного рівня та призначення для здійснення соціальної, дивідендної та інноваційно-інвестиційної політики, що сприяє економічному зростанню та розвитку АСК "Укррічфлот". |

 |
|

|  |
| --- |
| У дисертації наведене теоретико-методологічне узагальнення і нове вирішення наукової проблеми, що виявляється в організації і управлінні функціонуванням великих попередньо приватизованих підприємств водного транспорту України у формі взаємопов’язаної сукупності управлінських рішень.Положення дисертаційної роботи базуються на системному підході в дослідженні сумісного функціонування підприємств водного транспорту України різних форм власності. З урахуванням особливостей транспортних засобів, портів, вантажів, розроблені комплекси задач, знайдені з використанням методів і засобів транспортної логістики та економіко-математичного моделювання сукупності ефективних управлінських рішень, направлених на підвищення конкурентоспроможності попередньо приватизованих підприємств водного транспорту України, направлених на перетворення їх у підприємства ринкового типу.Найбільш суттєвими науковими і практичними результатами дисертаційного дослідження є наступні.На основі всебічного аналізу водного транспорту як складної техніко-економічної та інформаційно-технологічної системи, тенденцій розвитку міжнародних морських та річкових перевезень а також поточного стану транспортних засобів, підприємств водного транспорту, визначені основні чинники, місце і значення АСК "Укррічфлот" у транспортному комплексі України, які підвищують фінансову усталеність та конкурентоспроможність на зовнішніх фрахтових ринках.Вперше розроблено: узагальнену методологію подальшого реформування попередньо приватизованих підприємств водного транспорту з метою перетворення їх в конкурентоспроможні підприємства ринкового типу; методологію середньострокового стратегічного планування розвитку підприємств водного транспорту у післяприватизаційний період та стратегічні Концепцію та Програму розвитку Компанії на середньострокову перспективу і до 2010 року; організаційно-економічну модель Компанії у таких напрямках: організаційно-технологічних та корпоративних структур; методології бюджетування з використанням власної АІДС на єдиній інформаційній базі, яка дозволила здійснювати управлінський, бухгалтерський (фінансовий) та податковий обліки; економіко-математичну модель визначення вартості акцій Компанії з урахуванням отриманих кредитів Європейського банку реконструкції і розвитку (ЄБРР); динамічну економіко-математичну модель поетапного продажу акцій великих підприємств.1. Сучасний водний транспорт України, як частина транспортно-дорожнього комплексу, являє собою велику складну виробничо-економічну систему, яка містить у собі різноманітні за змістом та характером види робіт і організаційно будується на взаємодії широкого кола транспортних, промислових і торговельних підприємств як вітчизняних, так і іноземних.Розвиток водного транспорту, який функціонує за ринковими умовами господарювання, покликаний забезпечити чітку координацію виробничих процесів усіх його підсистем, внутрішніх структурних підрозділів і суміжних підприємств, а це пов’язане з необхідністю швидкого прийняття управлінських рішень, направлених на скорочення термінів обробки транспортних засобів і доставки вантажів споживачам.2. Сучасні тенденції економічно-технологічного зростання і розвитку водного транспорту концентрують увагу на новій ролі і місці транспорту, сенс яких у тому, що раніше транспорт тільки сприяв діяльності галузей суспільного господарства, реалізуючи допоміжну обслуговуючу функцію, тепер, при досягненні сучасного рівня територіально-виробничих зв’язків, транспорт стає важливою і необхідною умовою поглиблень цих зв’язків. Тому транспорт, як самостійна системоутворююча галузь суспільного господарства, повинен розвиватись випереджаючими темпами у структурно-функціональному балансі з іншими галузями.3. Конкурентоспроможне реформування містить у собі сукупність управлінських рішень різних рівнів та призначень, основні положення яких реалізують комплексну програму перетворення приватизованого підприємства у підприємство ринкового типу.Стратегічне планування - це комплекс формалізованих процедур, які спрямовані на розбудову як моделі майбутньої конкурентоспроможної Компанії, так і переходу з поточного стану до цієї моделі. Організація системи стратегічного планування Компанії не данина моді, а життєва необхідність. Зовнішнє ринкове середовище змінюється настільки швидко, що одних лише оперативних заходів ведення менеджменту відносно адаптації Компанії до нових реалій вже недостатньо. Образ майбутнього повинен бути реалістичним. При його проектуванні слід враховувати тенденції розвитку галузі, зміни кон’юнктури попиту і пропозиції, сильні та слабкі сторони Компанії, наявні можливості та прогнози і множину інших факторів, які впливають на внутрішнє та зовнішнє середовище.На підставі проведених досліджень здобувач робить висновки, що у ринкових умовах може бути застосована в управлінні підприємствами водного транспорту структура обмеженого функціоналізму. В організаційній структурі обмеженого функціоналізму функціональні служби та відділи набувають не лише консультативних повноважень, але й одержують повноваження влади.4. Аналізуючи зарубіжну та вітчизняну базу поняття управлінського обліку, можна зробити висновок, що теорія та практика вітчизняного управлінського обліку, які перебувають у розвитку, його зближення з іноземним обліком викликають необхідність перегляду традиційних уявлень та підходів до системи управлінського обліку та аналізу економічного управлінського аналізу. Наявність самостійного управлінського обліку та аналізу дозволяє більш прозоро управляти ресурсами та витратами, орієнтуючи їх на кінцеві результати для Компанії, це: обсяг перевезень, прибуток, моржа, фінансові операції.Створення системи корпоративного управління Компанією, об’єднаної з АІДС з її жорсткими вимогами до кінцевих результатів, диференціація інтересів користувачів бухгалтерсько-фінансової інформації, перетворення в управлінському, бухгалтерському та податковому обліках роблять правомірним у межах АІДС Компанії та економічного аналізу виділення функціональних рівнів управлінського (виробничого) фінансового обліку та аналізу.Оскільки для прозорості процедур прийняття управлінських рішень необхідна об’єктивна інформація про роботу Компанії, то основна увага в процесі післяприватизаційного реформування Компанії приділялась радикальному реформуванню управлінського, бухгалтерського та податкового обліку, як основи для складання фінансової, податкової, статистичної звітності.Таким чином, створення та впровадження АІДС надало можливості суттєво ефективніше налагодити управлінський, фінансовий та бухгалтерський облік, на основі якого формувати як якісні, так і кількісні чинники та фактори, що всебічно характеризують транспортний процес. Облікова інформація ведеться порейсово по суднах, групується по менеджерських групах, окремих підрозділах, філіях. Накопичена інформація надає змогу отримувати фінансову звітність по кожному підрозділу, філії, дочірньому підприємству для подальшого узагальнення її в цілому по Компанії при складанні консолідованої звітності.5. Аналіз міжнародного досвіду формування моделей корпоративного управління та еволюції системи корпоративного управління Компанією дозволив здобувачу зробити висновок, що головним чинником післяприватизаційного реформування є пошук ефективного власника, здатного не лише професійно управляти власністю, організувати ефективний менеджмент, але й знаходити реальні можливості та фінансові ресурси для постійного збільшення конкурентоспроможності Компанії на зовнішніх фрахтових ринках.6. Набула подальшого розвитку економічна модель покрокової оптимізації системи регулярних ліній водного транспорту з розстановкою флоту. Важливою і суттєвою перевагою запропонованої моделі слід вважати можливість отримання широкого діапазону близьких до оптимального варіантів розв’язків, можливість звуження чи розширення цього діапазону залежно від поставленої мети. При цьому підвищується роль експертів у виборі найкращого варіанту в реальних умовах та значно зростає ефективність використання фінансових і матеріальних ресурсів.7. Розроблені основні принципи та алгоритми оптимізації розвитку перевантажувальних комплексів торгових портів. Задача вирішується як дворівнева. На першому рівні визначається значна кількість економічно раціональних варіантів розвитку кожного перевантажувального комплексу, на другому - вибирається оптимальне рішення для кожного перевантажувального комплексу з врахуванням інтересів порту. Для обох рівнів будуються динамічні моделі оптимізації, засновані на засадах методу послідовного аналізу варіантів і таких, що враховують специфічні особливості задач кожного рівня.Вказані принципи моделювання дозволяють у комплексі проводити техніко-економічне обґрунтування прийнятих рішень при будівництві нових і реконструкції існуючих перевантажувальних комплексів портів водного транспорту.8. Досліджено аспекти і недоліки існуючого стану приватизації великих підприємств через продаж акцій на відкритих торгах. Вперше розроблено економіко-математичну модель поетапного продажу акцій, описано фрагмент модельних розрахунків. Проаналізовано різні підходи до визначення вартості акцій. Серед них: визначення ціни з допомогою оціночних мультиплікаторів ЕРS, методу чистих активів, дисконтування початкової вартості. Вперше розроблено модель визначення вартості акцій з урахуванням позиченого капіталу у вигляді кредитів банку.9. Проведено перспективне дослідження оптимізації термінів технічного обслуговування суден і визначення термінів їх служби з застосуванням моделей ймовірнісного типу. Зазначений підхід дозволяє враховувати постійне зношення технічних засобів суден, більш адекватно відображати процес їх експлуатації і забезпечити взаємодію між об’єктивно існуючими процесами зміни технічного стану і їх технічним обслуговуванням. Запропонована модель може визначати доцільний момент списання суден конкретного типу.10. Досліджено шляхи створення на базі річкових портів регіональної мережі логістичних розподільчих транспортних центрів з виконанням ними функцій мультимодальних транспортних вузлів. Розроблена економіко-математична модель оптимізації схем перевезення вантажів "від дверей до дверей". Моделювання здійснюється методом послідовного аналізу варіантів, який гарантує вибір оптимального та близьких до нього за значенням критерію допустимих у заданій області обмежень варіантів визначення мінімальної наскрізної ставки змішаних мультимодальних перевезень.11. Розроблена економіко-математична модель перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні з метою дослідження і прогнозування проблемних ситуацій і пошуку оптимальних стратегій транспортно-перевантажувального процесу в порту. Визначено методичний напрямок дослідження: використання методу автоматно-ймовірнісно і методу автоматної оптимізації. Описано сценарій моделювання, принцип побудови імітаційної моделі, постановок задач оптимізації. Розроблені рекомендації для подальшого використання одержаних результатів.Вперше розроблено на прикладі АСК "Укррічфлот" та акціонерних товариств - річкових портів методологію організації приєднання одного акціонерного товариства до іншого та створення дочірніх підприємств материнською компанією згідно з чинним законодавством України.12. Досліджено проблему залучення фінансових ресурсів для придбання суден великими судноплавними компаніями з різних джерел, у тому числі, кредитів західноєвропейських банків, власного капіталу судноплавної компанії. Розроблено методику оцінки витрат по проекту, наведено план фінансування та схема реалізації кредиту в ЄБРР на будівництво суден для АСК "Укррічфлот".13. Вперше розроблено економіко-математичну модель вибору схем кредитування будівництва нового флоту. Оптимізацію процесу обслуговування боргу запропоновано проводити за показниками якості функціонування системи. Наведено приклад алгоритму проведення розрахунків та їх аналіз.14. Обґрунтовано необхідність системного аналізу управління на водному транспорті. Висунуто основні вимоги до розробки економіко-математичної моделі оптимізації використання інвестицій ЄБРР, що направляються на поповнення флоту, вибір критеріїв порівняння варіантів і методу проведення оптимізаційних розрахунків. |

 |