

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
**«Дальневосточный федеральный университет»**

---

**ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА**

**Кафедра мировой экономики**

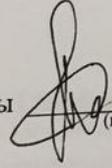
Порошин Денис Дмитриевич

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ И ПЛАНИРОВАНИЯ МОРСКИМИ  
ПЕРЕВОЗКАМИ, НА ПРИМЕРЕ ПАО «ВЛАДИВОСТОК  
ТОРГМОРТРАНС»**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**  
по образовательной программе подготовки  
магистров  
по направлению 38.04.01 «Экономика»  
«Международная экономика: инновационно-технологическое развитие»

г. Владивосток  
2018

Автор работы

 (подпись)

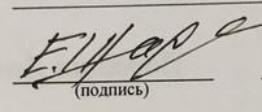
« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Консультант (если имеется)

\_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Руководитель ВКР прогрессор  
(должность, ученое звание)

 (подпись) Жарчиков Е. П.  
(Ф.И.О)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Назначен рецензент \_\_\_\_\_  
(должность, ученое звание)

\_\_\_\_\_ (Ф.И.О)

Защищена в ГЭК с оценкой \_\_\_\_\_

«Допустить к защите»

Секретарь ГЭК (для ВКР)

Заведующий кафедрой мировой экономики,  
канд. экон. наук

\_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (Ф.И.О)

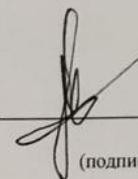
 (подпись) А.А. Кравченко  
(Ф.И.О)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

« 14 » июня \_\_\_\_\_ 2018 г.



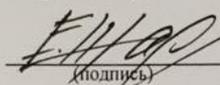
Автор работы \_\_\_\_\_



(подпись)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

Нормконтроль



(подпись)

Жариков Ф. П.

(Ф.И.О)

« 14 » июня 2018 г.

## Оглавление

Введение.....	4
1 Морские перевозки в хозяйственной деятельности .....	6
1.1 Сущность морских перевозок.....	6
1.2 Современные тенденции морских перевозок .....	10
1.3 Регулирование морских перевозок.....	22
2. Формы и методы эффективного планирования и управление морскими перевозками .....	33
2.1 Теоретические основы планирования и управления морскими перевозками .....	33
2.2 Формы и методы планирования и управления морскими перевозками .....	43
2.3 Оценка эффективности планирования и управления морских перевозок.....	49
3. ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок.....	49
3.1 Современное состояние и место ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок.....	57
3.2 Оценка эффективности ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок.....	65
3.3 Перспективы ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок.....	76
Заключение .....	82
Список использованных источников .....	84

## Введение

Морские перевозки грузов получили новый импульс развития в эпоху глобализации по мере усиления тесноты связей между предприятиями разных континентов, роста значения бесперебойных поставок сырья, технической продукции, комплектующих, продуктов и т.д.

Несомненно, что в дальнейшем развитие процессов международных морских перевозок связано с внедрением новых технологий морских перевозок, контейнеризацией, но и преобразование правовой базы в данной области.

Исследованию вопросов управления и планирования морских перевозок посвящены работы Лимонова Э. Л, Никифорова В. С., Садикова О. И., Холопова К. В., Моисеева Н. К., Курочкин, Д. В. и других.

Увеличение объемов международных морских перевозок обуславливает необходимость мониторинга ситуации с морскими перевозками, что собственно и определяет актуальность исследования.

Цель исследования – исследовать эффективные формы и методы планирования и управления морскими перевозками.

Для достижения цели решались следующие задачи:

- изучить сущность морских перевозок, теоретические основы их планирования и управления ими;
- исследовать современные мировые тенденции морских перевозок;
- выявить эффективные формы и методы планирования и управления морскими перевозками;
- оценить современное состояние и эффективность ПАО «Владивостокский Торгмортранс» на рынке морских перевозок;
- рассмотреть перспективы и место ПАО «Владивостокский Торгмортранс» на рынке морских перевозок.

Объект исследования – морские перевозки.

Предмет исследования – эффективные формы и методы планирования и управления морскими перевозками (На примере ПАО «Владивостокский Торгмортранс»).

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложения.

Во введении обосновывается актуальность работы, формулируется её цель и задачи исследования. Первая глава посвящена сущности и современным тенденциям мировых перевозок. Во второй главе рассмотрены теоретические основы планирования и управления морскими перевозками, формы и методы их планирования. В третьей главе проведен анализ эффективности работы ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок и перспектив его дальнейшего присутствия. В заключении сформулированы выводы по результатам исследования.

Включает в себя 89 страниц, 15 таблиц, 22 рисунков.

## **1. Морские перевозки в хозяйственной деятельности**

### **1.1 Сущность морских перевозок**

В современных условиях для многих компаний, занимающихся оказанием транспортных услуг, очень важным является высокий уровень обслуживания при доставке различного груза. Качественная, своевременная доставка грузов оказывают огромное влияние на стабильность, благополучие и развитие компании. Для потребителей транспортных услуг в сфере грузоперевозок такие компании являются залогом уверенности и спокойствия при перевозке грузов.

Все компании, работающие в сфере грузоперевозок, охватывают также весь спектр услуг, сопровождающих перевозку грузов. К ним относятся: собственно, сами перевозки, страхование грузов, оформление полного пакета документов, включающего товарно-транспортные накладные, сертификаты соответствия, счет фактуры и по мере необходимости оформление таможенных документов.

Осуществляя грузоперевозки, компания берет на себя обязательства выполнения качественной работы. Начиная уже с первого шага работы с клиентом, разрабатывается оптимальный маршрут прохождения груза, логистическая схема при необходимости, производится расчет стоимости доставки, подготавливаются необходимые сопроводительные документы. В последующем определяются транспортные и погрузочные средства, используемые при транспортировке того или иного груза. Для определенного вида товара, требующего соответствующее разрешение, оформляются необходимые документы. С самого начала движения и до момента доставки компания проводит мониторинг передвижения груза [17].

Особое место и значение в сфере грузоперевозок занимают международные перевозки. Данный вид деятельности для компаний более специфичен, так как имеет свои особенности. Разные теории многими исследователями и учеными в данной области трактовка «Международные

перевозки» интерпретировалась по-своему. Для примера приведем наиболее распространенные определения в Таблице 1.

Таблица 1 – Международные грузоперевозки

Автор	Определение
Батычко В. Т.	Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом.
Суперека С. В.	Международная перевозка – это перемещение грузов и пассажиров, осуществляемое посредством любого вида транспорта и имеющее международный характер. Перевозка имеет международный характер, если место отправления и место назначения находятся в разных странах, либо перемещение грузов или пассажиров осуществляется через территорию иностранного государства.
Дмитриев Г. Д.	В узком смысле – это перевозка, осуществляемая на том или ином виде транспорта, при которой место отправления и место назначения расположены: на территории двух или более государств или на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства
Международная конвенция	Под международными перевозками понимаются перевозки грузов, пассажиров и багажа между двумя и более государствами, выполняемые по договору международной перевозки, заключенному на условиях, вытекающих из многосторонних или двусторонних соглашений, единообразно определяющих эти условия относительно конкретного вида транспорта

Источник: [17, 19, 21 ]

Для более простого понимания международная перевозка представляет собой перемещение грузов на территории двух и более государств любым видом транспорта. Характерной особенностью для международной перевозки является международное соглашение или транспортная конвенция,

содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. Правовое регулирование указанных перевозок опирается на Конвенцию о договоре международной перевозки грузов, подписанную в Женеве в 1956 году [22].

Все перевозки независимо от их назначения подразделяют на виды используемого транспорта. К ним относятся: железнодорожные, автомобильные, воздушные, водные: а) речные б) морские.

В случае если при перевозке не заключается соглашение о международной транспортной перевозке, то данная процедура через территорию нескольких стран не является международной, а носит национально-правовой характер и разбивается на несколько этапов и оформление нескольких договоров: прохождение грузов до пограничной станции – по закону государства место погрузки, после прохождения границы – по национальному праву государства получателя грузов и т.д.

В настоящее время все большую популярность набирают водные перевозки грузов по рекам и морям [18].

Морские перевозки в свою очередь бывают внутренними и внешними, различают следующие виды:

- морские перевозки грузов деятельности, осуществляемые при экспорте и импорте товаров;
- морские перевозки, осуществляемые между иностранными портами.

Для осуществления таких перевозок используются суда с определенными мореходными качествами, а также маневренностью. Морские перевозки различают по видам плавания судов:

- морские заграничные плавания;
- каботаж, которые в свою очередь включают в себя два вида: большой каботаж, плавание морских судов осуществляется между различными портами с заходом судов в заграничные порты; малый каботаж, представляет собой плавание судов в пределах одного или двух бассейнов, малый каботаж не предполагает заходов судна в иностранные порты.

Морское судоходство на современном этапе, исходя из многолетней практики имеет свои методы и формы организации. Наиболее часто используемые формы представлены в Таблице 2.

Таблица 2 – Формы морского судоходства

Наименование	Функциональное назначение
Линейная форма	При такой форме осуществление морских перевозок производится при незначительных партиях грузов, представляющих из себя, как правило, готовые изделия и полуфабрикаты.
Регулярная форма	Применяется в морских перевозках на направлениях с регулярным грузовым потоком, осуществляя перевозки на таких линиях, суда работают более трех месяцев.
Рейсовая форма	При осуществлении международных морских перевозок применяется форма организации потоков массовых грузов. Такие грузы, как правило, представляют собой крупные партии однородного груза, насыпные либо навалочные. Поставки грузов по такой форме имеют долгосрочные договора.
Трамповая форма	Такая форма организации используется для перевозки отдельных видов массовых грузов морскими судами. Такими грузами могут быть лес, руда и прочее.

Источник [18, 19, 20]

Независимо от форм существуют линии морского судоходства. Они бывают односторонними, когда используются суда лишь одной страны или одной судоходной компании, а также двусторонними, при этом используются суда двух стран или компаний соответственно. Кроме этого существуют конференциальные линии – когда используются суда более двух компаний или стран.

Оплата услуг в сфере морских перевозок формируется в зависимости от вида груза или товара, дальности, вида морского транспорта, погрузо-разгрузочных работ. Но, в основном, используют следующие базовые понятия формирования оплаты морских перевозок:

– фрахтовая ставка, при которой определяется цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза, устанавливаемая в случае, когда при выполнении перевозки работа грузовых судов не связана с постоянными

районами плавания, с постоянными портами погрузки и выгрузки, то есть невозможно придерживаться фиксированного тарифа. Если размер фрахта не предусмотрен тарифом, то ставка фрахта устанавливается по соглашению сторон на определенный период в зависимости от вида фрахта, срока его действия, числа рейсов и определяется условиями рейсового чартера, особенно предусмотренными в нем нормами погрузки и выгрузки (при увеличении норм размер фрахтовой ставки снижается, при уменьшении – повышается). Ставка также зависит от конъюнктуры фрахтового рынка и включает два основных компонента: издержки при оказании транспортных услуг и среднюю прибыль;

– линейный тариф, тариф кроме непосредственной цены за перевозку, включает в себя и стоимость работ по погрузке и разгрузке в портах.

Правовое регулирование международных морских перевозок регламентируется нормативно-правовой базой, основанной на следующих документах:

- Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте;
- Правила Гаага-Висби;
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов [22].

## **1.2 Современные тенденции морских перевозок**

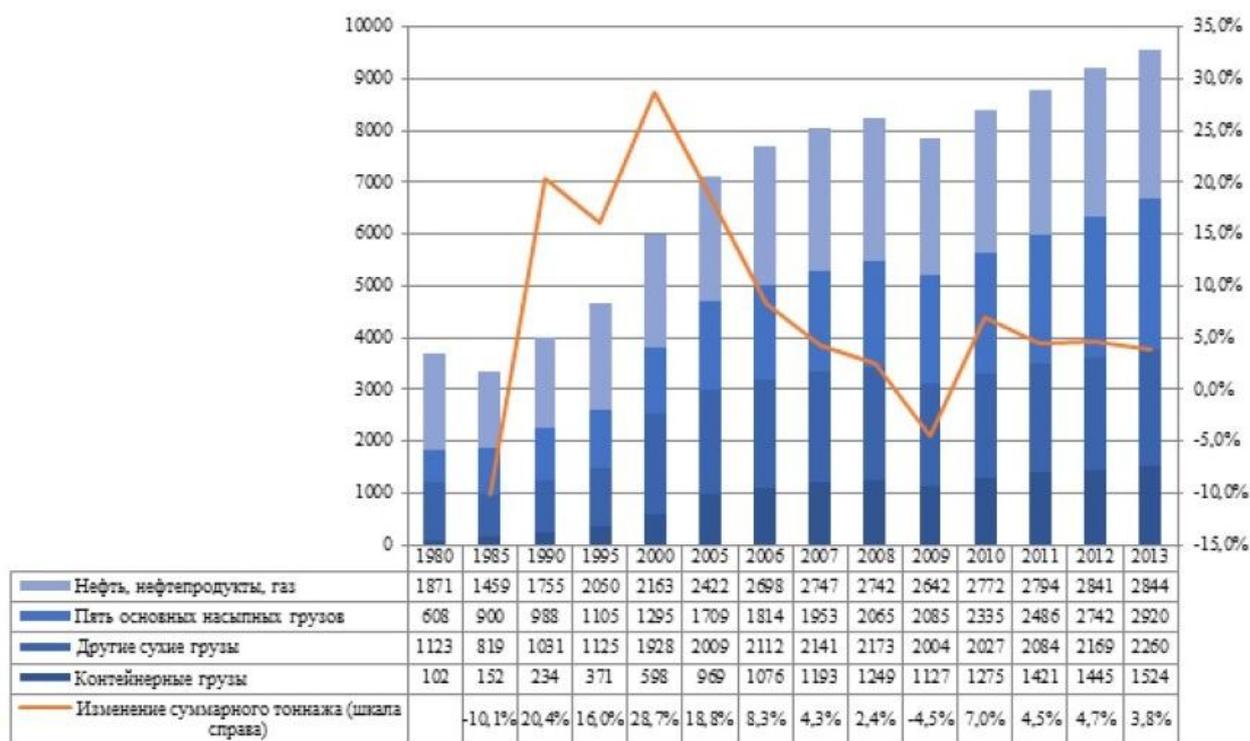
Наибольшая часть мирового грузооборота, особенно в международных перевозках по прежнему приходится на основной традиционный вид транспорта – морской. Морскому транспорту принадлежит основная роль в межконтинентальном обмене товарами, так как среди различных видов транспорта морской является самым массовым и дешевым. Это обеспечивается, прежде всего, большей грузоподъемностью судов, а также относительно малыми капиталовложениями в организацию морских путей сообщения.

Мировой океан является глобальной транспортной артерией, по которой осуществляется почти 80% общего объема перевозок, следовательно, морской транспорт является основной сферой транспортных услуг в международной торговле.

Торговая конкурентоспособность всех стран (с развитыми экономиками, а также с развивающимися) зависит от наличия и эффективного использования морских портов и услуг по международным морским перевозкам. Указанные факты делают эту область мировой экономики объектом пристального внимания со стороны различных учреждений ООН, таких как международная организация труда (ILO), конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD), Международная морская организация (ИМО) и некоторые др [43].

На примере динамики международных морских перевозок приведем обзор мировых морских перевозок по видам грузов, начиная с 1980 года по 2013 г. На протяжении приведенных лет произошли существенные изменения не только в объеме перевезенных грузов, но и в структуре грузов. Если в 2000 г. в суммарном тоннаже процент роста совершил скачок до 28,7%, то в 2013 г. он замедлил свой рост до 3,8% и составил 9,5 млрд т (Рисунок 1). Надо отметить, что в общей структуре морских перевозок из всех перевезенных грузов «сухие» грузы (насыпные, генеральные, контейнерные) составили 70,2%, в то время как на сливные грузы (нефтепродукты, газ) приходится 29,8%.

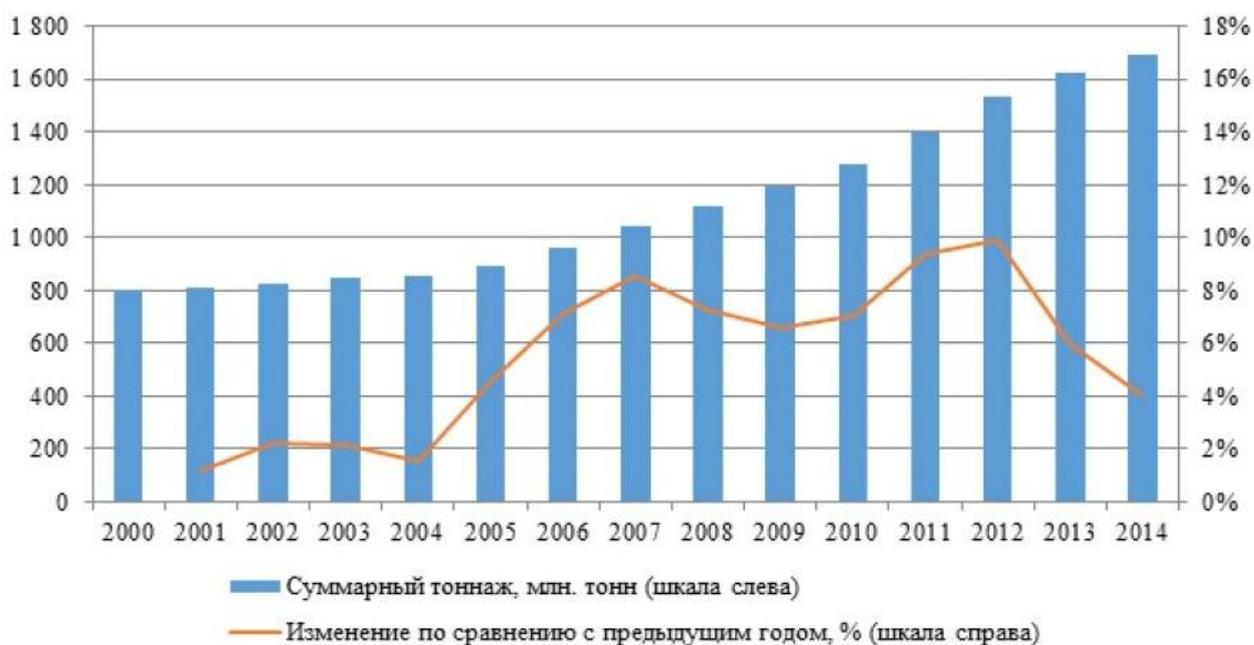
Такое положение говорит о том, что в мировую систему перевозок все больше привлекаются страны третьего мира, развивающиеся страны, которые по сути своего развития настроены на более практические и дешевые методы и способы перевозок [67].



Источник: [67]

Рисунок 1 – Динамика международных морских перевозок, млн. погруженных тонн

Анализируя тенденцию развития мирового флота, видим, что изменения суммарного тоннажа мирового флота произошли в сторону роста к 2014 г, в физических объемах он составил всего 950 млн. тонн в 2 раза по сравнению с 2000 г. Вместе с тем на протяжении 14 лет наблюдается скачкообразное изменение темпов роста. Мы видим, что с 2005 г. средний темп роста суммарного тоннажа мирового флота составлял 6,7 %, а максимальный – 9,7 % в 2012 г., что позволило совокупному тоннажу мирового флота увеличиться в течение последних 10 лет с 840 млн. т до 1700 млн. т (Рисунок 2).

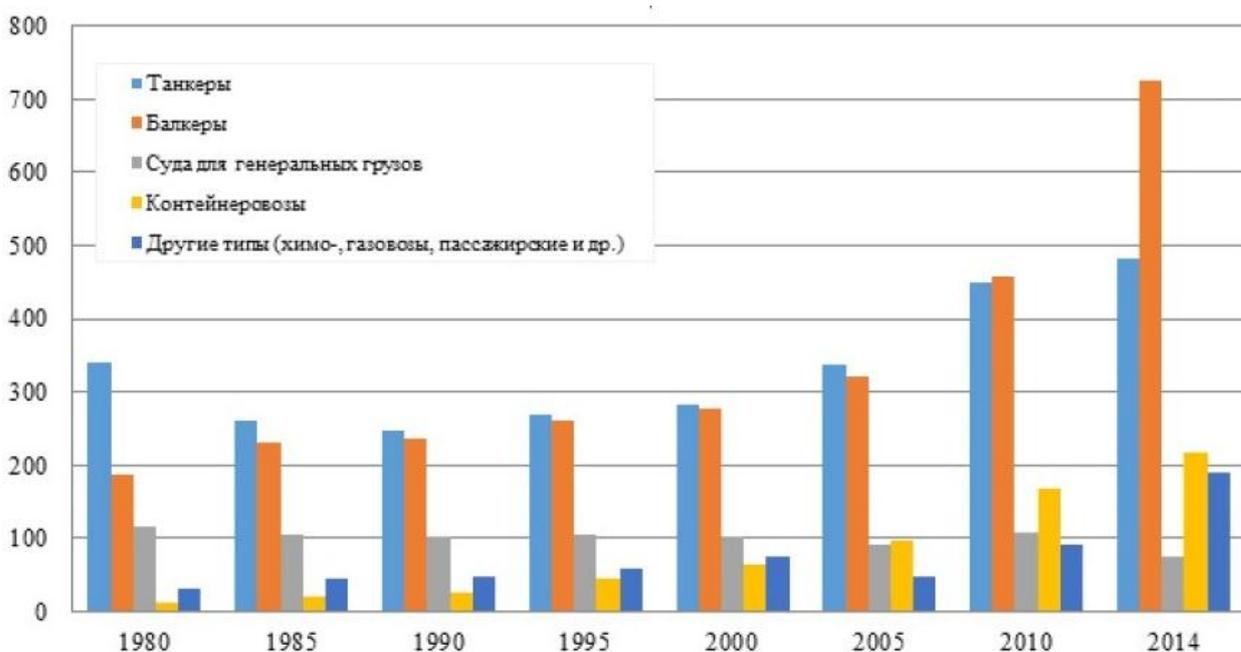


Источник: [67]

Рисунок 2 – Динамика изменения суммарного тоннажа мирового флота

Просматривая динамику изменения суммарного тоннажа мирового флота в течение 14 лет, необходимо обратить внимание на структуру судов, которые принимали участие в мировой перевозке грузов. К концу 2014 года суммарный тоннаж мирового флота составил 1,7 млрд т, из которого 42,7 % было перевезено балкерными судами, что составило 726 млн т. Танкерами были совершены перевозки в общем объеме совокупного тоннажа 482 млн. т или 28,4 % в общей структуре перевозок. Все удельные доли перевозок других типов судов в структуре мирового флота приведены на Рисунке 3.

Судостроительство на мировой арене за последние десятилетия претерпело существенные изменения, что повлияло на участие различных типов судов на морские перевозки и изменения суммарного тоннажа по типам судов и видам грузов [67].



Источник: [67]

Рисунок 3 – Перевозки по типам судов в мировом торговом флоте

Динамика участия в перевозках грузов по типам судов мирового флота представлена на Рисунке 4. Из диаграммы видно, что за 4 года доля балкеров в мировом флоте выросла на 15,9 %, а в сравнении с данными за 1980 г., в 3,9 раза. Доля танкерного флота изменилась за аналогичные промежутки времени на 13,9 % и 44,1% соответственно.

Положительная динамика роста удельной доли представлена контейнерными перевозками: произошло увеличение почти в 18 раз. Это объясняется тем, что насыпные грузы в последние десятилетия предпочтительнее отправляются контейнерами. Наряду с этим наблюдаем снижение доли судов для генерального груза на 42,3% по сравнению с 1980 г [65].



Источник: [67]

Рисунок 4 – Типы судов в мировом флоте

Если рассматривать более детально структуру флота по типам судов, присутствующих на арене мирового флота, представленных в Таблице 3, то видим, что в 2014 году значительное увеличение показателей присутствует в сегменте балкеров – (+5,8%), судов снабжения морских платформ -- (+5,1%), контейнеровозов – (+4,7%).

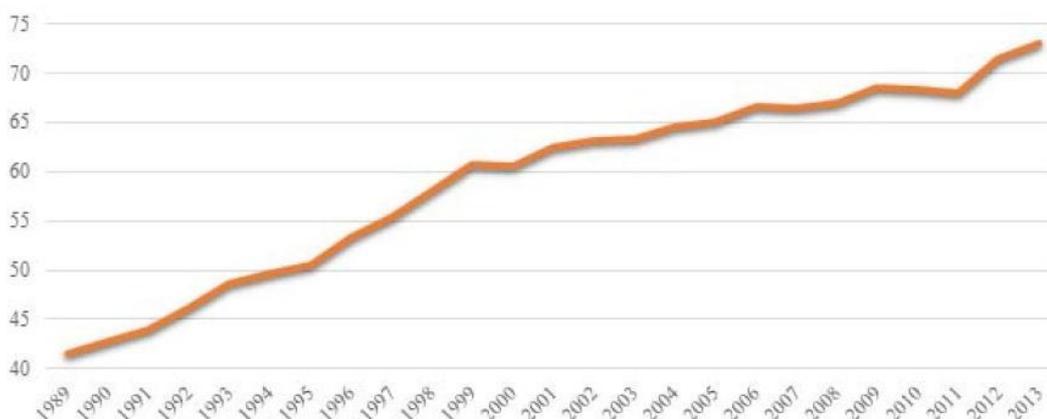
Таблица 3 – Структура мирового флота по основным типам судов (2013 – 2014 гг/)

Типы судов	2013 г.	2014 г.	Изменение в процентах 2014/2013 гг.
Танкеры	472 890; 29,1	482 017; 28,5	1,9; - 0,6
Балкеры	686 635; 42,2	726 319; 42,9	5,8; 0,7
Суда для генеральных грузов	77 589; 4,8	77 552; 4,6	0,0; - 0,2
Контейнеровозы	206 547; 12,7	216 345; 12,8	4,7; 0,1
Другие типы:	182 092; 11,2	189 395; 11,2	4,0; 0,0
- газовозы	44 346; 2,7	46 427; 2,7	4,7; 0,0
- химовозы	41 359; 2,5	42 009; 2,5	1,6; 0,0
- суда снабжения морских платформ	68 413; 4,2	71 924; 4,3	5,1; 0,1
- паромы и пассажирские суда	5 353; 0,3	5 601; 0,3	4,6; 0,0
Другие суда	22 621; 1,4	23 434; 1,4	3,6; 0,0
<b>Итого, мировой флот:</b>	<b>1 625 750; 100</b>	<b>1 691 628; 100</b>	<b>4,1; 0,0</b>

Источник: [65]

В мировом флоте произошли изменения понятий «флаг судна» и «страна, в которой зарегистрирована судоходная компания». С некоторых пор вводится так называемая «реальная национальность судовладельца». За последние годы доля судов, у которых национальность владельцев совпадает со страной, где зарегистрирована соответствующая судоходная компания, неизменно снижается. Это дает основание утверждать, что «национальность» судна, или «национальность флота», переходит в третье измерение. В этой связи UNCTAD приводит яркий пример наиболее типичного судна: сухогруз, находящийся в собственности, зарегистрированной в Великобритании компании, владельцем которой является грек, судно построено в КНР, находится в классе DNV – GL, используется моряками из Филиппин, а ходят под флагом Кипра [67].

На фоне мировой практики, когда присутствует упрощенная регистрация судов, флаги таких государств как Панамы, Гондураса и некоторых других стран перешли в третье измерение. Например, по данным статистических наблюдений на 1 января 2013 г., 73% всех судов в мире было зарегистрировано под иностранным флагом, что продемонстрировано на Рисунке 5. Под иностранным флагом в данном случае понимается флаг, не совпадающий со страной регистрации судоходной компании.



Источник: [67]

Рисунок 5 – Глобальная доля судов, зарегистрированных под иностранными флагами в процентах от совокупного дедвейта мирового флота

Таблица 4 – Перевозки по флагам регистрации крупнейших флотов мира (2013–2014 гг.)

Флаг регистрации	Количество судов	Совокупный тоннаж, тыс. т	Всего в процентах от совокупного тоннажа мирового флота
Панама	8 547	356 348 (348 112)	21,07 (21,41)
Либерия	3 172	205 225 (199 614)	12,13 (12,28)
Маршалловы о-ва	2 252	152 355 (138 862)	9,01 (8,54)
Гонконг	2 326	138 200 (129 079)	8,17 (7,94)
Сингапур	3 535	103 786 (91 654)	6,14 (5,64)
Греция	1 534	77 289 (75 385)	4,57 (4,64)
Багамские о-ва	1 422	74 904 (73 780)	4,43 (4,54)
КНР	3 685	73 891 (68 700)	4,37 (4,23)
Мальта	1 794	72 967 (68 377)	4,31 (4,21)
Кипр	1 048	32 631 (31 942)	1,93 (1,96)
Другие	58 611	404 032 (400 245)	23,88 (24,62)
<b>Итого, мировой флот:</b>	<b>87 926</b>	<b>1 691 628 (1 625 750)</b>	<b>100,00 (100,00)</b>

Источник: [65]

Судя по вышесказанному, о «национальности» судна принято определять либо по его флагу, либо по стране регистрации его судоходной компании. В последние годы отмечается тенденция, при которой судовладельцы все чаще уходят в «третьи» страны и владеют компаниями, регистрация которых происходит в иных экономиках, отличных от их родины. Так, из Таблицы 4 видно, что 21,0 % совокупного тоннажа мирового флота принадлежит компаниям, зарегистрированным в Панаме, и при этом 9,7 % принадлежит судовладельцам – грекам. Другой пример Сингапур, где зарегистрированы компании, владеющие 4,0 % судов мирового флота, однако при этом судовладельцам-сингапурцам принадлежит лишь 6,1 % совокупного тоннажа мирового флота.

Из анализируемых данных национальности мирового флота относительно страны регистрации судоходной компании и реальной национальности судовладельца, представленных в Таблице 5, доля каждой страны в списке десяти государств практически не изменилась. Если просматривать по каждой стране отдельно, можно отметить, что наибольший процент по реальной национальности судовладельца от мирового флота в целом занимают такие государства как Греция, Япония, КНР. Самая высокая доля флота под иностранными флагами принадлежит Дании, Бермудским островам, Норвегии.

Таблица 5 – Национальность мирового флота относительно страны регистрации судоходной компании и реальной национальности судовладельца

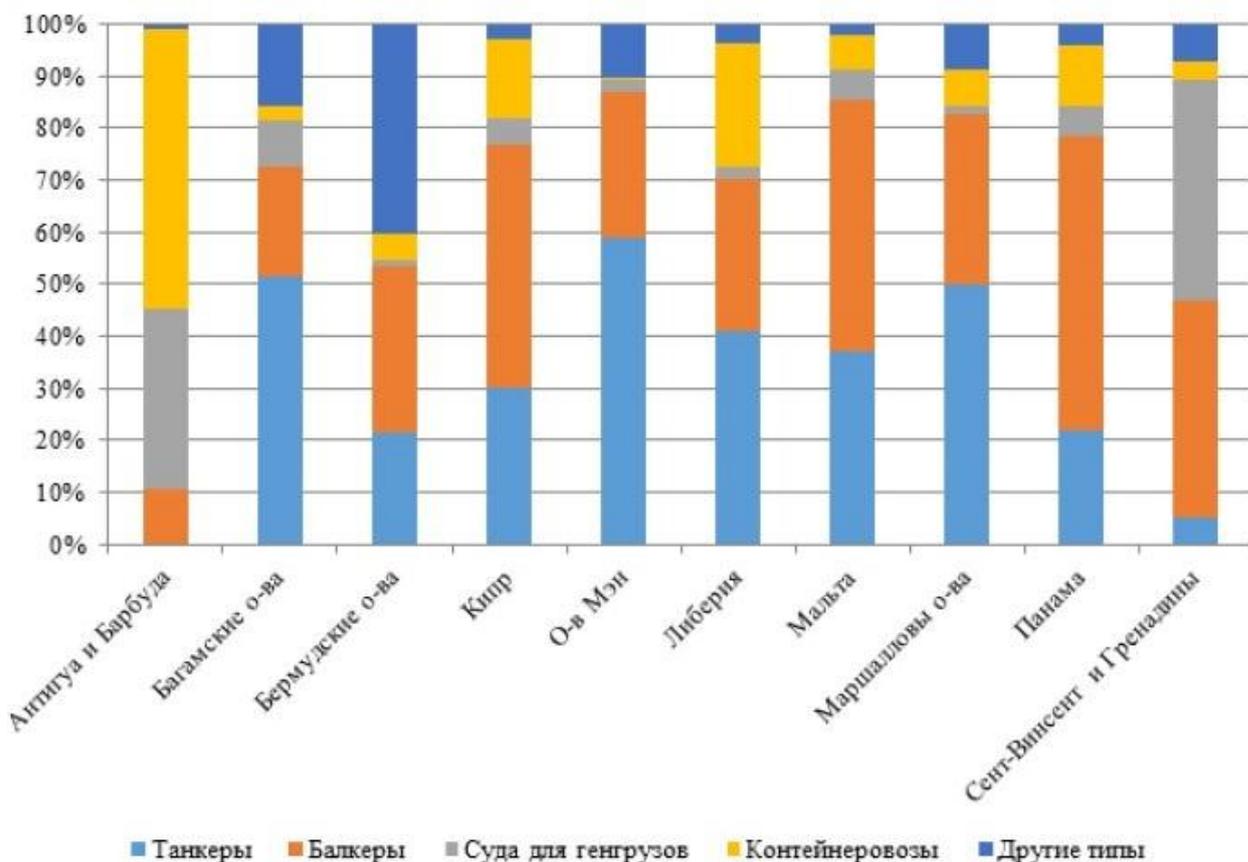
Страна	Регистрация судоходной компании, % от мирового флота	Доля флота под иностранным флагом, %	Реальная национальность судовладельца, % от мирового флота
Греция	15,4	73	16,9
Япония	13,6	92	14,1
КНР	11,9	63	11,2
Германия	7,6	87	7,6
КНДР	4,7	79	5,0
Сингапур	4,4	45	3,3
США	3,4	85	3,5
Великобритания	3,2	84	1,5
Тайвань	2,8	92	2,8
Норвегия	2,6	94	3,7
Дания	2,4	99	2,5
Бермудские о-ва	2,2	99	0,7
Остальные	25,8	75	27,2
Итого	100,0	73	100,0

Источник: [65]

Судя по занимаемому месту типов судов, зарегистрированных в десяти основных открытых регистрах, изображенному на Рисунке 6, отмечается рост участия в мировом флоте на 13,5 % под флагом Сингапура, на 9,7 % – под флагом Маршалловых островов, и на 7,6 % – под флагом КНР.

Статистические данные говорят нам о том, что государства под своими флагами на фоне мирового флота специализируются на определённых типах судов, в зависимости от использования их в мировых перевозках и приносящих более ощутимый результат. Из рисунка 6 видно, что почти 56,0 % совокупного тоннажа Панамы и 47,0% Мальты перевозят балкеры, танкерам принадлежит 59,0 % флота острова Мэн, 52,0 % – флоту Багамских островов, 50,0 % – флоту Маршалловых островов, 49,2 % – флоту Сент-Винсент и Гренадины [65].

Перевозками контейнерного типа в большей мере занимается флот таких государств как Либерия, Кипр, Антигуа и Барбуда, и незначительно такие государства как Мальта, Маршалловы острова, Панама.



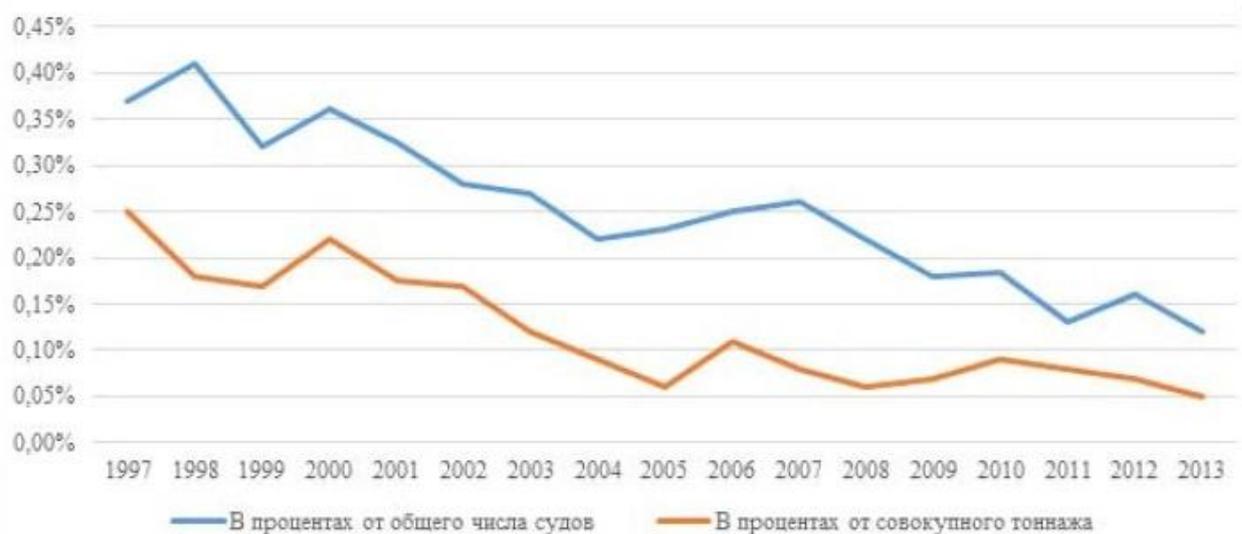
Источник: [65]

Рисунок 6 – Типы судов, зарегистрированных в 10 основных открытых регистрах

В современном мире проблема обеспечения безопасности мореплавания остается актуальной. К этой проблеме добавляются еще и человеческий фактор, когда требуется охрана человеческой жизни, а также экологическая проблема, требующая защиты окружающей среды. Это связано с рисками, возникающими с новыми факторами, как морское пиратство, глобальные климатические изменения и рейдерские мероприятия.

В настоящее время многими всемирными организациями уделяется большое внимание безопасности судоходства на территории морской индустрии. Специалисты международных организаций разрабатывают документы, направленные на специализированные и защищающие действия в процессах мирового флота. Эти законотворческие атрибуты учитывают возможные риски и нормативно предпринимают определенные действия по

их снижению. Данные о доле гибнущих судов на фоне совокупного мирового флота, которая постоянно сокращается, предоставлены Международного союза морского страхования (IUMI) и изображены на Рисунке 7.



Источник: [67]

Рисунок 7 – Доля гибнущих судов относительно совокупного мирового флота, 1997 – 2013 гг.

Тенденции торгового мореплавания направлены на положительные результаты за счет роста мировой экономики в целом. Мировое прогнозирование намечает, что глобальная экономика в ближайшей перспективе продолжит расти в среднем на 3,0 – 4,0 % ежегодно. Но в разрезе государств отдельно могут происходить и другие изменения, так экономика США может балансироваться на уровне 2,0 – 2,7 %, экономика стран Азиатско-Тихоокеанского региона в пределах 4,0 – 5,4 %.

Совокупные объемы морских перевозок в мировой индустрии мореплавания могут претерпеть существенные изменения, на ближайшее будущее их рост будет на уровне 4,5 – 5,2 %. Такая тенденция происходит из-за растущих объемов морских перевозок железной руды, каменного и бурого угля, товаров и грузов, перевозимых контейнерами. Снижение может произойти перевозок сжиженного природного газа (СПГ) и нефти, так как

существует перспектива все большего развития строительства газопроводов и нефтепроводов.

Несмотря на перспективы развития, совокупный тоннаж перевезенной нефти и нефтепродуктов покажут колебания снижения главным образом из-за сокращения импорта США и ограничения экспорта в северно-африканском регионе.

Тем не менее по прогнозам международных экспертов будет наблюдаться рост по СПГ в азиатско-тихоокеанском регионе и в США, что влечет за собой увеличение перевозок этого продукта примерно на 4,8 %. Из-за сокращения поступлений извне ожидается увеличение мощностей по добыче СПГ и производству нефтепродуктов в странах Западной Азии и Африке, на Каспии, а также в странах – участниках ШОС. Данные прогнозу будут способствовать увеличению в несколько раз объема перевозимых морем грузов.

На сегодняшний день растет потребность в перевозке железной руды. Такие страны как Китай, США заинтересованы в морских перевозках насыпных грузов, объем которых может достигнуть 4,0 – 5,0 % роста. Ко всему прочему и развивающиеся страны, такие как Вьетнам, Малайзия, Индия, Египет могут повысить импорт за счет потребления железной руды.

Тенденция развития рынка угольной промышленности на мировом уровне может существенно повлиять на объемы добычи и перевозки угля в Китае, экономика которого становится все более безопасной и развитой в инфраструктурном аспекте. В то время как экспорт угля из Австралии и Колумбии будет расти, Индонезия в свою очередь, вследствие введения внутренних ограничений, может утратить роль мирового лидера по экспорту угля.

Инновационные технологии оказывают огромное значение в развитии таких мировых морских контейнерных перевозок, их уровень может достигнуть 5,0 – 5,8 %% роста. Существенные возможности в этом направлении имеются у стран Азии и будут способствовать экономическому

сотрудничеству между странами-участницами АСЕАН. Морское судоходство постепенно преобразуется в сеть постоянных морских коммуникаций, образуя в совокупности с другими видами транспорта общемировую систему транспортной индустрии.

Мировой флот крупнотоннажного судоходства почти вытесняет суда среднего размера, а суда мелкого размера в основном сегодня занимаются каботажными перевозками прибрежного значения.

Контейнерная эволюция в мировом судоходстве способствует быстрой и сохранной перевозке товаров и грузов, при этом более дешевой, а также интегрирующей процессы перевозок других видов транспорта - железнодорожного, автомобильного, речного. Большой прирост тоннажа контейнеровозов отражает увеличение удельного веса в морских перевозках готовых изделий, которые как правило транспортируются в контейнерах. В целях снижения удельных издержек отмечается тенденция к строительству более крупных контейнеровозов.

Для современной России морской транспорт, по-прежнему имеет важное значение для экономики, обеспечивая большую часть перевозки внешнеторговых грузов [47].

### **1.3 Регулирование морских перевозок**

Регулирование международного транспортного права представляет собой множество институтов по видам транспорта. Морские перевозки попадают под более обширный институт, так как морские пространства и Мировой океан с давних пор используется человечеством как транспортный путь для осуществления перевозок груза и пассажиров. В настоящее время существует множество правовых режимов, регулирующих морскую перевозку грузов.

Правовое регулирование современных морских перевозок составляют два источника: международные договоры и международные традиции (обычай).

Главными из регулирующих правил и норм морских перевозок, применяемых мировым флотом, являются конвенции и протоколы:

1. Международная Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента, принятая в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Гаагские правила).

2. Брюссельская конвенция 1910 г. об унификации некоторых правил относительно столкновения судов;

3. Протокол изменений к Международной Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, принятый в Брюсселе 23 февраля 1968 г. (Правила «Висби»).

4. Конвенция ООН по морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге 30 марта 1978 г. (Гамбургские правила).

Сегодняшнее развитие мирового мореплавания воплощает в себе сложную систему международного регулирования морских перевозок. Большинство государств, применяющие морские перевозки, хотя и не стали участниками Конвенции 1924 г., привели свое национальное законодательство в соответствие с ее правилами. Примерно 20 государств применяют Конвенцию о коносаментах 1924 г., с изменениями и дополнениями, предусмотренными специальным Протоколом (правила «Висби»). Россия также, как и страны Африки и Азии, является страной, использующей Гамбургские правила, лежащих в основе Конвенцию о коносаментах 1924 г. [52].

Построение Гамбургских правил осложнено тем, что применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица. Если государство является участником Гаагско – Висбийских правил, то их положение обязательно включается в

национальное законодательство, касающееся регулирования морских перевозок. К таким странам можно отнести Данию, Норвегию, Швецию, Российскую Федерацию.

Гаагские правила зачастую подлежат критике. Причинами такой критики является то, что коммерческие правила в некоторых аспектах расходятся с нормами самой Конвенции, что мешает приспособить их к национальному законодательству любой страны.

Эксперты и законодатели считают, что необходимо найти некоторый компромисс в приведении единой валюты и сопоставить ограничения в одном направлении, так как в современном мире реальная сумма ограничения ответственности перевозчика составляет лишь 1/10 от первоначально установленной суммы. Кроме того, инновационный переход на контейнерные морские перевозки потребовал ответа на вопрос, что является местом при ограничении ответственности. Эти и еще ряд недостатков Конвенции можно было устранить путем внесения в нее соответствующих изменений. В 1968 г. был принят Протокол изменений и дополнений к Конвенции 1924 г., (Правила Висби), который вступил в силу в 1975 г [9].

В силу положения Протокола изменения коснулись следующего: перевозчик не может опровергать данные коносамента, если коносамент передан третьему добросовестному держателю. Кроме того, появилась возможность продления срока исковой давности, установлен срок для предъявления регрессных исков, пересмотрен вопрос о порядке ограничения ответственности при контейнерной перевозке грузов. Если используется контейнерная перевозка, поддон либо другое приспособление для перевозки груза, оговоренное в коносаменте, то груз считается местом для ограничения ответственности. В отдельных случаях такое приспособление с грузом может считаться одним провозным местом.

Возникшие уточнения в Протоколе, что перевозчик не вправе воспользоваться ограничением ответственности, в случае принесенного

ущерба самим перевозчиком, независимо как нанесен ущерб. Говоря юридическим языком, Положения об освобождении от ответственности и ее пределах распространены на любой иск к перевозчику, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда. Такой иск носит название деликта. В случае деликта к служащему или агенту перевозчика, то служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах.

Другим аспектом пересмотра правил, регламентирующих международную морскую перевозку является увеличение на международной арене морского судоходства числа развивающихся государств. Данные страны не принимали никакого участия в формировании положений Конвенции, а также и Гаагских и Правил Висби. Отсюда, эти страны считают, что созданный правовой режим несовместим для урегулирования отношений и развивающихся стран, и развитых держав. Выводом такого несоответствия стало мнение развивающихся стран о том, чтобы нормы регулирования морских перевозок разрабатывались Организацией Объединенных Наций, куда они большинство входят. Поэтому в 1971 году ЮНКТАД было принято решение о подготовке и принятии новой международной конвенции под руководством ООН.

После пересмотра и подготовки проекта новой конвенции 30 марта 1978 г. в Гамбурге была одобрена новая конвенция – Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г., впоследствии названа как Гамбургские правила, которая призвана заменить не только Гаагские правила, но и Правила Висби [29].

Уже на протяжении нескольких десятилетий применяемые Гамбургские правила к коносаментам, также затрагивают и другие международные договоры перевозки. Не подвержены этим правилам только чартерные перевозки.

Претерпели изменения и нормы, определяющие период ответственности, который включает в себя все время, в течение которого груз

находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки. На основании положений Конвенции перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в пути, даже в случае отсутствия доказательства, что им приняты все меры во избежание повреждений или задержки и их последствий. Вместе с тем сделано одно исключение: перевозчик не несет ответственности в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в доставке возникли в результате мер по спасению жизни и разумных мер по спасению имущества в морских условиях. Исключение допущено также из презумпции вины перевозчика: если утрата или повреждение груза произошло в результате пожара, перевозчик несет ответственность лишь в том случае, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов.

Новая Конвенция допускает также урегулирование особых условий в коносаменте с применением гарантийных писем. Посредством его составления грузоотправитель заверяет о возмещении перевозчику ущерба или утраты, совершенной по его вине и неоговоренной в коносаменте. С обеих сторон перевозчика и отправителя это гарантийное письмо является недействительным при условии, что перевозчик, не делая оговорку в коносаменте, имеет намерение обмануть третью сторону.

Заложенные правила в Конвенции касаются и сквозных морских перевозок, отягощенные различными препятствиями. Проблема заключается в следующем: чтобы не нести ответственность, когда перевозка осуществляется другим лицом, перевозчик должен при заключении договора указать конкретный участок пути, на котором она будет осуществляться иным лицом. Данное лицо должно быть заранее известно перевозчику и указано в договоре. Но при возникших обстоятельствах либо других сложившихся условиях перевозчик не может этого сделать.

Правила и нормы новой Конвенции определяют статьи об юрисдикции и арбитраже, которые сводят к минимуму возможность рассмотрения спора

по месту нахождения перевозчика. По сравнению с Гаагскими правилами, Конвенцией увеличен срок исковой давности: теперь он составляет 2 года.

Правовое регулирование морских перевозок грузов, затрагивает и вопросы чартерных перевозок. Нормы национального законодательства, регламентирующие перевозки грузов по чартеру, носят диспозитивный характер, и прибегать к ним приходится сравнительно редко. Это вызвано тем, что в мировой практике широко используются типовые организационные формы чартеров, которые начали создаваться еще в XX веке. Одним из недостатков использования чартерных концепций является то, что при фрахтовании стороны часто вносят произвольные изменения, нарушая тем самым баланс интересов, достигнутый при создании формы чартерного договора [22].

При рассмотрении вопросов регулирования морских перевозок стоит заострить внимание и на проблеме морских накладных, возникшей сравнительно недавно. На фоне всех изменений сейчас широко обсуждается проект о замене при международных перевозках коносамента морской накладной. Главным образом это связано с сокращением товарораспорядительной функции коносамента и увеличением скорости передвижения грузов в пути. Применяющаяся система внешнеторговых сделок с применением выдачи оригиналов коносаментов способствует мошенническим действиям. Наряду с этим во многих случаях нет необходимости в выдаче ордерных коносаментов, так как в процессе перевозки владелец груза не меняется. Морская накладная выписывается на имя определенного получателя в электронном виде, поэтому груз может выдаваться и без предъявления ее оригинала.

Несмотря на международную регламентацию немаловажное значение в регулировании морских перевозок остаётся всё же у национального законодательства. Правила и нормы национального морского права большинства стран, обладающих морским флотом, содержатся обычно в

соответствующих разделах торговых кодексов или в специальных морских кодексах (законах) этих стран.

На территории Российской Федерации регулирующим отношения торгового мореплавания является Кодекс торгового мореплавания. Данный документ разработан для того, чтобы урегулировать правила, распространяющиеся на морские суда во время плавания как по морским, так и внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором или законом. Другие нормы и правила перевозок, исходя из международных, Российская Федерация закрепила в статье 40 №«Перевозка» Гражданского Кодекса РФ.

Действующее законодательство Российской Федерации в области морских перевозок содержит практически все нормативные аспекты международного характера. Содержащиеся в правилах догмы представляют собой обычные нормы в отношении конструктивного распределения произведенных в чрезвычайных ситуациях расходов между сторонами общего морского предприятия с целью сохранения имущества, участвующего в кампании, а также многие другие положения, касающиеся морского судоходства.

Нормативные статьи и части юридических документов в сфере международных перевозок определяют требования, распространяемые на перевозки морским транспортом грузов, пассажиров и их багажа, с заходом или без него в другой порт, во время спасательных операций и при столкновении судов. Что касается регистрации судов, то законодательством подкреплено положение о фиксации его в одном из реестров: Государственный судовой реестр, судовая книга, бэрбоут-чартерный реестр, Российский международный реестр судов.

В регулировании морских перевозок предусмотрено несколько договоров, которые могут заключаться в сфере торгового мореплавания, в их число входит: договоры морской перевозки груза либо пассажира,

фрахтования без экипажа, буксировки, агентирования, страхования, посредничества.

В основу норм и правил международного законодательства заложены установки ответственности за ущерб, причиненный судовладельцем и каждый отдельный случай зависит от соглашения сторон договора перевозки. В соглашении оговариваются соответствующие условия либо чартера или коносамента, то есть стороны могут по своему усмотрению обусловить применение международных правил не в последней, а в одной из предыдущих редакций, а также договориться об их изменении и дополнении. Интерпретации национальных законов в правоотношениях по морской перевозке грузов разрешаются на основе существующих принципов, важнейшим из которых признается принцип «автономии воли сторон», согласно которому стороны договора своим соглашением выбирают применимое право.

Популярными современными правоведами в области международных перевозок и способов их урегулирования, а также интерпретацией договоров являются российские юристы В. В. Витрянский и М. И. Брагинский. В своем нормотворчестве они подчеркивают, что значение принципа свободы договора необходимо участникам оборота для реализации своей имущественной самостоятельности и экономической независимости, а также конкурентоспособности на рынке товаров, работ и услуг.

Свобода договора, каковой предусмотрены допущенные ограничения, устанавливаемые юридическими нормами, направлены на защиту интересов «другой» стороны. Такие договоры еще относятся к разновидности договоров присоединения, подтвержденные коносаментом [32].

Конвенция правил Гаага-Висби о запрещении определенных договорных условий относятся к ответственности за нарушение договоров, то есть любые условия договора морской перевозки становятся недействительными в случае если произошло нарушение условий. Например, в отношении убытков, касающихся груза, возникшие в следствие

небрежности, вины или неисполнения обязательств. В этом случае, на национальном и международном уровне существует специальный режим защиты как одной из слабых сторон договора, так и интересов общества в целом. Такое вмешательство в свободу договора в законодательствах многих стран оправдано и считается заботой об охране публичного порядка.

Таким образом, воля сторон договора и его автономное значение признается во всем мире. При такой интерпретации, несмотря на распространенность этого принципа в мировом масштабе и международную унификацию морского законодательства, а также морской правовой терминологии и понятий в этой области, в некоторых государствах все-таки существуют расхождения во взглядах на толкование и пределы договоренности в единоличном существовании договора.

Исходя из мировых примеров, можно отметить, что во Франции данный принцип закреплен в морском законодательстве применительно к договору фрахтования, имеющему международный характер. Мировая судебная практика показывает ряд определений, которые свидетельствуют о намерении сторон избрать тот или иной правопорядок для разрешения спора, а именно:

- использование типовых проформ чартеров;
- язык договора фрахтования;
- наличие в договоре арбитражной оговорки и многое другое.

Судебная практика и догматы Германии по исследуемому вопросу во многом схожа с положениями французского законодательства и практики. То есть также признается автономная воля сторон, прямо или молчаливо выраженная. В случаях молчаливо выраженной воли сторон суд должен установить ее, относительно конкретных обстоятельств дела, например, языка договора, национальности сторон договора, места подписания договора фрахтования, национальности флага судна.

На основании вышесказанного можно сделать определенные выводы. Разрабатываемые новые подходы к свободе договора заключаются в том,

чтобы предоставить сторонам договора самостоятельно определять модель своего поведения, руководствуясь общими принципами права. В целом правовая природа договорных обязательств дает возможность, при соотношении императивных и диспозитивных норм, отдавать в основном предпочтение последним [64].

По своей специфике морское право обладает некоторыми преимуществами в отношении построения концепций и принципов. Так был создан коллизионный принцип в формате закона флага (*lex banderae*), в свою очередь неизвестный другим отраслям международного частного права. Известный правовед А. Л. Маковский отмечает, что причины, вызывающие необходимость применения этого принципа в одних случаях – это возникновение отношений морского права вне сферы действия какого-либо национального законодательства (например, столкновение судов, спасание, общая авария, произошедшие в открытом море). В других случаях – это слишком тесная связь возникших отношений с правовой системой той страны, под флагом которой ходит судно. При этом трудовые отношения на судне практически всегда регулируются законом флага. В некоторых странах существует тенденция распространения применения закона флага и на отношения, связанные с транспортировкой грузов, тем самым расширяя область действия своего законодательства.

Для разрешения коллизий, связанных с общей аварией, законодательство отдельных стран применяет привязку к законам порта выгрузки. В отдельных специфических случаях применяют такую привязку к законам порта отправления или порта назначения [26].

Российский Кодекс торгового мореплавания определяет свободу выбора сторонами договора применимого права в качестве основного принципа действия. Такой подход закреплен в ст. 1210 части 3 Гражданского кодекса РФ. В случае отсутствия соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договора морской перевозки груза, регулируются законом государства, в котором имеет

основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся перевозчиком (п. 2 ст. 418 КТМ РФ) [34].

Таким образом, морские перевозки грузов имеют ряд специфических признаков, а именно: риски мореплавания, выраженный международный характер, использование морских судов.

Транспортные обязательства по морской перевозке груза представляют собой единство составляющих его компонентов: субъекта, объекта, содержания и основания возникновения. Субъектами (сторонами) обязательства являются перевозчик (фрагтовщик) и отправитель (фрагтователь). Вместе с такими сторонами обязательства как отправитель и перевозчик, в морском праве стороны обязательств представлены фрагтователь и фрагтовщик.

Другими словами, перевозчик (фрагтовщик) выступает одновременно в качестве обязанной стороны (должника), на которую возлагается обязанность по перевозке вверенного ему груза, и в качестве уполномоченной стороны на получение платы за перевозку груза. С другой стороны, отправитель (фрагтователь), являясь уполномоченной стороной (кредитором) обязательства по морской перевозке груза, имеет право требования от перевозчика доставки груза в порт назначения. В то же время отправитель (фрагтователь) обязан уплатить за перевозку обусловленную плату (фрагт).

К началу XXI столетия порядок и условия оформления морской перевозки стали в некоторых случаях предметом разногласий между экономически развитыми странами. В некоторых государствах преобладают интересы грузовладельцев, в некоторых – перевозчиков. В этой связи сложилась неоднозначная правовая ситуация. Мировая судебная практика предлагает обеспечить ответственность перевозчика практически полной свободой, а также предусмотреть условия об исключениях из ответственности некоторых аспектов составления договором как противоречащие публичному праву [22].

## **2. Формы и методы эффективного планирования и управление морскими перевозками**

### **2.1 Теоретические основы планирования и управления морскими перевозками**

Любая отрасль хозяйственной деятельности требует рационального подхода к получению намеченных результатов. Конечной целью деятельности компаний является достижение максимальной прибыли при наименьших затратах. Для того, чтобы решить задачи по сбалансированности работы необходимо как следует распределить все имеющиеся ресурсы, будь то материальные или трудовые. Главными направлениями для стабилизации деятельности отрасли, компаний и предприятий может быть разработанная стратегия, которая содержит в себе прогнозы, планы, проекты, а также формы и методы составления планов и управления процессами любой деятельности. Это касается и такой отрасли, как морские перевозки.

Проектируемая деятельность по коммерческой и технической эксплуатации морского флота осуществляется путем планирования и управления морскими перевозками грузов и работой судов. Комплексные задачи оперативного планирования строятся на следующих признаках:

- определение мероприятий, направленных на составление графиков (расписания) работы, устранение последствий отклонений от параметров;
- прогнозирование позиций судов и ситуаций в портах;
- выработка оптимальных решений по корректировке принятых планов с учетом выработанных условий и потребностей.

Управление морскими перевозками грузов и работой флота включает в себя планирование, оперативный контроль, учет и анализ работы всех судов компании. Все прогнозируемые показатели закладываются в различные виды планов.

В сфере деятельности морских перевозок существуют такие виды планирования как:

- перспективные-генеральные планы;
- текущие годовые планы;
- оперативные планы;
- квартальные планы;
- месячные планы;
- рейсовые планы.

Генеральный план определяет основные направления развития морских перевозок в целом по транспорту и задействованием морского бассейна.

При составлении годового плана учитывается наибольший охват экспортно-импортных перевозок и балластных пробегов, сокращения сроков доставки и скорости перемещения, максимального сокращения трудовых, денежных затрат, получение максимальной прибыли [33].

Оперативные планы определяют на основе конкретных заявок грузоотправителя. Принцип комплексного рассмотрения потребностей в перевозках и имеющихся транспортных ресурсов с целью лучшего использования технических средств флота и портов является ведущим.

При разработке квартального плана морских перевозок обязательно учитывается разбивка по месяцам. Выполнение квартальных и месячных планов перевозок грузов морским транспортным флотом подкрепляется рейсовыми планами, которые представляют собой приказ капитану судна перевезти определенное количество груза и в определенное время на конкретной линии с указанием портов загрузки и выгрузки. С помощью рейсового плана доводят до экипажей судов оперативные производственные задания, вытекающие из годового, квартальных, месячных планов перевозок, решаются вопросы организации работы на судне.

При решении задач судового планирования исходят из текущих и оперативных планов перевозок, расписаний грузовых линий, а графики трамповых рейсов отражают результаты специального вида планирования – рейсового. Текущее (годовое) и оперативное планирование работы грузовых

транспортных судов в системе технического планирования входят составной частью как судовое планирование.

В современной хозяйственной деятельности морских перевозок различают три вида планирования: перспективное, текущее и оперативное. В любом случае планирование бывает календарное, когда план разрабатывается на конкретный срок, и непрерывное, например, НГРФ (система показателей морского судоходства).

Для каждого вида планирования устанавливается система плановых показателей. Показатели бывают количественные и качественные. Количественные показатели показывают абсолютную величину данного показателя (сутки, тонны, мили, доходы, финансовый результат), Качественные являются удельными показателями, т.е. определяются отношением двух или нескольких показателей (себестоимость – отношение расходов к количеству груза, ЧВВ на судно-сутки или тоннаже-сутки). Также показатели бывают: технико-эксплуатационные (количество груза, мили, бюджет времени) и валютно-финансовые (доходы, ЧВВ, себестоимость).

К основным показателям судоходства относятся:

- загрузка(Q);
- коэффициент использования грузоподъемности ( $\alpha_r = \Sigma Ql / \Sigma D_{\text{ч}}L$  - отношение тонно-мили к тоннаже-милям);
- грузовместимости ( $\alpha_k = \Sigma qul / \Sigma WL$  - отношение произведения объема груза на длину пробега к произведению грузоместимости судна на длину пробега);
- пассажир вместимости (Рм);
- коэффициенты сменности грузов ( $\beta = \Sigma Q / \bar{Q} = L / \bar{l}$  - отношение суммы перевозки грузов к среднему количеству груза, отношение общего пробега судна к средней дальности перевозки грузов);
- средняя суточная эксплуатационная скорость ( $v_{\text{сут}} = \Sigma D_{\text{ч}}L / \Sigma D_{\text{ч}}T_x$  - отношение тоннаже-миль к тоннаже-суткам);

- затраты времени на отдельные операции ( $T$ ); коэффициент использования календарного периода ( $Kэ = \Sigma D_ч T_э / \Sigma D_ч 365$  - отношение тоннаже-суток в эксплуатации к тоннаже-суткам календарного периода);

- коэффициент загрузки ( $\alpha_{заг} = Q/D_ч$  - отношение фактической загрузки судна к действительной грузоподъемности);

- количество тонно-милей на тонну грузоподъемности ( $QL = \alpha_2 D_ч v_{сум} t_x$ ).

При выполнении плановых показателей оперативный контроль за ходом перевозочного процесса осуществляется в ХЭГС (хозяйств-эксплуатационная группа судов) и других эксплуатационных подразделениях на основе информации с судов, от агентов и других источников, поступающих в рабочее время непосредственно в эти отделы. Оперативный контроль и регулирование по своему содержанию, способам и приемам решений имеют особенности для различных форм судоходства. В линейном судоходстве контроль и регулирование основываются на расписании движения и охватывают наблюдение за отправлениями и прибытиями судов в даты, объявленные в расписании установленных плановых показателей и норм НГРФ. Сущность метода непрерывного планирования – систематический контроль за ходом перевозочного процесса. В результате чего устанавливаются новые сроки освобождения судов, подачи под погрузку, постановки, на ремонт, которые получаются с учетом досрочной обработки или задержек в пути. Оценки работы получают путем сравнения. Сравнивают фактические и плановые даты отправления судов, сроки их обработки в портах. Например, выполнение НГРФ отражается отдельно по прибытию и отправлению [43].

В ходе выполнения месячной части квартального плана перевозок в каботаже в управлениях пароконств обычно составляют месячные графики подачи судов под обработку грузов, перевозимых в каботаже. Квартальные планы перевозок экспортных и импортных грузов с учетом разбивки по месяцам уточняют в установленном порядке месячными графиками расстановки судов и грузовыми списками (на перевозку грузов,

закрепленных за линейными судами), которые составляют на основании выдаваемых отправителями поручений на перевозку грузов. По согласованию графики могут составляться на более длительные сроки. Повсеместно грузовые списки на перевозку грузов линейными судами составляют и согласовывают на основании расписаний движения линейных судов.

Как правило, грузовой список устанавливает следующие данные: линия, наименование судов, наименование и количество грузов, номера поручений, наименование отправителей, получателей и другие, имеющие значение показатели.

В коммерческий график перевозок при экспорте или импорте грузов включаются грузы, перевозимые судами рейсового плавания (кроме перевозимых судами линейного плавания) при определенных коммерческих условиях и дополнительных обязательствах сторон.

Частью общего плана работы флота парокходства является годовой план судна. Разработкой годовых планов судов занимаются специалисты планово-экономических отделов парокходств в соответствии с годовой расстановкой судов и планами движения флота. Годовой план транспортного судна утверждается начальником парокходства.

Годовой план любого судна (грузового, грузопассажирского) заграничного плавания содержит следующие расчетные и основные показатели:

- продолжительность планового периода, включающего продолжительность эксплуатационного периода по законченным рейсам, продолжительность аренды, продолжительность внеэксплуатационного периода, в том числе в ремонте и на отстое;
- доходы за плановый период и на сутки эксплуатации;
- расходы в иностранной валюте и рублях по основным статьям затрат за плановый период;

- расходы в валюте по содержанию судна в сутки на ходу и на стоянках;

- чистую валютную выручку;

- расходы на 1 руб. чистой выручки в иностранной валюте;

- финансовый результат (прибыль или убыток).

Для судов каботажного плавания годовой план имеет следующие показатели:

- продолжительность планового периода: эксплуатационного по законченным рейсам и внеэксплуатационного (ремонт, отстой);

- объем грузоперевозок в тоннах и тонно-милях, по грузопассажирским судам – число пассажиров и количество пассажиро-миль;

- доходы, расходы, себестоимость перевозок и финансовый результат.

Основой планирования работы судна является рейсовый план-задание и разрабатывается на основе плана перевозок пароходства (месячного графика) но утвержденным нормативам с учетом условий рейса и конструктивных особенностей судна. Рейсовое задание строится с учетом показателей и наименований:

- порты погрузки, выгрузки;

- род и количество груза;

- нормы погрузки и выгрузки в портах;

- доходы и другие эксплуатационные и коммерческие данные, касающиеся определенного рейса.

Анализ выполнения планов и графиков по видам флота - линейному и трамповому и пароходству в целом охватывает: выполнение графиков по срокам прибытия и отправления, прогнозирование выполнения плана перевозок по НГРФ и определение эффективности работы флота по направлениям. Оценки по указанным вопросам составляются еженедельно специальным программным обеспечением и передаются в управление флота и службы перевозок и движения флота [56].

Выполнение графика подачи тоннажа в порты и его анализ имеет целью составление оценки выполнения установленного режима перевозочного процесса, обеспечивающего условия для организации работы портов в оптимальном режиме. Эта оценка направляет деятельность эксплуатационных подразделений в части реализации функций контроля и регулирования флота и составляет важную основу для согласования работы ведущих служб парокходства перевозок и движения флота и портов.

Стремление выполнения расписания движения на грузовых линиях и его анализ имеют целью составление оценки в отношении качества их разработки, соответствия принятых нормативов и удобство для клиентуры – грузоотправителей и грузополучателей. Отчетные данные охватывают фактические даты прибытия и отправления судов в конечные и промежуточные порты, интервалы отправок, затраты времени на отдельные технологические процессы – ход, стоянки, вспомогательные и др., размеры партий груза по отдельным портам захода. На основе этих данных решаются вопросы разработки мероприятий, направленных на устранение срывов в выполнении расписания движения.

Оценка выполнения расписаний движения на линиях пассажирских сообщений проводится в управлениях пассажирского флота. Содержание анализа в этом случае отражает особенности эксплуатации пассажирского флота и специальные вопросы, касающиеся уровня обслуживания трудящихся, пользующихся морскими сообщениями. Поэтому при анализе особое внимание уделяется составлению оценки выполнения расписаний движений по отправлению и прибытию. Результаты этого анализа используют для выработки мероприятий, направленных на строгое выполнение расписаний и совершенствование их в новой работе.

Что касается рейсовых планов-заданий, то учет по ним ведется непосредственно на судне – нарастающим итогом за месяц, квартал и год по законченным рейсам.

Основные составные части рейсового плана:

- задания по объему грузоперевозок;
- технологическая схема рейса;
- бюджет времени рейса;
- технический менеджмент судна (снабжение судна топливом, водой, горюче-смазочными материалами; подготовку судна, его грузовых помещений и систем к погрузке; обеспечение хорошего технического состояния судна в соответствии с требованиями Регистра России или других квалификационных обществ, укомплектование судна квалифицированным экипажем);
- доходы за рейс, включающие фрахт за перевозку грузов и другие поступления, связанные с работой судна;
- расходы за рейс, включающие условно-постоянные, переменные и вероятностные расходы;
- планируемая прибыль;
- особые задания в рейсе (например, подготовка судна к ремонту, покраска надстройки и т.д.).

Для осуществления рейсового планирования диспетчер подает капитану рейсовое задание. В состав рейсового задания входит:

- наименование груза, его характеристики и количество;
- ротация портов, нормы грузовых работ в портах и агенты;
- дополнительные условия для перевозки.

Регламентируемый порядок планирования рейса состоит из следующих пунктов:

- на основании данных о дислокации судна устанавливается дата его подачи под погрузку (ETA);
- указываются порты погрузки и выгрузки;
- определяется расстояние между портами;
- определяется время плавания – сезон (сезонный район);
- по карте зон и сезонов устанавливается, по какую грузовую марку следует грузить судно;

- планируется загрузка судна;
- рассчитывается время рейса;
- на основании временного регламента устанавливаются запасы топлива, воды, масла;
- рассчитываются финансовые показатели рейса;
- составляется график движения судна;
- подготовка технического состояния судна (грузовые устройства и помещения, крепеж, сепарация, снабжение и т.д.).

К методам планирования морских перевозок относится и планирование перевозок грузов в заграничном плавании, а также доходов в иностранной валюте. Планы таких перевозок составляют по перевозкам экспортно-импортных грузов иностранных фрахтователей. Такой план определяют и включают в общий план перевозок грузов в заграничных плаваниях с учетом показателей:

- провозная способность флота;
- конкретные условия мирового фрахтового рынка.

Разработка плана перевозки экспортно-импортных грузов и доходов от них в иностранной валюте производится на основании заявок внешнеторговых организаций или консалтинговых предприятий на планируемый год. Данный план составляется на основе анализа отчетной корреспонденции по перевозкам в заграничных плаваниях за несколько предыдущих лет [37].

Формирование планов, учет и оценка эффективности работы флота в заграничном плавании осуществляется на основе использования количественных и качественных валютно-финансовых показателей. К таким показателям работы судов относятся:

- валовый доход в иностранной валюте, чистый доход в иностранной валюте (чистая валютная выручка);
- финансовый результат в национальной валюте.

Валовый доход в иностранной валюте (Финв) включает в себя как планируемые, так и непланируемые поступления.

Доходы в иностранной валюте, получаемые от перевозок в заграничных плаваниях включают в себя:

- провозная плата за перевозку экспортно-импортных грузов;
- фрахтовая выручка за перевозку грузов фрахтователей;
- фрахтовая выручка от сдачи в аренду судов;
- выручка от перевозки пассажиров в заграничных плаваниях.

Кроме планируемых доходов от морских перевозок, существуют и непланируемые доходы, к которым относятся; демередж за задержку судов под обработкой сверх установленного времени в иностранных портах и прочие поступления за услуги вспомогательного характера, оказываемые судами.

Помимо планируемых расходов методика планирования перевозок содержит формирование статей расходов. Расходы в иностранной валюте (Ринв) включают в себя следующие статьи затрат:

- содержание экипажа;
- приобретение материалов;
- приобретение малоценного и быстроизнашивающегося инвентаря;
- ремонт;
- судовые сборы;
- агентские и навигационные расходы;
- стивидорные расходы (чартерские);
- диспач, представительские расходы и другие.

Чистый доход в иностранной валюте представляет собой разность между валовым доходом и расходами в иностранной валюте и находится по формуле:

$$F_{чд} = \text{Финв} - \text{Ринв} \quad , \quad (1)$$

Финансовый результат определяется как разность между общим доходом (Fобщ) и общими расходами (Ринв):

$$\Phi = F_{\text{общ}} - R_{\text{общ}}, \quad (2)$$

Количественные значения показателей рассчитываются по одному судну за один рейс, по сумме судов и по сумме рейсов за определенный промежуток времени календарного периода.

В планировании морских перевозок экспортно-импортного назначения кроме вышеупомянутых показателей существуют еще показатели как средняя доходная ставка, удельная валютная доходность, продолжительность рейса, уровень доходности в заграничном плавании, абсолютная эффективность экспорта [23].

Все показатели системы планирования, управления всеми процессами работы перевозок, учет и контроль взаимосвязаны между собой. Без организации должного управленческого учета и системы контроля невозможно создать полноценное, отлаженное хозяйство морских перевозок с его спецификой и множеством количественных показателей.

В настоящее время существует много эффективных методик планирования перевозок, но графическая форма представления работы флота не находит широкого применения в практике современной деятельности судоходных компаний. Однако на основе ведения графика работы флота в сфере торгово-промышленного судоходства строится транспортное обслуживание и деятельность судовладельцев.

## **2.2 Формы и методы эффективного планирования и управления морскими перевозками**

Разработка планов морских перевозок находится в тесной связи с планированием работы всего транспортного флота. В основу плана работы флота заложены расчеты потребностей в рабочей силе, материалах, топливе, погрузо-разгрузочных средствах, базах технического обслуживания и т.д.

Работа транспортного флота строится в основном на оказании услуг по перевозке грузов, пассажиров, от которых поступают заявки. В свою очередь

план перевозок грузов морским транспортом формируется на основе заявок на каботажные и экспортно-импортные перевозки и дополнительных расчетов потребности народного хозяйства в перемещении грузов с учетом провозной способности транспортного флота и пропускной способности морских портов.

Обработка заявок грузоотправителя приводит уже к построению плана каботажных перевозок, включающего данные по отправлению в целом по пароходствам и анализа отчетной корреспонденции перевозок грузов в каботажном плавании.

Планы перевозок грузов в заграничном плавании и доходов в иностранной валюте от этих перевозок разрабатываются по перевозкам экспортно-импортных грузов иностранных фрахтователей (ГИФ). Далее план перевозок ГИФ и доходов в иностранной валюте от них определяют и включают в план перевозок грузов в заграничных плаваниях с учетом провозной способности флота, конкретных условий, складывающихся на мировом фрахтовом рынке.

На основе заявок внешнеторговых организаций на планируемый период и анализа отчетной информации по перевозкам за определенное время составляется план перевозок экспортно-импортных грузов и доходов в иностранной валюте от них.

Каждый вид перевозок по видам транспорта (железнодорожный, морской, автомобильный) имеет свое специфическое значение при распределении перевозок и производится с учетом его особенностей и конкретных условий перевозок путем сравнения приведенных хозяйственных затрат по возможным вариантам перевозок, при этом учитываются затраты не только по перемещению грузов, но и по погрузочно-разгрузочным работам, хранению грузов на складах и другим необходимым операциям.

Самое главное, что нужно распределить грузы должным образом, чтобы решить следующие задачи:

– стопроцентное удовлетворение потребностей экономики в перевозках при минимальных затратах по всему перевозочному циклу;

- качественный и своевременный вывоз производственной продукции для устранения «застаивания» оборотных средств во время ожидания отгрузки;

- максимальная скорость доставки грузов на всех этапах в целях высвобождения оборотных средств, заключенных в перевозимой продукции;

- качества транспортного обслуживания, заключающегося в обеспечении подачи под загрузку необходимых типов подвижного состава, соблюдение сроков и ритмичности доставки грузов;

- достижение оптимальности и рациональности использования морского транспорта, эффективное использование провозной способности флота и пропускной способности портов.

Итоговой целью в результате разработки планов транспортного флота может служить определение его провозной способности в тонно-милях, которая сопоставляется в рассчитанном объеме грузооборота. Проводя такое сопоставление формируют план морских перевозок, который включает в себя баланс флота, бюджет времени флота, показатели использования флота.

Каждый из показателей имеет свою специфику формирования в зависимости от вида флота: сухогрузного, наливного и грузопассажирского. Расчет баланса флота, бюджета его времени и показателей использования производятся отдельно для всех видов флота. При этом выделяют специализированные суда – лесовозы, контейнеровозы, ролкеры, лихтеровозы, балкеры, газовозы, паромы, рефрижераторные и др. Балансирование позволяет установить количество и тоннаж судов к началу планового периода, а также размер тоннажа в среднегодовом исчислении. Также баланс подразумевает список судов с указанием их основных технико-эксплуатационных характеристик [35].

Как известно перевозки определяются прямым и смешанным сообщением. Перевозка, совершаемая по единому транспортному документу на всем пути следования с передачей груза с одного вида транспорта на другой, без участия отправителей и получателей, называется перевозкой в прямом

смешанном сообщении. Когда в доставке грузов участвует несколько видов транспорта и перевозка тем или иным видом транспорта определяется специальным документом, тогда перевозка осуществляется смешанным сообщением. Все виды транспорта, участвующие в такой перевозке, выступают перед грузовладельцами как единая система, в которой все участники работают по единому плану, взаимно дополняя друг друга, сохраняя свои хозяйственные интересы, свои особенности организации и технологии перевозок.

Смешанным видом сообщения перевозка грузов очень удобна для грузовладельцев, потому что сокращаются сроки доставки и повышается сохранность грузов, совершенствуется организация работы перевалочных пунктов, создаются условия для организации перевозки грузов по так называемой схеме «от двери до двери».

На основе составления планов в прямых и смешанных сообщениях производится формирование грузового плана по соответствующей номенклатуре грузов. Грузовой план номенклатуры грузов составляется в такой же последовательности, что и планирование каботажных и экспортно-импортных перевозок.

Прямое водное сообщение также подлежит планированию. Перевозки грузов в прямом водном сообщении осуществляются совместно морскими и речными пароходствами с перевалкой грузов из речных судов в морские и наоборот. В последнее время широко практикуются такие перевозки на судах смешанного типа «река-море».

Кроме планирования грузовых перевозок, которые занимают главенствующее положение, в деятельность судовых компаний большое внимание уделяется планированию пассажирских перевозок. Пассажирские перевозки в суммарном объеме транспортной работы имеют большое значение, поскольку призваны удовлетворять потребности населения страны в перемещении при надлежащем качестве перевозок в отношении скорости и комфортабельности.

Построение планов пассажирских перевозок осуществляется по видам сообщений – местное, каботажное и заграничное. При разработке перспективных объемов пассажирских перевозок проводятся экономические изыскания и исследования возможностей – развитие туристической сферы, строительство новых и расширение действующих санаториев и домов отдыха, учитываются социально-бытовые и другие факторы, анализируются отчетные данные о пассажиропотоках, потоках туризма.

Планирование перевозок пассажиров осуществляется в несколько этапов.

Первый этап планирования при расчете пассажир перевозок предполагает задействование заявок культурных, туристических, санаторно-курортных и других организаций на аренду пассажирских судов (под круизы, плавучие дома отдыха). Второй этап предусматривает определение бюджета времени флота. Основными показателями бюджета времени, рассчитываемыми в судо-сутках и тоннаже-сутках, являются календарный ( $T_K$ ), эксплуатационный ( $T_{\text{Э}}$ ) и внеэксплуатационный ( $T_{\text{ВнЭ}}$ ) периоды. Использование при расчете бюджета времени такого показателя, как тоннаж-сутки позволяет учесть грузоподъемность судов.

На основе баланса флота по отдельным типам судов производится расчет календарного периода флота. Для расчета указанных показателей используют следующие формулы:

Календарный период в тоннаже-сутках

$$\sum D_{\text{ч}} T_K = \sum D_{\text{ч}}^{\text{П}} t_K + D_{\text{ч}}^{\text{П}} t_{\text{П}} - D_{\text{ч}}^{\text{У}} t_{\text{У}} \quad , \quad (3)$$

где  $D_{\text{ч}}^{\text{Н}}$  – грузоподъемность флота на начало года, т;

$D_{\text{ч}}^{\text{П}}$  – грузоподъемность пополнения судов, т;

$D_{\text{ч}}^{\text{У}}$  – грузоподъемность списываемых судов или передаваемых судов, т;

$T_K$  – календарный период, сут;

$t_K$  – календарное время года, сут;

$t_{\text{Н}}$  – время нахождения нового пополнения судов в составе флота, сут;

$t_{\text{У}}$  – время с момента выбытия судов до конца планового периода, сут.

Эксплуатационный период определяется вычитанием внеэксплуатационного периода из общего календарного периода

$$T_{\text{Э}} = T_{\text{К}} - T_{\text{ВНЭ}} , \quad (4)$$

Эксплуатационный период подразделяют на период на перевозках, в аренде и на других работах.

Кроме того, существует еще и внеэксплуатационный период, который включает заводской ремонт судна с учетом времени его ожидания, включая доковый период, чистка судна и другие перерывы в эксплуатации флота.

Средняя продолжительность эксплуатационного периода в судо-сутках определяется по формуле:

$$T_{\text{Э}} = \sum_{i=1}^m D_{\text{ч}i} T_{\text{Э}i} / \sum_{i=1}^m D_{\text{ч}i} , \quad (5)$$

Третий этап планирования работы флота предусматривает расчет основных показателей использования судов, которые были рассмотрены выше.

Расчет провозной способности флота производится на четвертом этапе. Провозная способность может быть определена методом укрупненных расчетов и методом предварительной расстановки судов по линиям и направлениям работы.

Метод укрупненных расчетов провозной способности определяется по формуле, в тонно-милях:

$$P_{\text{T-M}} = \mu \sum D_{\text{ч}} = T \alpha_{\text{Г}} v_{\text{Э}} \varepsilon_{\text{Х}} \sum D_{\text{ч}} T_{\text{Э}} , \quad (6)$$

где  $\mu$  – производительной 1 т грузоподъемности в сутки эксплуатационного периода;

$\sum D_{\text{ч}} T_{\text{Э}}$  – тоннаже-сутки в эксплуатации;

$\alpha_{\text{Г}}$  – коэффициент использования грузоподъемности по группам судов; и  $v_{\text{Э}}$  – средняя эксплуатационная скорость, мили/ч;  $\varepsilon$  – коэффициент

$\varepsilon_{\text{Х}}$  – ходового времени по группе судов.

Метод предварительной расстановки судов по линиям и направлениям работы является более точным и требует большой предварительной работы по

изучению факторов, влияющих на провозную способность флота (условия перевозок, мощность грузопотоков, характеристики судов и др.).

Следующий показатель производительности 1 т грузоподъемности в сутки эксплуатационного периода исчисляется по формуле:

$$\mu = l / (l / \alpha_T \bar{v}_Э + 2D_ч / \bar{M}_В) , \quad (7)$$

где  $l$  – средняя дальность перевозки, мили;

$\bar{M}_В$  – средняя валовая интенсивность грузовых работ в портах, т/сут.

Существуют множество методов планирования перевозок, но все показатели формирования планов взаимосвязаны. Специалисты выявляют более эффективные и разрабатывают свод плана или прогнозирования в зависимости от использования программного обеспечения или программного продукта судоходной компании [29].

### **2.3 Оценка эффективности планирования и управления морскими перевозками**

Перед каждым предприятием морского судоходства в своей экономической деятельности при планировании морских перевозок и управлении передвижением грузов стоит основная задача, направленная на эффективность производимых процессов и получение положительных результатов. В основу планирования морских перевозок заложены и логистические схемы, учет показателей и управленческий контроль.

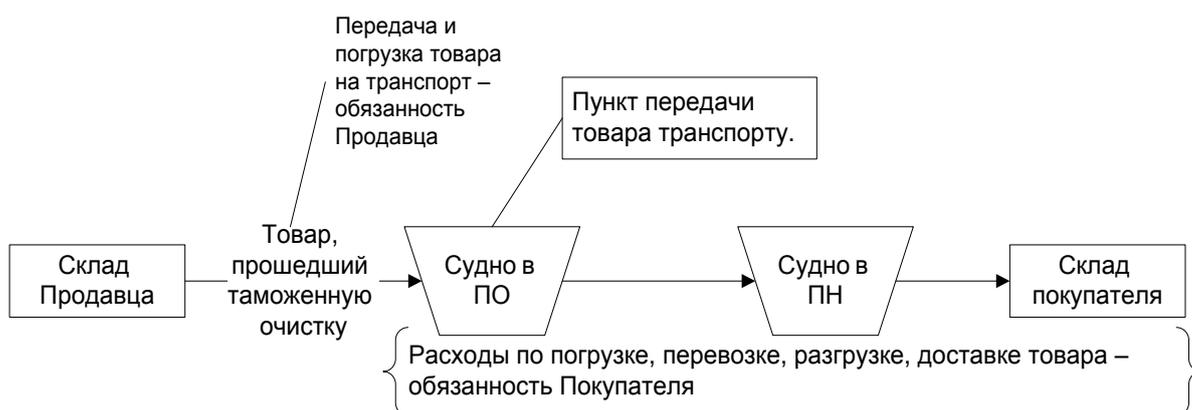
Руководители и менеджменты транспортных компаний морского флота ставят перед собой определенные задачи, одними из которых являются:

- эффективное использование базисных условий доставки грузов;
- оптимизация транспортной схемы доставки груза.

На основе предложенного варианта рассчитывается экономический эффект планирования и управления перевозкой ПАО «Владивостокский Торгмортранс». Для данного примера примем условно проектное решение по оптимизации доставки груза.

При расчете экономического эффекта принимается базисное условие поставки «FCA» – «free carrier» («свободно у перевозчика... (в обусловленном пункте)»). Погрузка товара в определенное транспортное средство обеспечивается представителем продавца, но за счет покупателя. Далее покупатель получает уведомление от продавца о передаче товара перевозчику. При этом продавец обеспечивает перевозчика транспортным документом, который является гарантирующим фактом поставки товара, каким может быть морской В/Л либо товаротранспортной накладной (для контейнерной перевозки) или соответствующим сообщением электронного документооборота [56].

Схема поставки груза на БУП представлена на Рисунке 8.



Источник: [53]

Рисунок 8 – Схема поставки товара на БУП груза

Тарифная система перевозки грузов (товара) построена так, чтобы увеличить объем продаж посредством увеличения предоставления транспортных и экспедиторских услуг наряду с экспортом товаров и замещения иностранного участия при перевозках и экспедировании импортируемых в Россию грузов.

Выступая в роли экспедитора ПАО «Владивостокский Торгомортранс», взяв на себя обязательство по перевозке данного количества груза по заданному направлению, должен будет решить задачи:

- минимизировать время доставки груза;
- обеспечить сохранность груза;
- применить доступные тарифы.

Определяя для себя задачи, грузоотправитель понимает, что минимизация времени доставки груза приводит к максимизации расходов на доставку. Кроме определяющего фактора оптимального времени и стоимости доставки немаловажное значение имеет и сохранность груза в пути следования. В современных условиях использование контейнеров считается дорогостоящей перевозкой, но при этом обеспечивает уменьшение времени его доставки и сохранность груза.

Тарифная ставка считается экономически обоснованной тогда, когда, несмотря на ее высокий уровень, товар оказывается конкурентоспособным в пункте или стране доставки по сравнению с товарами местного происхождения или товарами, доставленными из других регионов.

Перевозчик обязан также учитывать, что если перевозка осуществляется в направлении менее напряженном грузооборотом, то применяется ставка тарифа со скидкой. Действуя в своих интересах, экспедитор, формируя сквозную ставку на перевозку груза в смешанном направлении, должен решить ряд задач:

- а) предложить заказчику перевозки эффективную ставку (не снижающую конкурентоспособность товара клиента на внешнем рынке);
- б) извлечь, помимо экспедиторского вознаграждения, определенный доход по организуемой им перевозке.

Тарифная политика экспедитора будет тогда эффективной, когда формирующиеся сквозные ставки имеют для клиентов значительные выгоды, а для участников процесса перевозки – гарантированное получение дохода, размер которого будет содержать вклад каждого участника процесса в общий результат доставки груза по заданному маршруту [48].

В случае введения экспедитором своей собственной сквозной тарифной ставки он обязан урегулировать договорные отношения с конкретными

перевозчиками, портами захода, другими участниками перевозки, услуги которых будут предоставлены на всех участках маршрута доставки груза.

Тарифная система должна быть организована таким образом, чтобы в расчете сквозной ставки экспедитором были учтены все факторы, к которым можно отнести:

- характер груза и способ его транспортировки;
- наличие груза к перевозке и требование его немедленной отправки;
- расстояние смешанной перевозки;
- направление перевозки;
- состав участников перевозки;
- загруженность транспортной сети и предприятий транспортной инфраструктуры;
- прочие факторы: политические и экономические особенности стран, по которым пролегает маршрут, обычаи портов, требования к экологии, природные условия на маршруте и т.д.

Уровень тарифа (ставки) на сквозную перевозку зависит от тарифов отдельных видов транспорта, стоимости посреднических услуг при доставке груза. Оценка уровня тарифа производится не по смешанной схеме, а отдельно по всем процессам. Надо учесть, что суммарная стоимость смешанной перевозки должна быть ниже суммы отдельно взятых тарифов элементов всего процесса перевозки, тогда она будет конкурентоспособной.

При расчете тарифа (ставки) учитывается его нижний и верхний уровень. Нижний уровень включает в себя суммарные издержки всех участников перевозочного процесса, которых привлек экспедитор для успешного выполнения договорных условий перевозки. Верхний уровень составляет разницу между ценой товара в пункте доставки и его ценой в пункте отправления.

Для расчета применяется все же реальный уровень тарифа или фактически сложившийся, который определяется в пределах между нижним и верхним уровнями [54].

Если учитывать конкретную смешанную перевозку, то уровень тарифа определяется, исходя из показателей, представленных в Таблице 5.

Таблица 5 – Характеристика показателей уровня тарифа смешанной перевозки.

Наименование показателя	Функциональное назначение
Локальный тариф по выполнению работ и услуг на маршруте	Уровень суммарного тарифа складывается из стоимости: консалтинговых услуг ОСП по проработке транспортных условий ДКП и т.п., экспедиторских услуг на маршруте следования груза; погрузо-разгрузочных работ по элементам схемы; провозных платежей на участках пути (автотариф, железнодорожный, морской тариф) и т.д.
Объем грузовой партии, предъявленной оператору одновременно либо в течение определенного времени	Чем больше объем груза, тем большую скидку с действующего тарифа может предоставить оператор заказчику услуг. Такая практика обычна на любом виде транспорта и должна использоваться экспедитора для привлечения грузов.
Репутация ТЭК на экспедиторском рынке	ТЭК, имеющий надлежащую репутацию и устойчивое положение на рынке ТЭО, может использовать тарифы более высокие, чем у конкурентов. В противном случае, ТЭК должен предлагать клиентам цены ниже тех, которые складываются на рынке смешанных перевозок.
Виды транспорта, используемые при смешанных перевозках отдельными перевозчиками и экспедиторами на маршруте	Тарифы представляют собой сумму наиболее низких тарифных ставок, которые ОСП приобретает у перевозчиков и экспедиторов.
Валютные и платежные условия договора смешанной перевозки	ТЭК представляет заказчикам скидки за предварительную оплату его услуг и по другим основаниям, касающимся договоренностей о валюте платежа, времени и месте расчетов.

Источник: [54]

Учитывая конкурентоспособный ценник работ и услуг участников договорных отношений, все издержки доставки груза, сторонние затраты, организатор перевозки рассчитывает реальный (фактический) тариф на смешанную перевозку.

Размер тарифа, рассчитанный любым методом, должен включать в себя ряд компонентов, участвующих в процессе перевозки: сборы (таможенные, портовые, грузовые), пошлины, штрафы (за задержку предъявления грузов к перевозке и оформления грузовладельцем необходимых документов) и другие затраты.

Каждая компания в сфере перевозки должна достигать максимальный уровень издержек, для этого должны разрабатываться мероприятия, направленные на снижение затрат. Эффективный способ снижения издержек при перевозке грузов зависит от предварительных переговоров с перевозчиками. В ходе договоренности достигается согласование о понижении ставок на бронирование грузовых помещений судов-перевозчиков на длительный период.

Рассчитывая издержки будущих периодов, экспедитор должен учитывать не только транспортные расходы, но и затраты по перемещению, подработке грузов в местах смены транспортных единиц, по возврату порожних контейнеров, по собственным накладным расходам и некоторым неучтенным затратам. Одним словом, сопутствующие расходы включаются в сквозной тариф дополнительной стоимостью.

Для достижения эффективности управления перевозкой, исходя из практики организации перевозок, доставка осуществляется несколькими вариантами:

- грузоотправитель (экспортер) самостоятельно организует доставку груза;
- владелец груза организует доставку, используя услуги посредников (ТЭК);
- владелец груза прибегает к помощи ОСП.

Во многих источниках есть определение эффективности, как соотношение между достигнутым результатом и использованными ресурсами. Данная разница подразумевает под собой какой-то положительный результат.

Как правило, экономическая эффективность зависит от экономического эффекта, а также от затрат и ресурсов, которые вызвали данный эффект. Поэтому экономическая эффективность – величина относительная, является результатом сопоставления эффекта с затратами и ресурсами [61].

Для расчета эффективности какого-либо масштабного инвестиционного проекта, которым в нашем случае является формирование эффективного управленческого решения, необходима оценка показателей состояния региональной транспортной системы и оценка транзитного потенциала территории, которые приведены в Таблице 6.

Таблица 6 – Показатели оценки транспортного потенциала

Показатель	Расчетная формула	Характеристика элементов	Назначение показателя
<b>1. Оценка провозной способности</b>			
Оценка провозной способности по видам транспортировки	$P_i = \sum_{i=1,n} T_{i\phi} \div \sum_{i=1,n} T_{i\text{пл}}$	$\sum_{i=1,n} T_{i\phi}$ – фактическая сумма объемов поставок по всем родам грузов; $\sum_{i=1,n} T_{i\text{пл}}$ – плановая сумма объемов транзитных перевозок	Оценивается объем перевезенных грузов по видам транспорта и родам груза
Оценка провозной способности по направлениям транспортировки	$P_j = \sum_{i=1,n} T_{j\phi} \div \sum_{i=1,n} T_{j\text{пл}}$	$\sum_{i=1,n} T_{j\phi}$ – фактическая сумма объемов транзитных перевозок по направлениям транспортировки; $\sum_{i=1,n} T_{j\text{пл}}$ – плановая сумма объемов транзитных перевозок по направлениям транспортировки; $j$ – направление транспортировки	Оценивается объем перевезенных грузов по направлениям и пунктам назначения
Доля транзитной поставки в общем объеме поставок ( $K_t$ – коэффициент транзитной поставки)	$K_t = \sum_{i=1,n} T_{ni} \div \sum_{i=1,n} E_t$	$\sum_{i=1,n} T_{ni}$ – сумма транзитных поставок по всем родам грузов; $\sum_{i=1,n} E_t$ – сумма поставок по всем родам грузов; $i$ – род груза	Показывает долю транзита, его значимость для данной территории в объеме поставок
<b>2. Оценка времени транспортировки</b>			
Агрегированный показатель эффективности перевозки	$E_r = \sum_{i=1,n} Pr_i \div \sum_{i=1,n} Ct_i$	$E_r$ – эффективность перевозочного процесса; $\sum_{i=1,n} Pr_i$ – сумма прибылей от оказания транспортной услуги по различным видам маршрутов; $\sum_{i=1,n} Ct_i$ – сумма затрат от оказания транспортной услуги по различным видам маршрутов	Характеризует рентабельность перевозки

Окончание таблицы 6

Показатель	Расчетная формула	Характеристика элементов	Назначение показателя
Агрегированный показатель динамики фокуса маршрута	$\varphi = \sum_{i=1,n} S_I \div \sum_{i=1,n} S_0$	$\varphi$ – показатель динамики фокуса маршрута; $S_I$ , $S_0$ – соответственно расстояние вновь выбранного маршрута «I» и предыдущего «0»	Характеризует стремление к кратчайшему расстоянию при составлении маршрута
<b>3. Оценка маркетингового потенциала</b>			
Маркетинговая оценка	$L_{mark}$	Оценивается по методу Дельфи (опрос экспертов). Формирование анкеты осуществляется в зависимости от целей оценки и направления исследования	
Оценка объемов внешнеторговых операций	$I_{vt} = \sum_{i=1,n} Bt_{j1} \div \sum_{i=1,n} Bt_{j0}$	$I_{vt}$ – индекс изменения объемов внешнеторговых операций по отраслям транспорта; $\sum_{i=1,n} Bt_{j1} \div \sum_{i=1,n} Bt_{j0}$ – суммы объемов внешнеторговых операций по каждой отрасли транспорта в отчетном и базисном периодах.	Показатель рассчитывается по региону, через который проходит маршрут

Источник: [48]

Представленные в таблице показатели дают представление об оценке эффективности грузоперевозки. Оценка провозной способности и расчет ее эффективности позволяет получить информацию об участии всех видов транспорта в объемах поставок по всем родам грузов и объемам транзитных перевозок по маршруту транспортировки. Оценка времени транспортировки даст возможность определить оптимальное время, затраченное на грузоперевозку, и сравнить его со временем доставки другим маршрутом. Используя указанные показатели, мы сможем оценить эффективность и рентабельность перевозок.

Вышесказанное дает нам возможность сделать вывод: для оценки экономической эффективности планирования, функционирования и управления перевозками нет единой схемы расчета, но используемые в комплексе показатели могут позволить получить оценку экономической эффективности на основе использования вариантов перевозки грузов и анализа характерных показателей [63].

### **3. ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок**

#### **3.1 Современное состояние и место ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок**

Компания ПАО «Владивостокский Торгмортранс» была создана в 1999 г., в городе Владивосток. Темпы развития компании являются одними из самых высоких в регионе и значительно опережают динамику рынка – благодаря отлаженной бизнес-модели, обширным возможностям и, прежде всего, колоссальному опыту ключевых сотрудников.

– 2006 г., контейнерные перевозки на территории России так и за рубежом. Не более 50 контейнеров в месяц, транспортировка специализированными контейнеровозами. Идет отработка бизнес-процессов, формируется команда, создаются фирменные стандарты качества.

– 2007 г., объем перевозимых контейнеров возрос до 50 – 100, в месяц – оптимизация процессов позволила снизить цены и добиться высокого уровня и качества услуг. Компания делает акценты на сферу транспортно-экспедиторского сервиса, таможенного оформления и входит на рынок грузоперевозок.

– 2008 г., успешно работает и укрепляет позиции на рынке таможенных услуг. Оказываем полный комплекс услуг в сфере внешнеэкономической деятельности: таможенное оформление, аутсорсинг ВЭД, сертификация и консалтинг по ВЭД. Средний объем грузов, перевозимых в месяц, составляет 150-180 контейнеров. Компания эффективно выполняет сложные, нестандартные заказы.

– 2009 г., объем переработанных контейнерных грузов удваивается сравнительно прошлого года. Компания становится крупным транспортно-экспедиторским оператором на Дальнем Востоке. Начато открытие представительств в различных городах РФ, Китая, Вьетнам, Японии. Продолжаются работы по улучшению сервиса обработки импортных и экспортных грузов.

– 2010 г., в связи с расширением сферы деятельности начинается сотрудничество с Hyundai Merchant Marine. Осуществлять доставку рефрижераторных и универсальных контейнеров. Как импорт, так и экспорт.

Миссия ПАО «Владивостокский Торгмортранс» это предоставление клиентам качественного сервиса перемещения любых грузов в любом направлении, любым удобным для клиента способом доставки грузов, с помощью любого вида транспорта, с максимально возможной скоростью и минимальными затратами на неограниченное расстояние с высокой степенью надежности и сохранности.

Цели компании ПАО «Владивостокский Торгмортранс»:

– работа по мировым стандартам и стремление стать лучшей компанией на Дальнем Востоке;

– постоянная работа над расширением связей и партнерских отношений с иностранными компаниями;

– внедрение новых услуг на транспортном рынке, в перспективе интеграция системы с онлайн-сервисами организаций, участвующих в перевозке и оформлении грузов, внедрение электронного документооборота, создание системы мониторинга за движением грузов через личный кабинет клиента в режиме реального времени.

Более 30 квалифицированных специалистов компании готовы предоставить полный комплекс услуг по транспортировке любых грузов из России: подготовка экспортных документов; перевозка груза; оформление необходимых юридических документов; сертификация товаров; решение таможенных вопросов; страхование; отчет о местоположении груза; доставка получателю до двери.

Наиболее востребованные услуги по международным перевозкам: консультации по ВЭД; импорт в РФ и зарубежные страны; экспорт из РФ и зарубежных стран; транзит через РФ и территории других стран; оформление разрешительной документации; таможенное оформление; перевозка негабаритных грузов, спецтехники; контейнерные перевозки грузов;

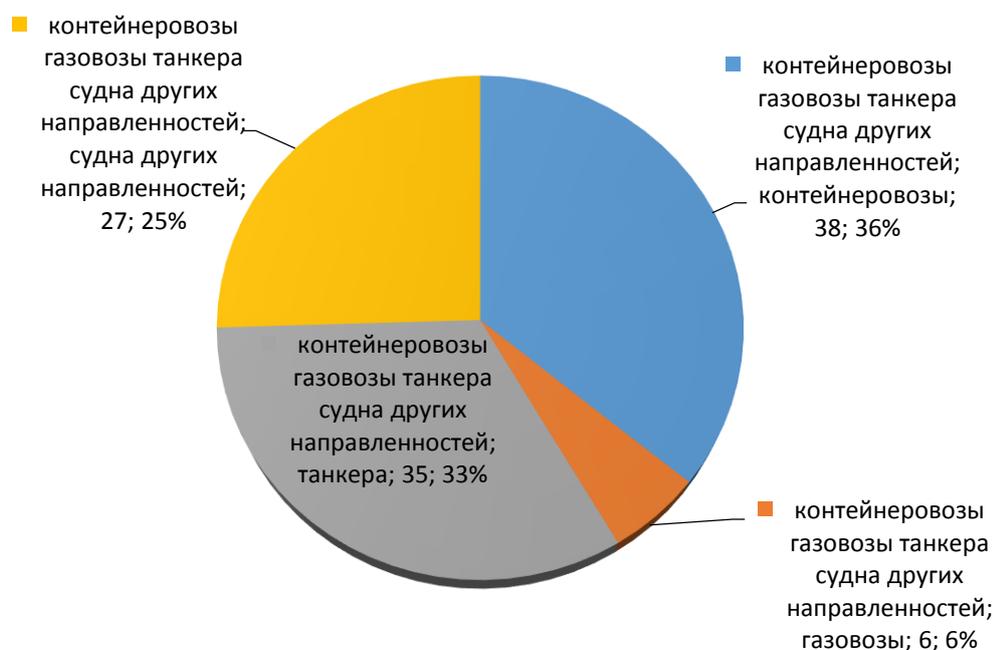
перевозки сборных грузов; перевозка опасных грузов; перевозка наливных и навалочных грузов; юридическое сопровождение сделок; консультации по ВЭД.

Подытоживая все вышенаписанное, можно сказать, что компания «Владивостокский Торгмортранс» занимает довольно прочное положение на рынке, предлагая клиентам много востребованных услуг, которые выгодно отличают ее от конкурентов

HyundaiMerchantMarine, Агентом которой является ПАО «Владивостокский Торгмортранс», основана 25 марта 1976 г., как HyundaiMerchantMarine., и приобрела первые три танкера (KoreaSun, KoreaStar, andKoreaBanner) В 1979 г., организованы контейнерные привозки на Дальний восток и Ближний восток, основан офис компании в Токио. В 1981 г., компания открывает свой первый офис с США в Калифорнии, а в 1982 г., компания организовала перевозки на восток и запад Соединенных Штатов Америки и в Мексиканский залив. 9 августа 1982 года компания была переименована в Hyundai Merchant Marine. В 1984 г., оборот компании составил 88,6 миллиарда долларов. В 1986 г., компания открывает контейнерные терминалы в Австралии, Европе и на западе США. В 1991 году открывается сообщение между Кореей и Россией. В 1996 году компания заключает контракты с Volvo и Saab на перевозку автомобилей из Европы. Приобретаются три самых больших судна для автоперевозок вместимостью 6000 автомобилей каждый и семь самых больших в мире контейнеровоза (551 TEU). В 1999 г., компания имела 117 судов, включая контейнеровозы, нефтяные танкеры, транспортные суда и др. В 2001 г., компания запускает услугу 'CyberCustomerServiceCenter' для обслуживания клиентов через Интернет, а в 2002 г., заключает партнерское соглашение с FESCO о совместной деятельности по организации перевозок в восточной Азии и Австралии. В 2003 г., грузооборот компании составил 1,86 миллион. TEU. В период с 2003 по 2006 гг., компания активно расширяет свои

представительства по всему миру. Открываются офисы в Индии, в Северной Корее, Китае, Европе.

Сейчас Hyundai Merchant Marine является крупнейшей судоходной компанией Кореи с выручкой 5 триллионов долларов в год и имеющая 4 международных штаб-квартиры, 23 дочерние компании, 57 представительств, 6 заграничных офисов и 10 контактных офисов. Деятельность компании сертифицирована, что подтверждают международные сертификаты ISO 14001, ISM CODE и ISO 9002. Hyundai Merchant Marine владеет 106 судами (Рисунок 9), из них 38 контейнеровозов, 6 газозовов, 35 танкера и 27 судна других направленностей. Наглядно парк судов отражен на рисунке 3.2. В 2017г., компания планирует разместить заказ на строительство еще 4 контейнеровозов вместимостью 1755 TEU. Глобальная сеть перевозок из более 40 маршрутов и включающая в себя более 100 портов делает компанию одной из ведущих в своей отрасли. Она входит в пятерку крупнейших компаний занимающихся перевозкой грузов в Тихом океане, и в десятку крупнейших судоходных компаний в мире.



Источник: [ПАО «ВТМТ»]

Рисунок 9 – Парк судов компаньонов HyundaiMerchantMarine

Основные направления деятельности компании и какие услуги оказывает ПАО «Владивостокский Торгмортранс». Фирма на протяжении многих лет оказывает следующие основные услуги:

- перевозку и отслеживание груза с момента загрузки в контейнер до конечного пункта доставки;
- оформление всей необходимой документации;
- складские услуги;
- доставку «до дверей» автотранспортом и по железной дороге, в любом таможенном режиме, включая транзит;
- возврат порожних контейнеров;
- обслуживание рефрижераторных контейнеров;
- экспорт и импорт транспортно-экспедиторских услуг: разработка оптимальных транспортных схем перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов, в том числе на стадии заключения контракта;
- организация перевалки и перевозки внешнеторговых грузов, их экспедирование в любом виде сообщения через порты Приморского края (Владивосток, Восточный). По поручению клиентов фирма осуществляет расчеты за перевозку и обработку грузов с железными дорогами, портами и судоходными компаниями;
- осуществление деятельности таможенного брокера в соответствии с действующим законодательством: подготовка, оформление всей документации по грузоперевозкам и таможенному оформлению внешнеторговых грузов, Декларирование груза;
- оперативное информационное обслуживание грузовладельца: предоставление услуг по передаче информации с использованием разных видов связи, в том числе каналов спутниковой связи;
- осуществление иных видов деятельности, не запрещенных законодательством.

У компании налажены прочные деловые связи с Владивостокским Морским Торговым Портом, Владивостокской таможней, местными

автоперевозчиками и железной дорогой. Также имеет партнеров в порту Восточном, Петропавловске-Камчатском, Москве, на Сахалине. К основным категориям грузов, экспедируемых компанией, относятся:

– Экспорт: Рыб продукция (Япония, Китай, Юж.Корея), Пиломатериалы (Ю-В Азия, сев. Америка), Металлолом, цветной металл (Европа) ;

– Импорт: Мясо продукция, фрукты (США, Канада), Автомобили (США), Чай, кофе (Индия, Малайзия), Стройматериалы (Ю-В Азия, Европа).

ПАО «Владивостокский Торгмортранс» перевозит и отслеживает грузы в контейнерах по всем направлениям и линиям HyundaiMerchantMarine. География судоходства компании HyundaiMerchantMarine включает Юго-Восточную Азию, Индию, Ближний Восток, Средиземноморье, США. Несмотря на специализацию предоставления фидерных услуг океанским перевозчикам, заняла также достойное место на рынке контейнерных перевозок между основными европейскими портами, предлагая сервис «от двери до двери» с использованием комбинации морского, железнодорожного и автомобильного транспорта.

Динамику перевозок можно отследить в Таблице 7, 8:

Таблица 7 – Объем перевезенного груза в рефрижераторных контейнерах с участием ПАО «Владивостокский Торгмортранс»

Наименование груза	Объем, тонн		
	2015	2016	2017
Импорт			
Мясо продукция	45360	60858	61032
Рыб продукция	22680	17388	18779
Фрукты	7560	8694	14084
Экспорт			
Морепродукты	6000	8400	1200
ВСЕГО:	82600	95340	105895

Источник: [ПАО «ВТМТ»]

Диаграмма структуры перевозок груза в рефрижераторных контейнерах за 2017 г., приведена на Рисунке 10.



Источник: [ПАО «ВТМТ»]

Рисунок 10 – диаграмма перевезённого груза в рефрижераторных контейнерах за 2017г.

На Рисунка 10 видно, что из рефрижераторных грузов большую долю перевозки занимают мясопродукты (64%), меньшую доля (20%) приходится на рыб продукцию и 15% на фрукты. На экспорт были отправлены только морепродукты, которые заняли 1% от общей доли рефрижераторных грузов.

Таблица 8 – Объем перевезенного груза в универсальных контейнерах с участием ПАО «Владивостокский Торгмортранс»

Наименование груза	Объем, тонн		
	2015	2016	2017
<b>Импорт</b>			
Автомобили	2000	5000	6250
Автозапчасти, ГСМ	7440	8038	9360
Стройматериалы	17360	21092	18300
Продукты питания (чай, кофе и т.д.)	6000	6123	5760
Бытовая техника	31000	35380	35290
<b>Экспорт</b>			
Цветной металл, металлолом	5880	6325	5920
Пиломатериалы	7520	6802	8100
<b>ВСЕГО:</b>	<b>77200</b>	<b>88760</b>	<b>88350</b>

Источник: [ПАО «ВТМТ»]

Диаграмма структуры перевозок в универсальных контейнерах за 2017г., приведена на Рисунке 11.



Источник: [ПАО «ВТМТ»]

Рисунок 11 – диаграмма перевезённого груза в универсальных контейнерах за 2017 г.

Из Рисунка 11 видно, что большую долю импортированного товара занимает бытовая техника (40%), а так же стройматериалы (21%). Из экспортируемых грузов можно выделить пиломатериалы и цветной металл, которые в общей доли перевозок в универсальных контейнерах занимают 9%.

Динамику роста контейнерных перевозок можно отследить по диаграмме изображенной на Рисунке 12.



Источник: [ПАО «ВТМТ»]

Рисунок 12 – Динамика роста контейнерных перевозок

Из Рисунка 12 видно, что последние три года наблюдался только рост объема перевозок.

Любая транспортно-экспедиторская компания в своей практике руководствуется определенными законодательными нормами. По результатам анализа основных производственных показателей работы компании ПАО «Владивостокский Торгмортранс» можно сделать вывод, что компания ПАО «Владивостокский Торгмортранс» находится в стадии роста. Внедрение системы способствовало повышению конкурентоспособности компании вследствие того, что клиент мог отслеживать перемещение своего груза в пути следования. Помимо всего прочего автоматизация способствовала ускорению оборачиваемости собственных контейнеров, ввиду того, что «застойные» контейнеры отображаются в базе данных.

### **3.2 Оценка эффективности ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок**

Оценку эффективности ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок рассмотрим на примере доставки груза из США в Россию (Иркутск). Процесс экспедирования доставки груза в США рассмотрим в соответствии с регламентом, отображенным на Рисунке 13.

Расчет сквозной ставки за перевозку загруженного грузом контейнера, доставляемого в Россию по импорту осуществляется по схеме «от двери зарубежного отправителя до двери российского получателя» груза и включает несколько этапов. Схемы (географическая и графическая) перевозки по маршруту Сиэтл – Пусан – Владивосток – Иркутск отражены на Рисунке 14,15.



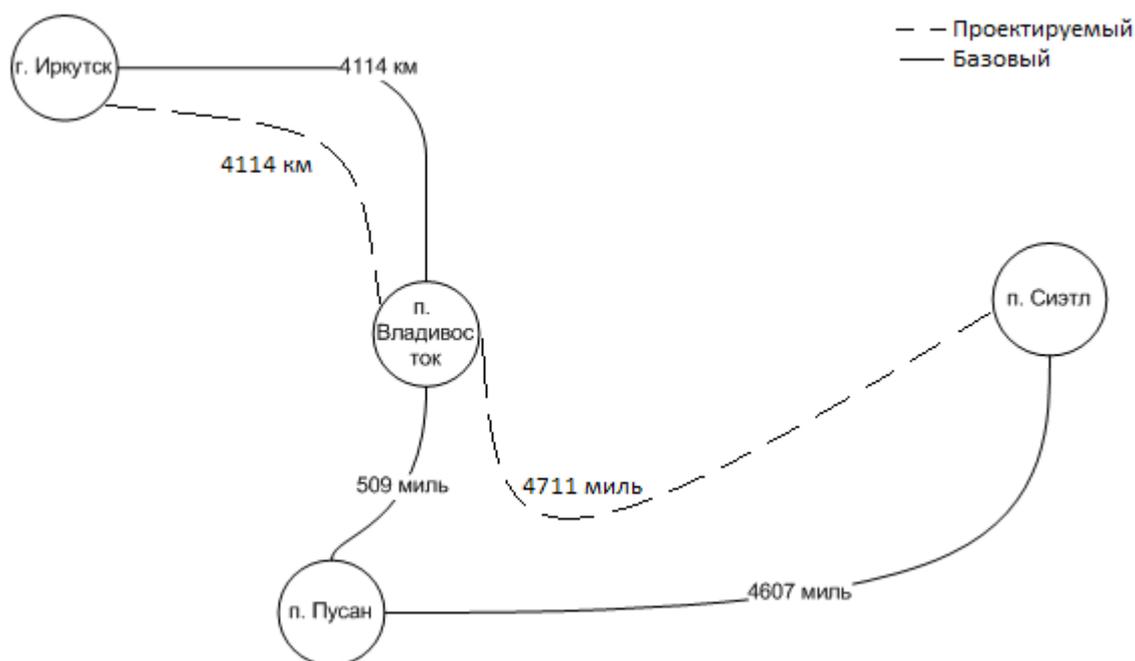
Источник: [56]

Рисунок 13 – Функциональная схема экспедирование доставки груза в международной торговле США



Источник: [Автор]

Рисунок 14 – Географическая схема перевозки груза на линии США – Россия



Источник: [составлено автором]

Рисунок 15 – Графическая схема расстояний маршрута

Этап 1. Расчет времени доставки груза осуществляется по формуле:

$$T_{\text{общ}} = T_{\text{погр}} + T_{\text{м}} + T_{\text{пер}} + T_{\text{выгр}} + T_{\text{оф}} + T_{\text{жд}} , \quad (8)$$

где  $T_{\text{погр}}$ - время погрузки груза на судно в порту отправления, сут.

$T_{\text{м}}$  – время прохождения грузом морского участка на океаническом судне по направлению п. Сиэтл – п. Пусан – п. Владивосток, сут;

$T_{\text{выгр}}$  – время, затраченное на выгрузку груза в порту, сут;

$T_{\text{оф}}$  – время оформления документов в различных государственных структурах (Госинспекция по карантину РФ, Таможня),  $T_{\text{оф}} = 2$  сут;

$T_{\text{жд}}$ – время прохождения грузом железнодорожного участка от порта назначения до грузополучателя (г.Иркутск), 240 км/сут.

Базовые условия: Суммарное расстояние перевозки морем – 5 116 миль; Средняя скорость судов – 12 узлов/час., тогда ходовое время, рассчитанное по формуле (74), составит 18 суток.

$$t_{\text{ход море}} = \frac{L}{V}, \text{ сут} \quad (9)$$

Время стоянки судов в портах: Сиэтл – погрузка – 1,2 сут. ( $t_{\text{погр}}$ ); Пусан – перевалка – 2 сут. ( $t_{\text{пер}}$ ); Владивосток – выгрузка – 1,5 сут. ( $t_{\text{выгр}}$ ).

Общее стояночное время по всем портам составит 4,7 суток.

Железнодорожный участок от п. Владивосток до г. Иркутск составляет 4114 км. Расчетное время перевозки 17,2 суток, на практике – 20 суток (замедление из-за необходимости перецепки вагонов на станциях при формировании маршрутных поездов).

В итоге, вся партия груза российскому импортеру из Сиэтла в Иркутск будет доставлена за:

$$T_{\text{общ}} = 18 + 4,7 + 20 = 43 \text{ сут}$$

Этап 2. Расчет тарифной ставки осуществляем для рефрижераторного контейнера 40-ка футового эквивалента по формуле (10):

$$\sum F_{\text{скв}} = f_1 + f_2 + \dots + f_n, \quad (10)$$

где  $F_{\text{скв}}$  – сквозная («полная») ставка за перевозку контейнера «от двери до двери»

$f_1 + \dots + f_n$  – поэлементные ставки, составляющие сквозную ставку.

Расчет сквозных ставок для смешанной доставки груза включает три составляющих:

1. Морской, включающей плату по собственно морской перевозке, грузовым работам в портах отправления и перевалки;
2. Портовой – перевалка в порту Владивосток;
3. Железнодорожной – на участке ж/д станция Владивосток – ж/д станция назначения груза.

Контейнер может находиться в собственности грузовладельца и в собственности транспорта или морского перевозчика: например, ЗАО МАК «Трансфес», тогда его аренда будет включаться в общую ставку за перевозку груза. Расчетные показатели представлены в Таблице 9.

Таблица 9 – Состав элементов сквозной тарифной ставки, США – г.Иркутск

Ставки	Описание ставки	Стоимость, долл.
f <sub>1</sub>	Оплата пошлин, налогов и других сборов по экспорту в стране отправления - США	600
f <sub>2</sub>	Плата за погрузку груза на складе отправителя	150
f <sub>3</sub>	Плата за доставку контейнера автотранспортом со склад грузоотправителя в порт отправления	400
f <sub>4</sub>	Комиссия зарубежного экспедитора при обслуживании груза в порту	100
f <sub>5</sub>	Оплата сборов, плат, налогов в порту отправления	80
f <sub>6</sub>	Плата за погрузку контейнера на судно в порту отправления	150
f <sub>7</sub>	Морской фрахт	3520
f <sub>8</sub>	Бункерная надбавка к (f <sub>7</sub> ) ставке фрахта - BAF (bunkeradjustmentfactor) - компенсация перевозчику за увеличение цены бункерного топлива	615
f <sub>9</sub>	Плата за пересылку коносамента и прилагаемых документов из порта отправления (за 1 коносамент)	80
f <sub>10</sub>	Сбор за оформление портовых документов - DocumentFee - в порту отправления (за 1 контейнер)	75
f <sub>11</sub>	Телексный сбор - TELEXFEE - в порту отправления (за 1 конт.)	10
f <sub>12</sub>	Платежи за предоставление контейнеров (перегруз груза из контейнера в контейнер) в порту назначения	413
f <sub>13</sub>	Платежи за оформление документов в порту назначения (за 1 контейнер)	12
f <sub>14</sub>	Плата за выставление контейнера на таможенный досмотр на досмотровую площадку, п. Владивосток	57
f <sub>15</sub>	Комиссия за таможенный досмотр в порту назначения (за 1 конт.)	20
f <sub>16</sub>	Комиссия портового ТЭК за экспедиторские услуги в порту назначения (за 1 контейнер)	210
f <sub>17</sub>	Стоимость опломбирования (пломбы) контейнера (за 1 штуку)	3,7
f <sub>18</sub>	Плата за выгрузку груза из судна в порту назначения	150
f <sub>19</sub>	Плата за погрузку груза на ж/д платформы в порту назначения	70
f <sub>20</sub>	Плата за оформление грузовой таможенной декларации	150
f <sub>21</sub>	Оплата ж/д тарифа (перевозка на ж/д полувагонов и платформах)	2066
f <sub>22</sub>	Охрана груза в пути следования по российским ж/д (перевозки на ж/д полувагонах и платформах)	259
f <sub>23</sub>	Плата за подачу/уборку полувагонов и платформ	8,26
f <sub>24</sub>	Плата за раскредитовку документов на ж/д (за 1 контейнер)	3
f <sub>25</sub>	Комиссия агента на станции назначения (за 1 контейнер)	25
f <sub>26</sub>	Плата за погр./выгр. груза с местного а/транспорта в пункте назначения, включая плату за возврат клиентом порожнего кон-нера (принадлежности РЖД) на товарный двор ж/д станции назначения (за 1 контейнер)	70
f <sub>27</sub>	Плата за доставку груза местным автотранспортом от ж/д станции назначения до склада («двери») грузополучателя (за 1 час).	36

Источник: [32]

Таким образом:  $F_{\text{скв}} 40' = 600 + 150 + 400 + 100 + 80 + 150 + 3520 + 615 + 80 + 75 + 10 + 413 + 12 + 57 + 20 + 210 + 3,7 + 150 + 70 + 150 + 2066 + 259 + 8,26 + 3 + 25 + 70 + 36 = 9\ 333$  долл.

9333 долл., составят расходы покупателя по доставке товара на его склад, если он примет его на БУП – (Базисные условия поставки) товара «С завода» на складе продавца. Вариант доставки товара по БУП «С завода» является максимально сложным и хлопотным для покупателя, а вариант

«Доставка с оплатой пошлин», соответственно, для продавца. Но эффект использования тех или иных БУП товара и для продавца, и для покупателя заключается в том, что при БУП «С завода» покупатель может нанять максимально возможное число «Своих» исполнителей и получить от них те или иные льготы (и тем самым привлечь валюту в свою страну), и наоборот, при БУП товара «Доставка с оплатой пошлин» – в пользу продавца. То же касается, в той или иной пропорции, и всех остальных БУП товара.

Существуют способы минимизации логистических издержек. «Покупатель» товара, в ходе исполнения поставки, может получить некоторую экономию с представленной выше (для БУП товара «С завода» и для всех остальных БУП) сквозной ставки ( $F_{СКВ} = 9\,333$  долл.).

Так, для ускорения процедуры выпуска груза в порту отправления и снижения затрат на пересылку документов в адрес ТЭК, по согласованию с грузоотправителем – экспортером, отправка и морская, перевозка груза может производиться без выпуска оригинала коносамента (TELEXRELIZ), например, по морской накладной SWB (Seawaybill), соответствующего названия. SWB (Seawaybill) – документ «именной» – на конкретного получателя груза. Соответственно, плата за пересылку коносамента, а также Document Fee и TELEXFEE в порту отправления взиматься не будут. Тогда экономия составит 242 долл., а сквозная ставка – 9091 долл., Аналогично другие случаи.

Отметим, что: Если продавец товара желает иметь меньше забот с доставкой груза при перевозке его только морем (не в смешанном сообщении), то для него эффективное БУП товара – «Свободно на борту» и, наоборот.

Если речь идет о смешанных перевозках с участием морского и железнодорожного транспорта и продавец желает получить с покупателя максимальную цену за товар (с максимальной стоимостью доставки в цене товара), то ему желательно использовать БУП товара по договору купли-продажи.

### Этап 3. Расчет экономической эффективности.

Транспортные расходы включают: Расходы на собственно перевозку, на погрузочно-разгрузочные работы, на хранение груза в портах, на станциях; Страхование, портовые сборы, таможенные и пограничные расходы и др. Существует «правило»: чем дешевле товар, тем больше в его цене транспортная составляющая. В то же время, затраты в логистической цепи доставки груза по элементам может составлять: перевозка – 54 %; погрузочно-разгрузочные работы – 8,5 %; складирование хранение – 20 %; упаковка, маркировка т.п. – 7,5 %; прочие расходы – 10 %.

В настоящее время, в условиях рыночной конкуренции ТЭК имеет достаточный выбор операторов (следовательно, вариантов) для оптимизации перевозки. Ниже будут рассмотрены варианты способа доставки груза и составлен оптимальный.



Источник: [составлено автором]

Рисунок 17 – Схематичное изображение варианта №1, доставки груза используемый в практике ПАО «Владивосток Торгмортранс»

В Таблице 10, 11, 12 представлены цены компаний по рассматриваемым вариантам.

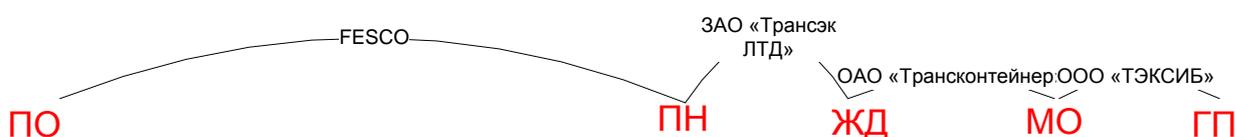
Таблица 10 – Цены компаний, указанных в варианте №1

Перевозчик / экспедитор	Тариф				Срок поставки, дни	Частота рейсов
	Собственный контейнер, долл.		Арендованный контейнер, долл.			
	Охрана по ж/д, долл.	Без охраны по ж/д, долл.	Охрана по ж/д, долл.	Без охраны по ж/д, долл.		
НММ	4800		5000		20,5	1 р/нед
FESCO						1 р/нед
ЗАО МАК «Трансфес»	190				1,5	По заявке
ОАО «РЖД»	2118	1859	2325	2066	20	3 р/нед.
ООО «ТЭС Сибирь»	218		218		1	ежедневно
ВСЕГО:	7326	7067	7733	7474	43	

Источник: [составлено автором]

Данный вариант, является, базовым. Из расчета представленного в Таблице 10 видно, что обязательным порт перевалки является п. Пусан, т.к компания работает на линиях HMM и FESCO. Срок доставки 43 дня. Судна ходят еженедельно по мере загрузки. Стоимость перевозки предложенными компаниями в арендованных контейнерах с охраной будет равна 7733 долл..

Вариант 2, перевозчиками являются иные компании, ранее не работавшие с ПАО «Владивосток Торгмортранс». Схематично этот вариант изображен на Рисунке 18.



Источник: [составлено автором]

Рисунок 18 – Схематичное изображение доставки груза компаниями, предложенными в Варианте №2

Таблица 11 – Цены компаний указанных в варианте №2

Перевозчик / экспедитор	Тариф				Срок поставки, дни	Частота рейсов
	Собственный контейнер, USD		Арендованный контейнер, USD			
	Охрана по ж/д, долл.	Без охраны по ж/д, долл.	Охрана по ж/д, долл.	Без охраны по ж/д, долл.		
FESCO	4700		4850		18	1 р/мес
ЗАО «Трансэк ЛТД»	200				2	По заявке
ОАО «Трансконтейнер»	2118	1859	2325	2066	19	3 р/нед.
ООО «ТЭКСИБ»	210		210		1	ежедневно
ВСЕГО:	7228	6969	7585	7326	40	

Источник: [составлено автором]

Из Таблице 11 можно сказать, что в варианте №2 срок доставки составляет 40 дней. Но компания предлагает перевозку по линии FESCO всего один раз в месяц, что может значительно задержать поставку. Стоимость перевозки предложенными компаниями в арендованных контейнерах с охраной будет равна 7585 долл.



Источник: [составлено автором]

Рисунок 19 – Схематичное изображение варианта №3

Таблица 12 – Цены компаний указанных в варианте №3

Перевозчик / экспедитор	Тариф				Срок поставки, дни	Частота рейсов
	Собственный контейнер, долл.		Арендованный контейнер, долл.			
	Страх-ие на время доставки ж/д, долл.	Без страх-ия на время доставки по ж/д, долл.	Страх-ие на время доставки ж/д, долл.	Без страх-ия на время доставки по ж/д, долл.		
МАЕРСК	4650		4800		18	2р/мес
ООО «Эстив Лоджистикс»	210				2	По заявке
ООО «Трансгарант-Восток»	2115	2035	2115	2035	15	1 р/нед
ООО «Шерл ТК»	220		220		1	ежедневно
ВСЕГО:	7195	7115	7345	7265	36	

Источник: [составлено автором]

Из Таблице 12 можно сказать, что в данном сочетании компаний время доставки будет минимальным 35 дней, за счет сокращения время движения по ж/дороге. Стоимость перевозки предложенными компаниями в арендованных контейнерах с охраной будет равна 7345 долл.

Для сравнения примем ставки арендованных рефрижераторных контейнеров с охраной груза во время доставки по ж/д.

Исходя из цен компаний на услуги, выберем минимальные. Получится проектируемый вариант доставки груза представленный на Рисунке 20.



Источник: [составлено автором]

Рисунок 20 – Вариант перевозки груза с минимальной стоимостью за перевозки

Данные по ценам компаний отображенных в предлагаемом (проектируемом) варианте отображены в Таблице 13.

Таблица 13 – Цены компаний, указанных в проектируемом варианте

Перевозчик / экспедитор	Тариф				Тариф Собственный контейнер, долл.	Тариф Собственный контейнер, долл.
	Собств. кон-р, долл.		Аренд. кон-р, долл.			
	Страх-ие на время доставки ж/д, долл.					
MAERSK	4650		4800		18	2р/мес
ЗАО МАК «Трансфес»	190				1,5	По заявке
ООО «Трансгарант-Восток»	2115	2035	2115	2035	15	1 р/нед
ООО «ТЭКСИБ»	210		210		1	ежедневно
ВСЕГО:	7165	7085	7315	7235	35,5	

Источник: [составлено автором]

Годовой экономический эффект – разность между приведенными затратами ныне действующего варианта (прототипа) и выбранного оптимального варианта.

За базовый вариант примем схему доставки контейнеров, которая ранее использовалась в ПАО «Владивосток Торгмортранс» Расчеты отображены в Таблице 10.

$$T_{\text{общ (баз)}} = 20,5 + 1,5 + 20 + 1 = 43 \text{ сут.}$$

$$F_{\text{скв (баз)}} = 5\,000 + 190 + 2325 + 218 = 7733 \text{ долл.}$$

Проектируемый вариант представлен на Рисунке 20.

$$T_{\text{общ (проект)}} = 18 + 1,5 + 15 + 1 = 35,5 \text{ сут.}$$

$$F_{\text{скв (проект)}} = 4800 + 190 + 2115 + 210 = 7315 \text{ долл.}$$

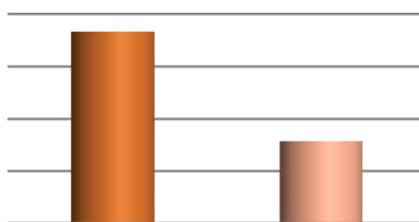
$$\text{Экономия времени} = 7,5 \text{ сут.}$$

$$\text{Экономия на } F_{\text{скв}} = 7733 - 7315 = 418 \text{ долл.}$$

Исходя из объема перевозок рефрижераторных грузов за 2017 год, который составил 1755 TEU, можно рассчитать предполагаемый годовой экономический эффект.

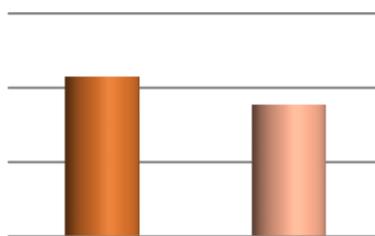
$$\begin{aligned} \text{Годовой экономический эффект} &= Q_{\text{год}} * \text{Экономия} = \\ &= 1755 * 418 = 733590 \text{ долл.} \end{aligned}$$

Графически разница между базовым и проектным вариантами изображена на Рисунке 21, 22.



Источник: [составлено автором]

Рисунок 21 – Сравнение базового и проектного вариантов относительно тарифа за перевозку



Источник: [составлено автором]

Рисунок 22 – Сравнение базового и проектного вариантов относительно время доставки

### 3.3 Перспективы ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок

Перспективы ПАО «Владивосток Торгмортранс» на рынке морских перевозок рассмотрим с позиции его финансовой устойчивости, согласно методики оценки финансового состояния и его изменения за отчетный период. Общие показатели представлены Таблицей 14.

Таблица 14 – Динамика экономических показателей функционирования ПАО «Владивосток Торгмортранс»

Показатели	2015		2016		2017	
	На начало	На конец	На начало	На конец	На начало	На конец
	2	3	4	5	6	7
1. Актив	4676	8197	8197	10432	10432	16466
2. Валовая прибыль	8407	3536	3536	4670	4670	3311
3. Себестоимость реализации продукции	-	4042	4042	5961	5961	8349
4. Выручка от реализации в течение года	8407	7578	7578	10631	10631	11660
5. % отчисления прибыли в бюджет	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
6. Коэф-т реинвестирования	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7. Собственный капитал	3944	6131	6131	9424	9424	11637
8. Расчеты и прочие пассивы	732	2066	2066	1008	1008	4829
9. Баланс	4676	8197	8197	10432	10432	16466

Источник: [ПАО «ВТМТ»]

Абсолютные показатели:

1. Чистая прибыль – часть валовой прибыли, остающейся у предприятия после уплаты всех налогов, отчислений и вычетов в пользу финансово-кредитных организаций (банков):

$$\text{ЧП} = \text{валовая прибыль} - \text{валовая прибыль} * (\% \text{ по кредиту} + \% \text{ отчисления прибыли в бюджет}), \quad (11)$$

$$2015 \text{ год: На начало: ЧП} = 8407 - 8407 * (0 + 0,24) = 6389,32$$

$$\text{На конец: ЧП} = 3536 - 3536 * (0 + 0,24) = 2687,36$$

2. Реинвестированная прибыль:

$$П_{\text{реинв}} = \text{чистая прибыль} * \% \text{ отч. в фонд развития предприятия}, \quad (12)$$

$$2015 \text{ год: На начало: } П_{\text{реинв}} = 6389,32 * 0,8 = 5111,46$$

$$\text{На конец: } П_{\text{реинв}} = 2687,36 * 0,8 = 2149,89$$

3. Чистые активы:

$$ЧА = В - Р^P, \quad (13)$$

$$2015 \text{ год: На начало: } ЧА = 4676 - 732 = 3944$$

$$\text{На конец: } ЧА = 8197 - 2066 = 6131$$

Показатели оценки прибыльности и эффективности хозяйственной деятельности:

1. Коэффициент реинвестирования:

$$К_{\text{реинв}} = П_{\text{реинв}} / ЧП, \quad (14)$$

$$2015 \text{ год: На начало: } К_{\text{реинв}} = 5111,46 / 6389,32 = 0,8$$

$$\text{На конец: } К_{\text{реинв}} = 2149,89 / 2687,36 = 0,8$$

2. Коэффициент роста собственного капитала:

$$К_{\text{р.с.к}} = \frac{\text{собственный капитал на конец периода}}{\text{собственный капитал на начало периода}}, \quad (15)$$

$$2015 \text{ год: } К_{\text{р.с.к}} = -6131 / 3977 = 1,55$$

3. Коэффициент рентабельности собственного капитала:

$$К_{\text{рент}} = \frac{\text{ЧП}}{\text{собственный капитал}}, \quad (16)$$

$$2015 \text{ год: На начало: } К_{\text{рент.}} = 6389,23 / 3944 = 1,62$$

$$\text{На конец: } К_{\text{рент.}} = 2687,36 / 6131 = 0,44$$

4. Коэффициент экономического роста:

$$К_{\text{эк.р}} = К_{\text{реинв}} * К_{\text{р.с.к}} * К_{\text{рент}}, \quad (17)$$

2015 год: На начало:  $K_{эк.р} = 0,8 * 1,55 * 1,62 = 2,01$

На конец:  $K_{эк.р} = 0,8 * 1,55 * 0,44 = 0,55$

5. Рентабельность чистых активов:

$$\text{Рентабельность ЧА} = \text{валовая прибыль} / \text{ЧА}, \quad (18)$$

2015 год: На начало: Рентабельность ЧА =  $8407 / 3944 = 2,13$

На конец: Рентабельность ЧА =  $7578 / 6131 = 0,58$

6. Рентабельность продаж:

$$\text{Рентабельность продаж} = \text{валовая прибыль} / \text{выручка}, \quad (19)$$

2015 год: На начало: Рентабельность продаж =  $8407 / 8407 = 1$

На конец: Рентабельность продаж =  $3536 / 7578 = 0,47$

7. Рентабельность продукции:

$$\text{Рентабельность продукции} = \text{валовая прибыль} / \text{себестоимость реализации продукции}, \quad (20)$$

2015 год: На начало: Рентабельность продукции = 0

На конец: Рентабельность продукции =  $3536 / 4042 = 0,87$

Показатели деловой активности:

1. Оборачиваемость чистых активов:

$$Об_{ча} = \text{выручка} / \text{ЧА}, \quad (21)$$

2015 год: На начало:  $Об_{ча} = 8407 / 3944 = 2,13$

На конец:  $Об_{ча} = 7578 / 6131 = 1,24$

2. Оборачиваемость оборотных фондов:

$$Об_{обф} = \text{выручка} / \text{оборотные фонды}, \quad (22)$$

2015 год: На начало:  $Об_{обф} = 8407 / 4049 = 2,08$

На конец:  $Об_{обф} = 7578 / 7729 = 0,98$

3. Оборачиваемость запасов:

$$\text{Об}_{\text{зап}} = \text{выручка} / \text{запасы}, \quad (23)$$

2015 год: На начало:  $\text{Об}_{\text{зап}} = 8407 / 36 = 233,53$

На конец:  $\text{Об}_{\text{зап}} = 7578 / 50 = 151,56$

4. Оборачиваемость кредиторской задолженности:

$$\text{Об}_{\text{крзад}} = \text{выручка} / R^P, \quad (24)$$

2015 год: На начало:  $\text{Об}_{\text{крзад}} = 8407 / 732 = 11,48$

На конец:  $\text{Об}_{\text{крзад}} = 7578 / 2066 = 3,67$

5. Оборачиваемость дебиторской задолженности:

$$\text{Об}_{\text{дебзад}} = \text{выручка} / R^a, \quad (25)$$

2015 год: На начало:  $\text{Об}_{\text{дебзад}} = 8407 / 4013 = 2,09$

На конец:  $\text{Об}_{\text{дебзад}} = 7578 / 7679 = 0,99$

Показатели оценки ликвидности и рыночной устойчивости:

1. Коэффициент финансовой зависимости:

$$K_{\text{фз}} = (K + R^P) / I^c, \quad (26)$$

2015 год: На начало:  $K_{\text{фз}} = (0 + 732) / 3944 = 0,19$

На конец:  $K_{\text{фз}} = (0 + 2066) / 6131 = 0,34$

2. Коэффициент покрытия:

$$K_{\text{п}} = (Z + R^a) / (R^P + K^t), \quad (27)$$

2015 год: На начало:  $K_{\text{п}} = (36 + 4013) / (732 + 0) = 5,53$

На конец:  $K_{\text{п}} = (50 + 7679) / (2066 + 0) = 3,74$

3. Коэффициент критической ликвидности:

$$K_{\text{л}} = (d + r^a) / (R^P + K^t), \quad (28)$$

2015 год: На начало:  $K_{\text{л}} = 4013 / (732 + 0) = 5,48$

На конец:  $K_{\text{л}} = 7679 / (2066 + 0) = 3,72$

4. Коэффициент автономии собственных средств:

$$K_a = I^c / B, \quad (29)$$

2015 год: На начало:  $K_a = 3944 / 4676 = 0,84$

На конец:  $K_a = 6131 / 8197 = 0,75$

5. Коэффициент обеспеченности запасов собственными оборотными средствами:

$$K_{обеспобобср} = (I^c - F) / Z, \quad (30)$$

2015 год: На начало:  $K_{обеспобобср} = (3944 - 537) / 36 = 94,64$

На конец:  $K_{обеспобобср} = (6131 - 468) / 50 = 113,26$

6. Индекс постоянного актива:

$$I_{па} = F / I^c, \quad (31)$$

2015 год: На начало:  $I_{па} = 537 / 3944 = 0,136$

На конец:  $I_{па} = 468 / 6131 = 0,076$

Все полученные коэффициенты и их изменения за период отображены в Таблице 15 в соответствии с годом.

Таблица 15 - Сводная таблица показателей анализа экономических результатов деятельности предприятия

Показатели	2015			2016			2017		
	На начало	На конец	Темп роста	На начало	На конец	Темп роста	На начало	На конец	Темп роста
Абсолютные показатели									
1. Чистая прибыль	6389,32	2687,36	-3701,96	2687,36	3549,2	+861,84	3549,2	2516,3	-1032,8
2. Реинвестируемая прибыль	5111,46	2149,89	-2961,57	2149,89	2839,3	+689,47	2839,36	2013,0	-826,27
3. Чистые активы	3944	6131	+2187	6131	9424	+3293,0	9424	11637	2213,0
Показатели оценки прибыльности и эффективности хозяйственной деятельности предприятия									
4. Коэффициент реинвестирования	0,8	0,8	0	0,8	0,8	0	0,8	0,8	0

Окончание Таблице 15

5. Коэф-нт роста собственного капитала	1,55			1,54			1,23		
6. Коэф-ент рентаб. собств. капитала	1,62	0,44	-1,18	0,44	0,38	-0,06	0,38	0,22	-0,16
7. Коэффициент экономического роста	2,01	0,55	-1,47	0,54	0,46	-0,08	0,37	0,21	-0,16
8. Коэф-нт рентаб. чистых активов	2,13	0,58	-1,55	0,58	0,50	-0,08	0,50	0,28	-0,21
9. Рентабельность продаж	1,00	0,47	-0,53	0,47	0,44	-0,03	0,44	0,28	-0,16
10. Рентабельность продукции	-	0,87	+0,87	0,87	0,78	-0,09	0,78	0,40	-0,39
Показатели деловой активности									
11. Оборачиваемость чистых активов	2,13	1,24	-0,90	1,24	1,13	-0,11	1,13	1,00	-0,13
12. Оборачиваемость оборотных фондов	2,08	0,98	-1,10	0,98	2,28	+1,30	2,28	1,08	-1,20
13. Оборачиваемость запасов	233,53	151,56	-81,97	151,56	196,87	+45,31	196,87	166,57	-30,30
14. Обор-сть кредиторской задолженности	11,48	3,67	-7,82	3,67	10,55	+6,88	10,55	2,41	-8,13
15. Обор-сть дебиторской задолженности	2,05	0,99	-1,06	0,99	2,31	+1,32	2,31	1,09	-1,22
Показатели оценки ликвидности и рыночной устойчивости									
16. Коэф-нт финансовой зависимости	0,19	0,34	+0,15	0,34	0,11	-0,23	0,11	0,41	+0,31
17. Коэффициент покрытия	5,65	3,74	-1,91	3,74	4,62	+0,88	4,62	2,23	-2,39
18. Коэф-нт критической ликвидности	5,61	3,72	-1,89	3,72	4,56	+0,85	4,56	2,21	-2,35
19. Коэф. автономии собств-ых средств	0,84	0,75	-0,10	0,75	0,90	+0,16	0,90	0,71	-0,20
20. Коэф. обеспеченности запасов собственными средствами	94,64	113,26	+18,62	113,26	67,52	-45,74	67,52	84,77	+17,25
21. Индекс постоянного актива	0,136	0,076	+0,15	0,076	0,613	+0,54	0,613	0,490	-0,12

Источник: [составлено автором]

Из Таблице 15 можно сделать вывод, что предприятие находилось в абсолютно устойчивом финансовом состоянии в течение 2015, 2016, 2017 гг.

## Заключение

В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

В настоящее время торговая конкурентоспособность всех стран зависит от наличия и эффективного использования морских портов и услуг по международным морским перевозкам.

Хотя основу источников современного международно-правового регулирования морской перевозки грузов составляют три конвенции, тем не менее в настоящее время сложилась довольно сложная система регулирования морских перевозок грузов, так как на сегодняшний день существует множественность правовых режимов, регулирующих морскую перевозку грузов. В настоящее время в рамках ООН ведется работа в отношении создания единого унифицированного режима морских перевозок груза.

План работы флота включает баланс флота, бюджет времени флота, показатели использования флота. Расчет баланса флота, бюджета его времени и показателей использования производятся отдельно для сухогрузного, наливного и грузопассажирского флота.

Эффективный способ снижения издержек при перевозке – предварительные переговоры экспедитора с морскими перевозчиками о согласовании пониженных ставок за бронирование грузовых помещений линейных судов на определенный долговременный период.

Расчеты показали, что финансовое состояние компании ПАО «Владивосток Торгмортранс» в течении 2015 – 2017 гг. характеризуется как предприятие финансово абсолютно устойчивое. И можно сказать, что компания довольно перспективна на рынке морских перевозок.

Сравнение вариантов перевозок показывает эффективность применения с минимальными ставками за свои услуги. Сопоставляя

предложенный вариант базовым, была высчитана Годовая экономическая эффективность (733590 долл.) и минимальный срок поставки (35,5 дней).

Сопоставляя эффект от перевозок по базовому варианту и проектному, очевидно, что с выбором новых компаний-перевозчиков возрастает рентабельность перевозок за счет снижения их стоимости.

## Список использованных источников

1. Будрина, Е. В. Основы транспортно-экспедиционной деятельности: учеб. пособие / Е. В. Будрина. – СПб.: СПбГИЭУ, 2012г. – 139 с.
2. Сандровский, К. К. Таможенное право. Особенная часть: Учебное пособие. Киев, 2010 – 61 с.
3. Таможенное право РФ / Под ред. В. А. Пертцика. Иркутск, 2010 – 194 с.
4. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993г.) (ред. от 21.07.2014г.) // СЗ РФ. – 2014. - № 31. – 4398 с.
5. Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О таможенном регулировании в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2010. - № 48. – 6252 с.
6. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. пособие для студентов вузов / С. Э. Сханов, О. В. Понова, А. Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2015г. – 432 с.
7. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учеб. пособие / под ред. Г. Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2013. – 128 с.
8. Смехов, А. А. Основы транспортной логистики: учебник / А. А. Смехов. – М.: Транспорт, 2015г. – 197 с.
9. Оформление транспортных операций. Комментарий КГК РФ. ЧП. – М.: Изд. группа «ПРИОР-ТРИКС», 2016 г. – 126 с.
10. Герчикова, И. Н. Международное коммерческое дело: Учебник для вузов. – М.: ЮНИТИ, 1996 г., – 501 с.
11. Залесов, П. Как обеспечить взаимодействие участников морских перевозок. Международный экспедитор. – 2001 г. - № 3. – С. 33-36.

12. ИНКОТЕРМС – 2000. Международный экспедитор [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://anvay.ru/incoterms-2018>.
13. Крейнин, А. В. Грузовые железнодорожные тарифы. БТИ. – 2001 г. - № 1. – 21-27 с.
14. Лимонов, Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. – СПб.: Выбор, 2001 г. – 416 с.
15. Миротин, Л. Б. транспортная логистика. – 2-е издание. – М.: Экзамен, 2005 г. – 512 с.
16. Никифоров, В. С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Учебное пособие. М.: ТрансЛит, 2007 г. – 272 с.
17. Плужников, К.И. Транспортное экспедирование. – М.: Транслит , 2006 г. – 528 с.
18. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник/под ред. проф. К. В. Холопова – М.: Юрист, 2000 г.- 684 с.
19. П. 6 ст. II Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) 1972 г.
20. Международное частное право Суперека С. В. 2009 г. – 35 с.
21. Дмитриев, Г. Международное частное право: учебник. – М., 2006 г. 115 с.
22. Садиков, О. И. Правовое регулирование международных перевозок.- М., 2001 г.
23. Комаров А.С. Международные коммерческие договора. БТИ. – 1996 г. - № 5. – 17-37 с.
24. Чунтомова, Ю. А. Транспортные условия контракта купли-продажи. БТИ. – 1998 г. - № 1. – 26-28 с.
25. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учеб. пособие / под ред. Г. Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2013. – 128 с.
26. Аникин, Б. А. Логистика- М.: Проспект, 2013. – 406 с

27. Бенсон Д., Транспорт и доставка грузов: Пер. с англ. М.: Транспорт, 1990 г.
28. Блехерман, М. Х. Гибкие производственные системы (Организационно экономические аспекты). М.: Экономика, 1988 г.
29. Бродецкий, Г. Л. Моделирование логистических систем. Оптимальные решения в условиях риска / – М. : Вершина, 2006 г. – 374 с.
30. Вентцель, Е. С., Теория вероятностей и её инженерные приложения. М: Наука, 1988 г.
31. Волков, М., Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала // The Boston Consulting group. 2014. – 44 с.
32. Волгин, В. В. Склад. Организация и управление: Практическое пособие. - 4-е издание, перераб. и дополн. - М.: Издательско - торговая корпорация "Дашков и Ко", 2002 г.
33. Волгин, В. В. Логистика приемки и отгрузки товаров: практическое пособие / В. В. Волгин. – Москва: Дашков и К°, 2009 г. – 457 с.
34. Дементьев, А. В. Контрактная логистика: монография. — СПб.: ООО «Книжный Дом», 2013. — 146 с.
35. Гаррисон, А. Логистика. Стратегия управления и конкурентирования через цепочки поставок: пер. с англ. / А. Гаррисон; А. Гаррисон, Ван Гок Р. – 3-е изд. – М.: Дело и сервис, 2010. – 368 с. Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., 11.Стерлигова А. Н. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок / Учебник под ред. Проф. В. И. Сегреева. – М.: Эксмо, 2008 г. – 944 с.
36. Гмурман, В. Е. Теория вероятностей и математическая статистика: Высшая школа, 2001 г.
37. Голубчик, А. М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление / А. М. Голубчик. – Москва: ТрансЛит, 2011 г. – 317 с.

38. Захаров, К. В., Цыганок А. В., Бочарников В. П., Захаров А. К. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операций. К: ИНЭКС, 2001 г.
39. Иванов, Д. А. Управление цепями поставок / Д. А. Иванов. – Санкт-Петербург: Издательство Политехнического университета, 2010. – 659с.
40. Касенов, А. Г. Логистика: Обслуживание потребителей: Учебник/ А. Г. Касенов, Л. Б. Миротин, И. Э. Ташбаев. – М.: Инфра-М, 2002 г. – 190 с
41. Киршина, М. В. Коммерческая логистика. М.: Центр экономики и маркетинга, 2001г .
42. Козловский В. А., Логистический менеджмент: Учебное пособие. 20-е изд., доп. СПб.: Издательство «Лань», 2002 г.
43. Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок: Как сократить затраты и улучшить обслуживание потребителей: Пер. с англ. / Под ред. В. С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2004. – 316 с.
44. Курочкин, Д. В. Логистика: [транспортная, закупочная, производственная, распределительная, складирования, информационная]: курс лекций / Д. В. Курочкин. – Минск: ФУА информ, 2012. – 268 с.
45. Курганов, В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: учебно-практическое пособие: для студентов высших учебных заведений / В. М. Курганов. – Москва: Книжный мир, 2009. – 512 с.
46. Лифшиц, А. Л. Статистическое моделирование СМО. М., 1978г.
47. Лукинский, В. С., Логистика и управление цепями поставок, - ЮРАЙТ 2015 г.,360 с.
48. Лукинский, В. С. и др. Модели и методы теории логистики Питер Пресс, 2007г . – Санкт-Петербург: Питер – 447 с
49. Лукинский, В. В., Шульженко Т.Г., Оценка эффективности логистической деятельности компании на основе ключевых показателей // Аудит и финансовый анализ. 2011. №4. – 7 с.

50. Макаренк, М. В., Закупочная и распределительная логистика: Учеб. пособие. М.: ГУУ, 2003 г.
51. Мельников, В.П. Логистика / В. П. Мельников, А. Г. Схирладзе, А. К. Антонюк. – М. Юрайт, 2014 г. – 288 с.
52. Моисеева, Н. К. Экономические основы логистики: учебник по специальности 080506 "Логистика и управление цепями поставок" / Н. К. Моисеева. – Москва: Инфра-М, 2010г. – 527 с.
53. Неруш, Ю. М. Логистика: учебник / Ю. М. Неруш. – Москва: Проспект: Велби, 2008 г. – 517 с.
54. Николайчук, В. Е. Логистика в сфере распределения. – СПб: Питер, 2001 г.
55. Просветов, Г. И. Математические методы в логистике: задачи и решения: учебно-практическое пособие / Г. И. Просветов. – Москва: Альфа-Пресс, 2008 г. – 302 с.
56. Радионов, А. Р., Логистика: Нормирование сбытовых запасов и оборотных средств предприятия: Учеб. пособие. - М.: Дело, 2002г.
57. Саркисов, С. В. Логистика / С. В. Саркисов. – Москва: Дело, 2008. – 366 с.
58. Сергеев, В. И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / М.: ИНФРА-М, 2004. – 976 с.
59. Советов, Б. А., Моделирование систем. М: Высшая школа, 1985.
60. Сборник нормативных документов. (С изменениями и дополнениями по состоянию на 1 октября 2003 года) Х.: Конус, 2003.
61. Степанов, В. И. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки "Экономика" и экономическим специальностям / В. И. Степанов. – Москва: Проспект, 2010. – 487 с.
62. Стерлигова, А. Н. Управления запасами в цепи поставок: Учебник. – М.: ИНФРА–М, 2009–2014. - 430 с.

63. Щербанин, Ю. А. Основы логистики: учебное пособие для высших учебных заведений / Ю. А. Щербанин. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. – 320 с.
64. Уотерс, Д. Логистика: Управление цепью поставок/ Д. Уотерс. – Пер. с англ. – М.: Юнити-Дана, 2003. – 503 с.
65. Tu, H. Impact of traffic flow on travel time variability of freeway corridors / H. Tu, J.W. Lint, H. J. Zuylen // Transportation research record. – 2014.
66. Peng, Y. Transit-oriented development in an urban rail transportation corridor / Y.-T Peng, Z.-C. Li, K. Choi // Transportation research part B-methodological. – 2017. – № 103. – P. 269–290.
67. Pynnoniemi, K. Pan-European/International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia / K. Pynnoniemi // Russias European choice. – 2014. – №10. – P. 123–146.
68. Tu, H. Impact of traffic flow on travel time variability of freeway corridors / H. Tu, J.W. Lint, H. J. Zuylen // Transportation research record. – 2014. – № 1993. – P. 59 – 66.

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента \_\_\_\_\_

Порошина Дениса Дмитриевича  
(фамилия, имя, отчество)

специальность (направление) 38.04.01 Экономика, профиль "Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР"

\_\_\_\_\_ группа M1201

на тему: Эффективность управления и планирования морскими перевозками (На примере ПАО «Владивостокский ТОРГМОТРАНС»)

Руководитель ВКР \_\_\_\_\_ д.э.н., профессор. Е.П. Жариков  
(ученая степень, ученое звание, и. о. фамилия)

Дата защиты ВКР « \_\_\_ » июля 2018 г.

1. Объем работы: количество страниц 89; таблиц 15; рисунков 22, приложений -.

2. Цель и задачи дипломного исследования:

Цель: исследовать эффективные формы и методы планирования и управления морскими перевозками.

Задачи:

– изучить сущность морских перевозок, теоретические основы их планирования и управления ими;

– выявить современные мировые тенденции морских перевозок;

– классифицировать эффективные формы и методы планирования и управления морскими перевозками;

– оценить современное состояние и эффективность ПАО «Владивостокский Торгмортранс» на рынке морских перевозок;

– рассмотреть перспективы и место ПАО «Владивостокский Торгмортранс» на рынке морских перевозок.

3. Актуальность, теоретическая, практическая значимость темы исследования: обусловлена увеличением объемов международных морских перевозок, внедрением новых технологий морских перевозок, контейнеризацией и т.д, что обуславливает необходимость постоянного мониторинга ситуации особенно в условиях растущей конкурентности среди судоходных компаний.



ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

РЕЦЕНЗИЯ

на выпускную квалификационную работу студента (ки) Порошина Дениса Дмитриевича  
специальность (направление) 38.04.01 Экономика. профиль: Логистика и управление  
транспортными перевозками на рынках АТР  
группа M1201ЛУТ

на тему Эффективность управления и планирования морскими перевозками (На примере  
ПАО «Владивостокский ТОРГМОТРАНС»

Руководитель ВКР доцент, профессор Е.П.Жариков

Дата защиты ВКР « 3 » июля 2018 г.

1 Актуальность ВКР, ее научное, практическое значение и соответствие заданию:  
Увеличение объемов международных морских перевозок, внедрение новых технологий морских перевозок, контейнеризацией и т.д. Необходимо для контроля перевозок в условиях конкуренции компаний.

2 Достоинства работы (умение работать с литературой, последовательно и грамотно излагать материал, оригинальность идей, раскрытие темы, достижение поставленных целей и задач):

Литература хорошо подобрана и отработана. Материал изложен последовательно. Тема актуальна и можно считать, практически раскрыта.

3 Недостатки и замечания (как по содержанию, так и по оформлению):

Недостаточно соблюдена логика раскрытия темы.

По оформлению претензий нет.

4 Целесообразность внедрения, использования в учебном процессе, публикации и т. п.

Собранная и классифицированная статистическая информация, тарифы на перевозку грузов, маршруты перевозок могут использоваться в рабочем процессе компании.

5 Общий вывод: (о присвоении дипломнику соответствующей квалификации и оценка: отлично, хорошо, удовлетворительно).

Присвоения соответствующей квалификации

Оценка «Хорошо»

Рецензент: Исполнительный директор  
(Должность)

« 20 » июня 2018 г.



Проверка ВКР на наличие плагиата ШЭМ 2018

Общая информация

- О курсе
- Проверка черновиков
- Окончательная проверка
- Результаты проверки (для студентов)

Инструкции для научных руководителей

Мои группы

### Просмотреть историю отправки: Окончательная проверка выпускных квалификационных работ на наличие плагиата

Инструкции к заданию

Сведения о задании

**ОЦЕНКА**  
последняя оцененная попытка -/100

**ПОПЫТКА**  
29.08.18 21:14 /100

SafeAssign - Общее количество совпадений: 11%

**МАТЕРИАЛЫ SAFEASSIGN**

??? ?????? ?????	11%
?????????.pdf	

Просмотреть отчет об оригинальности

ВКР Порошин Денис Дмитриевич.pdf

Загрузить

ОТПРАВКА