

В.Ю. Корьев
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ РАБОТОЙ ФЛОТА В СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЯХ

В данной статье мы хотели бы рассмотреть разницу между ранее существовавшей системой планирования и ныне действующей почти в каждой судоходной компании.

Привычная система планирования (навигация, месяц, декада, сутки), основанная на уточнении общего плана перевозок грузов с переходом к современной системе хозяйствования стала неприменима. Это главным образом связано с некой неопределенностью, которая стала присуща данной системе хозяйствования, т.е. при планировании на долгосрочную перспективу, такую как год, мы не можем предсказать полную картину освоения грузопотоков, а зачастую даже работу (возможность работы) на тех или иных линиях мы предсказать не в силах, слишком много случайных факторов. Наличие многочисленных случайных факторов повлекло за собой пересмотр системы планирования под несколько другим углом.

Планирование стало двухэтапным и приобрело свободную форму (утверждаемую каждой компанией самостоятельно).

На первом этапе годового планирования (составления бюджета организации) рассматриваются подробно все этапы транспортного процесса и всех сопровождающих его процессов, проходящих в организации, т.е. определяются расходные и доходные составляющие, а также таймчартерный эквивалент (далее ТЧЭ), позволяющий выдерживать необходимый баланс между этими показателями.

Расчет ТЧЭ обычно производится по следующей формуле:

$$TCE = \frac{(Qe \times d) - (E_{fuel} + E_{DA} + E_{voy}) - C_{br}}{t_{voy}},$$

где:

TCE – таймчартерный эквивалент, у.е./сут.;

Qe – эксплуатационная загрузка судна, тонн;

d – фрахтовая ставка, у.е. за тонну;

E_{fuel} – расходы на топливо, у.е.;

E_{DA} – расходы на оплату дисбурсментских счетов, у.е.;

E_{voy} – прочие рейсовые расходы, связанные с исполнением условий чартер-партии (подогрев груза, таможенное оформление груза и т.д.), у.е.;

C_{br} – брокерская комиссия, у.е.;

t_{voy} – продолжительность рейса, сут.

Именно ТЧЭ является связующим звеном между вышеуказанной неопределенностью и желанием определить работу в организации на год. Данный показатель показывает уровень эффективности работы и наоборот, для того, чтобы спланировать доходы и условно переменные расходы (зависящие от конкретного рейса) используется необходимый уровень в виде ранее заданного ТЧЭ (расчет от обратного). Итогом годового планирования бюджета является подробный план работы и необходимый уровень ТЧЭ для обеспечения эффективного плана.

На втором этапе (планировании конкретного рейса) плановый расчет ТЧЭ приобретает уже несколько более точные очертания, т.к. подробнее известна дислокация флота и детали рейса (погодные условия, стоимостные показатели и т.д.). Здесь вмешивается управленческая составляющая оптимизации рейса в целях увеличения значения планового ТЧЭ. На данном этапе планирования появляется возможность некого

управления транспортным процессом (внесения корректив в стандартный план рейса с целью увеличения уровня ТЧЭ). Анализ статистики качественно исполненных рейсов и выявление отклонений, которые не зависели от управленца, позволяет определить резерв, который должен быть заложен на этапе планирования при бюджетировании, а уж тем более при оперативном планировании.

В целом можно заключить, что система планирования изменилось не сильно, скорее претерпела изменение функция цели. ТЧЭ пришел на смену себестоимости, валовой производительности, рентабельности, т.к. заключил в себе эти показатели и объединил их. На данный момент ТЧЭ является одним из наиболее простых в расчете комплексных экономических показателей, позволяющих адекватно оценить эффективность рейса или эффективность того или иного управленческого решения принимаемого во время движения судна.

С.В. Костров
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

КОМБИНИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ВОДНОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

В середине XX века сформировались общие теоретические представления о сущности конкуренции и её основных моделях: совершенной, монополистической, олигополистической конкуренции и чистой монополии. Их анализ позволяет утверждать, что конкуренция является необходимым и важнейшим элементом рыночного механизма, но сами ее формы далеко не одинаковы на различных рынках и в различных рыночных ситуациях [1]. Это существенно влияет на поведение предприятий при принятии решений относительно цен, объема производства продукции и других параметров экономической деятельности.

Конкурентоспособность организации связывается с характеристиками рынка, высокой производительностью, низкими затратами, что в целом и является «ключом к успеху».

Для научных и практических целей имеет смысл также учитывать различие между конкурентоспособностью и компетентностями, т.е. областями специализации организации. В связи с этим выделяются обычно пять типов компетентностей, позволяющих сформировать цепочку ценностей организации: ресурсы, способности персонала, коммуникации, инновации, организационные возможности.

Эти компетентности, рассматриваемые как стратегические факторы конкурентоспособности позволяют предприятию эффективно конкурировать с другими организациями и выполнять качественное удовлетворение потребностей клиентов. В связи с этим Майкл Портер выделяет и исследует в рыночной среде угрозы и влияние следующих конкурентных сил: новых конкурентов, товаров заменителей, производство которых основано на другой технологии, потребителей, поставщиков и конкуренцию среди последних.

Цепочка ценностей охарактеризована Майклом Портером как набор взаимосвязанных видов деятельности – от первичных до конечных, которые бизнес-единица осуществляет сама и во взаимодействии со своими поставщиками, заказчиками и другими партнерами по бизнесу.

Это в равной степени относится и к услугам транспортной сферы

Компетентностный и инновационный подход к формированию конкурентоспособности организации показан Коноваловым М.С. [2], где приведена диаграмма Гро-