

61:04-8/3302

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РОСМОРФЛОТ

НОВОРОССИЙСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

На прав рук си

Черепанов Дмитрий Сергеевич

**Организация управления предприятием,
осуществляющим экспедирование грузов
и агентирование морских судов
(на примере Новороссийского транспортного узла)**

**Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным
хозяйством, специализация «Экономика, организация и
управление предприятиями, отраслями, комплексами
(транспорт)»**

**Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

**Научный руководитель –
кандидат экономических наук
профессор С.Е.Иванова**

Новороссийск – 2004

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Концептуальное обоснование категории комплексной транспортной услуги в портах РФ.....	11
1.1. Сущность комплексной транспортной услуги, предоставляемой в портах Российской Федерации.....	11
1.2. Управление предприятием, процессный подход к управлению предприятием.....	23
Глава 2. Функционирование предприятий, предоставляющих комплексную транспортную услугу в условиях рыночной экономики: конкурентная среда, показатели и структурная схема деятельности.....	36
2.1. Анализ рынка транспортно-экспедиторских и агентских услуг в Новороссийском транспортном узле.....	36
2.2. Анализ эффективности использования ресурсов ЗАО «Эконому Интернешнл Шиппинг Эдженсиз лимитед».....	46
2.3. Мониторинговые основы создания этапов и определение времени совершения каждого из этапов предоставления комплексной транспортной услуги	60
Глава 3. Управление этапами предоставления комплексной транспортной услуги в портах Российской Федерации как средство повышения эффективности деятельности предприятия	86
3.1. Методика отнесения затрат предприятия на определенный этап	86
3.2. Классификация этапов по времени и затратам денежных средств с использованием метода ABC.....	117
3.3. Оптимизация деятельности предприятия.....	123
Заключение.....	142
Библиографический список использованной литературы.....	145
Приложение.....	153

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Геополитическое положение России между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европой и Азией – предопределяет ее особую, ключевую роль в обеспечении евроазиатских связей. В борьбе за конкуренцию на рынке международных транспортных услуг Россия имеет хорошие стартовые позиции и преимущества географического положения на Евразийском континенте. На направлениях основных международных грузопотоков Российская Федерация располагает развитой сетью железнодорожных и водных путей. Таким образом, одним из ключевых звеньев развития российской экономики становится модернизация транспортной системы и реализация мощного потенциала. Развитие этого сектора российской экономики может стать существенным вкладом в увеличение ВВП России и, соответственно, привести к росту объемов транспортной работы и мультипликативному эффекту в других отраслях экономики.

В связи с увеличением внешнеторгового оборота страны наблюдается устойчивое увеличение объемов перевозок внешнеторговых грузов, в том числе и морским транспортом. В этих условиях повышение конкурентоспособности российских перевозчиков, совершенствование и дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры страны становятся особенно актуальными и требуют повышенной координации в деятельности министерств и ведомств для максимально эффективного использования мощностей российской транспортной системы.

В процессе доставки груза получателю возникает важнейшая проблема – взаимодействие различных видов транспорта в транспортных узлах при перевозке грузов в смешанном сообщении. Как показывает практика, расходы на перевалку грузов с одного вида транспорта на другой составляют 10 – 15 % конечной стоимости товара, что соответственно влияет на конкурентоспособность российских товаров на мировом рынке.

Транспортное экспедирование грузов и морское агентирование являются неотъемлемыми элементами движения груза от продавца к покупателю и при-

обретают свою значимость в портах, то есть именно в транспортных узлах, в которых происходит смена вида транспорта с железнодорожного на морской.

До 1991 года экспедирование грузов и агентирование морских судов были монополизированы государством и, соответственно, имело место их ведомственное подчинение. Однако, с распадом Советского Союза и проведением экономических реформ ситуация коренным образом изменилась. В настоящее время на рынке экспедирования грузов и агентирования морских судов появилось значительное количество предприятий, что сопровождается ростом конкуренции между ними. Причем ситуация осложняется тем, что открытость российской экономики привела к появлению на соответствующих сегментах рынка иностранных предприятий, которые изначально действовали в условиях конкурентной борьбы.

Проведение анализа деятельности транспортных предприятий с точки зрения эффективности использования внутренних ресурсов и организации управления ими выявило необходимость формализации их деятельности, разделения ее на этапы, а также разработки методики оптимизации затрат денежных средств и рабочего времени на каждом из выявленных этапов.

Таким образом, вопрос организации системы управления предприятием, осуществляющим экспедирование грузов и агентирование морских судов, в условиях острой конкурентной борьбы на рынке является достаточно актуальным.

Степень разработанности проблемы. Теоретические аспекты развития транспортного комплекса Российской Федерации представлены в работах российских ученых: Альбекова А., Арженовского И., Бутова В., Гранберга А., Макеева В., Парахиной В., Троилина В., Ульяницкой Н., Шагиняна С. и других. Вопросы функционирования предприятий осуществляющих экспедирование грузов и агентирование морских судов в портах были рассмотрены в трудах Бурмистрова М., Грачева Ю., Гуреева С., Забелина В., Лимонова Э, Миротина Л., Плужникова К., Рылова С. и др.

Определенный вклад в научную разработку вопросов организации

управления предприятием внесли Алексеев М., Брагин В., Деминг Э., Забелина П., Качалов В., Корольков В., Мескон М., Поваров Г. и др.

Несмотря на широкое освещение проблем организации управления предприятием в научных трудах, инструментарий управления транспортными предприятиями недостаточно разработан и носит довольно разобщенный характер. Существующие методики разработки системы управления, организации и оптимизации деятельности опираются в основном на отечественный опыт, который, в свою очередь, исторически базируется на элементах командно-административной системы управления предприятиями и отраслями, и не отражает современных условий, в которых оказались предприятия, осуществляющие экспедирование грузов и агентирование морских судов.

Цель и задачи. Цель - разработать теоретико-методологическую базу организации управления предприятием, осуществляющим экспедирование грузов и агентирование морских судов, для оптимизации использования его внутренних ресурсов, уменьшения расходов денежных средств и трудозатрат.

Достижение поставленной цели обусловило постановку и решение следующих задач:

- обобщить и уточнить представление о транспортно-экспедиторской деятельности и агентировании морских судов в портах Российской Федерации;
- проанализировать существующие подходы к организации управления предприятием, аргументировать применение процессного подхода для управления предприятием на транспорте;
- обеспечить методологическую четкость определенного суммативного эффекта от транспортно-экспедиторской деятельности и агентирования морских судов – комплексной транспортной услуги;
- разработать методику формализации деятельности транспортного предприятия;
- предложить направления повышения эффективности деятельности предприятия, предоставляющего транспортные услуги в порту, с помощью

создания оптимальной системы управления.

Объект исследования. Объектом диссертационного исследования приняты предприятия, осуществляющие экспедирование грузов и агентирование морских судов на примере ЗАО “Эконому Интернешнл Шиппинг Эдженсиз Лимитед”.

Предметом исследования является организация управления деятельностью по оказанию комплексной транспортной услуги грузоотправителям в портах Российской Федерации.

Теоретико – методологическая основа исследования. Исследование базируется на концепциях классической и современной экономической науки, прежде всего на положениях теории управления экономическими системами, теории сравнительных издержек производства, а также на трудах теоретиков и практиков по теории организации предприятий.

Диссертационное исследование выполнено в рамках п.15.83 «Экономическое обоснование систем управления на транспорте», п.15.92 «Организация управления на транспорте» паспорта специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством, специализация «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (транспорт)».

Инструментарно-методический аппарат. Обоснование теоретических положений и аргументация выводов осуществлялись на базе реализации общенаучных методов: диалектического, системно-функционального, структурно-уровневого, историко-логического, а также специальных приемов экономического анализа: статистического, графической интерпретации, приемов построения классификаций.

Информационно-эмпирической базой исследования послужили материалы монографий, статьи в периодических и специальных изданиях, научные публикации, а также материалы научно-практических конференций. Используются нормативно-правовые акты РФ, отчетность предприятий транспортного комплекса РФ, данные Госкомстата РФ, статистические данные, статьи и научные отчеты, размещенные на Web-страницах ведущих научно-

исследовательских центров, вузов и издательств России, США и стран Западной Европы.

Рабочая гипотеза. Логически целостное обоснование процесса оказания комплексной транспортной услуги как услуги, включающей экспедирование груза и агентирование морского судна в портах Российской Федерации в процессе движения товара к грузополучателю, позволяет определить совокупность видов деятельности, осуществляемых транспортным предприятием при разработке стратегии его развития, разработать методику формализации его деятельности и тем самым оптимизировать организацию управления транспортным предприятием.

Положения, выносимые на защиту.

1. Особенностью современного отечественного транспортного комплекса является тесная связь транспортно-экспедиторской деятельности и агентирования морских судов в портах Российской Федерации. Данный факт является следствием тенденции заключения внешнеторговых экспортных контрактов на условиях СИФ – порт назначения и ведет к появлению предприятий, осуществляющих оба вышеуказанных вида деятельности одновременно, несмотря на противоречия, существующие в природе их взаимодействия.
2. Разрешение противоречий взаимодействия транспортного экспедирования и морского агентирования возможно путем предоставления комплексной транспортной услуги. Категория «комплексная транспортная услуга» характеризует деятельность транспортного предприятия по выполнению процесса движения товара к грузополучателю и позволяет применить комплексный подход к управлению предприятиями, предоставляющими транспортные услуги в портах Российской Федерации.
3. При оптимизации деятельности транспортного предприятия, предоставляющего комплексную транспортную услугу в портах Российской Федерации необходимо дистанцироваться от традиционной модели управления

транспортными предприятиями, связанной с функциональным разделением структурных подразделений, переходя к модели управления, осуществляемой с помощью разделения основного бизнес-процесса по временному интервалу.

4. В современных условиях развития транспортной отрасли формализация деятельности предприятия, предоставляющего комплексную транспортную услугу в портах Российской Федерации, должна включать в себя разделение основного бизнес-процесса предприятия на этапы, с последующим определением расходов на каждом из них и ранжированием этапов с целью оптимизации деятельности предприятия:

5. Повышение эффективности хозяйственной деятельности транспортного предприятия в условиях рынка требует применения методики оптимизации организации управления предприятием, состоящей в формализации его деятельности с последующими мероприятиями по уменьшению затрат на выполнение этапов основного бизнес-процесса предприятия.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в обосновании применения комплексного подхода к организации управления предприятием, осуществляющим экспедирование грузов и агентирование морских судов. Элементы новизны реализуются в следующем:

1) уточнен понятийный аппарат, используемый в исследовании проблем организации управления на транспорте, путем введения в научный оборот категории комплексной транспортной услуги, оказываемой грузоотправителю в портах РФ, под которой понимается совокупность направлений деятельности транспортного предприятия, включающая в себя экспедирование груза и агентирование морского судна в процессе движения товара к грузополучателю. Данная категория способствует адекватному научному и практическому отражению существующих реалий транспортного экспедирования и морского агентирования;

2) предложена структурная схема этапов предоставления комплексной транспортной услуги в основу которой положены а) факторные основания: пожелания потребителей; действующие в отрасли правовые нормы; б) целевые

основания: уменьшение повторных обращений потребителей; снижение затрат на плановые работы; оказание дополнительных услуг. Что может быть использовано при формировании эффективной управленческой стратегии транспортного предприятия;

3) модифицирован метод ABC для ранжирования этапов предоставления транспортным предприятием комплексной транспортной услуги в портах Российской Федерации по критериям времени и удельных расходов, что позволяет определить наиболее затратные этапы производственной деятельности предприятия для их дальнейшей оптимизации;

4) выработана модель организации управления предприятием, предоставляющим комплексную транспортную услугу, состоящая в отличие от традиционного подхода к управлению производственными процессами в разрезе функциональных особенностей оперативных отделов (экспедирование и агентирование), в разделении вышеуказанных процессов по временному интервалу, что дает возможность оптимизировать бизнес-процессы;

5) разработана методика формализации производственной деятельности транспортного предприятия, основанная на предложенной структурной схеме этапов предоставления комплексной транспортной услуги, определении затрат методом Activity Based Costing и ранжировании вышеуказанных этапов с помощью модифицированного метода ABC.

Теоретическая значимость исследования заключается в уточнении категориального аппарата проблемы, отражающего концептуальную схему деятельности предприятия, предоставляющего комплексную транспортную услугу в портах Российской Федерации. Основные результаты могут быть использованы в качестве теоретико-методологической базы при выборе управленческих решений для формирования оптимальной системы организации управления предприятием.

Практическая значимость исследования состоит в том, что наряду с возможностью использования результатов в теоретико-методологических конструкциях, они могут быть востребованы для подготовки специалистов – прак-

тиков. Теоретические положения, выводы и научные результаты, изложенные в работе, используются в преподавании дисциплин «Коммерческая работа на морском транспорте», «Экономика портового хозяйства», при подготовке учебных и методических пособий для студентов и аспирантов, изучающих проблемы развития морского транспорта Российской Федерации.

Апробация диссертационной работы. Результаты данного исследования нашли применение в практической деятельности ЗАО «Эконому Интернешнл Шиппинг Эдженсиз Лимитед», ОАО «Туапсинский морской торговый порт» при оптимизации их работы, разработке мероприятий по ее улучшению, а также при определении экономического эффекта от внедрения разработанных мероприятий.

Основные положения и результаты диссертационного исследования, докладывались и были одобрены на Третьей региональной научно-технической конференции «Проблемы безопасности морского судоходства, технической и коммерческой эксплуатации морского транспорта» (г. Новороссийск, 2002 г.), на международной научно-практической конференции «Современный транспортно-дорожный комплекс. Проблемы и пути их решения. Обеспечение общенациональной безопасности России» (г. Ростов-на-Дону, 2003 г.), на международной научно-практической конференции «Инвестиционный потенциал экономического роста в условиях глобализации» (г. Сочи, 2004), на семинарах и конференциях Новороссийской государственной морской академии.

Публикации. Основные положения диссертации опубликованы в 5 печатных работах общим объемом 1,1 п.л.

Структура и объем работы. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав основного текста, заключения, библиографии, приложений. Содержание работы изложено на 156 страницах, иллюстрируется 32 таблицами и 6 рисунками. Библиографический список включает 110 наименований.