

Жучков Николай Игоревич

студент

Институт отраслевого менеджмента

СП ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

г. Москва

ИССЛЕДОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Аннотация: в данной статье ставится задача проанализировать особенности организации морских перевозок в России. В работе рассматривается порядок планирования морских перевозок.

Ключевые слова: грузоперевозки, морская логистика, морские перевозки, портовая логистика.

В региональной, национальной, международной, трансграничной логистике разноплановые и разносторонние перевозки морским транспортом играют основополагающую роль по своим маршрутам, объемам, масштабами частоте, сложности поэтому специалисты уделяют им особое внимание. В международной торговле морской транспорт является наиболее универсальным и эффективным средством доставки крупных масс грузов на большие расстояния. В России данный вид грузоперевозок является одним из самых востребованных. Морская перевозка грузов дает максимальную выгоду как для производителя, так и для покупателя. Многочисленные грузоперевозки морем обеспечивают их низкую стоимость [1–6]. Они существуют как самостоятельный вид транспортировки и как основная составляющая мультимодальной перевозки, значительную долю составляют контейнерные морские перевозки [7; 8]. В данной работе, выполненной в научной школе кафедры логистики ГУУ, в соответствии с методами научных исследований анализируются основные специфические особенности организации морских грузоперевозок в России [9–14].

Организация морских перевозок в России. В России морской транспорт является наиболее универсальным и эффективным средством доставки крупных

масс грузов на большие расстояния. В настоящее время основную часть грузопотоков составляют массовые наливные, навалочные и насыпные грузы, промышленная продукция, полуфабрикаты и продовольствие. В последние годы произошли существенные изменения в структуре российских и международных морских перевозок, которые связаны с изменением транспортных характеристик грузов. К примеру, генеральные грузы перевозятся отдельными грузовыми местами – в контейнерах, флетах, на поддонах, то есть укрупненными местами.

Основные положения, определяющие организацию и условия перевозок грузов в международном сообщении, содержатся в транспортных конвенциях и международных соглашениях. Вместе с тем, отсутствие международного регулирования перевозок грузов не препятствует перевозчикам и грузовладельцам вступать в отношения по поводу международных перевозок. Примером этого может служить чартер, широко используемый при заключении договоров на транспортировку грузов морским и речным транспортом, в отношении которого в международной практике не было создано правового акта, поэтому взаимоотношения между участниками такого договора регулируются национальным законодательством. В современном российском судоходстве сложились два вида организации перевозок.

Вид 1. Линейная форма. Суда работают по расписанию прибытий и отходов в порты погрузки/выгрузки на строго определенных регулярных линиях (в основном перевозятся генеральные грузы). Форма транспортных услуг обеспечивает регулярные перевозки между установленными портами генеральных грузов по заранее объявленному расписанию. Сообщение регулярными линиями поддерживается одним или несколькими судоходными компаниями.

Вид 2. Трамповая форма. Зафрахтованные суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов и конъюнктуры фрахтового рынка (в основном однородные массовые грузы). Трамповыми называются суда, осуществляющие нерегулярные рейсы, без четкого расписания, и направляются судовладельцами туда, где со стороны фрахтователей есть спрос на тоннаж. Трамповые суда перевозят в основном массовые грузы.

Таким образом, российский морской транспорт использует прогрессивные формы организации перевозок, связанные с внедрением интермодальных технологий, контейнеров, а также с использованием смежных видов транспорта [15].

Порядок планирования морских перевозок. В России при планировании морских грузоперевозок необходимо опираться на положения нормативного документа, который был издан Министерством транспорта России 4 декабря 1992 г. Данный документ называется – «Временное положение об оперативном месячном планировании перевозок экспортных грузов железнодорожным транспортом». Из названия следует, что данный нормативный документ регулирует отношения грузовладельцев с логистическими компаниями по организации железнодорожных перевозок, но несмотря на название документ также распространяется на организацию морских грузоперевозок.

В соответствии с положением нормативного документа предприятия внешнеэкономического комплекса подают заявки на перевозку грузов на российских судах. Заявка называется «поручение (ордер)» и подается логистической компании, выполняющей грузоперевозку и обслуживание продукции предприятия. На основании ордеров составляется график расстановки своих судов, выписка из которого возвращается через экспедитора на предприятие для осуществления своевременной отгрузки товаров в порт. Все заявки по экспортным перевозкам должны быть переданы заблаговременно, желательно в соответствии со сроками, установленными нормативным документом. В ордере представлена следующая необходимая информация: наименование пароходства; дата выдачи ордера; вид перевозки (экспортная/импортная); тип тоннажа; условия продажи; полная информация о грузе: наименование, число мест, вес, объем, род упаковки, маркировка, специфические характеристики груза и особенности его транспортировки; габариты груза; порты погрузки/выгрузки; сроки готовности груза в порту. В ордере прописывается дополнительная информация, если грузы имеют особенности транспортировки.

При импорте грузов вся необходимая информация о грузах и о их поступлении передается предприятием-производителем в российский порт разгрузки или

в транспортную компанию, обслуживающую предприятие. Организуя морские перевозки внешнеторговых грузов, предприятия внешнеэкономического комплекса должны работать через экспедиторов. Это во многом облегчает им работу как по осуществлению самих перевозок, так и по построению взаимоотношений с судовладельческими организациями. Когда предприятие внешнеэкономического комплекса достаточно крупное, регулярно отправляющее значительные партии груза то возможно заключение прямого договора между данным предприятием и паромством. При необходимости и по желанию сторон число участников прямого договора может быть увеличено. В их состав могут войти, например, порты, а также другие заинтересованные организации [16–17].

Список литературы

1. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин [и др.]. – М., 2014.
2. Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного университета, 2003. – 316 с.
3. Воронов В.И. Международная логистика // Вестник университета (Государственный университет управления). – Т. 700. – 2004. – С. 700.
4. Воронов В.И., Воронов А.В. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике // Логистика. Проблемы и решения: Международный научно-практический Украинский Журнал. – 2013. – №2.
5. Воронов В.И. Международные аспекты логистики: Учебное пособие / В.И. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарев, В.Г. Степанов. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
6. Лазарев В.А. Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [текст]: Монография / В.А. Лазарев, В.И. Воронов; Государственный университет управления; Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ, 2014. – 158 с.

7. Мацинина С.С. Анализ объектов управления контейнерными перевозчиками в логистических цепях поставок продукции // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011. – №3. – С. 82–85.
8. Мацинина С.С. Современное состояние рынка контейнерных перевозок перспективы его развития (основные преимущества и актуальные проблемы) // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011. – №2. – С. 81–84.
9. Ермаков И. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ / И. Ермаков, Е. Филиппов, С. Белова // Логистика. – 2014. – №10 (95). – С. 71–75.
10. Аникин Б.А. Научная школа «Логистика» ГУУ / Б.А. Аникин, И.А. Ермаков, С. Белова // Управление. – Т. 3. – 2015. – №2. – С. 5–15.
11. Воронов В.И. Основы научных исследований: Учебное пособие / В.И. Воронов, В.П. Сидоров. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2003. – 160 с. Присвоен гриф ДВ РУМЦ (УМО).
12. Абдулабекова Э.М. Развитие логистики в России // Гуманитарные науки: новые технологии образования: Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции (19–20 мая 2005 г.). – Махачкала: ИПЦ ДГУ, 2005.
13. Ермаков И. Постановка проблемы развития национальной логистической системы / И. Ермаков, Д. Петухов // Логистика. – 2014. – №11 (96). – С. 56–59.
14. Лазарев В.А. Комплексный подход и позиционирование морского транспорта России на мировом рынке транспортных услуг / В.А. Лазарев, В.И. Воронов // Транспорт: наука, техника, управление. – 2008. – №3. – С. 5–10.
15. Левкин Г.Г. Организация интермодальных перевозок: конспект лекций / Г.Г. Левкин. – М. – Берлин: Директ-Медиа, 2014. – 178 с.
16. Дегтярева О.И. Внешнеэкономическая деятельность: Учебное пособие / О.И. Дегтярева, Т.Н. Полянова, С.В. Саркисов. – М.: Дело, 1999. – 320 с.
17. Воронов В.И. Имитационная модель управления работой морского порта // Вестник Самарского Государственного Университета им. академика С.П. Королева (НИУ). – 2005. – №1 (7). – С. 38–41.