

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РФ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МУРМАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра цифровых технологий, математики и экономики

**Методические указания
к самостоятельной работе студентов**

По дисциплине: **Б1.В.02 Экономика нефтегазового комплекса**

для направления подготовки 26.04.01 Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства
направленность Логистика и управление цепями поставок шельфовых проектов в нефтегазовой отрасли

Мурманск
2021

Составитель - Чечурина М.Н., д.э.н., проф.кафедры ЦТ,МиЭ Мурманского
государственного технического университета.

Методические рекомендации и указания рассмотрены и одобрены на заседании кафедры
разработчика – кафедры ЦТ, МиЭ от _____ протокол №

Рецензент: Кузьменко В. М., кандидат экономических наук, доцент кафедры ЦТ, МиЭ
Мурманского государственного технического университета

ОГЛАВЛЕНИЕ

Общие организационно-методические указания	4
Тематический план.....	4
Содержание программы и методические указания к изучению дисциплины ...	6
Примерный перечень вопросов для подготовки к экзамену	28
Перечень рекомендуемой литературы	28

ОБЩИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

Методические указания по дисциплине «Б1.В.02 Экономика нефтегазового комплекса» предназначены для самостоятельной работы студентов.

Цель дисциплины - формирование компетенций в соответствии с ФГОС по направлению подготовки магистранта и учебным планом для направления подготовки 26.04.01 Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства

Задачи дисциплины: дать необходимые знания в области экономической эффективности логистической деятельности по перевозке грузов в цепи поставок.

В результате изучения дисциплины магистр должен:

Знать: методику расчета показателей эффективности логистической деятельности по перевозке груза .

Уметь: контролировать операционные и финансовые показатели эффективности логистической деятельности.

Владеть: методами контроля выполнения показателей эффективности логистической деятельности.

Учебным планом по указанной дисциплине предусматриваются лекции, консультации, практические занятия. По данной дисциплине обучающиеся сдают зачет.

Изучать материал дисциплины следует в соответствии с тематическим планом.

Тематический план

Содержание разделов (модулей), тем дисциплины	Количество часов, выделяемых на виды учебной работы по формам обучения		
	Очная		
	Л	ПР	СР
Тема 1. Особенности экономики нефтегазовых разработок на шельфе: институциональные (налогообложение, соглашения о разделе продукции, концессионный режим и др.); инвестиционные (расширение перечня инвестиционных рисков и методическая проработка их учета); инновационные (создание нефтегазового оборудования нового поколения, инновационные морские нефтегазовые кластеры). Топливо-энергетический комплекс и его роль в экономике России и международном бизнесе.	-	-	4
Тема 2. Основные производственные фонды НГК. Состав и структура оборотных средств. Состав материальных и нематериальных фондов (<i>ОКОФ и ЕСКК</i>), оценка, амортизация, методы начисления амортизации, показатели использования ОФ: фондоотдача, фондоемкость и фондовооруженность. Пути улучшения использования основных фондов. Показатели эффективности использования оборотных средств.	6	4	10

<p>Тема 3. Состав и структура затрат в нефтегазовом комплексе. Себестоимость продукции. Прибыль и рентабельность. Структура затрат в отраслях НГК. Индексный способ анализа себестоимости. Себестоимость на предприятиях транспорта и хранения газа, нефти и нефтепродуктов. Особенности формирования затрат в транспортной логистике.</p> <p>Источники получения прибыли, формирование и распределение прибыли. Рентабельность работы предприятия. Порог рентабельности (точка безубыточности). Ценовая политика предприятия. Методы установления цен. Франкирование цен. Ценообразование в нефтегазовой отрасли. Налоги в НГК.</p>	6	4	10
<p>Тема 4. Персонал предприятия и его структура. Оплата труда.</p> <p>Структурная характеристика персонала предприятия. Производительность труда. Производительности труда на буровых предприятиях, в системе транспорта и хранения нефти и газа, на нефтегазоперерабатывающих и нефтегазохимических предприятиях. Трудовой договор и контракт.</p>	4	2	10
<p>Тема 5. Оценка экономической эффективности логистической деятельности. Понятие эффективности. Методы оценки эффективности. Методы контроля выполнения показателей эффективности. Влияние морских перевозок на формирование цен на нефть и газ. Сравнительный анализ стоимости перевозок нефти и газа различными видами транспорта.</p>	4	-	8
Итого	20	10	42

Содержание программы и методические указания к изучению дисциплины

Тема 1. Особенности экономики нефтегазовых разработок на шельфе.

Методические указания

При рассмотрении темы необходимо изучить следующие вопросы: особенности институциональные (налогообложение, соглашения о разделе продукции, концессионный режим и др.); инвестиционные (расширение перечня инвестиционных рисков и методическая проработка их учета); инновационные (создание нефтегазового оборудования нового поколения, инновационные морские нефтегазовые кластеры).

В настоящее время освоение шельфовых месторождений, содержащих колоссальные запасы углеводородов, является ключевым направлением преодоления негативных тенденций в нефтегазовой отрасли. Определены пути совершенствования организации и управления разработкой арктического шельфа с методологической и с практической точек зрения. Выделены три группы проблем повышения эффективности взаимодействия нефтегазовых компаний с государственными органами и компаниями из других стран:

- 1) институциональные (налогообложение, соглашения о разделе продукции, концессионный режим и др.);
- 2) инвестиционные (расширение перечня инвестиционных рисков и методическая проработка их учета);
- 3) инновационные (создание нефтегазового оборудования нового поколения, инновационные морские нефтегазовые кластеры). Намечены пути их решения.

Выделим три группы проблем.

Во-первых, базовой является проблема выбора системы налогообложения. До 2013 г. при освоении месторождений применялось практически унифицированное налогообложение - налог на добычу полезных ископаемых с плоской шкалой, который является выгодным при освоении легкодоступных крупных месторождений при условии, если они находятся в благоприятных условиях, потому что ресурсная рента в этом случае достаточно высока. При инвестировании в труднодоступные месторождения рента резко падает и разработка становится нерентабельной. Осенью 2013 г. был принят закон РФ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса РФ и отдельные законодательные акты РФ в связи с осуществлением мер налогового и таможенно-тарифного стимулирования деятельности по добыче углеводородного сырья на континентальном шельфе РФ». По нашему мнению, применение этого закона позволит сформировать благоприятные налоговые условия освоения шельфа. Дополнительно к нему предлагается применять соглашения о разделе продукции, адаптируемые в каждом конкретном случае, а также использовать точечное применение концессионного режима освоения шельфовых месторождений углеводородов.

Следующая, **вторая группа вопросов**, которые следует решать экономистам при реализации стратегии освоения шельфа, - это расширение перечня инвестиционных рисков и методическая проработка их учета и управления рисками. Здесь, кроме традиционных рисков факторов проекта (инфляция, снижение спроса на сырье, колебание курсов валют, столь актуальных в настоящее время), существуют специфические для Арктики

риски ущербов окружающей среде вследствие природных катастроф, сложности транспортировки, недостаточно точная оценка запасов сырья и некоторые другие риски. Основная проблема учета рисков при освоении шельфа состоит в том, что запасы углеводородов сосредоточены в недрах шельфа северных морей с экстремальной ледовой обстановкой и суровыми климатическими условиями. В этой связи просчитать экономический эффект, включив в издержки возможный риск, довольно сложно. До настоящего времени нет методов определения экологических последствий для специфической арктической зоны, а цена экологических рисков также должна включаться в инвестиционные расчеты. Предлагается разработать отраслевой перечень рисков освоения шельфовых месторождений углеводородов, который затем станет основой при морском территориальном планировании инвестиционных проектов нефтегазовыми и инвестиционными компаниями.

Третья группа проблем - инновационные проблемы. Стимул к повышению инновационной активности при разработке арктических ресурсов заключается в необходимости проектирования и создания отечественного нефтегазового оборудования нового поколения. Здесь можно использовать модель частно-государственного партнерства, в отдельных случаях - создание совместных предприятий, но немаловажным источником наукоемких инновационных решений до настоящего времени является потенциал российской науки и военно-промышленного комплекса. Освоение шельфа Арктики, как и освоение космоса, требует внедрения достижений научно-технического прогресса, причем не эволюционным, а именно революционным путем, так как применение прорывных инноваций в природно-ресурсных отраслях нацелено на снижение издержек. Однако без государственного участия как катализатора развития инноваций не обойтись. Основной ролью государства в освоении шельфа должно стать не только прямое участие в освоении новых добывающих регионов, но и формирование благоприятного инвестиционного климата в этой сфере и установление эффективных инвестиционных «правил игры».

Среди инструментов государственного воздействия в современных условиях, определяющими, на наш взгляд, являются прямое государственное финансирование НИОКР в освоение шельфа и стимулирование их внедрения. Необходимо обеспечение прогрессивного развития технологий морской добычи углеводородов, включающей свайные и гравитационные платформенные основания, полупогружные платформы на натяжных тросах и полупогружные платформы и суда как системы динамического позиционирования, а также бесплатформенную морскую добычу углеводородов на основе подводного закачивания скважин.

Среди инноваций в сфере освоения шельфа выделим новые геофизические методы исследования земной коры, включающие переход от двухмерной к трехмерной сейсморазведке, прогрессивные методы бурения, основанные на переходе от вертикального к вертикальному и горизонтальному, и бурению нескольких скважин из одного ствола, а также вскрытие пласта от единичного к множественному гидроразрыву. До настоящего времени отдельные разработки в этом направлении осуществлялись такими компаниями, как, например, группа компаний «Логис-Геотех», которая с 1989 г. является лидером по производству георадаров, сейсмического и электроразведочного оборудования в России. Полагаем, нужна государственная программа развития геофизических методов изучения шельфа.

Наряду с необходимостью придания комплексности и сбалансированности освоению углеводородных ресурсов на шельфе, перед учеными и государственными деятелями стоит задача рациональной пространственной организации экономики страны, одним из путей

решения которой является кластерная форма организации бизнеса. Основной целью кластеризации является повышение конкурентоспособности региона за счет наращивания и эффективного использования его потенциала, ресурсного и инновационного, дополняемого решением производственных и социальных вопросов в направлении развития рынков высоко- и среднетехнологичной продукции. Поэтому месторождения арктического шельфа могут стать системообразующими элементами создания кластеров.

Морской нефтегазовый кластер будет развиваться за счет комбинации дополняющих и разнообразных факторов деятельности, при этом силы развития, такие как кооперационные связи, увеличат инновационную активность и конкурентоспособность участвующих сторон.

В условиях глобализации мировой экономики перед нефтегазовым комплексом Российской Федерации встает задача формирования устойчивой системы энергетики, отвечающей триединому критерию: высокой энергетической, экономической и экологической эффективности. Снижение добычи нефти на традиционных российских месторождениях является стимулом для ведущих отечественных нефтегазодобывающих компаний к освоению новых добывающих регионов, в частности арктического шельфа.

Вопросы для самопроверки:

1. Назовите три проблемы нефтегазовых разработок на шельфе.
2. Суть проблема выбора системы налогообложения.
3. Суть проблемы реализации стратегии освоения шельфа.
4. Суть проблемы повышения инновационной активности.
5. Что такое кластерная система организации бизнеса?

Тема 2. Основные производственные фонды НГК. Состав и структура оборотных средств.

Методические указания

При рассмотрении темы необходимо изучить следующие вопросы: Состав материальных и нематериальных фондов (*ОКОФ* и *ЕСКК*), оценка, амортизация, методы начисления амортизации, показатели использования ОФ: фондоотдача, фондоемкость и фондовооруженность. Пути улучшения использования основных фондов. Показатели эффективности использования оборотных средств.

Производственные фонды (основной капитал) – это денежное выражение средств производства, которые многократно участвуют в процессе производства и сохраняют при этом свою натуральную форму. В компаниях нефтегазового комплекса производственные фонды – это, например, станки-качалки, трубопроводы, технологические установки по переработке нефти и другие машины и оборудование. Они обслуживают производство в течение многих производственных циклов и постепенно переносят свою стоимость на добываемую и транспортируемую нефть, газ, а также на нефтепродукты.

Перенесение стоимости производственных основных фондов на продукцию называется **амортизацией**.

Основные фонды всех промышленных предприятий классифицируются в соответствии с *Общероссийским классификатором основных фондов (ОКОФ)*. Он входит в состав *Единой системы классификации и кодирования технико-экономической и социальной информации (ЕСКК) Российской Федерации*. Согласно этому классификатору основные фонды предприятия подразделяются на материальные и нематериальные.

К материальным основным фондам относятся: здания (кроме жилья), сооружения и

передаточные устройства, машины и оборудование, транспорт и пр. Полный перечень представлен в таблице 1.1.

Таблица 1. 1. Перечень материальных основных фондов.

Виды основных фондов и их назначение	Объекты этих видов на предприятиях нефтяной и газовой промышленности
1. Здания - для создания нормальных условий труда, хранения товарно-материальных ценностей.	Здания насосных и компрессорных станций, механических мастерских, трубных баз, котельных, складов, заводов и др.
2. Сооружения и передаточные устройства - для создания условий, необходимых для осуществления производственного процесса путем выполнения функций, не связанных с изменением предметов труда	Нефтяные, газовые скважины, технологические установки, резервуары, морские эстакады, стояки, нефтяные ловушки, коллекторы, дороги, пристани. Трубопроводные коммуникации, газовые сети, водопроводы, внутрипромысловые трубопроводы. Воздушные линии электропередач, телефонные и телеграфные сети. Трубопроводы магистральные и отводы и др.
3. Жильё	Здания, предназначенные для невременного проживания, передвижные щитовые домики, плавучие дома, прочие здания используемые для жилья.
4. Машины и оборудование а) силовые машины и оборудование б) рабочие машины и оборудование в) измерительные, регулирующие, приборы и устройства	Паровые котлы, генераторы, компрессоры, электродвигатели, двигатели внутреннего сгорания, трансформаторы, передвижные электростанции и др. Буровые установки, станки-качалки, нефтегазоперекачивающие агрегаты, оборудование ГРС, теплообменники и др. Дебитомеры, глубинные манометры, устройства для диспетчерского контроля,

	регулирующие устройства и др.
5. Транспортные средства для перемещения людей и грузов	Автоцистерны, нефтеналивные суда, танкеры, автомобили, баржи, лодки, цистерны, трактора и др.
6. Инвентарь производственный	Емкости для хранения жидкостей (чаны, бочки, баки и т.п.), устройства и тары для сыпучих, штучных и тарно-штучных материалов, не относящихся к сооружениям, устройство и мебель, служащие для облегчения производственных операций.
7. Инвентарь хозяйственный	Часы, предметы противопожарного назначения (кроме насосов и механических пожарных лестниц, относящиеся к машинам и оборудованию), спортивный инвентарь и др.
8. Прочие	Скот рабочий, продуктивный; насаждения многолетние и др.

К нематериальным активам (основным фондам) относятся изобретения, ноу-хау, фирменный знак, компьютерное программное обеспечение, базы данных, наукоемкие промышленные технологии, объекты интеллектуальной собственности, использование которых ограничено установленными на них правами владения.

К основным фондам предприятия не относятся: предметы, служащие менее одного года, независимо от их стоимости; предметы стоимостью ниже лимита, установленного Минфином РФ, независимо от срока их службы; временные сооружения, приспособления и устройства; тара; машины и оборудование, которые числятся как готовые изделия на складах.

Особенностями структуры предприятий нефтяной и газовой промышленности является большая доля активной части фондов (машины и оборудование) – более 90 %.

Для оценки основных фондов используются:

1. Первоначальная стоимость основных средств – отражает фактические затраты на приобретение основных фондов, включая расходы по доставке.
2. Восстановительная стоимость – показывает стоимость воспроизводства основных фондов в условиях конкретного года.
3. Остаточная стоимость – это первоначальная стоимость основных фондов за вычетом амортизации, так как показывает какую часть стоимости основных фондов еще необходимо перенести на основную продукцию. По этой оценке, по сути, можно судить о степени изношенности оборудования.

Норма амортизации ($H_{ам}$) – та доля или процент стоимости ОФ, которая переносится на продукцию в течение одного года, T – срок службы ОФ.

$$H_{ам} = 1/T * 100\%$$

Ежегодные амортизационные отчисления ($A_{год}$) при равномерной амортизации можно рассчитать:

$$A_{год} = ОФ_{перв} * H_{ам}$$

Постепенно изнашиваясь физически и морально, основные фонды за свой срок службы должны полностью перенести свою первоначальную стоимость на продукцию, которая была изготовлена с их участием. Такое перенесение стоимости основных фондов на продукцию называется амортизацией, а сумму средств, включаемых в себестоимость продукции, - амортизационными отчислениями, которые после реализации этой продукции в денежной форме, возвращается на предприятие и создает **амортизационный фонд** для модернизации производства. Амортизационный период – это срок возмещения стоимости основных фондов, т.е. срок их эксплуатации.

Способы начисления амортизации представлены в таблице:

Способ начисления амортизационных отчислений	Метод расчета амортизационных отчислений
1. Линейный метод	$A = ОФ_{перв} * H$, где A – годовая сумма амортизационных отчислений, $ОФ_{перв}$ – первоначальная стоимость объекта ОФ, H – годовая норма амортизации, исходя из срока полезного использования этого оборудования
2. Способ уменьшаемого остатка	$A = ОФ_{ост} * H * K$ где $ОФ_{ост}$ – остаточная стоимость объекта основных производственных фондов, K – коэффициент ускорения (устанавливается законодательством РФ) от 1 до 3.
3. Способ списания стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования	$H = T_i / \sum T_t * 100\%$, где H_i – норма амортизации i -того года, T_t – число лет оставшихся до конца срока службы объекта, $\sum T_t$ – сумма чисел лет срока полезного использования.
4. Способ списания стоимости пропорционально объему продукции (работ).	$H = G_{года} / \sum G * 100\%$, Где G – натуральный показатель объема работ (продукции) для данного объекта ОФ, $\sum G$ – натуральный показатель объема работ за весь срок полезного использования объекта ОФ.

Примерные нормы амортизации в нефтяной и газовой промышленности.

Виды ОФ	Срок службы, лет	Норма амортизации, %
Добывающие нефтяные скважины	15	6,7
Газовые скважины	12	8,3
Скважины подземного хранения газа	50	2
Буровое оборудование	7,25	13,8
Турбобуры	3	32,7
Магистральные нефтегазопроводы	33	3

Нефтегазоперекачивающие агрегаты	9-11,5	8,7-11
Технологические установки НПЗ	8	12
Битумные установки	14	7
Установка полимеризации	6	16,7
ЭЛОУ-АВТ	11	9
Установки, работающие в агрессивной среде	5	20
Установки, работающие в нормальной среде	18	5,6

Для определения эффективности использования ОФ используются три группы показателей:

1. Показатели, характеризующие структуру движения основных фондов (коэффициент обновления, коэффициент выбытия и коэффициент прироста основных фондов, а также удельный вес активной части основных производственных фондов).
2. Обобщающие показатели использования основных фондов (фондоотдача, фондоемкость и фондовооруженность).
3. Показатели интенсивного и экстенсивного использования основных фондов (использование ОФ по времени и по мощности: коэффициент экстенсивного, интенсивного и интегрального использования основных фондов).

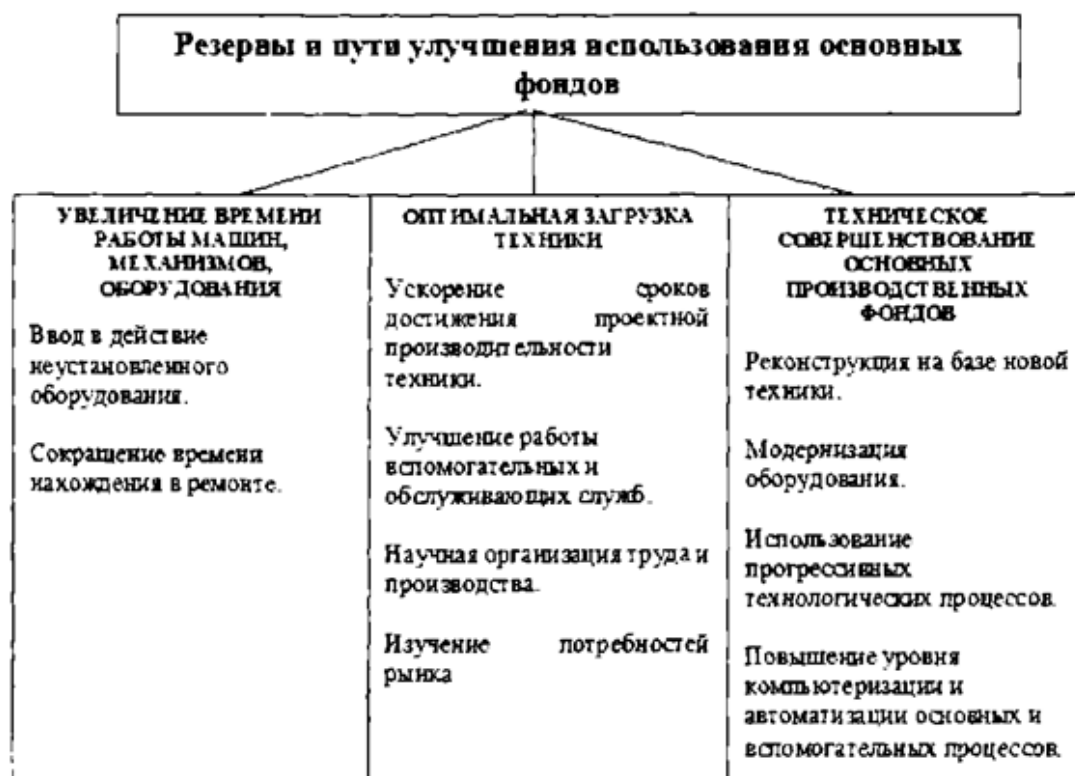


Рис. 3.1. Резервы и пути улучшения использования основных фондов

Оборотные средства (ОС) состоят из оборотных фондов и фондов обращения.

Оборотные фонды – это: предметы труда и элементы средств труда, которые обслуживают один производственный цикл, полностью в нем потребляются и целиком переносят свою стоимость на изготавливаемую продукцию. Они состоят из:

- производственных запасов (сырье, основные и вспомогательные материалы, малоценные и быстроизнашивающиеся инструменты и приспособления и т.п.);
- незавершенного производства и полуфабрикатов собственного изготовления;
- прочих предметов труда и расходов будущих периодов (затраты, связанные с рационализаторством и изобретательством, проектированием и т.п.).

Фонды обращения – это:

1. Готовая продукция на складах (в емкостях) предприятий.
2. Товары в пути, отгруженные.
3. Дебиторская задолженность (должников) – средства, которые должны уплатить предприятию за произведенную и отправленную продукцию.
4. Денежные средства на расчетном счете в банке, средства в расчетах и в кассе предприятия.

Оборотные средства одновременно находятся во всех перечисленных группах и совершают непрерывный кругооборот. Оборотные фонды и фонды обращения последовательно превращаются друг в друга, что позволяет объединить их в одну категорию – **оборотные средства**. При нормальном функционировании экономики на долю оборотных фондов приходится 80-85% оборотных средств.

Под **эффективностью использования оборотных средств** понимается сокращение расходов сырья, материалов, топлива и энергии на единицу продукции и ускорение оборачиваемости оборотных средств. Сокращение расходов позволяет выработать больше продукции из имеющейся в компании ресурсов. Экономия в расходовании оборотных средств – это один из основных путей повышения рентабельности производства.

Вопросы для самопроверки:

1. Дайте определение основным фондам (основному капиталу) компании.
2. Что относится к основным фондам в НГК?
3. Что относится к материальным и нематериальным фондам?
4. Пути улучшения использования основных фондов.
5. Что такое амортизация и норма амортизации?
6. Охарактеризуйте способы начисления амортизации.
7. Из чего состоят оборотные средства компании?
8. Дайте определение оборотным фондам и фондам обращения.
9. Что понимается под эффективностью использования оборотных средств?

Тема 3. Состав и структура затрат в нефтегазовом комплексе. Себестоимость продукции. Прибыль и рентабельность. Структура затрат в отраслях НГК. Индексный способ анализа себестоимости. Себестоимость на предприятиях транспорта и хранения газа, нефти и нефтепродуктов. Особенности формирования затрат в транспортной логистике.

Источники получения прибыли, формирование и распределение прибыли. Рентабельность работы предприятия. Порог рентабельности (точка безубыточности).

Ценовая политика предприятия. Методы установления цен. Франкирование цен. Ценообразование в нефтегазовой отрасли. Налоги в НГК.

Методические указания

В процессе своей деятельности предприятие расходует финансовые средства на простое и расширенное воспроизводство основных и оборотных средств, производство и реализацию продукции, социальное развитие своего персонала и т.п.

Себестоимость – это затраты на производство и реализацию продукции, которые включают:

1. *Материальные затраты (расход оборотных фондов).*
2. *Трудовые затраты (оплата труда персонала).*
3. *Амортизационные отчисления (расход основных фондов и нематериальных активов).*
4. *Прочие затраты.*

Себестоимость – наиболее важный показатель в деятельности предприятия, он имеет идентичные наименования: издержки, затраты, эксплуатационные расходы, текущие издержки.

Полное описание состава затрат содержится в главе 25 «Налог на прибыль» Налогового кодекса РФ. Себестоимость продукции (работ, услуг) формируется в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам:

1. **К материальным расходам** относятся затраты на приобретение:
 - сырья, основных и вспомогательных материалов, используемых в производственном процессе;
 - запасных частей, комплектующих изделий, тары и т.п.
 - топлива, воды и энергии всех типов;
 - работ и услуг производственного характера, выполняемых сторонними организациями;
 - на содержание и эксплуатацию природоохранных сооружений.

Сумма материальных расходов уменьшается на стоимость возвратных отходов.

2. **К трудовым затратам** относятся:
 - суммы, начисленные по тарифным ставкам, должностным окладам сдельным расценкам;
 - надбавки за производственные результаты, надбавки к тарифным ставкам и окладам за профессиональное мастерство и т.п.
 - начисления стимулирующего или компенсирующего характера;
 - надбавки по районным коэффициентам, за работу в отдаленных районах;
 - суммы платежей (взносов) работодателей по договорам обязательного и добровольного страхования.

3. Сумма **амортизационных отчислений** определяется исходя их баланса стоимости основных производственных фондов.

4. В состав **«Прочих затрат»** включаются:
 - налоги, сборы, отчисления в социальные внебюджетные фонды;
 - платежи по обязательному и добровольному страхованию имущества;
 - расходы по обслуживанию объектов жилищной и коммунальной сферы;
 - расходы по маркетингу (изучение рынков сбыта продукции, реклама, участие в

выставках и т.п.);

- представительские расходы;
- оплата услуг связи, банков, аудиторских и юридических фирм, сторожевой и пожарной охраны т.п.;
- уплата за банковский кредит;
- затраты на гарантийный ремонт и обслуживание;
- командировочные расходы;
- подготовка и переподготовка кадров;
- ремонтный фонд;
- изобретательство и рационализация, опытно-экспериментальные работы;
- сбыт продукции (хранение, транспортировка и др.).

Совокупность производственных затрат показывает, во что обходится предприятию изготовление выпускаемой продукции.

Одним из методов анализа себестоимости является **индексный метод**, позволяющий определить роль каждого фактора в величине снижения затрат на базе определения каждого вида ресурсов I , как отношение фактических расходов к плановым.

1. *Индекс снижения себестоимости за счет экономии материалов, снижения цен и транспортных расходов по ним:*

$$C_m = (1 - I_n I_c) K_m,$$

где I_n – индекс норм расхода материала; I_c – индекс цен на материалы, включая транспортные расходы; K_m – удельный вес материалов в себестоимости.

2. *Индекс снижения себестоимости за счет экономии затрат на топливо (C_t) и энергию ($C_э$) определяются соответственно по формулам:*

$$C_t = (1 - I_t) K_t$$

$$C_э = (1 - I_э) K_э,$$

где I_t и $I_э$ – индекс затрат соответственно на топливо и энергию;

K_t и $K_э$ – удельный вес затрат на топливо и энергию в себестоимости.

3. *Индекс снижения себестоимости за счет опережающего роста производительности труда по сравнению с повышением средней заработной платы*

$$C_з = (1 - I_з/I_n) K_з,$$

где $I_з$ – индекс средней заработной платы, I_n – индекс производительности труда, $K_з$ – удельный вес заработной платы в себестоимости.

4. *Индекс снижения себестоимости за счет расходов по управлению и обслуживанию производства:*

$$C_y = (1 - I_y/I_o) K_y,$$

где I_y – индекс расходов по управлению и обслуживанию производства, I_o – объем производства, K_y – удельный вес расходов в себестоимости.

Сумма всех частных индексов дает общий индекс снижения себестоимости

$$C_o = C_m + C_t + C_э + C_з + C_y.$$

Таким образом, резервы снижения себестоимости являются важнейшими факторами конкурентоспособности предприятия на рынке.

Себестоимость на предприятиях транспорта и хранения газа, нефти и нефтепродуктов.

Продукцией трубопроводного транспорта является внепроизводственное перемещение газа, нефти и нефтепродуктов. Затраты, связанные с этим перемещением – себестоимость

указанной продукции – составляют преобладающую долю затрат предприятий газо-, нефтепродуктового транспорта.

Одна из особенностей транспортного производства – отсутствие материально-вещественной формы продукции. В связи с этим в качестве удельных показателей себестоимости транспортной продукции на трубопроводном транспорте принято использовать себестоимость передачи газа, перекачки нефти и нефтепродуктов на единицу натуральных показателей. К таким натуральным показателям относят:

- на газопроводном транспорте – объем передаваемого по магистральным газопроводам газа (1000 м³) и объем транспортной работы – 1000м³ на 100 км.;

- на нефте-нефтепроводном транспорте – объем перекачиваемых по магистральным нефтепроводам нефти и нефтепродуктов в тоннах и объем транспортной работы – грузооборот в тонно-километрах. Себестоимость транспортировки газа в значительной степени зависит от свойств газа, дальности транспортировки и диаметра магистрального газопровода.

Другой особенностью формирования затрат в транспортировке нефти, газа и нефтепродуктов является преобладание в них расходов, не зависящих от объема передаваемого газа и перекачиваемой нефти и нефтепродуктов. Это – заработная плата с начислениями, амортизация основных средств, административно-управленческие расходы, значительная часть расходов на содержание зданий и сооружений, прочие общехозяйственные расходы.

В себестоимость услуг по транспортировке нефти, газа и нефтепродуктов по трубопроводам включаются:

- 1. Расходы, связанные с пуско-наладочными работами, связанными с подготовкой линейной части трубопроводов и их наземных сооружений.*
- 2. Затраты, связанные с совершенствованием технологии в магистральной транспортировке нефти, газа и нефтепродуктов.*
- 3. Амортизация основных средств.*

В трубопроводном транспорте затраты формируются по следующим экономическим аспектам:

- *материалы;*
- *электроэнергия покупная;*
- *газ, нефть, нефтепродукты, используемые на собственные нужды;*
- *заработная плата;*
- *отчисление на социальные нужды;*
- *амортизация;*
- *технически неизбежные потери нефти и газа;*
- *прочие расходы.*

В настоящее время газотранспортные предприятия не имеют на своем балансе магистральные трубопроводы, а арендуют их в ОАО «Газпром». Арендная плата формируется из амортизации трубы и арендного процента (10%). Амортизация остальных основных фондов в транспорте газа составляет около 4%.

Прибыль – один из обобщающих показателей производственно-хозяйственной деятельности предприятия, компании, отрасли.

Прибыль – это превышение доходов над расходами. Для выявления финансового результата деятельности предприятия необходимо сопоставить выручку от реализации продукции с затратами на ее производство и реализацию.

Прибыль выполняет ряд важнейших функций:

1. Прибыль является **критерием эффективности** деятельности предприятия, выступая его конечным финансово-экономическим результатом.
2. Прибыль обладает **стимулирующей функцией**. Это основной источник прироста собственного капитала. Ориентируясь на размер прибыли, собственники и менеджеры предприятия принимают решение по поводу инвестиционной и дивидендной политики предприятия. Прибыль является источником производственного, социального развития предприятия, материального поощрения его сотрудников.
3. Прибыль является **источником формирования доходов бюджетов** различных уровней. Она поступает в бюджеты в виде налогов, экономических санкций и используется на различные другие цели, определенные расходной частью бюджета и утвержденные в законодательном порядке.

Факторы, влияющие на величину прибыли.

Первый и важнейший фактор, влияющий на величину прибыли от реализации продукции, является изменение объема производства и реализации продукции. Падение объема производства неизбежно влечет сокращение объема прибыли.

Второй фактор – уровень себестоимости продукции. Чем ниже себестоимость продукции, т.е. затраты на ее производство и реализацию, тем выше прибыль и наоборот.

Третий фактор – это применяемые цены. Цены предприятием устанавливаются в зависимости от конкурентоспособности выпускаемой продукции, спроса и предложения аналогичной продукции другими производителями. Независимым от предприятия фактором выступают государственные регулируемые цены, устанавливаемые на продукцию предприятий-монополистов.

Четвертый фактор – изменения в структуре производимой и реализуемой продукции. Чем выше доля рентабельной продукции, тем больше прибыли получит предприятие и наоборот.

Источники получения прибыли.

Имеются три основных источника получения прибыли:

1. За счет **монопольного положения предприятия** или выпуска **уникального продукта**. Однако нужно учитывать антимонопольную политику государства и растущую конкуренцию в виде других предприятий.
2. **Производственная и предпринимательская деятельность предприятия**. Использование этого источника зависит от знания конъюнктуры рынка и проведения соответствующих мероприятий маркетинга.
3. **Инновационная деятельность предприятия**, которая предполагает постоянное обновление выпускаемой продукции, обеспечивая ее конкурентоспособность, рост объемов производства и увеличение прибыли.

В международной практике применяются следующие показатели:

- EBIT (Earning before interest and taxes) – объем прибыли до вычета процентов по заемным средствам и уплаты налогов.
- EBITDA (Earning before interest, taxes, depreciation and amortization) – объем прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизационных отчислений.

После уплаты налогов и других платежей в бюджет оставшаяся часть прибыли - **чистая**

прибыль – остается в распоряжении предприятия и используется им самостоятельно. В настоящее время ставка налога на прибыль не более 20%.

Чистая прибыль предприятия распределяется по следующим направлениям:

- создание фондов (накопления, потребления, резервного, валютных отчислений);
- распределение прибыли между учредителями (акционерами) - дивиденды;
- нераспределенная прибыль (резерв по прибыли).

Рентабельность работы предприятия.

Являясь важнейшим показателем результативности работы предприятия, прибыль не дает полного представления о ее эффективности, так как не учитывает величину затрачиваемых ресурсов для ее получения.

Эффективность производственно-хозяйственной деятельности предприятия оценивается системой показателей **рентабельности** (выгодности).

Система показателей рентабельности включает:

- *рентабельность активов предприятия;*
- *рентабельность собственного капитала;*
- *рентабельность реализации;*
- *рентабельность производства;*
- *рентабельность продукции.*

В общем виде рентабельность определяется отношением прибыли (балансовой, чистой или нераспределенной) к измерителю (показателю), отражающему определенный результат деятельности, умноженным на 100%:

$$R = П/У * 100$$

Так, **рентабельность собственного капитала** показывает, какую прибыль имеет предприятие с каждого рубля, вложенного собственниками в предприятие:

$$R_{ск} = П_{нр} / К_{с} * 100 \text{ или } R = П_{ч} / К_{с} * 100,$$

где $P_{нр}$ и $P_{ч}$ – соответственно нераспределенная и чистая прибыль, $K_{с}$ – собственный капитал предприятия.

Рентабельность продаж (реализации) характеризует процент прибыли, получаемой предприятием с каждого рубля выручки от реализации продукции:

$$R_p = Пб / Вр * 100,$$

где V_r – выручка от реализации продукции (без НДС и таможенной пошлины).

Рентабельность производства – это отношение балансовой прибыли к сумме среднегодовой стоимости основных производственных фондов (ОФ) и оборотных средств (ОС):

$$R_{пр} = Пб / (ОФ + ОС) * 100$$

Рентабельность продукции определяется как отношение балансовой прибыли к затратам на производство продукции:

$$R_{прод} = Пб / З * 100$$

Порог рентабельности (точка безубыточности) – это такой объем производства продукции (объем бурения, добычи, транспорта, переработки) и выручка от ее реализации, при которых предприятие не имеет ни прибыли, ни убытков, т.е. выручка от реализации продукции покрывает только затраты. Дальнейшее увеличение выпуска продукции делает предприятие прибыльным, снижение – убыточным.

Формула для определения порога рентабельности:

$$R_0 = З_{пост.} / (Ц - З_{пер.}),$$

где $Z_{пост.}$, $Z_{пер.}$ – постоянная и переменная части затрат на производство продукции (в

нефтедобыче 65 % и 35 % соответственно, Ц – цена продукции, руб./т.

Вопросы для самопроверки:

1. Назовите виды судоходства при внешнеторговых перевозках.
2. Условия контрактов при морской перевозке.
3. Что включают в себя линейные тарифы?
4. Виды линейных тарифов.
5. Методы определения фрахтовых ставок при трамповом судоходстве.
6. Документы, необходимые при международной морской перевозке: линейном судоходстве и чартерных перевозках.
7. Трубопроводный транспорт в системе международного транспортного рынка: преимущества и недостатки.

Тема 4. Оценка эффективности логистической деятельности.

Методические указания

В процессе изучения темы необходимо обратить внимание на понятие эффективности, методы оценки эффективности, методы контроля выполнения показателей эффективности. Влияние морских перевозок на формирование цен на нефть и газ. Сравнительный анализ стоимости перевозок нефти и газа различными видами транспорта.

Для того чтобы определить эффективность того или иного производства с точки зрения экономики, а также определить ее критерии и показатели, нужно правильно понимать, что такие понятия, как экономический эффект и эффективность, являются различными. Эффект представляет собой абсолютную величину, которая показывает достигаемые результаты в процессе выполнения определенной процедуры. **Экономический эффект** - это результат использованного человеческого труда, направленного на создание тех или иных материальных благ. Конечно, обеспечение результата само по себе является достаточно важным, но при этом не менее важно также знать о том, какими силами его достигали. Именно по этой причине часто годовой экономический эффект, а также затраты на его достижение представляют собой основу подсчета экономической эффективности. Помимо абсолютной величины нужно определять также относительную величину эффекта, которая вычисляется путем деления

общего полученного результата на ресурсные затраты, необходимые для его получения. Общая и сравнительная эффективность. В соответствии с данными определениями на практике разделяется общая, а также сравнительная экономическая эффективность. Общая или, как ее еще называют, абсолютная эффективность определяется на каждом отдельном уровне хозяйствования и может рассчитываться в качестве того, каким образом месячный или годовой экономический эффект относится к отдельным видам ресурсных затрат.

Экономическая эффективность определяется путем деления результатов производства на затраты, необходимые для получения данного результата.

В основу определения эффективности всегда закладывается принцип сравнительного преимущества, который представляет собой не только основу специализации в целом современных стран, но и в частности отдельных производителей, а также является краеугольным камнем свободной торговли. Именно за счет того, что есть возможность определить сравнительное преимущество применения определенной продукции перед другой, можно определить самый эффективный вариант производства, предоставляющего возможность получить максимально возможную разницу между полученными затратами и результатами, а также определить альтернативную стоимость каждого ресурса. В связи с этим эффективность определяется путем соотношения ценностей произведенных благ с ценностями тех благ, от производства которых в конечном итоге пришлось отказаться по причине их более высокой альтернативной цены.

Понятия "эффект" и "эффективность" в экономике принадлежат в эпоху рынка к ее важнейшим категориям. Между ними имеется тесная взаимосвязь. Наличие экономического эффекта предполагает определенный полезный результат, выражающийся в конкретной стоимости. Под экономической эффективностью понимается соотношение результатов хозяйственной деятельности либо затрат ресурсов или труда (живого и овеществленного).

Полезный результат деятельности предприятия в стоимостной форме может быть выражен в показателях выручки, дохода, прибыли, объема реализованной продукции.

Данные понятия относятся к критериям экономического эффекта, служащего абсолютной величиной и измеряемого в рублях на единицу времени.

В отличие от него экономическая эффективность является величиной относительной. Охарактеризовать ее можно лишь путем сопоставления экономического эффекта как результата деятельности с теми затратами, которыми он обусловлен. Определяют ее чаще всего коэффициентом экономической эффективности E . Зависит он от того, в чём конкретно выражается экономический эффект, и какого рода затраты были учтены при его расчете. То есть существуют различные виды эффекта и эффективности. Размер коэффициента экономической эффективности можно рассчитывать разными способами безотносительно к его сути. Одним из наиболее распространенных видов его является так называемый показатель рентабельности в разных своих видах.

Эти два понятия путать не следует. Чем отличается эффект от эффективности? Первый относится к абсолютным показателям (результатам) какой-либо деятельности или конкретного действия. Его величина может быть и положительной, и отрицательной. Говоря об эффективности, мы подразумеваем лишь относительную характеристику результативности деятельности. Она является всегда исключительно положительно величиной. Для оценки полученного эффекта расчет эффективности ведут, сравнивая произведенные затраты с полученным результатом, выраженным в денежной форме.

Формула для этого выглядит следующим образом: Эффективность = (Результат / Затраты) x 100%. При этом сопоставление затрат и результатов может производиться разными методами, и полученные данные обладают различным смыслом в зависимости от смещения акцента на определенные нюансы категории эффективности. В общем и целом показатели эффекта и эффективности всегда являются характеристикой результата, получаемого на единицу затрат. Характеризуя соотношение полученного в итоге результата с намеченными целевыми установками, пользуются различными терминами - результативностью, целесообразностью, экономичностью, производительностью, действенностью. Что это за характеристика Эффективность относится к характеристикам воздействий и процессов, имеющих сугубо управленческий характер. Она отражает в первую очередь степень достижения намеченных целей. Именно потому можно говорить об эффективности лишь целенаправленного взаимодействия. Под данным понятием понимают также: эффективность определённого действия, выраженную в конкретном результате; совпадение процесса либо результата с плановым либо максимально возможным; разнообразие систем в функциональном плане; степень удовлетворительности функционирования, выраженную в числовых характеристиках; вероятность осуществления целевых функций и установок; соотношение реального и требуемого (нормативного) эффектов.

Эффективность морских перевозок

<p>В международной торговле используются, в зависимости от места отправления/назначения, удобства и скорости доставки и ряда других факторов, следующие виды транспорта: морской, воздушный, железнодорожный, внутренний водный (речной), автомобильный, трубопроводный.</p> <p>По причине большой протяженности водного пространства, разделяющего основные экономические регионы мира, основными видами транспорта с точки зрения глобального подхода являются морской и воздушный. Морской транспорт обеспечивает перевозки более 60 % объема международной торговли.</p> <p>Характеристики основных видов транспорта.</p>		
Вид	Преимущества	Недостатки
Железнодорожный	<ul style="list-style-type: none"> ■ высокая провозная и пропускная способность ■ независимость от климатических условий, времени 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ограниченное число перевозчиков ■ большие капиталовложения в производственно-

	<p>года и суток</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ высокая регулярность перевозок ■ относительно низкие тарифы ■ высокая скорость доставки грузов на большие расстояния 	<p>техническую базу</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок ■ низкая доступность к конечным точкам продаж (потребления) ■ недостаточно высокая сохранность груза
Трубопроводный	<ul style="list-style-type: none"> ■ низкая себестоимость ■ высокая производительность ■ высокая сохранность груза ■ низкая капиталоемкость 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ограниченность видов груза ■ недостаточная доступность малых объемов транспортируемых грузов
Морской	<ul style="list-style-type: none"> ■ возможность межконтинентальных перевозок ■ низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния ■ высокая провозная и пропускная способность ■ низкая капиталоемкость 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ограниченность перевозок ■ низкая скорость доставки ■ зависимость от географических, навигационных и погодных условий ■ необходимость создания сложной портовой

	перевозок	инфраструктуры
Автомобильный	<ul style="list-style-type: none"> ■ высокая доступность ■ возможность доставки груза «от двери до двери» ■ высокая маневренность, гибкость, динамичность ■ высокая скорость доставки ■ возможность использования различных маршрутов и схем доставки ■ высокая сохранность груза ■ возможность отправки груза маленькими партиями 	<ul style="list-style-type: none"> ■ низкая производительность ■ зависимость от погодных и дорожных условий ■ относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния ■ недостаточная экологическая чистота ■ невозможность использования как магистрального транспорта
Воздушный	<ul style="list-style-type: none"> ■ наивысшая скорость доставки грузов ■ высокая надежность ■ наивысшая сохранность грузов ■ наиболее короткие маршруты перевозок 	<ul style="list-style-type: none"> ■ высокая себестоимость ■ высокая капиталоемкость, материало- и энергоемкость, ■ метеозависимость, ■ недостаточная географическая доступность

Перевозки морским транспортом осуществляются во внутренних и внешних сообщениях. В последние годы все больший удельный вес получают перевозки, осуществляемые по рекам и морям (так называемые перевозки «река-море») на судах, обладающих достаточными мореходными качествами и маневренностью. Во внешних сообщениях различают два вида перевозок: а) перевозки при экспорте и импорте; б) перевозки между иностранными портами.

Кроме того, выделяют две основные формы организации морского судоходства: линейную, или регулярную – судоходство на направлениях с регулярным грузопотоком (на таких линиях судна закрепляются не менее чем на 3 месяца) и рейсовую, или трамповую – при непостоянном потоке без закрепления за линией судов.

Грузовую базу линейного судоходства представляют главным образом генеральные (тарно-штучные) грузы. На линейных судах перевозятся относительно небольшие партии грузов; в основном это готовые изделия и полуфабрикаты. Линии подразделяются на односторонние (работают суда только одной страны или одной судоходной компании), двусторонние (поддерживаются судами компаний двух стран или двух судоходных предприятий) и конференциальные (работают суда двух и более компаний из одной или разных стран).

Морской транспорт является самым надежным способом перевозки грузов на огромные расстояния, используемый человечеством на протяжении столетий. Это заложило основу для стремительного развития международных отношений и большим товарооборотам между странами.

Как следствие, международные морские перевозки стали наиболее подходящим видом транспортировки всевозможных товаров большими партиями.

Прежде всего, особенность морских грузоперевозок заключается в характеристиках и непосредственно свойствах используемого судна. Ведь высокой скоростью даже современные танкеры и паромы похвастать не могут. Вероятно, на сегодняшний день, морские суда являются наиболее медленным видом транспорта (без учета гужевых перевозок). Но всё же высокая грузоподъемность судна открывает новые возможности. Если для одной партии потребуются сотни рейсов автомобиля, судну достаточно будет одного.

Морской транспорт в мировой транспортной системе обладает рядом преимуществ, в числе которых можно выделить:

1. Низкую себестоимость перевозок. Она составляет в среднем 60% от себестоимости железнодорожных и 2,5% от автомобильных перевозок. Стоимость перевозки грузов в мировом судоходстве достигает примерно 10% стоимости самих грузов (генеральных - 3-5%, массовых - 20-25%); [3, с. 18]
2. Высокую грузоподъемность и грузовместимость;
3. Минимальные риски. Риски потери, порчи, хищения грузов, а также несвоевременной отправки при морских перевозках сведены к минимуму;
4. Универсальность. Морские суда могут транспортировать любые грузы: газ, нефть, строительные материалы и другие промышленные товары. К примеру, нефтяные

платформы могут быть доставлены только морским транспортом;

5. Наличие естественных путей, с высокой пропускной способностью, не требующих больших затрат;

6. Повышенную инвестиционную привлекательность, так как все проекты, связанные с морской перевозкой характеризуются как высокодоходные в долгосрочной перспективе;

7. Относительно низкие тарифы на перевозку груза и себестоимость выполняемой перевозки;

8. Совершенство законодательства, регулирующего морские перевозки;

9. Морские грузоперевозки относятся к категории наиболее безопасных для окружающей среды.

В то же время, при всех своих несомненных преимуществах морские грузоперевозки обладают и недостатками, к которым относятся:

1. Пропускная способность портовых хозяйств ограничена технологическими и техническими причинами, модернизация и переоборудование морских портов и терминалов требует значительных капиталовложений;

2. Высокая зависимость морского транспорта от метеорологических условий, ограниченность навигационного периода, необходимость привлечения ледоколов для зимней проводки морских судов к портам, что влечет за собой увеличение затрат;

3. Относительно низкая скорость доставки груза;

4. Значительные временные потери при погрузочно-разгрузочных работах, так как предъявляются жесткие требования к таре и упаковке грузов, размещаемых на морских судах, а также к техническим средствам и способам крепления грузов;

5. Большие промежутки времени между рейсами.

Морские грузоперевозки составляют основу международной торговли, помогают национальному государству глубже интегрироваться в мировое хозяйство.

Несмотря на введенные антироссийские торгово-экономические санкции, грузооборот морских портов России за январь-февраль 2015 года увеличился на 10,3% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года и составил 102,2 млн.т.

Вопросы для самопроверки.

1. Дайте определение категориям эффект и эффективность.
2. Проведите анализ всех видов транспорта, выделив преимущества и недостатки каждого из них.
3. Покажите эффективность морских перевозок.

Основная литература

1. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 No 81-ФЗ (ред. от 03.07.2016): [Текст].

2. О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте: [Текст] / Постановление Правительства РФ от 19.06.2002 No 447 (ред. от 03.10.2002).

3 Амахина А.А., Афанасьева А.Н., Козлова И.А., Пшонко М.В., Сорокина Е.М. Влияние морских перевозок на формирование цен на нефть и газ // Синергия наук. 2017. № 8. – С. 171 – 188. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article0257>

4. Бердина М.Ю., Торосян Е.К. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ

МЕЖДУНАРОДНЫХ БИЗНЕС-ОПЕРАЦИЙ // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1-1.; URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=17841> (дата обращения: 08.08.2018).

5. Внешнеэкономическая деятельность: [Текст] / Г.А. Маховикова, Н.Ф. Ефимова, Е.Е. Павлова // СПб.: Вектор, 2006. – 224 с.

6. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о кодексе поведения линейных конференций: [Текст] / И.А. Русинов, И.А. Гаврилова, А.Г. Нелогов // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. – 2016. – No2(36).

7. Бюллетень социально-экономического кризиса в России: Динамика грузоперевозок в России: [Электронный ресурс] / Официальный сайт Аналитического центра при Правительстве РФ. – No08, декабрь 2015. – 22 с. Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>.

8. Вопросы ВТО, которые необходимо учитывать в торговле СПГ: [Электронный ресурс] / Сжиженный природный газ. – Режим доступа: <http://lngas.ru/analytics-lng/voprosy-vto-kotorye-neobходимо-uchityvat-v-torgovle-spg.html>.

9. Евразийский экономический союз (ЕАЭС): [Электронный ресурс] / Официальный сайт Евразийского экономического союза. – Режим доступа: <http://www.eaeunion.org/>.

10. Европейская экономическая комиссия: [Электронный ресурс] / Официальный сайт Организации Объединенных Наций. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece/>.

11. Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ): [Электронный ресурс] / Официальный сайт Комиссии ООН по праву международной торговли. – Режим доступа: <http://www.uncitral.org/uncitral/index.html>.

12. Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД): [Электронный ресурс] / Официальный сайт Организации Объединенных Наций. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru/ga/unctad/>.

13. Куркова, И. А. Мировая транспортная система во внешнеэкономической деятельности : конспект лекций для студентов, магистрантов и аспирантов экономических специальностей и направлений / И. А. Куркова. – Мурманск : Изд-во МГТУ, 2015. – 228 с.

14. Обзор морского транспорта 2014 год [Электронный ресурс] / Конференции ООН по торговле и развитию ЮНКТАД. – Издание Организации Объединенных Наций. – июль 2015. – 134 с. Режим доступа: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_ru.pdf.

15. Организация Объединенных Наций: [Электронный ресурс] / Официальный сайт Организации Объединенных Наций. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru/index.html>.

16. Транспортировка нефти: [Электронный ресурс] / Официальный сайт "РОСНЕФТЬ". – Режим доступа: <http://www.mirnefti.ru/index.php?id=16>.

17. Формирование стоимости перевозки в линейном и трамповом судоходстве [Текст] / Вишневская О.Д., Вишневский Д.О. // Modern problems and ways of their solution in science, transport, production and education. – 17-28 June 2014.

18. Энергетический бюллетень: Развитие транспортировки нефти: [Электронный ресурс] / Официальный сайт Аналитического центра при Правительстве РФ. – No36, май 2016. – 31 с. Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf>.

19. International Institute for the Unification of Private Law

- (UNIDROIT): [Digital resource] / International Institute for the Unification of Private Law official site. – Access mode: <http://www.unidroit.org/>.
20. International Maritime Organization: [Digital resource] / International Maritime Organization official site. – Access mode: <http://www.imo.org/>.
21. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF): [Digital resource] / Oil Companies International Marine Forum official site. – Access mode: <https://www.ocimf.org/>.
22. The Incoterms rules: [Digital resource] / International Chamber of Commerce official site. – Access mode: <http://iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/>.
23. World Trade Organization: [Digital resource] / World Trade Organization official site. – Access mode: <https://www.wto.org/index.htm>.

Вопросы для самопроверки:

1. Какие показатели результатов инновационной деятельности Вы знаете?
2. Какие основные особенности оценки инновационной деятельности?
3. Какие примеры социальных эффектов от реализации инноваций в России вы можете назвать?

Литература (1,2,3,4,5,6).

Тема 5. Система управления и контроля инновационной деятельностью. Содержание темы:

Содержание темы: Инновационный менеджмент. Методы управления инновационной деятельностью. Управление результатами интеллектуальной деятельности

Методические указания

Начать изучение данной темы необходимо с сущности и содержания инновационного менеджмента. В процессе изучения темы необходимо рассмотреть методы управления инновационной деятельностью, изучить новые формы организации инновационной деятельности (бизнес-инкубаторы, технопарки, технополисы, наукограды, стратегические альянсы). Обратите внимание на организацию системы управления инновационной деятельностью.

Вопросы для самопроверки:

1. Методы управления и контроля инновационной деятельности.
2. Какая главная особенность организации инновационной деятельности?
3. Какие формы организации инновационной деятельности Вы знаете?
4. Что понимается под интеллектуальным капиталом?

Литература (1,2,3,4,5,6).

Примерный перечень вопросов для подготовки к зачету

1. Исторические этапы формирования теории инноваций.
2. Концепция инновационной экономики.
3. Структура и содержание инновационной среды.
4. Особенности инновационной деятельности.
5. Сущность и модели инновационной деятельности.
6. Стратегии инновационной деятельности.
7. Типы инновационных стратегий.
8. Принципы и методы системного анализа.
9. Система комплексного экономического анализа инновационной деятельности.
10. Источники информационной базы анализа инновационной деятельности.
11. Методика проведения анализа инновационной деятельности.
12. Анализ результатов инновационной деятельности.
13. Виды эффектов инноваций и инновационной деятельности.
14. Показатели результатов инновационной деятельности.
15. Особенности оценки инноваций, инновационной деятельности и их эффективности.
16. Инновационный потенциал предприятия.
17. Способы оценки инновационного потенциала предприятия.

18. Факторы восприимчивости предприятия к инновациям.

Перечень рекомендуемой литературы

Учебники и учебные пособия

Основная литература

1. Алексеева, М.Б. Анализ инновационной деятельности: учебник и практика для бакалавриата и магистратуры / М.Б. Алексеева, П.П. Ветренко. – М. Из-во Юрайт, 2017. – 303 с. (8 экз. в библиотеке МГТУ)
2. Инновационная политика: учебник для бакалавров и магистров / под ред. Л.П. Гончаренко. – М.: Из-во Юрайт, 2017. – 502 с. (8 экз. в библ. МГТУ)
3. Баранчев, В.П. Управление инновациями. В 2-х т. Т.1: учебник для бакалавр. / В.П. Баранчев, Н.П. Масленникова, В.М. Мишин – 3-е издание, перераб. и допол. – М.: Из-во Юрайт, 2015. – 367 с. (8 экз. в библ. МГТУ)

Дополнительная литература:

4. Такер Роберт Б. Инновации как формула роста. Новое будущее ведущих компаний / пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2006. – 240 с.
5. Хотяшева, О.М. Инновационный менеджмент: учебник и практика для академич.бакалавриата / О.М. Хотяшева, М.А. Слесарев. – 3-е изд. перераб. и допол. – М.: Из-во Юрайт, 2017. – 326 с.
6. Чечурина М.Н. Управление инновационным процессом в многоуровневой экономической системе. – СпбАУиЭ, - 2010.

Перечень ресурсов информационно - телекоммуникационной сети «Интернет», необходимых для освоения дисциплины (модуля)*

1. Электронный каталог библиотеки МГТУ с возможностью ознакомиться с печатным вариантом издания в читальных залах библиотеки – <http://ito.edu.ru/>
2. ЭБС «Университетская библиотека онлайн» (Договор № 530-10/18 от 01.11.2018 г. на оказание услуг по предоставлению доступа к базовой коллекции электронно-библиотечной системы «Университетская библиотека онлайн». Исполнитель ООО «Современные цифровые технологии») – <http://biblioclub.ru/>
3. ЭБС «IPRbooks» (Лицензионный договор № 4979/19 от 01.04.2019 г. на оказание услуг по предоставлению доступа к электронно-библиотечной системе «IPRbooks». Исполнитель ООО Компания «Ай Пи Ар Медиа») – <http://iprbookshop.ru/>