

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.ДВ.01.01 **Ценообразование на транспорте**

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	34
Перечень рекомендуемой литературы	34

ОБЩИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

Методические указания по дисциплине «Ценообразование на транспорте» предназначены для самостоятельной работы студентов.

Цель дисциплины - освоение обучаемыми теоретических знаний в области организации инновационной деятельности.

Задачи дисциплины: дать необходимые знания в области 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. Принципы ценообразования. Функции и система цен. Основные ценообразующие факторы производства. Эластичность спроса по цене. Государственное регулирование цен.	2	-	10
Тема 2. Ценообразование на водном транспорте. Методика тарифообразования на продукцию водного транспорта. Цена морской перевозки, тариф и фрахт. Тарифы на перевозку грузов в каботаже. Тарифы на перевозки экспортных и импортных грузов. Тарифы на погрузочно-разгрузочные работы и дополнительная плата в морских портах. Тарифы на пассажирские перевозки	4	2	12
Тема 3. Международные транспортные рынки. Особенности функционирования международных транспортных рынков. Международные морские перевозки нефти и газа. Морской и трубопроводный транспорт. Ценообразование на международных транспортных рынках. Международные рыночные регуляторы. Основные экспортные маршруты и объемы поставок нефти. Грузооборот перевозки грузов в РФ. Динамика международных морских перевозок нефти и газа.	4	-	14

Тема 4. Оценка 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.	4	2	16
Итого	16	4	52

Содержание программы и методические указания к изучению дисциплины

Тема 1. Принципы ценообразования. Функции и система цен. Основные ценообразующие факторы производства. Эластичность спроса по цене. Государственное регулирование цен.

Методические указания

При рассмотрении темы необходимо изучить следующие вопросы:

Виды цен. Ценообразование в рыночных условиях. Основные ценообразующие факторы производства. Эластичность спроса по цене.

В рыночной экономике **цена выполняет три функции.**

Во-первых, она дает информацию, ориентирующую действия покупателей и продавцов. Во-вторых, стимулирует наиболее экономичный способ производства и наиболее рациональное поведение спроса.

И, в-третьих, через цену происходит главное в рыночной экономике - распределение доходов между ее участниками.

Хотя система цен очень сложна, все цены можно свести к трем основным видам – "договорные", "государственные" и "мировые".

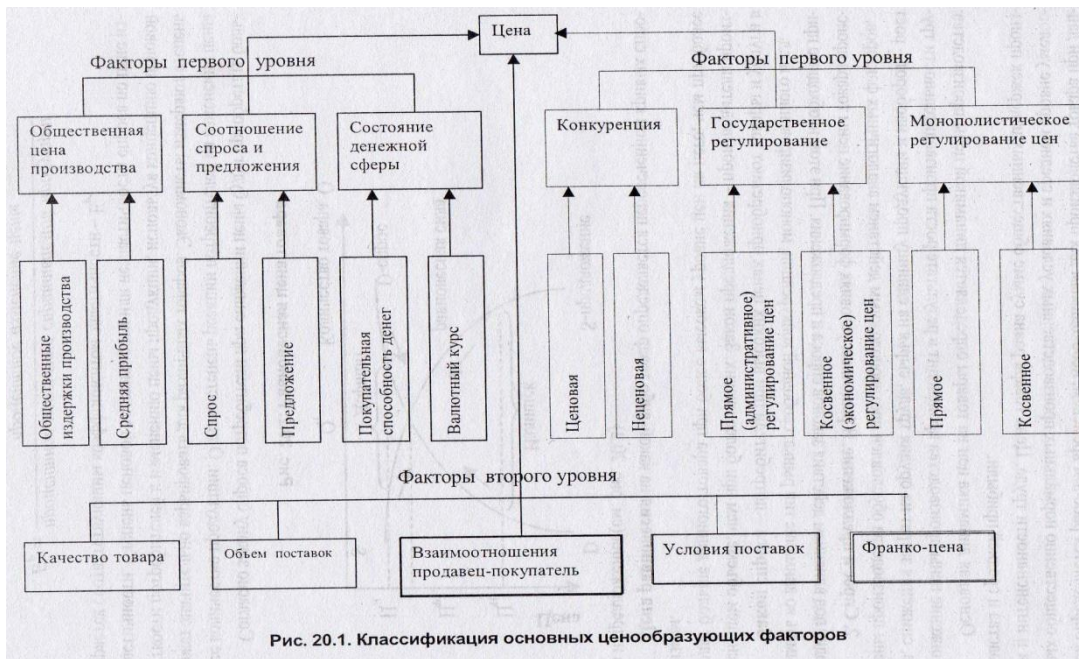
Договорные цены - рыночные, свободные цены, воплощающие свободу предпринимательства. Они устанавливаются соглашением покупателя и продавца, т.е. учитывают только спрос и предложение на данный товар. Недостатком договорных цен является то, что они могут быть спекулятивно завышены (или занижены) и нарушить равновесное состояние рынка. Именно удельный вес договорных цен определяет степень "рыночности" экономики данной страны.

Государственные цены в рыночной экономике устанавливаются вовсе не на продукцию государственных предприятий. Такое мнение просто недоразумение, ибо в рыночной экономике многим государственным предприятиям присуща коммерческая самостоятельность, не уступающая частным. Государственные цены в рыночной экономике устанавливаются на:

- продукцию предприятий-монополистов;
- базовые (для экономики данной страны) ресурсы;
- социально-значимые товары.

"Мировые" цены применяются в международной торговле: по мере развития международной специализации труда и их роль возрастает, поскольку они оказывают активное влияние на внутренние цены в качестве оптимальных ориентиров.

Рыночная цена товара формируется под воздействием множества факторов. Классификация основных ценообразующих факторов представлена на рис. 1.



Цена равновесия на какой-либо товар определяется пересечением кривых спроса и предложения (см. рис. 2)

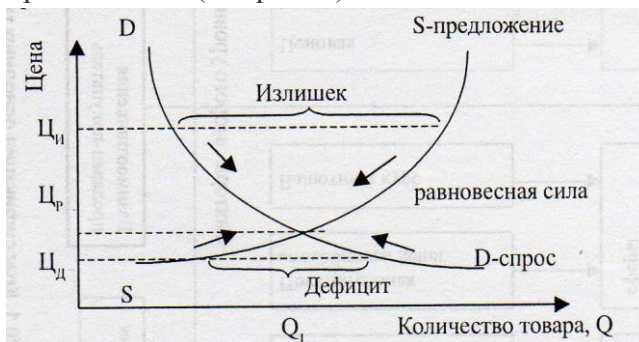


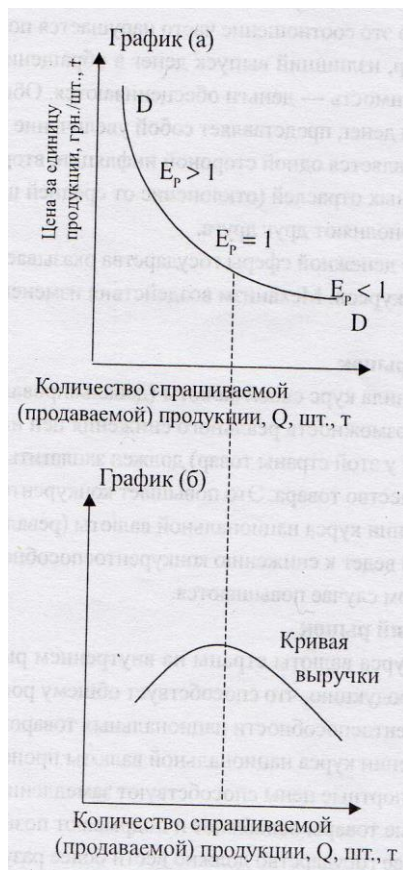
Рис..2. Равновесная цена товара

Согласно закону спроса потребители при снижении цены будут приобретать большее количество продукции. Однако степень реакции потребителей на изменение цены может значительно варьироваться для различных товаров. Экономисты измеряют степень чуткости потребителей к изменению цены продукции, используя концепцию ценовой эластичности. Степень ценовой эластичности или неэластичности спроса по цене измеряется соответствующим коэффициентом эластичности - E_p .

$$E_p = \frac{\text{процентное изменение спрашиваемой продукции}}{\text{процентное изменение цены}}$$

Значение $E_p > 1$, характеризует спрос на продукцию как эластичный, $E_p < 1$ - неэластичный спрос, $E_p = 1$ означает адекватную (равную) реакцию потребителя на изменение цены продукции.

Изменение цены на продукцию, имеющую разное значение коэффициента эластичности, оказывает различное влияние на общую выручку предприятия.



Если спрос эластичен ($E_p > 1$), изменение цены приведет к изменению выручки в противоположном направлении. И наоборот, если спрос на товар неэластичен, то цена и общая выручка будут изменяться в одном и том же направлении.

Государственное регулирование цен - система мероприятий, проводимая правительственными органами, направленная на сохранение или изменение существующих уровней цен на отдельные товары и общего уровня цен для устранения экономических и социальных противоречий:

а) при административном регулировании:

замораживание цен и другие способы фиксации цен на определенном уровне;

контроль цен; соглашения с предприятиями; установление границ и диапазонов цен;

б) при косвенном государственном регулировании:

обеспечение определенного уровня прибыли предприятия за счет субсидий, кредитов, налоговой политики, амортизационной политики и т.п.;

воздействие на издержки через снижение цен на сырье и материалы, установление льготных тарифов; воздействие на спрос и предложение конкретных товаров

(протекционизм в сельском хозяйстве);

государственные закупки товаров и услуг.

Монополистическое регулирование цены осуществляется практически по такой же схеме, как и государственное регулирование.

Ценообразующие факторы второго уровня находятся полностью в сфере влияния предприятия-производителя продуктов и услуг. Для этих факторов общим является то, что они самым непосредственным образом оказывают влияние на цену товара. Так, более высокое качество товара позволяет установить на него более высокую цену при прочих равных условиях. При этом часто повышение качества товара не связано с существенным ростом производственных затрат.

Франко-цена товара предполагает включение в базовую цену, как правило, расходов по доставке товара и его страхованию к месту потребления (например, цена франко-вагон, франко-склад покупателя).

На практике используют три основных подхода к определению цены на продукцию и

услуги предприятия:

- ✓ с ориентацией на издержки,
- ✓ с ориентацией на спрос,
- ✓ с ориентацией на конкуренцию.

Вопросы для самопроверки:

1. Назовите три функции цены.
2. Какие виды продукции цены устанавливает государство?
3. Что такое «мировые» цены?
4. Чем монополистическое регулирование цен отличается от государственного регулирования?
5. Что такое «равновесная» цена?
6. Что такое «эластичность спроса по цене» и на что она влияет?
7. Что такое Франко-цена?
8. Назовите основные ценообразующие факторы.
9. Какие подходы используются при установлении цены продуктов и услуг предприятия

Тема 2. Ценообразование на водном транспорте.

Методические указания

При рассмотрении темы необходимо изучить следующие вопросы:

Методика тарифообразования на продукцию водного транспорта. Цена морской перевозки, тариф и фрахт. Тарифы на перевозку грузов в каботаже. Тарифы на перевозки экспортных и импортных грузов. Тарифы на погрузочно-разгрузочные работы и дополнительная плата в морских портах. Тарифы на пассажирские перевозки.

На водном (морском транспорте), как и в других отраслях производства, продукция имеет определенную цену. Транспортные затраты включаются в оптовую цену продукции, по которой предприятия осуществляют реализацию своей продукции предприятиям-потребителям. Поэтому любое изменение цен на транспорте влияет на формирование оптовых, а значит, и розничных цен во всех отраслях народного хозяйства.

Очень существенным является вопрос о порядке учета транспортных расходов в оптовой цене товаров. Для потребителя важно знать не только, сколько он платит за товар, но и фактические расходы по доставке товара разными видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, водным, воздушным). Порядок отнесения расходов по транспортировке на продавца или покупателя оговаривается: франко-склад, франко-вагон, франко-вагон-станция назначения. Это означает, что на продавца относят транспортные расходы до склада, до вагона станции отправления или назначения. При водных перевозках распределение транспортных расходов оговаривается терминами СИФ, ФОБ и др. Правильно построенные цены на перевозку должны отражать ее стоимость, т.е. общественно необходимые затраты труда. Лишь в этом случае они объективно покажут транспортные издержки при решении задач рационального размещения в стране территориально-производственных комплексов; приближения предприятий обрабатывающей промышленности к источникам сырья, топлива и энергии; правильного распределения перевозок между видами транспорта.

Ценообразование на морском транспорте имеет свои отличительные особенности. **Во-первых**, цена устанавливается на перемещение, не имеющее вещного вида, в отличие от оптовых и розничных цен, которые устанавливаются на конкретную продукцию. **Во-вторых**, морской транспорт осуществляет не только перевозку, но и другие услуги: погрузочно-разгрузочные работы, складирование грузов, дноуглубительные работы, ледокольные проводки, производит ремонт флота и каждому виду деятельности соответствует своя цена условия ее построения и различный порядок утверждения. **В-третьих**, ценообразование в каботаже и в заграничном плавании существенно отличается. Цены на перевозки в каботаже устанавливаются на основе себестоимости перевозок с учетом определенных накоплений - прибыли. Цены на перевозки грузов в заграничном плавании устанавливают на базе ставок мирового фрахтового рынка.

Цена морской перевозки, тариф и фрахт
Производственные фонды транспорта присоединяют стоимость своих составных частей - технических средств и рабочей силы - к стоимости перевозимых грузов. Значение присоединяемой стоимости зависит в основном от расстояния перевозки и от массы перевозимых грузов. Она определяется теми же экономическими законами, которые регулируют ценообразование в товарном производстве. На этой основе возникла необходимость установления платы за перевозку, образовалась цена за услуги морского транспорта. Между грузовладельцами и перевозчиками сложились отношения купли-продажи, где цена перевозки обычно определяется соглашением сторон. Цена продукции морского транспорта в условиях возрастающей конкурентной борьбы судоходных предприятий потеряла свои национальные особенности и стала международной, рыночной, выступающей в форме тарифов и фрахтов. Эти разновидности цены продукции морского транспорта различаются как по форме, так и по своему экономическому содержанию.

Различие экономической природы тарифов и фрахтов определяет внешние особенности этих двух форм цены морской перевозки. Они выражаются в порядке их установления, в сфере применения, сроке действия и порядке публикации.

Фрахт представляет собой установленную в договорном порядке цену за конкретную перевозку, обязательную только для договаривающихся сторон. Фрахт устанавливается в результате двустороннего соглашения между перевозчиком (фрахтовщиком) и грузовладельцем (фрахтователем). Фрахт фиксируется в договоре на морскую перевозку.

Тарифом называется заранее объявленная для всех грузовладельцев цена перевозки, действующая в течение длительного времени.

Тарифы устанавливаются заранее в одностороннем порядке транспортным предприятием или соответствующими правомочными органами.

Транспортировка всех грузов и пассажиров в каботаже производится по тарифам. Кроме того, по тарифам перевозятся экспортные товары, запроданные на условиях СИФ, и импортные, закупленные на условиях ФОб, а также все грузы на совместных и конференциальных линиях.

Изменения цен на перевозку характеризуются колебаниями **фрахтового индекса**, представляющего собой относительный показатель отклонения уровня фрахтовых ставок за определенный период по сравнению с базисным уровнем. Для ориентировки в конъюнктуре фрахтового рынка в ряде стран периодически издаются бюллетени, в которых указываются изменения цен морской перевозки.

Тарифы, применяемые на транспорте, играют важную роль в экономике страны, поскольку цены на продукцию устанавливаются с учетом транспортных издержек. Лучшее использование транспортных средств и понижение тарифов являются одной из основных предпосылок к снижению цен на перевозимые товары.

Тарифы на перевозки грузов в каботаже

На транспорте принцип ценообразования по внутренним перевозкам одинаков с принципом ценообразования в других отраслях производства. Для каботажных перевозок грузов тарифы устанавливаются на основе себестоимости их транспортировки с учетом получения необходимой прибыли.

Большое влияние на себестоимость морских перевозок в малом каботаже оказывает район плавания.

В Северном и Дальневосточном бассейнах издержки по перевозкам грузов, как правило, выше, чем в Азово-Черноморском. А это значит, что в тарифах находят свое отражение сложные навигационные условия плавания, повышенная заработная плата, необходимость производства грузовых работ на рейдах, более высокие цены на топливо и т. д. Поэтому для тарифов малого каботажа большое значение имеет дифференциация ставок по морским бассейнам.

Провозная плата исчисляется по элементным ставкам движущей и стояночной операций, что позволяет более точно учитывать в тарифе стояночные расходы судов. В настоящее время повышены уровни ставок на направлениях, где тарифы не покрывали эксплуатационных затрат и не обеспечивали пароходствам прибыли. Действующие в каботаже тарифы опубликованы в Прейскуранте № 11-01. Кроме тарифов, в нем содержатся правила их применения, дополнительные платы и сборы, штрафы и премии, номенклатура и классификация грузов, исключительные тарифы, аккордные ставки за погрузочные работы в отечественных портах. Все изменения и дополнения к тарифным руководствам публикуются в "Сборниках правил перевозок и тарифов морского транспорта". В зависимости от сферы действия тарифы подразделяются на основные, исключительные и местные.

Как правило, большинство грузов в каботаже перевозится по основным тарифам.

Исключительные тарифы применяются только к некоторым грузам, участкам пути, районам или в конкретные периоды времени. Они вводятся для стимулирования перевозок и тогда являются льготными, а для устранения нерациональных перевозок - завышенными. На перевозках, осуществляемых морским транспортом на местных пригородных и внутригородских линиях, применяются **местные тарифы**. Перевозки в малом каботаже по своим экономическим и географическим условиям являются замкнутыми в одном из бассейнов, и, следовательно, расчеты с клиентурой упрощаются.

Уровень тарифных ставок дифференцирован по категориям грузов. Тарифы на готовые изделия выше, чем на полуфабрикаты, и тем более на сырье. Кроме того, тарифы различаются в зависимости от трудоемкости и себестоимости перевозки конкретных грузов.

Тарифы подразделяются на однообразные и дифференциальные. Плата за перевозку по **однообразным тарифам** рассчитывается путем умножения ставки за тонно-милю на расстояние. Ставка в этом случае не меняется при любых расстояниях.

Расчет платы за перевозку по **дифференциальным тарифам** аналогичен, только ставка в зависимости от расстояния изменяется. Перевозки морского флота в основном осуществляются по дифференциальным тарифам, что соответствует характеру изменения себестоимости перемещения товаров.

Для **определения движущей ставки** все грузы в зависимости от их удельного объема разделены на 14 классов, причем первый класс имеет самую высокую ставку, а последний - самую низкую.

Для **определения стояночной ставки** все грузы в зависимости от трудоемкости их переработки в портах разделены на 16 групп. Ставки первой группы являются максимальными, а последней - минимальными.

Порты подразделяются на 6 групп в зависимости от их оснащения перегрузочными механизмами.

Тарифы на перевозки экспортных и импортных грузов

Тарифы на перевозки грузов из отечественных портов в иностранные и наоборот устанавливаются по общему принципу ценообразования экспортных и импортных товаров, т.е. на основе мировых фрахтовых ставок.

Таким образом, принцип установления провозных плат российского морского транспортного флота по заграничным перевозкам в корне отличается от принципа установления тарифов каботажных перевозок.

При внешнеторговых перевозках грузов национальных фрахтователей применяются тарифы, опубликованные в Прейскуранте № 11-03 "Тарифы на перевозки экспортных и импортных грузов морским транспортом".

Тарифы на перевозки экспортно-импортных грузов составлены отдельно для сухогрузов, лесных и наливных грузов. В зависимости от трудоемкости перевалки и перевозки все сухогрузы (включая жидкость в таре) делятся на 10 классов, причем первый класс имеет наименьший тариф, а десятый - наибольший.

Для того чтобы рассчитать провозную плату, в первую очередь определяют класс груза. В Прейскуранте № 11-03 имеется раздел "Номенклатура и классификация груза", в котором каждому наименованию груза (они расположены в алфавитном порядке) установлен класс.

Кроме класса, против каждого наименования указана ставка платы за стивидорные работы.

Расчетная таблица для определения ставки тарифа за перевозку экспортно-импортных сухогрузов из отечественных портов в иностранные и обратно приводится отдельно для Азово-Черноморского, Балтийского, Северного и Дальневосточного бассейна. Перевозки сухогрузов в Каспийском бассейне оплачиваются по каботажным тарифам.

Тарифы на производство погрузочно-разгрузочных работ в отечественных портах определены в форме аккордных ставок, входящих в Прейскурант № 11-01. Аккордные ставки установлены на основе себестоимости погрузочно-разгрузочных работ с учетом доли накопления.

В зависимости от трудоемкости переработки все сухогрузы подразделены на несколько групп и указаны в разделе "Классификация сухогрузов" Прейскуранта.

В разделе "Правила применения тарифов и ставки для расчета плат за перевозку нефтегрузов наливом" Прейскуранта приведены ставки сборов за налив средствами порта и за слив судовыми насосами.

За производство погрузочно-разгрузочных работ в зависимости от выполненных портом грузовых операций аккордные ставки плат подразделяются на три категории: - для грузов, следующих в заграничном плавании, большом каботаже и в прямом

смешанном сообщении,

- в пунктах их перевалки для грузов, следующих в малом каботаже и

- в прямом смешанном сообщении, в начальных и конечных пунктах.

Размер аккордных ставок различается по бассейнам и группам портов в соответствии с их технической оснащённостью, географическим положением и условиями перевалки.

В аккордную ставку по экспорту входят следующие **операции**:

- раскредитование железнодорожных документов;
- выгрузка грузов из вагонов и автомобилей на склады или по прямому варианту;
- необходимые перевалки на складах по надобности порта;
- перемещение грузов из склада до борта судна
- погрузка грузов на судно;
- укладка грузов в судовых помещениях и на палубах судна;
- сепарация и крепление грузов на судне;
- прием грузов от железных дорог;
- оформление недостач и излишков;
- подача и уборка железнодорожных вагонов;
- подготовка сведений о движении грузов.

При отправлении грузов в малом каботаже в аккордную ставку входят только **основные операции**:

- ✓ погрузка грузов со склада, причала или из вагона на судно;
- ✓ укладка грузов на судне;
- ✓ сепарация грузов на судне;
- ✓ крепление грузов на судне.

Такие работы, как взвешивание груза, оборудование судов для перевозки специализированных грузов или животных и т.п., в аккордную ставку не входят, а оплачиваются по ставкам, установленным местными тарифами или договорами. Кроме плат, взыскиваемых портами за услуги, связанные с перевозками грузов, с судовладельцев взыскиваются особые сборы, носящие пошлинный характер.

Кроме сборов и плат, взимаемых с грузовладельцев, установлены **сборы и платы** с перевозчиков. К ним относятся корабельный, канальный, лоцманский, буксирный и другие сборы.

Корабельный сбор взимается с судов, посещающих порты России, независимо от их ведомственной и национальной принадлежности. От оплаты корабельного сбора освобождаются: суда отечественные, вместимость которых менее 20 рег. т; суда, не принадлежащие ММФ, совершающие плавание в каботаже и по внутренним водным путям; все суда, заходящие в порты вследствие аварий, для получения снабжения, по карантинным и другим надобностям.

Канальный сбор взимается со всех судов, проходящих транзитными или подходными каналами, независимо от их принадлежности. От оплаты канального сбора освобождаются суда, с которых не взимается корабельный сбор, за исключением входящих в порт для ремонта, отстоя, снабжения.

Лоцманский сбор взимается с судов, пользующихся услугами лоцманов. Обложение лоцманским сбором производится по чистой вместимости судна, указанной в его мерительном свидетельстве. Если вместимость судна менее 100 т, она считается равной 100 т.

За проводку судов каналами, фарватерами, а также между портами или пунктами

лоцманский сбор взимается в размере 0,2 коп. с тонны вместимости за каждую милю проводки. Кроме этого, за каждый фут осадки сверх 15 футов взимается дополнительно по 5 грн. За ввод судов в порт, их вывод и швартовку за первые 1000 т взимается по 1 коп. с тонны вместимости и по 0,6 коп. - за каждую последующую. Сверх того, с каждой фута фактической осадки взимается по 51 коп.

От уплаты лоцманского сбора освобождаются военные и госпитальные суда. За услуги **ледокольного флота** судами оплачивается **погонный сбор**, размер которого зависит от бассейна, количества и класса груза. С судов, не принадлежащих ММФ, он взимается в зависимости от района проводки за 1 т водоизмещения. Прейскурант также содержит различного рода дополнения и примечания к порядку взимания плат за погрузку-разгрузку судов и их обслуживание.

Тарифы на перевозку пассажиров строятся так же, как и тарифы на перевозку грузов. В местном сообщении на пригородных перевозках платы устанавливаются на более низком уровне, чем в каботаже, вводятся годовые и сезонные билеты. Тарифы в местном сообщении, как правило, классность не предусматривают. Перевозка пассажиров на судах морского флота в каботаже производится по тарифам, рассчитанным на базе себестоимости с учетом покрытия затрат и получения прибыли.

Одним из основных принципов ценообразования, заложенных в тарифной системе пассажирских перевозок, является уменьшение провозных плат с увеличением расстояния перевозки.

Тарифная ставка изменяется также в зависимости от удобств, предоставляемых пассажирам на судне. В каботаже тарифы распределены по классам. На грузопассажирских судах уровень ставок платы за проезд пассажиров рассчитывается с отнесением части эксплуатационных расходов на грузы в доле, которую занимают грузовые помещения в общей кубатуре судна. А расходы, связанные только с перевозкой пассажиров, относятся непосредственно на них.

Классность на пассажирских судах предусматривает деление помещений на каюты люкс, первого, второго, третьего класса и палубные места.

Уровень тарифа определяется степенью комфортабельности пассажирских помещений и скоростью сообщения на линии. В качестве базиса принята плата за проезд пассажиров в помещениях третьего класса без плацкарты. За проезд в помещениях второго класса основная плата увеличивается в 1,6 - 2,2 раза, а первого класса - в 2,4 - 2,9 раза в зависимости от бассейна. При поездке в каютах люкс плата повышается на 50-100% в зависимости от комфортабельности помещения. Плацкарта оплачивается дополнительно в размере 25% основной платы за проезд в соответствующем классе (в Северном и Дальневосточном бассейнах - 50%).

Основная плата при проезде на судах скоростных линий увеличивается на 12,5, а на экспрессных на 25%. На пароме и по трассе Северного морского пути плата за проезд начисляется по исключительным тарифам. Действующие тарифы на пассажирские перевозки в каботаже опубликованы в Прейскуранте № 11-02 (Тарифное руководство 3-М). Прейскурант включает правила пассажирских перевозок, размеры плат за проезд детей, перевозку багажа, а также за различные услуги.

Особенно много разнообразных видов обслуживания предусматривают тарифы на круизные перевозки.

В стоимость круиза включаются:

- стоимость содержания судна в рейсе;
- стоимость питания пассажиров;
- стоимость экскурсий на других видах транспорта;
- стоимость увеселительных и других культурных мероприятий.

Вопросы для самопроверки:

1. Назовите отличительные особенности ценообразования на водном транспорте.
2. Как формируется цена на перевозку морским транспортом?
3. Дайте определение таким понятиям, как «тариф» и «фрахт».
4. Что такое фрахтовый индекс?
5. Тарифы на перевозки грузов в каботаже.
6. Установление тарифов на погрузочно-разгрузочные работы.
7. Какие операции входят в аккордную ставку по экспорту?
8. Какие сборы и платы установлены для перевозчиков?
9. Как устанавливаются тарифы для перевозки пассажиров?

Тема 3. Международные транспортные рынки.

Методические указания

Особое внимание необходимо уделить изучению особенностей функционирования международных транспортных рынков. Международные морские перевозки нефти и газа. Морской и трубопроводный транспорт. Ценообразование на международных транспортных рынках. Международные рыночные регуляторы. Основные экспортные маршруты и объемы поставок нефти. Грузооборот перевозки грузов в РФ. Динамика международных морских перевозок нефти и газа.

Морской транспорт в системе международного транспортного рынка

На морском транспорте существуют следующие виды судоходства при внешнеторговых перевозках:

1. Регулярное судоходство:

– *линейное* – это перевозка грузов по заранее установленным маршрутам согласно расписанию, действующему в течение длительного периода (в основном перевозки генеральных грузов). В этом случае порты делятся на базовые и факультативные (в них суда заходят только в случае необходимости погрузки, выгрузки);

– *перевозка последовательными рейсами* – форма, при которой крупный грузоотправитель заключает долговременное соглашение с судоходной компанией на организацию перевозок судовых партий груза (судно загружено одним грузоотправителем) по заранее установленному маршруту согласно расписанию, без захода в промежуточные порты для погрузки, выгрузки.

2. Трамповое судоходство (нерегулярная форма, чартерное судоходство) – перевозка крупных партий грузов, носящая единовременный характер (на один период – time charter, на один рейс – trip charter, voyage charter).

Виды судоходных линий:

1. *односторонние линии* – суда только одной судоходной компании;
2. *двусторонние линии* – суда нескольких конкурирующих компаний;
3. *линейные конференции* – судоходные компании, работающие на одной линии, объединяются в картель (делят между собой рынок грузоперевозок). Помимо конференций на линии может работать компания-аутсайдер, не входящая в конференцию.

Условия контрактов при морской перевозке

В каждом внешнеторговом контракте существует транспортный раздел, в котором на основе договоренности между продавцом и покупателем устанавливается **базис поставки** (в терминах Incoterms) – распределение ответственности за товар в процессе перевозки и обязанностей по оплате отдельных транспортных операций.

В зависимости от базиса поставки оговариваются следующие условия:

1. Срок и порядок отгрузки товара.
2. Тип документа, которым оформляется перевозка.
3. Место и порядок сдачи товара покупателю.
4. Вид транспорта, которым будет осуществляться перевозка.
5. Наименование перевозчика (организации, обеспечивающей перевозку).
6. Порт погрузки, выгрузки.
7. Порядок информирования покупателя о ходе выполнения перевозки.
8. Нормы погрузки и выгрузки в портах, система штрафов за задержку погрузки, выгрузки.
9. Порядок и стоимость расчета за перевозку, погрузку, выгрузку и прочие транспортные операции.
10. Характер упаковки и маркировки товара для перевозки.
11. Ответственность за страхование груза.

Ценообразование при морских перевозках

Ценообразование при морских перевозках – не единственное слагаемое в суммарной стоимости перевозки груза. В перевозку товара до конечного потребителя также вовлечены следующие участники логистической цепочки: морской перегрузочный комплекс (складирование, погрузка и выгрузка судов), железнодорожные и автоперевозчики (при поставке от продавца на морской перегрузочный комплекс, отгрузке с морского перегрузочного комплекса и доставке потребителю). Цепочка образования стоимости перевозки груза приведена на рис. 3.1.

Также на определение стоимости морских перевозок влияет, является ли данная перевозка линейной или трамповой.

1. **При линейных перевозках** оплата производится на основе прейскурантного тарифа с учетом системы надбавок и скидок.

В судоходстве развитых стран морские тарифы линейных перевозок представляют часто монопольную цену перевозки вследствие господства монополистических объединений на многих морских направлениях грузопотоков, и они выше цен производства, складывающихся из издержек производства и средней нормы прибыли.

Высокий уровень тарифов обусловлен также тем, что издержки производства на линейных судах выше, чем на трамповых. Линейные компании авансируют большую сумму на

постоянный капитал, приобретая более дорогие и быстроходные суда, чем трамповые компании, поскольку обслуживают, главным образом, срочные перевозки промышленных товаров отдельными партиями.

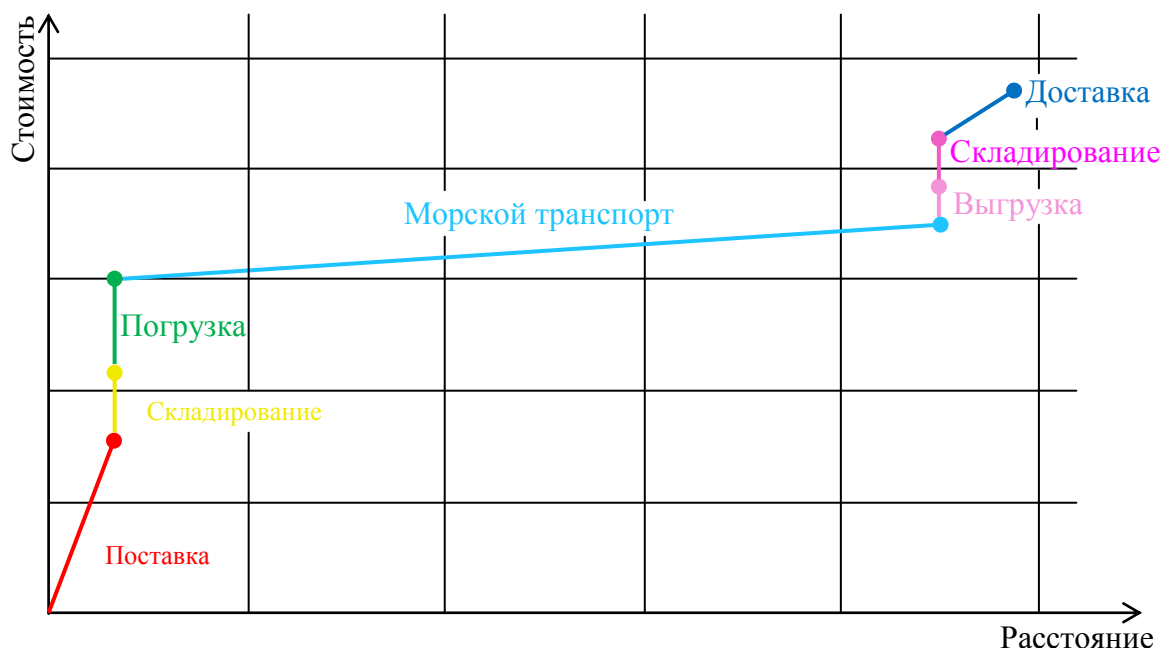


Рис. 3. Цепочка образования стоимости при перевозке груза морским видом транспорта¹

При перевозке **последовательными рейсами и при трамповых перевозках** оплата производится на основе фрахтовой ставки (freight rate) (*фрахтовая ставка* – договорная цена, зависящая от конъюнктуры транспортного и товарного рынка, стоимости товара, предъявляемого к перевозке, маршрута осуществления перевозки, возраста судна и т.

Линейные тарифы

Линейные тарифы включают в себя следующее:

1. Стоимость перевозки из порта отправления в порт назначения.
2. Стоимость портового складского обслуживания.
3. Стоимость погрузки – выгрузки и укладки на судно.

Линейные условия в зависимости от того, что в них входит, делятся:

1. на FIFO – free in – free out – тариф "свободен" от погрузки, выгрузки. Ставка дается только на морской фрахт, без учета погрузки в порту отправления и выгрузки в порту назначения:

- FI – free in – без портового обслуживания (погрузки);
- FO – free out – без портового обслуживания (выгрузки).

2. FIFOS – free in – free out and stowed – укладка на борту судна также не включена в тариф (stowing – укладка на борту судна);

¹ Купцов Н. В. Современные методы технологического проектирования морских портов в условиях российской нормативной базы [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://unistroy.spb.ru/index_2012_02/8_kuptsov.pdf.

– FIFOT – free in – free out and trimmed – разравнивание груза на борту судна также не включено в тариф (trimming – разравнивание груза на борту (для насыпных грузов)).

3. LILO – liner in – liner out – портовое обслуживание (погрузка, выгрузка, укладка) полностью входит в тариф в стране назначения.

4. LIFO – liner in – free out – портовое обслуживание в стране назначения (погрузка, выгрузка, укладка) полностью оплачивает получатель.

5. TEU FCL – twenty pounds equal unit full container load – загрузка 20-футового контейнера; FEU FCL – forty pounds equal unit full container load – загрузка 40-футового контейнера.

Виды линейных тарифов

1. В зависимости от типа груза:

– *классные тарифы* – дифференциация производится по классу груза, для каждого класса устанавливается свой тариф. К классному преискуранту прилагается классификатор груза;

– *постатейные тарифы* – тарифы устанавливаются для каждого наименования груза;

– *смешанные тарифы* – существуют классы тарифов, дополненные постатейными тарифами (часть в классах, часть – отдельной строкой).

В каждом виде тарифа есть непоименованные грузы (для них устанавливаются самые высокие ставки), NOS – not otherwise specified, NOE – not otherwise enumerated.

2. В зависимости от единицы измерения груза:

– *в зависимости от массы груза (W – weight)*. Под единицей массы подразумевается либо 1 т, либо 1 фунт (метрическая тонна – 1 000 кг, американская короткая тонна – 907,2 кг, английская длинная тонна – 1 016 кг). Масса груза определяется вместе с тарой и упаковкой;

– *в зависимости от единицы объема груза (M – measurement)*. За единицу объема принимается либо 1 м³, либо 1 фут³.

Если грузовое место не имеет прямоугольной формы, его объем определяется как кубатура условного параллелепипеда, в который вписано данное грузовое место (рулон, бочка и т. п.). Для автотехники, металлоконструкций параллелепипед описывается с учетом всех выступающих частей;

– *в зависимости от фрахтовой тонны (W/M)*. Если вес отправки мал, за основу берется объем, в противном случае – вес;

– *в зависимости от стоимости товара (ad valorem, в процентах либо по графе стоимостей)*. Перевозчик имеет право на любом этапе перевозки грузов – от приема на склад в порту отправления и до сдачи их на склад в порту назначения – проверить правильность указания в документах рода груза, его объема, массы и стоимости. В случае недостоверности данных на грузовладельца накладывается штраф, например, удвоенная стоимость по тарифу либо трехкратная разница между первоначально начисленной и фактической стоимостью перевозки.

3. В зависимости от порта отправления/назначения:

- тарифы для базисных портов;
- тарифы для аутпортов.

Надбавки, применяемые к линейным тарифам:

- *за длинномерность* (свыше 6 м) и *тяжеловесность* (обычно свыше 3 т). Оговаривается порядок применения надбавок: двух одновременно либо одной, наибольшей;
- *опасный груз* (в зависимости от класса опасности с 1 по 9) – при температуре вспышки паров 35 градусов и ниже;
 - *перевозку скоропортящихся грузов*;
 - *перевозку рефрижераторных контейнеров*;
 - *скопление судов в определенных портах*;
 - *бункерная надбавка* (BAF – bunker adjustment factor) – применяется в зависимости от динамики цен на топливо на маршруте перевозки;
 - *валютные надбавки* (CAF – currency adjustment factor) – в зависимости от динамики курса валют тарифа и валют на маршруте перевозки.

Методы определения фрахтовых ставок при трамповом судоходстве

Существуют три способа определения:

1. *Метод прямого аналога* – фрахтовая ставка рассчитывается по аналогам с фрахтовой ставкой перевозки груза в том же направлении, схожим типом судна.

2. *Метод коэффициентов* – фрахтовая ставка определяется на основе информации о схожей по характеристикам перевозки, совершенной ранее, с помощью поправочных коэффициентов. Они позволяют привести в соответствие характеристики искомой и схожей перевозки.

3. *Метод идеи фрахтовой ставки* (наиболее точный) – идея фрахтовой ставки определяется на основе величины тайм-чартерного эквивалента (ТЧЭ) стоимости рейсовых расходов – стоимость аренды судна в сутки, в которую не входят рейсовые расходы. Рейсовые расходы – это стоимость топлива, портовые, канальные, шлюзовые, рейдовые, причальные, бункерные и прочие сборы, присутствующие на маршруте.

В ТЧЭ входит также прибыль судоходной компании за сутки аренды судна (зарплата экипажу, стоимость амортизации судна).

Идея фрахтовой ставки рассчитывается следующим образом:

$$f = (\text{ТЧЭ} \times T_p + R) / Q,$$

где f – идея фрахтовой ставки;

ТЧЭ – аренда судна в сутки;

T_p – продолжительность аренды судна в сутках (иногда включает порожний пробег);

R – рейсовые расходы (рассчитываются за весь рейс);

Q – количество груза (в тоннах, метрах кубических...).

Идея фрахтовой ставки рассчитывается в свободно конвертируемой валюте за 1 т груза за всю перевозку.

Чем больше возраст арендуемого судна, тем меньше ТЧЭ, и наоборот.

Документы, необходимые при международной морской перевозке

Документы международной морской перевозки зависят от вида судоходства.

1. Линейное судоходство

В этом случае основным транспортным документом является коносамент (Bill of Lading B/L), гораздо реже используется морская транспортная накладная, менее чем в 1 % случаев (Waybill).

Коносамент выполняет следующие *функции*:

1. Договор перевозки – стороны заключают договор со всеми вытекающими последствиями, условия перевозки обозначены на обороте коносамента.

2. Это подтверждение факта принятия груза к перевозке (принимает груз к перевозке либо судоходная компания, либо экспедитор).

3. Товарораспорядительная функция (исключительная функция коносамента) – олицетворение товара (его можно продать, заложить и т. д.), с товаром можно совершать различные финансовые операции в процессе транспортировки товара, в качестве предмета отчуждения выступает коносамент: как только груз получен, коносамент аннулируется.

Коносамент выписывается в трех оригинальных экземплярах:

- 1 экз. – грузоотправителю, затем пересылается грузополучателю;
- 2 и 3 экз. – движутся вместе с грузом, после перевозки один экземпляр остается у судоходной компании, а другой передается грузополучателю.

Количество экземпляров и № экземпляров обозначаются следующим образом: 2/3 – № 2 из 3-х, 2/2 – № 2 из 2-х выписанных.

Помимо оригиналов изготавливается много копий (для стивидорных и др. компаний), на копиях делают пометку "копия" ("сору").

Коносамент может обладать или не обладать функцией товарораспорядения: Not negotiable – необоротный коносамент (обязательно наименование грузополучателя, с таким коносаментом нельзя совершать финансовые операции).

Если данная отметка на коносаменте отсутствует, он является оборотным (наименование грузополучателя не обязательно).

Оборотные коносаменты могут быть трех видов:

1. *Именной* – указан грузополучатель, данный коносамент может быть, например, заложен, но не продан.

2. *Ордерный* – имеет в себе специальный блок "to order to", в котором указывается грузополучатель. Их может быть много, но груз будет отдан последнему, указанному в коносаменте.

3. *Коносамент на предъявителя* – в нем нет наименования грузополучателя (выписывается, если продавец еще не продал груз).

В коносаменте обязательно указываются:

1. Наименование судоходной компании, выдавшей коносамент.
2. Наименование грузоотправителя или/и его экспедитора.

3. Наименование порта отправления и назначения.
4. Наименование агента судоходной компании, если таковой имеется.
5. Наименование судна.
6. Номер рейса.
7. Вид груза и его характеристики (количество мест, масса, наименование и т. д.).
8. Тариф за перевозку – может быть прописан, а может быть ссылка на прейскурант судоходной компании.
9. Тарифные условия.
10. Наименования получателя, если коносамент не на предъявителя.
11. Подпись и печать лица, выдавшего коносамент.
12. Отметка о принятии груза к перевозке в виде штампа.
13. Отметка о состоянии принятого к перевозке груза (если груз не соответствует заявленным характеристикам), если таких отметок нет, коносамент называется чистым (clean Bill of Lading), только такой коносамент банк принимает для оплаты. Коносамент может быть выписан при принятии груза к перевозке штампом "Received for shipment", но груз может лежать в порту. Если груз выдан после погрузки на судно, то ставится штамп "Received on board".

2. Чартерная перевозка

Документом такой перевозки является чартер (charter party – CP), который имеет следующие функции:

1. Договор перевозки (по форме сходен с договором продажи).
2. Подтверждение принятия груза к перевозке.

Чартер выдается в двух экземплярах:

- 1 экз. – грузовладельцу;
- 2 экз. – грузополучателю.

Груз получит тот, кто указан в чартере.

Чартер может быть *открытым*, тогда в нем не указана информация о грузе, маршруте либо о сроке перевозки (если грузоотправитель точно не знает когда, кому и куда он повезет груз или грузоотправитель хочет скрыть от судовладельца тип перевозимого груза).

В открытый чартер могут вноситься изменения.

Чистый чартер – окончательно оформленный, в него нельзя вносить никакие изменения.

Фактически чартер является договором аренды судна.

Существуют следующие **виды чартеров**:

1. Trip (voyage) CP – договор перевозки на одну перевозку.
2. Time CP – договор говорит о том, что перевозка будет совершена из пункта А в пункт В, в определенный период, но конкретная дата неизвестна. Также в договоре речь может идти о нескольких перевозках.

В обоих чартерах указывается маршрут.

3. Demise CP – договор аренды судна в течение точного промежутка времени с полным распоряжением арендатора, указано количество рейсов и маршрутов, грузы могут быть любыми.

4. Bareboat CP – судно арендуется на определенный срок, но без экипажа. Два последних вида чартера используются в линейном судоходстве.

Трубопроводный транспорт в системе международного транспортного рынка

Трубопроводный транспорт – вид непрерывного транспорта, который используется для транспортировки нефти и газа из мест добычи в районы переработки или потребления.

Долгое время трубопроводы использовались исключительно для транспортировки воды. В конце XIX в. их начали применять для транспортировки нефти и угольного газа, а в начале XX в. – природного газа. Первый нефтепровод протяженностью 6 км был построен в США еще в 1865 г. Через десять лет в город Питтсбург, в Пенсильвании, был проложен 100-километровый нефтепровод. В Европе первый нефтепровод построен во Франции в 1948 г. В Азии, в частности в Иране, первый нефтепровод появился несколько раньше – в 1934 г.

После Первой мировой войны вводятся в действие первые продуктопроводы, которыми транспортировались бензин, керосин и т. п.

Трубопроводный транспорт – один из самых дешевых, по сравнению с железнодорожным и автомобильным транспортом доставка нефти трубами втрое дешевле. На газовые трубопроводы приходится более 99 % транспортируемого газа в мире, 95 % нефти и более половины бензина и других нефтепродуктов.

В России одним из крупнейших трубопроводов является газопровод Оренбург – западная граница России – Украина – Словакия – Чехия – западноевропейские страны, протяженность 2 700 км с годовым объемом до 30 млрд м³ газа.

Общая протяженность нефте- и газопроводов в мире превысила 1,7 млн км. Так, в частности, в Европе трубопроводный транспорт по грузообороту занимает второе место после железнодорожного.

Размещение трасс трубопроводов существенно отличается от направлений железных и автомобильных дорог, так как оно в гораздо меньшей мере зависит от рельефа местности, что позволяет прокладывать их по кратчайшему пути. Этот вид транспорта может функционировать в любых климатических и погодных условиях, потери при транспортировке минимальны.

Техническую основу трубопроводного транспорта оставляют:

- *трубопроводы* (металлические трубы различного диаметра – 720 мм, 1 020 мм, 1 420 мм);
- *насосные станции* с автоматическим режимом работы (устанавливаются через 100–140 км);
- *линейные узлы* (для соединения и разъединения параллельных или пересекающихся магистралей);

- компрессорные станции (на расстоянии 200 км друг от друга);
- нефтеперерабатывающие комбинаты (НПК).

Преимущества трубопроводного транспорта:

1. Возможность повсеместной прокладки трубопровода независимо от рельефа местности.
2. Массовость размеров перекачки продукции, доля трубопроводного транспорта в работе транспортной системы по грузообороту возрастает.
3. Самая низкая себестоимость транспортировки, если принять среднюю себестоимость перевозки на транспорте за 100 %, на трубопроводном она составляет 30 %, а на железнодорожном – 80 %.
4. Полная герметизация перевозимых продуктов, что дает абсолютную сохранность качества и количества грузов.
5. Полная автоматизация операций по наливу, сливу и перекачки грузов.
6. Относительно небольшие первоначальные капитальные вложения.
7. Независимость от климатических условий.
8. Отсутствие отрицательного воздействия на окружающую среду (за исключением аварийных ситуаций).
9. Малочисленность обслуживающего персонала.
10. Непрерывность транспортного процесса.

Недостатки трубопроводного транспорта:

1. небольшой набор перевозимых грузов;
2. большая металлоемкость.

Основные проблемы трубопроводного транспорта:

1. Увеличение провозной способности трубопроводов за счет увеличения диаметра труб и увеличения давления перекачки.
2. Прокладка многослойных труб и вторых линий при транспортировке сжиженного газа.
3. Обеспечение бесперебойной работы насосных и компрессорных станций.
4. Обнаружение и устранение утечек.
5. Дальнейшее увеличение сети трубопроводов. В настоящее время грузонапряженность (отношение грузооборота к протяженности маршрута) нефтепроводов составляет 7,3 млн т·км, на железнодорожном транспорте 16,0 млн т·км, на речном – 1,8 млн т·км.
6. Повышение качества трубопроводов путем создания прочных и тонко-стенных труб (на 1 км газопровода диаметром 1 420 мм необходимо около 700 т труб).
7. Повышение защищенности трубопроводов от коррозии, так как большая часть трубопроводов размещается в закрытых траншеях.
8. Основные экспортные маршруты и объемы поставок нефти. Грузооборот перевозки грузов в РФ. Динамика международных морских перевозок нефти и газа. Уменьшение металлоемкости массы путем применения пластмассовых труб (опыт Канады, США, Германии свидетельствует, что 1 т пластмассы заменяет 7,5 т стали и 12 т чугуна). Недостатком этого метода является снижение прочности и термостойкости трубопроводов.
9. Снижение количества обслуживающего персонала за счет внедрения средств автоматизации.

10. Улучшение экологической обстановки в районе пролегания трубопровода. Применение методов дистанционного обнаружения повреждений лазерными индикаторами, установленными на самолете.

Морские грузоперевозки признаны в мире одним из наиболее выгодных и безопасных способов доставки грузов. С давних времен и по сегодняшний день морские перевозки занимают наибольшую долю в общем объеме грузооборота во всем мире.

Способы морских перевозок разделяются по видам груза: навалочные (перевозка сыпучих материалов), ро-ро (перевозка автотехники) и контейнерные (перевозка различных товаров). В отдельную категорию можно выделить перевозку наливных грузов (нефть, нефтепродукты, вода и т.д.). Такие грузы транспортируются в танкерах различных видов.

Широкое развитие морские перевозки сжиженных газов получили после окончания второй мировой войны.

Современные танкеры – это гигантские суда. Чем больше судно, тем ниже стоимость перевозки барреля нефти. Корабли-гиганты сокращают расходы компаний на транспортировку, в том числе за счет примерно одинакового числа членов экипажа как на большом судне, так и на судне средних размеров. Минус крупных судов заключается в том, что не все морские порты в состоянии принять их у себя. Большинство российских портов из-за ограничений по фарватеру не способно принимать танкеры с дедвейтом более 130-150 тысяч тонн.

Через порты России на экспорт поступает около 60% нефти, а оставшиеся 40% в большей степени приходится на международные нефтепроводы и частично на железнодорожный транспорт. Развитие морских грузоперевозок вызвано необходимостью обеспечить гибкость поставок, а также независимость от транзитных стран.

Формирование тарифов при морских перевозках

Стоимость морской перевозки является ключевым фактором в формировании цен на нефть и газ. Транспортные затраты включаются в оптовую цену продукции, по которой предприятия-производители осуществляют реализацию предприятиям-потребителям. Газ и нефть доставляются в контейнерах посредством линейного судоходства. Как отмечалось выше, линейные услуги предоставляются на основе фиксированных расписаний и маршрутов. До недавнего времени услуги линейного судоходства контролировались линейными конференциями. Конференция существует для каждого крупного торгового маршрута, она формирует тарифы и фрахтовые ставки, по которым будут доставляться грузы. Однако с середины 1970-х годов в сферу морских линейных перевозок вошли независимые перевозчики, которые устанавливают тарифы, руководствуясь в основном рыночными механизмами ценообразования. На формирование тарифов в линейном судоходстве влияют два основных фактора: порт и факторы, влияющие на расстояние, а также факторы, влияющие на груз.

Существует три вида тарифов:

тарифы на груз - цены указываются отдельно для нескольких сотен наименований грузов; тариф на класс груза - конкретные грузы сгруппированы в ограниченное число классов; товарно-классовые тарифы - сочетание двух предыдущих видов тарифов.

В зависимости от курса доллара США, затрат на бункер, в тарифы вносятся изменения. Таким образом, не существует определенного периода, в течение которого тарифы действительны. В случае непредвиденных ситуаций (избыточный вес груза, размеры,

скопление судов в портах, близость военных действий) предусматривается доплата к опубликованным тарифам.

В действительности величина тарифов может сильно варьироваться и сильно отличаться от опубликованных цен. Независимые перевозчики, чья роль в морских перевозках набирает вес, используют различные бонусы лояльности, применяя скидки в нарушение соглашений конференций. Помимо этого, из-за роста популярности сервисных контрактов отдельные грузоотправители обещают, что минимальное количество груза должно быть отправлено за определенный период в обмен на специальные скидки в тарифе, предлагаемые в контракте перевозчика.

Рассмотренные факторы и являются основой ценообразования при морских перевозках.

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 положительной величиной. Для оценки полученного эффекта расчет эффективности ведут, сравнивая произведенные затраты с полученным результатом, выраженным в денежной форме. Формула для этого выглядит следующим образом: $\text{Эффективность} = (\text{Результат} / \text{Затраты}) \times 100\%$. 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 года и суток ■ высокая 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ограниченное число перевозчиков ■ большие капиталовложения в производственно-техническую базу ■ высокая материалоемкость и

	<p>регулярность перевозок</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ относительно низкие тарифы ■ высокая скорость доставки грузов на большие расстояния 	<p>энергоёмкость перевозок</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 перевозок 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ограниченность перевозок ■ низкая скорость доставки ■ зависимость от географических, навигационных и погодных условий ■ необходимость создания сложной портовой инфраструктуры
Автомобильный	<ul style="list-style-type: none"> ■ высокая 	<ul style="list-style-type: none"> ■ низкая

	<p>доступность</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<p>производительность</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 энергоёмкость, ■ 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 грузоместимость;
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 № 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 № 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/>