# Пути совершенствования организации работы судоходной компании при осуществлении пассажирских перевозок на примере компания ООО «Танира»

**2015**

**ВВЕДЕНИЕ**

Использование российского морского транспорта как способ перевозки большого количества пассажиров существенно проигрывает в сравнении с иными средствами передвижения. Широко развиты и востребованы морские паромные перевозки, оставаясь вполне конкурентоспособными в большинстве российских регионов на протяжении сотен лет. Законодательство РФ трактует процесс морской перевозки граждан как договорные отношения между перевозчиком и пассажиром, а документом, удостоверяющим договорные согласования между двумя сторонами, являются проездные билеты и квитанции на провоз багажа.

[**Вернуться в каталог дипломов по менеджменту**](http://учебники.информ2000.рф/management3/management3.shtml)

Внутренний водный (речной) транспорт предназначен для перевозок на узких судах или баржах отдельных относительно небольших видов грузов на средние и дальние расстояния, а также для пассажирского сообщения (особенно пригородного). Доля перевозок пассажиров морским транспортом очень низка. Связано это с тем, что морской вид транспорта имеет достаточную себестоимость при низкой скорости пути , по сравнению с другими видами транспорта, имеющими скорость больше, что позволяют им конкурировать между собой ([автомобильным](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82) и [железнодорожным](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)).

В настоящее время регулярные морские пассажирские перевозки в местном сообщении существуют только во Владивостоке. Между тем, потребность в морских и речных местных привозках сохраняется, в частности на восточном и северо-восточном побережье края. Во многих местах потребность в перевозках растет вследствие ограничений в развитии автодорожной инфраструктуры и дороговизны местного авиационного сообщения.

Данная выпускная квалификационная работа посвящена проблеме -перевозки пассажиров по приморскому краю. «Пути совершенствования организации работы судоходной компании ООО «Танира» при осуществлении пассажирских перевозок» данная тема актуальна в настоящее время, так как компания является монополистом по перевозке пассажиров по направлениям (Владивосток- Славянка, Безверхово, о-в Попов, о-в Рейнеке). Для решения проблемы уменьшения расходов

компании, получении максимальной прибыли, которые связаны с уменьшением пассажиропотока, осуществляющихся судоходной компанией «Танира», и нецелесообразным распределением средств по содержанию судна, в период времени, когда оно стоит на причале и компания несет существенные расходы. Необходимо провести ряд исследований, а именно расчет экономических показателей, перестроение существующего расписания судов, исследование работы компании в целом, структура компании, обязанности и полномочия сотрудников, характеристики судов.

**1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ МИРОВОГО РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

**1.1. Характеристика пассажирских транспортных услуг**

Развитие транспорта является одним из четырех основополагающих факторов глобализации мировой экономики вместе с развитием телекоммуникаций, либеризацией торговли и международной стандартизацией, повышающей качество услуг портов и судоходных компаний.

Глобализация экономики в свою очередь, существенно влияет на морскую отрасль. Прикладываются немалые усилия в стремлении развивать транспорт в Единую транспортною систему(ЕТС). Достигнуты определённые успехи как в развитии технической базы транспортной системы, выборе решений на межотраслевом уровне и в аналитическом сравнении, то есть взаимодействие и согласование работы всех видов транспорта.

Пассажирские перевозки осуществляются всеми видами транспорта: железной дороги, авто, авиацией, морскими и речными судами. Виды транспорта, как средство доставки пассажиров от одного пункта к другому конкурируют между собой по:

* надёжности, регулярности и удобству в расписании;
* скорости доставки;
* комфортности поездки;
* стоимости перевозки.

Такие сравнения проводят пассажиры (потребители транспортных услуг) и конкурирующие между собой организаторы пассажирских перевозок. В системе морских пассажирских перевозок имеются особенности: хотя пассажирский флот относится к транспортной сфере, но фактически является частью индустрии отдыха и туризма. Транспорт - это отрасль материального производства, которая осуществляет перевозку людей и груза.

Транспорт принадлежит к отрасли производства материальных услуг. Относительно пассажирских перевозок продуктом труда есть его перемещение в пространстве и времени, за которое он оплачивает определенную денежную сумму поэтому пассажирские перевозки, как и в целом транспортировка, относятся к сфере материальных услуг.

Транспортная услуга — это не только перевозка грузов и пассажиров, но и любая операция, которая не входит в состав процесса перевозки, но связанная с ним.

Получение транспортных услуг базируется на таких положениях и правилах:

* каждая услуга уникальная для получателя;
* услуга (или ее часть) не может быть возвращена;
* услуга не может быть отремонтирована;
* нельзя создать запас услуг;
* некачественная услуга запоминается надолго.

В условиях жесткой конкуренции значительно растут требования к качеству транспортных услуг, которые предоставляются.

Свойства качественной услуги, предоставляющийся транспортной компанией:

* ощутимость (совокупность свойств, полезных потребителю что четко отличают определенные услуги от других в воображении потребителя);
* материально-техническая база (наличие необходимых человеческих и материальных ресурсов для предоставления услуги);
* быстрая реакция к конкретным требованиям потребителя;
* надежность (сохранение заявленного качества перевозки, на протяжении определенного времени);
* соответствие потребности (способность поставщика услуги определить потребности и предоставить услугу, которая наилучше адаптирована к потребностям клиента).

В морскую пассажирскую транспортную систему входит несколько важных субъектов, которые выполняют определенные задания и о имеют свои собственные интересы: пассажиры, перевозчики (судовладельцы) и государство (рис.1.1.). Пассажиры, являются пользователями и выбирают ту систему перевозок, которая позволяет им быстро, удобно, дешево, безопасно и комфортно добраться до пункта назначения. Судовладельцы, как правило, осуществляют перевозку, потому для них прибыль и окупаемость капиталовложений являются важнейшими факторами. Государство регулирует разные аспекты перевозок, а также предоставляет большую часть инфраструктуры. С точки зрения государства система имеет следующие критерии оценки: экологическое влияние, общественная прибыль и уровень социального благополучия.

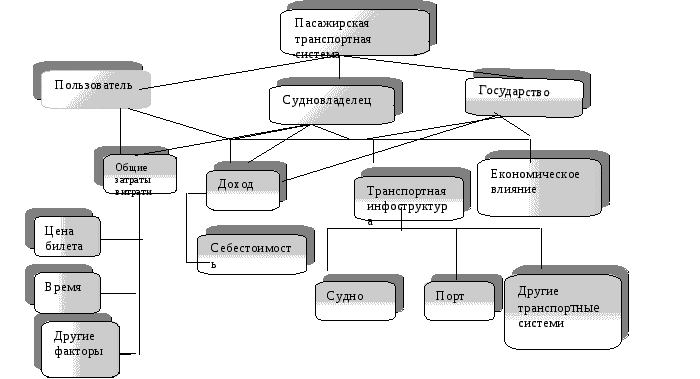


Рис. 1.1 – Структура пассажирских перевозок

На указанном рынке спрос выступает в виде платежеспособной потребности определенных размеров, что предъявляется либо со стороны отдельных пассажиров, либо туристических фирм в случае фрахтования судов под линейные или круизные рейсы; предложение — в виде определенных объемов потенциального производства транспортных услуг, которые предоставляются судоходными предприятиями в разных видах линейного и круизного плавания. [1]

**Деление рынка по типу транспортных услуг, всего их восемь**

* линейных перевозок;
* паромных перевозок;
* классических круизов;
* специализированных круизов;
* эксклюзив-туры на линейных судах;
* комбинированных круизов при участии других видов транспорта;
* комбинированных круизов при участии берегового гостиничного комплекса;
* мини-круизов.

Каждый из указанных восьми видов услуг является микро предложением пассажирского судоходства. Макро предложение охватывает уже укрупненные группы.

В каждом бассейне действуют пассажирские линии, среди которых различают:

* ) внутренние (каботажные), связывающие между собой порты одного государства;
* ) международные (заграничные), связывающие порты данного государства с иностранными,
* ) местные, осуществляющие перевозки в границах акватории;
* ) пригородные - деятельность портового пассажирского флота;
* ) туристические, действующие по специальным маршрутам и расписаниям. Они рассчитаны на большую продолжительность поездки, во время которой туристам предоставляют определенный комплекс услуг;
* ) прогулочные - продолжительностью не более шести часов, без остановок в портах и без предоставления экскурсий и досугово-развлекательного обслуживания;
* ) специальные - выполняемые по отдельным заказам;
* ) линейно-транспортные, осуществляющие регулярные рейсы между отдельными портами для перевозки пассажиров по установленным маршрутам и расписаниям.

**1.2. Современное состояние рынка пассажирских перевозок Российской Федерации и Приморского края**

Морской транспорт имеет важное значение благодаря географическому положению России (2/3 границ - морские). Современный морской транспорт - важная составная часть транспортной системы России. Ему принадлежит ведущая роль в транспортном обслуживании районов Дальнего Востока и Крайнего Севера. Велико значение морского транспорта во внешней торговле России. Во внутренних морских транспортировках преобладает малый каботаж.

По многим технико-экономическим показателям морской транспорт превосходит другие: самая большая единичная грузоподъемность, практически неограниченная пропускная способность морских путей, сравнительно малые удельные капитальные вложения, небольшая затрата энергии на перевозку 1 т груза, низкая себестоимость. Вместе с тем у морского транспорта есть и существенные недостатки: зависимость от природных условий, необходимость создания сложного портового хозяйства, ограниченное использование в прямых морских сообщениях.

Морской флот, как основной вид транспорта по экспортно-импортным перевозкам и межконтинентальным коммуникациям, при распаде Советского Союза пострадал больше других видов транспорта. Все крупные европейские порты вместе с судовым составом на Украине, в Грузии, Прибалтийских республиках были потеряны для России. После распада СССР Россия осталась без танкеров ледового класса и рефрижераторных судов, морских паромов и лихтеровозов, пассажирских судов, большинства специализированных перегрузочных комплексов, обеспечивающих перевалку зерна, руды, угля, химгрузов, наливных грузов, контейнеров, паромных комплексов на Балтике и Черном море. Остался только один припортовый элеватор по приемке импортного зерна и один специализированный комплекс по приемке импортного сахара-сырца. Около 60% российских портов не в состоянии принимать крупнотоннажные суда из-за недостаточных глубин. Очень нерациональна структура транспортного флота. Состояние, в котором оказался морской транспорт России после раздела между бывшими союзными республиками, сказалось на объеме грузовых перевозок и грузообороте.

В России транспортный флот практически полностью приватизирован. В государственной собственности находятся ледоколы, аварийно-спасательные, учебные, гидрографические суда; 6 действующих атомных ледокола обеспечивают устойчивые перевозки по трассе Северного морского пути, а именно, доставку грузов в районы Крайнего Севера, экспорт леса и руд цветных металлов, а также освоение перспективных нефтяных и газовых.

Для Приморского края в связи с его обособленным географическим положением и особым укладом территориальной организации производства, которая почти во всех отраслях тесно связана с транспортом, это особенно характерно. Доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте края более чем в два раза превышает среднероссийский уровень. Кризисное состояние деловой активности в стране и регионе отрицательно сказалось на работе транспортных предприятий края.

За период реформ произошло значительное снижение физических объемов перевозок на всех видах транспорта. Главной причиной сокращения транспортировки грузов является снижение платежеспособного спроса на транспортные услуги, особенно внутри края, в связи с общим спадом производства. Однако за последние два года наметилась устойчивая тенденция к росту объемов перевозок, что обусловлено общим улучшением экономической ситуации в стране. [2]

Хозяйственное развитие района в огромной степени зависит от ускоренного развития транспорта, так как редкая заселенность требует активного функционирования внутрирайонных связей, основанных на тесном взаимодействии различных видов транспорта. В условиях, складывающихся на транспортном рынке региона, значительный положительный эффект, повышающий роль транспорта в экономике, может быть получен при соблюдении двух условий:

- снижение стоимости и повышение конъюнктуры транспортных услуг на внутреннем и внешнем товарных рынках региона;

- продажа транспортных услуг на мировом рынке за счет привлечения зарубежных транзитных грузопотоков.

В Приморском крае находятся следующие морские порты: ПАО “Торговый порт Владивосток”, ПАО “Торговый порт Посьет”, порт Ольга, морской порт Зарубино, ПАО “Владивостокский морской рыбный порт”, Владивостокский Нефтепорт, ПАО “Находкинский морской торговый порт”, ПАО “Находкинский рыбный порт”, ПАО “Нефтепорт”, ПАО “Восточный порт”, Рудная пристань, порт Пластун, порт-пункт “Светлая”;

- все морские порты играют ключевую роль в функционировании морского транспорта, являясь составными частями трех наиболее крупных промышленно-транспортных узлов Приморского края: Владивостокского, Находкинского, Хасанского;

Основные факторы роста объема пассажирских перевозок:

- изменения реальных доходов населения, повышения деловой активности и развития миграционных процессов, изменения уровня безработицы, что в конечном итоге влияет на подвижность населения;

- изменения демографической ситуации;

- развития дорожной сети;

- развития туристической деятельности;

- изменения спроса на новые виды перевозочных услуг (включая международный транзит), развития сервиса и привлекательности общественного транспорта;

- роста количества личного автотранспорта, рост стоимости топлива;

- развития конкуренции между различными видами пассажирского транспорта, а также ценовой конкуренции между личным и общественным транспортом и так далее.

В настоящее время возраст большинства судов флота, задействованного на местных пассажирских линиях, превышает 30 лет. Помимо физического износа присутствует функциональный и экономический износы- некоторые суда не вполне приспособлены к как к местным условиям технической эксплуатации, так и местным экономическим условиям. Например, характеристики проекта 1876 «Босфор Восточный» определялись требованиями Эстонской переправы. В результате пассажирские перевозки в Приморском крае и в настоящее время являются убыточными и дотационными, а объём этих перевозок сокращается, в том числе вследствие возросшей конкуренции с другими видами транспорта и уменьшением пассажиропотока по некоторым направлениям.

Перспективы роста в сфере пассажирских перевозок будут связаны не только с социально-экономическим развитием Приморского края, но и с усовершенствованием, существующей линии местного морского сообщения, что позволит интегрировать Приморский край в международный туристический бизнес и транспортную сеть.

**1.3 Оценка потребности в перевозках для туристических целей**

В области морских пассажирских перевозок особое место занимает вопрос организации туристической деятельности. Его влияние на формирование пассажирского потока в контексте разрабатываемого проекта необходимо разделить на да направления: провоз туристов и круизы.

Провоз туристов с учетом огромного рекреационного потенциала Приморского края может развиваться самым разнообразным образом: это поездки отдыхающих к местам летнего отдыха на побережье; провоз рыболовов к местам организации спортивной рыбалки, туристов «выходного дня» и «дайвингистов»

(рис. 1.2-1.4).

Рис.1.4 Побережье о. Попов

Наиболее массовый сегмент поездок, безусловно, - поездки пассажиров в летний период времени. Помимо жителей Приморского края, каждое лето из соседних регионов в Приморье прибывает по самым скромным подсчётам порядка 400 тысяч отдыхающих. Возрождение Приморской пассажирской линии с возможным ее продлением до п. Андреевка, п. Зарубино, позволит желающим провести время поездки в выбранное место отдыха на комфортабельном судне, любуясь новыми для себя видами побережья, а не в машине на перегруженной трассе Хабаровск-Владивосток.

Второе направления эксплуатации судов в туристических целей- это круизы. Организация дополнительных туристических рейсов путем сдачи судов в тайм-чартер туристическим фирмам можно рассматривать как источник повышения общей экономической эффективности работающих судов.

Круизы относятся к сфере познавательно-развлекательного туризма. Поэтому морское путешествие, сопровождаются развлечениями, предоставлениями на судне и на суше. Круизы вдоль морского побережья Дальнего Востока на современных морских судах дадут возможность пассажирам посещать наиболее привлекательные места.

Следует ожидать, что усовершенствование пассажирских перевозок по существующим направлениям, а также разработки нового расписания на новые места туристического отдыха, в летнее время, окажет благоприятное влияние на развитие различных направлений туризма в Приморье.

**2. ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЪЕКТА ИССЛЕДОВАНИЯ**

**2.1. Краткая история создания и организационная структура компании**

Общество с ограниченной ответственностью «Танира» создано 18 июня в 1991 года. Компания создана, с целью получения прибыли, основателем является Корытко А.С. С 2004 года, получив лицензию, компания начала осуществлять пассажирские перевозки, данными судами: Приморец, Камета29, Босфор Восточный, Лотос.

Общество с ограниченной ответственностью (ООО) – это юридическое лицо (компания), которое создано одним или несколькими лицами (учредителями). Уставный капитал делится между учредителями на доли, каждый из учредителей отвечает за риски лишь суммой, принадлежащей ему доли. Об уставном капитале и долях мы поговорим чуть позже.

Устав ООО – это документ без которого ООО не может существовать. При отсутствии данного документа ООО не может быть зарегистрировано. Учредительный документ необходим при открытии и регистрации ООО. В уставе ООО прописывается множество важных для компании моментов, в частности там указана правовая регламентация взаимоотношений Общества с участниками, а также отношений участников между собой.

Миссия компании состоит в удовлетворении рыночного спроса на пассажирские перевозки, повышении эффективности и качества транспортных услуг по Приморскому краю.

Общество создано как коммерческая организация, преследующая извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности, а также для содействия социально-экономическому развитию страны, насыщения потребительского рынка качественными товарами, работами и услугами. Для выполнения поставленных целей Общество осуществляет любые виды деятельности, не запрещениях действующим законодательством. Основными видами деятельности являются:

- деятельность морского транспорта;

- деятельность морского пассажирского транспорта;

- деятельность морского грузового транспорта;

- аренда морских транспортных средств с экипажем; предоставление маневровых услуг;

- деятельность внутреннего водного транспорта;

- деятельность внутреннего водного пассажирского транспорта;

- деятельность внутреннего водного грузового транспорта; - аренда внутренних водных транспортных средств с экипажем; предоставление маневровых услуг.

**Организационная структура предприятия ООО «Танира»**

На предприятии применяется линейно-функциональная организационная структура управления рис.2.1.

ООО «Танира» возглавляет А.В. Касьянов генеральный директор. Директору подчинены все нижестоящие руководители. Руководители функциональных звеньев передают указания, рекомендации для исполнения линейным руководителям низшего уровня.

Преимуществом такой структуры в данном предприятии является то, что между руководителями и подчинёнными выстраивается четкая система взаимосвязи, быстрота реагирования на прямые указания, оперативность в принятии решений, что влияет на конечный результат. Ну а недостатком в свою очередь является: возможность злоупотреблением власти, решение оперативных проблем доминирует над стратегическими.

Системообразующими являются вертикальные связи, которые делятся на:  
*1. Основные (линейные)* – по средствам, которых руководство осуществляет прямое управление подчиненными. Линейный руководитель определяет главные задачи в конкретный момент времени и конкретных исполнителей. Линейные связи направлены сверху вниз и регулируются с помощью распоряжений, указов, приказов.  
*2. Дополнительные* (функциональные) – носят совещательный характер. Посредством этих связей организационные подразделения могут давать распоряжения работникам нижестоящего уровня по вопросам своей компетенции.  
**Достоинства (возможности):**

1. Структура повышает ответственность руководителя организации за конечный результат деятельности;

2. Способствует повышению эффективности использования рабочей силы всех видов;

3.Упрощает профессиональную подготовку;

4.Создает возможности для карьерного роста сотрудников;

5. Позволяет легче контролировать деятельность каждого подразделения и

исполнителя.  
**Недостатки:**  
1. Ответственность за получение прибыли ложится на руководителя предприятия;  
2. Усложняется согласованность действий функциональных подразделений;

3. Замедляется процесс принятия и реализации решения;

4. Структура не обладает гибкостью, так как функционирует на основе

множества принципов и правил.

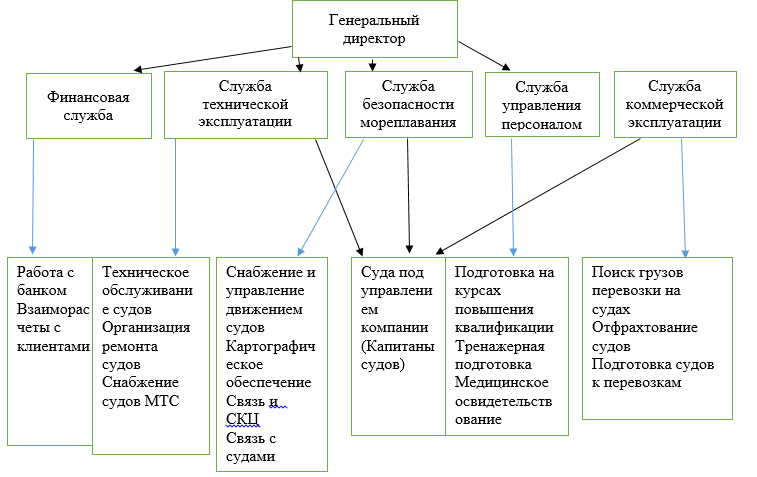


Рис. 2.1 – Структурная схема ООО «Танира»

На основании организационной структуры составляется штатное расписание. Это основной документ, который применяется для оформления штатного состава и штатной численности организации в соответствии с Уставом. Оно содержит перечень структурных подразделений, должностей, сведенья о количестве штатных единиц, должностных окладах, надбавок и месячном фонде заработной платы. Штатное расписание дает руководству право на укомплектование организации, а также благодаря ему ведется подбор на вакантные должности, организует повышение квалификации кадров.

**Должностные инструкции:**

**Генеральный директор**

**Функциональные требования**

Генеральный директор должен знать:

Cистему планирования, организации и контроля деятельности компании;

основные направления развития судоходства, правила классификационных обществ и иных уполномоченных на то контролирующих организаций, под надзором которых осуществляется эксплуатация судов;

сферу деятельности компании, условия эксплуатации, технико-эксплуатационные характеристики и состояние судов, квалификацию, компетентность и профессиональную подготовленность судового персонала;

основы трудового законодательства; положения МКУБ, систему управления безопасностью компании (СУБ).

**Квалификация**

Генеральный директор должен иметь высшее образование в объеме программ признанных и полномочных на то учебных заведений, опыт руководящей работы в судоходных компаниях не менее 5 лет.

**Обязанности**

Генеральный директор должен обеспечить:

эффективное функционирование компании;

общее административное руководство всем персоналом компании, должное делопроизводство и должную отчетность по деятельности компании, организацию всех вопросов финансовой работы в компании, включая планирование ресурсов, их выделение, учет, отчетность и контроль за движением средств и материальных ценностей взаимодействие со всеми внешними организациями, ведение деловой переписки с российскими и иностранными организациями по роду деятельности компании; участие в разработке политики безопасности компании; должную эксплуатацию флота и реализацию транспортно-коммерческой политики компании, обеспечение на этой основе конкурентоспособности компании и создания условий и предпосылок ее устойчивого социально-экономического развития; эффективность работы аварийного штаба компании (совместно с заместителем генерального директора по безопасности мореплавания); организацию и обеспечение связи со всеми судами компании и береговыми объектами, взаимодействие с надзорными и контролирующими органами в этой части;

заключение договоров и осуществление поставок (погрузка, перевозка) материальных ценностей на суда; расширение прямых постоянных и долгосрочных хозяйственных связей с поставщиками, поддержание контактов со снабженческими и сбытовыми организациями; своевременное приобретение материальных ресурсов в соответствии с заявками и нормами их расхода; организацию и проведение ежегодных инвентаризаций материальных ценностей на судах и в подразделениях компании; информирование назначенного лица обо всех выявленных недостатках и несоответствиях; организацию бесперебойной обработки судов в портах; организацию оперативного контроля за движением судов и их разгрузкой в иностранных и российских портах; контроль за рациональным использованием материальных ресурсов на судах, за соблюдением норм расхода; согласование с механиком-наставником экономически обоснованных нормативов судовых запасов, контроль за объемами запасов и их регулирование, предотвращение образования излишних материальных ценностей, принятие мер по реализации неликвидов; выполнение функций, возложенных на него положениями СУБ, включая: участие в составе рабочей группы СУБ, руководство аварийным штабом, организацию делопроизводства в компании.

**Заместитель генерального директора**

Заместитель генерального директора относится к категории руководителей.

На должность заместителя генерального директора назначается лицо, имеющее высшее профессиональное (экономическое или техническое) образование и стаж работы на руководящих должностях не менее 5 лет.

Назначение на должность заместителя генерального директора и освобождение от нее производится приказом генерального директора.

При выполнении должностных обязанностей подчиняется непосредственно генеральному директору.

Заместитель генерального директора должен знать: законодательные и нормативные правовые акты, определяющие направления развития соответствующей отрасли производства и финансово-экономической деятельности организации; профиль, специализацию, особенности структуры организации; перспективы технического и финансово-экономического положения организации; производственные мощности организации; порядок разработки и утверждения планов технической и финансово-экономической деятельности организации; рыночные методы хозяйствования и финансового менеджмента организации; порядок ведения учета и составления отчетов о технической и финансовой деятельности организации; организацию технической работы на предприятии, материально-технического обеспечения, транспортного обслуживания; организацию погрузочно-разгрузочных работ; порядок разработки нормативов оборотных средств, норм расхода и запасов товарно-материальных ценностей; порядок заключения и исполнения финансовых договоров; экономику, организацию производства, труда и управления; правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты.

В своей деятельности заместитель генерального директора руководствуется:

- Уставом

- Настоящей должностной инструкцией

Во время отсутствия заместителя генерального директора его обязанности исполняет заместитель генерального директора, назначенный приказом генерального директора.

Заместитель генерального директора во время отсутствия генерального директора выполняет его обязанности.

**Должностные обязанности**

Осуществляет руководство финансово-хозяйственной деятельностью предприятия в области материально-технического обеспечения, по договорам поставки, транспортного и административного обслуживания, обеспечивая эффективное и целевое использование технических и финансовых ресурсов, снижение их потерь, ускорение оборачиваемости оборотных средств.

Организует участие подчиненных ему служб и структурных подразделений в определении долговременной стратегии коммерческой деятельности и финансовых планов организации, в разработке стандартов по материально-техническому обеспечению структурных подразделений.

Принимает меры по своевременному заключению договоров на снабжение и техническое обслуживание структурных подразделений с новыми субагентами,

по расширению прямых и длительных связей, обеспечивает выполнение договорных обязательств по поставкам материально-технического снабжения (по количеству, номенклатуре, ассортименту, качеству, срокам и другим условиям поставок).

Проводит работы по совершенствованию планирования экономических и финансовых показателей деятельности предприятия, по созданию и улучшению нормативов трудовых затрат, расходования товарно-материальных ценностей и использования производственных мощностей.

Обеспечивает строгое соблюдение режима экономии материальных, трудовых и финансовых ресурсов на всех участках хозяйственной деятельности организации.

Участвует в работе по совершенствованию организации производства, подготовке предложений, направленных на повышение производительности труда и эффективности производства, укрепление хозяйственной самостоятельности и экономической ответственности организации.

Организует разработки рациональной плановой и учетной документации, применяемой в организации.

Руководит структурными подразделениями, выполняющими техническую работу.

Осуществляет контроль за:

Материально-техническим обеспечением структурных подразделений.   
Финансовыми и экономическими показателями деятельности предприятия.   
Расходованием оборотных средств и целевым использованием банковского кредита.

Обеспечивает своевременную выплату заработной платы работникам организации.

Руководит разработкой мер по:

ресурсосбережению и комплексному использованию материальных ресурсов;   
совершенствованию нормирования расхода материалов, оборотных средств и запасов материальных ценностей;

улучшению экономических показателей и формированию системы экономических индикаторов работы организации;

укреплению финансовой дисциплины; предупреждению образования и ликвидации сверхнормативных запасов товарно-материальных ценностей, а также перерасхода материальных ресурсов. Контролирует соблюдение дисциплины при выполнении заданий и обязательств по поставкам материально-технического снабжения и его соответствие номенклатурной заявке,организует работу складского хозяйства, создает условия для надлежащего хранения и сохранности материальных ресурсов,

обеспечивает рациональное использование всех видов транспорта, совершенствование погрузочно-разгрузочных работ, принимает меры к максимальному оснащению этой службы необходимыми механизмами и приспособлениями.   
Обеспечивает своевременное составление сметно-финансовых и других документов, расчетов, установленной отчетности о выполнении планов, финансовой деятельности, материально-технического снабжения и работы транспорта.   
Координирует работу подчиненных ему служб и подразделений.

**Главный бухгалтер**

Главный бухгалтер относится к категории руководителей.

При выполнении должностных обязанностей подчиняется непосредственно генеральному директору.

Назначение на должность и освобождение от нее производится приказом генерального директора.

На должность главного бухгалтера назначается лицо, имеющее высшее профессиональное (экономическое, финансово-экономическое) образование и стаж финансово-бухгалтерской (финансово-экономической) работы на руководящих должностях не менее 5 лет.

**Должностные обязанности**

Осуществляет организацию бухгалтерского учета хозяйственно-финансовой деятельности и контроль за экономным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сохранностью собственности предприятия;

Формирует в соответствии с законодательством о бухгалтерском учете учетную политику, исходя из структуры и особенностей деятельности предприятия, необходимости обеспечения его финансовой устойчивости;

Возлагает работу по подготовке и принятию рабочего плана счетов, форм первичных учетных документов, применяемых для оформления хозяйственных операций, по которым не предусмотрены типовые формы, разработке форм документов внутренней бухгалтерской отчетности, а также обеспечению порядка проведения инвентаризаций, контроля за проведением хозяйственных операций, соблюдения технологии обработки бухгалтерской информации и порядка документооборота;

Обеспечивает рациональную организацию бухгалтерского учета и отчетности на предприятии и в его подразделениях, а также разработку и осуществление мероприятий, направленных на укрепление финансовой дисциплины;

Организует учет имущества, обязательств и хозяйственных операций, поступающих основных средств, товарно-материальных ценностей и денежных средств, своевременное отражение на счетах бухгалтерского учета операций, связанных с их движением, учет издержек производства и обращения, исполнения смет расходов, реализации продукции. Выполнения работ/услуг/, результатов хозяйственно-финансовой деятельности предприятия, а также финансовых. Расчетных и кредитных операций;

Обеспечивает законность, своевременность и правильность оформления документов, составление экономически обоснованных отчетных калькуляций себестоимости продукции, выполняемых работ /услуг/, расчеты по заработной плате, правильное начисление и перечисление налогов и сборов в федеральный, региональный и местный бюджеты, страховых взносов в государственные внебюджетные социальные фонды, платежей в банковские учреждения, средств на финансирование капитальных вложений, погашение в установленные сроки задолженностей банкам по ссудам, а так же отчисление средств на материальное стимулирование работников предприятия;

Осуществляет контроль за соблюдением порядка оформления первичных и бухгалтерских документов, расчетов и платежных обязательств расходования фонда заработной платы, за установлением должностных окладов работникам предприятия, проведением инвентаризаций основных средств, товарно-материальных ценностей и денежных средств, проверок организации бухгалтерского учета и отчетности, а также документальных ревизий в подразделениях предприятия;

Участвует в проведении экономического анализа хозяйственно-финансовой деятельности предприятия по данным бухгалтерского учета и отчетности в целях выявления внутрихозяйственных резервов, устранения потерь и непроизводительных затрат; принимает меры по предупреждению недостач, незаконного расходования денежных средств и товарно-материальных ценностей. Нарушений финансового и хозяйственного законодательства; участвует в оформлении материалов по недостачам и хищениям денежных средств и товарно-материальных ценностей; финансовой устойчивости предприятия; осуществляет взаимодействие с банками по вопросам размещения свободных финансовых средств на банковских депозитных вкладах, сертификатах и приобретения высоколиквидных государственных ценных бумаг, контроль за проведением учетных операций с депозитными и кредитными договорами, ценными бумагами; ведет работу по обеспечению строгого соблюдения штатной, финансовой и кассовой дисциплины, смет административно-хозяйственных и других расходов, законности списания со счетов бухгалтерского учета недостач, дебиторской задолженности и других потерь, сохранности бухгалтерских документов, оформления и сдачи их в установленном порядке в архив;

Обеспечивает составление баланса и оперативных сводных отчетов о доходах и расходах средств, об использовании бюджета, другой бухгалтерской и статистической отчетности, предоставление их в установленном порядке в соответствующие органы;

Оказывает методическую помощь работникам подразделений предприятия по вопросам бухгалтерского учета, контроля, отчетности и экономического анализа; руководит работниками бухгалтерии.

**2.2. Основные направления деятельности компании**

Основные направления перевозок пассажиров, осуществляются по направлениям –о. Попов, о. Рейнеке, п. Славянка, п. Безверхово. Компания также занимается перевозкой техники между ПАО «Владивостокский морской рыбный порт» и ПАО ВМТП, и грузов по Приморскому краю. Схемы движения судов представлены на рисунке 2.2

Пассажиры по направлениям Славянка, Безверхово, перевозятся в период с 1 мая-1 ноября, теплоходом «Лотос»

По направлениям Попов, Рейнеке круглый год; в зимний период времени с 1 ноября по 30 апреля паромом «Босфор Восточный» и только в летний период катамараном «Москва», в зимнее время года этот теплоход стоит на ремонте на причале.

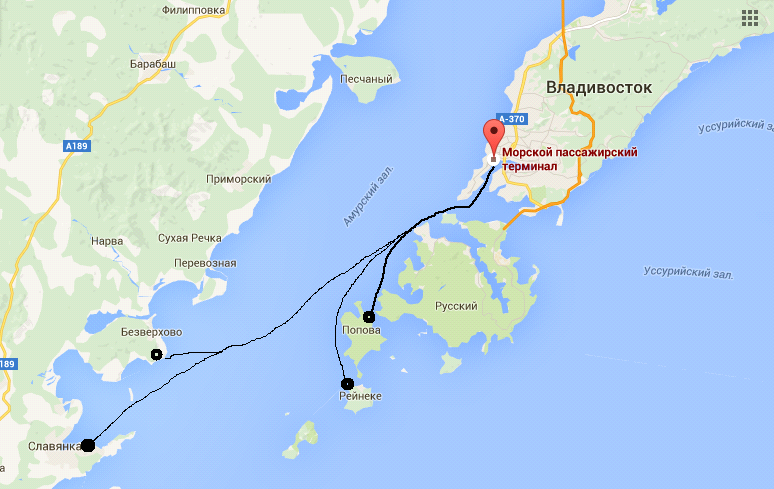


Рис. 2.2 - Схемы движения судов на карте Приморского края

*Линия Владивосток-о. Рейнеке (через о.Попова)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| День недели | Транспортное время | Время отправления | Время прибытия | Время в пути |
| Среда | Теплоход (Лотос , Москва) | 14:00 | 15:30 | 1 час 30 минут |
| Пятница | Теплоход (Лотос , Москва) | 14:00 | 15:30 | 1 час 30 минут |
| Воскресенье | Теплоход (Лотос , Москва) | 14:00 | 15:30 | 1 час 30 минут |

Протяженность линии составляет 18 миль, время кругового рейса 1 час 30 минут на теплоходе, 2 часа 30 минут на пароме. Перевозки осуществляются паромом «Босфор Восточный» в зимнее время, и катамараном «Москва», теплоходом «Лотос» в летнее время. Основной пассажиропоток формируется жителями о. Русский, а в летний период времени- отдыхающими и туристами. Расписание представлено в таблицах 2.1; 2.2; 2.3; 2.4

Таблица 2.1

Владивосток- о. Рейнеке (через о. Попова)

Таблица 2.2

О. Рейнеке-Владивосток (через о. Попова)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| День недели | Транспортное время | Время отправления | Время прибытия | Время в пути |
| Среда | Теплоход (Лотос , Москва) | 15:40 | 17:10 | 1 час 30 минут |
| Пятница | Теплоход (Лотос , Москва) | 15:40 | 17:10 | 1 час 30 минут |
| Воскресенье | Теплоход (Лотос , Москва) | 15:40 | 17:10 | 1 час 30 минут |

Таблица 2.3

Владивосток – о.Попов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| День недели | Транспортное время | Время отправления | Время прибытия | Время в пути |
| Понедельник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 19:00 | 20:10 | 1 час 10 минут |
| Вторник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 19:00 | 20:10 | 1 час 10 минут |
| Среда | Теплоход (Лотос ,Москва) | 19:00 | 20:10 | 1 час 10 минут |
| Четверг | Теплоход (Лотос ,Москва) | 19:00 | 20:10 | 1 час 10 минут |
| Пятница | Теплоход (Лотос ,Москва) | 19:00 | 20:10 | 1 час 10 минут |
| Суббота | Теплоход (Лотос ,Москва) | 19:00 | 20:10 | 1 час 10 минут |
| Воскресенье | Теплоход (Лотос ,Москва) | 19:00 | 20:10 | 1 час 10 минут |

Таблица 2.4

о. Попов – Владивосток

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| День недели | Транспортное время | Время отправления | Время прибытия | Время в пути |
| Понедельник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 8:00 | 9:10 | 1 час 10 минут |
| Вторник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 8:00 | 9:10 | 1 час 10 минут |
| Среда | Теплоход (Лотос ,Москва) | 8:00 | 9:10 | 1 час 10 минут |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Четверг | Теплоход (Лотос ,Москва) | 8:00 | 9:10 | 1 час 10 минут |
| Пятница | Теплоход (Лотос ,Москва) | 8:00 | 9:10 | 1 час 10 минут |
| Суббота | Теплоход (Лотос ,Москва) | 8:00 | 9:10 | 1 час 10 минут |
| Воскресенье | Теплоход (Лотос ,Москва) | 8:00 | 9:10 | 1 час 10 минут |

Продолжение таблицы 2.4.

*Линия Владивосток-п. Славянка*

Протяженность линии составляет 31 милю, время рейса составляет до п. Безверхово 1 час 20 минут, до п.Славянка 2 часа. Расписание представлено в таблицах 2.5; 2.6

Таблицы 2.5

Владивосток – п. Славянка (с. Безверхово)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| День недели | Транспортное время | Время отправления | Время прибытия | Время в пути |
| Понедельник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 18:30 | 20:30 | 2 часа |
| Вторник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 18:30 | 20:30 | 2 часа |
| Среда | Теплоход (Лотос ,Москва) | 18:30 | 20:30 | 2 часа |
| Четверг | Теплоход (Лотос ,Москва) | 18:30 | 20:30 | 2 часа |
| Пятница | Теплоход (Лотос ,Москва) | 18:30 | 20:30 | 2 часа |
| Суббота | Теплоход (Лотос ,Москва) | 18:30 | 20:30 | 2 часа |
| Воскресенье | Теплоход (Лотос ,Москва) | 18:30 | 20:30 | 2 часа |

Таблица 2.6

п. Славянка (с. Безверхово) –Владивосток

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| День недели | Транспортное время | Время отправления | Время прибытия | Время в пути |
| Понедельник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 6:30 | 8:30 | 2 часа |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вторник | Теплоход (Лотос ,Москва) | 6:30 | 8:30 | 2 часа |
| Среда | Теплоход (Лотос ,Москва) | 6:30 | 8:30 | 2 часа |
| Четверг | Теплоход (Лотос ,Москва) | 6:30 | 8:30 | 2 часа |
| Пятница | Теплоход (Лотос ,Москва) | 6:30 | 8:30 | 2 часа |
| Суббота | Теплоход (Лотос ,Москва) | 6:30 | 8:30 | 2 часа |
| Воскресенье | Теплоход (Лотос ,Москва) | 6:30 | 8:30 | 2 часа |

Продолжение таблицы 2.6

Правила и цены перевозки.

По линии Владивосток – о. Попов; о. Рейнеке, цена билета для жителей, зарегистрированных на островных территориях 58 рублей, для остальных граждан 150 рублей.

По линии Владивосток – Безверхово - Славянка, перевозка пассажиров составляет в верхнем салоне- 600 рублей, в нижнем салоне – 500 рублей, перевозка детей от 0 до 2 лет бесплатно, услуга предварительной продажи за 1 и 2 дня составляет 20 рублей. Перевозка грузов (без погрузочных работ) и животных:

- пакеты, письма, мелкогабаритный груз – 150 руб.

- среднегабаритный груз – 300 руб.

- Крупногабаритный груз – 500 руб.

- мелкие домашние животные – 150 руб.

- крупные собаки, мелкий рогатый скот – 200 руб.

**2.3. Материально-техническая база компании**

Компания «Танира» на местных морских пассажирских линиях состоит из 3 судов, в том числе 1 парома, 2 теплохода. Ниже представлены технические характеристики данных судов в таблице 2.7.

**Пароìм** — [плав средство](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE), используемое для перевозки [пассажиров](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B0%D0%B6%D0%B8%D1%80)

и [транспортных средств](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE) между двумя берегами водной преграды ([реки](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%BA%D0%B0), [озера](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BE), [пролива](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%B2) и даже [моря](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D0%B5))

Паромы по своей функции сходны с [мостами](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D1%82). Впрочем, некоторые морские паромы курсируют [вдоль берега](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B0%D0%B6), беря на себя таким образом функцию грузопассажирских [лайнеров](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B0%D0%B9%D0%BD%D0%B5%D1%80_(%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%BE)).

Система паромных переправ.

Это одна из ранее известных интермодальных систем, так как внутренний водный и морской виды транспорта использовались человечеством раньше других видов транспорта. Паромы для перевозки гужевого транспорта и людей применяли на речном транспорте с давних пор. Вид парома, способ передвижения и его конструкция зависят от объемов перевозок, расстояния перевозки и водного режима.

Паромные переправы подразделяют на три группы в зависимости от взаимодействующих с ними видов транспорта: железнодорожные; автомобильные и комбинированные автомобильно-железнодорожные; а также на паромы грузовые, пассажирские с совместной перевозкой легковых автомобилей и автобусов, и грузопассажирские.

*Достоинства паромных переправ*:

• ускорение доставки грузов благодаря сокращению общего расстояния перевозок;

• ускорение обработки судов в портах, сокращение простоев судов и вагонов;

снижение стоимости перемещения грузов с одного вида транспорта на другой в связи с ликвидацией перегрузочных операций;

• лучшее обеспечение сохранности и качества грузов;

• упрощение коммерческих операций по передаче грузов с одного вида транспорта на другой.

К *недостаткам этого вида* интермодальной технологии можно отнести следующие:

• при перевозке на паромах груженого подвижного состава грузоподъемность парома используется не полностью;

• стоимость строительства паромной переправы выше стоимости строительства судов;

• усложняется оборудование причалов подъемно-сопрягающими устройствами, системами накопления вагонов, отдельными системами и гидротехническими сооружениями типа шлюзовых бассейнов при значительных колебаниях уровня воды.

Несмотря на отмеченные недостатки, использование паромных переправ весьма эффективно и зависит от дальности перевозки грузов на пароме и достаточно большого и стабильного грузопотока. Эффективность перевозки с применением данной интермодальной технологии в последнее время возросла с 300 до 1000 км и более.

Компания имеет арендованные и собственные суда и паромы. В собственности находится теплоход «Лотос», арендованные: теплоход «Москва» у администрации края, сроком на 10 лет, паром «Босфор Восточный» у администрации города на 3 года. Основные эксплуатационные показатели представлены в таблице 2.8.

Таблица 2.7

Характеристика судов:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Сведения о судне | Москва | Лотос | Босфор Восточный |
| Порт приписки | Владивосток | Находка | Владивотсок |
| Тип судна | Пассажирское бескоечное | Пассажирское бескоечное | Накатное, (ПАРОМ) Пассажирское бескоечное, автотранспортные средства (с грузом) |
| Дата постройки | 2012 | 1985 | 1974 |
| Место постройки | Россия | Япония | СССР |
| Длина габаритная | 25,41 | 22,73 | 55,47 |
| Ширина габаритная | 8,50 | 5,20 | 50,40 |
| Высота борта | 3,00 | 1,9 | 6,00 |
| Осадка | 1,29 | 1,4 | 4,50 |
| Скорость | 11-25 | 14 | 13,7 |
| Запасы топлива, тонн | 6 | 3 | 96 |
| Тип топлива | Дизельное | Дизельное | Дизельное |
| Количество палуб | 2 | 2 | 2 |
| Пассажиры,бескоечные | 200 | 156 | 260 |

Условия фрахтования судов.

Компания заключила договор с администрацией города на аренду судов «Босфор Восточнй» и «Москва». Стоимость аренды в месяц «Босфор Восточный» составляет 441000 рублей; «Москва» - 485000 рублей в месяц. Условия договора таковы, что администрация города устанавливает цены на билет по направления Владивосток- о. Попов и, о. Рейнеке. Бюджет города доплачивает разницу от продажи билетов и выручки компании, получается 5% рентабельности идет в доход компании от перевозки пассажиров. Ниже представлены суда на рисунке 2.3, 2.4, 2.5.

Рис.2.3 Паром «Босфор Восточный»

Рис.2.4 Теплоход «Лотос»

Рис.2.5 Теплоход «Москва»

Таблица 2.8

Основные Эксплуатационные Показатели

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2013 | 2014 | 2015 | Третий год в % к  первому году |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Численность работников, чел. | 26 | 24 | 24 | 92,3 |
| Численность экипажа | 53 | 48 | 48 | 85,7 |
| Численность судов | 5 | 4 | 4 |  |
| Количество, перевезенных пассажиров по направлениям: |  |  |  |  |
| Владивосток-Попов | 22463 | 32077 | 29473 | 131,2 |
| Попов –Владивосток | 21981 | 32132 | 28991 | 131,9 |
| Владивосток-Рейнеке | 4322 | 6686 | 4765 | 110,3 |
| Рейнеке-Владивосток | 4034 | 6632 | 4864 | 120,5 |
| Владивосток-Славянка | 7366 | 5438 | 5032 | 68,3 |
| Славянка-Владивосток | 6265 | 4669 | 4735 | 75,6 |
| Владивосток-Безверхово | 3868 | 3027 | 3022 | 78,1 |
| Безверхово-Владивосток | 4086 | 3517 | 3367 | 82,4 |

Количество, перевезенных пассажиров по всем направлениям, за 2013, 2014,2015 годы представлено на рис.2.8.1-2.8.3

Рис. 2.8.1 Количество пассажиропотока за 2013 год.

Рис. 2.8.2 Количество пассажиропотока за 2014 год.

Рис.2.8.3 Количество пассажиропотока за 2015 год.

По данным таблицы2.8 можно сделать вывод о том, что численность персонала незначительно сократилась по сравнению с первым годом, численность экипажа тоже сократилась за счет, списания одного из судов (Комета 29), судно находилось в собственности компании, было списано из-за уменьшения пассажиров, отправлять его по направлению Владивосток-Славянка оказалось не рентабельным.

По проведенным исследованиям и построению диаграммы, можно сделать вывод, что количество, перевезенных пассажиров, по направлениям Попов, Рейнеке увеличилось по сравнению с 2013 годом, а по направлениям Славянка, Безверхово сократилось. Сокращение пассажиропотока по этим направлениям, связано с убылью населения, переездом молодой части населения в города, оттоком населения на постоянное место жительства в другие регионы. А также с ростом конкурентоспособности развития автомобильного транспорта в пригородном сообщении.

Таблица 2.9

Финансовые показатели работы судов за 2013-2015 год

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2013 год | 2014 год | 2015 год | Темпы роста |
| Босфор Восточный | 33845902 | 35027123 | 35598240 |  |
| Лотос | 10612560 | 10785632 | 11295101 |  |
| Москва | 30831412 | 27083496 | 28058355 |  |
| Доходы | 74689874 | 72896251 | 74951696 | 1,83 |
| «Босфор Восточный» | 30025489 | 32548632 | 33093016 |  |
|
| «Москва» | 14523691 | 15021365 | 15437921 |  |
| «Лотос» | 7320070 | 7246526 | 7452141 |  |
| Расходы | 53869250 | 52816523 | 54245967 | 0,98 |
|
| Прибыль | 3820413 | 2478491 | 2505224 |  |
| 3292490 | 3539106 | 3842960 |  |
| 16307721 | 12062131 | 12620434 |  |

Финансовые показатели по всем статьям расходов представлены в таблице2.10

Таблица 2.10

Финансовые показатели по каждому из судов на 2015 год

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | «Босфор Восточный» | «Москва» | «Лотос» |
| Кредиты | 523516 | - | 294139 |
| Ремонтные работы | 8034584 | 2702022 | 1367263 |
| Документация и освидетельствование | 560144 | 746710 | 396801 |
| Аренда, взносы | 8 133 835 | 3 494 979 | 12 000 |
| Заработная плата экипажа | 4710753 | 2627105 | 1730054 |
| Связь | 62572 | 25679 | 9101 |
| Топливо | 111140884 | 4575533 | 3005395 |
| Эксплуатационное снабжение | 2938465 | 1125638 | 636888 |
| Электроэнергия | 12624 | 140255 | 500 |
| Всего | **136 117 377** | 15 437 921 | 7 452 141 |

Данная таблица позволяет нам увидеть какие расходы компания несет по содержанию судов. Структура содержания судов содержит в себе (эксплуатационные расходы, ремонтные расходы, плата за арендованные суда, плата за стоянку на причале, документацию и освидетельствование, топливо, расходы на заработную плату экипажа, расходы на связь, расходы по эксплуатационному снабжению) в зимний период времени в расходы входит затраты на ремонтные работы и аренда причала.

По таблице 2.9 Финансовые и экономические показатели, посчитав темпы роста доходов и расходов по всем имеющимся судам, мы определили, что с 2014 по 2015 наблюдается рост доходов, а также и вместе с ним рост расходов. По рассмотрению каждого из судов, то судно «Босфор Восточный» имеет большую разницу между доходами и расходами, а точнее меньшую прибыль, приносящую компании, по сравнению с судами «Москва», «Лотос».

К расходам компании также относится расходы по содержанию судов, в то время, когда они не используются. В зимнее время теплоход «Лотос» подымают на берег аренда места составляет 50000 рублей в месяц, «Москва» стоит у причала и «Босфор Восточный» стоит у причала. Причалы принадлежат администрации города, и их администрация предоставляет бесплатно.

По проведенному анализу, можно сделать вывод, о том, что перевозки на судне «Босфор Восточный» нерентабельны, несут значимые расходы для компании, приносит меньше доход в связи с уменьшением пассажиропотока. А также не используются как паромная переправа, в связи с постройкой мостов и поэтому паром ходит полупустой и не окупает свою провозную способность.

**3. ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В КОМПАНИИ «ТАНИРА»**

**3.1 Покупка нового судна.**

На данном этапе проанализировав эксплуатационные и экономические показатели, можно сделать вывод, что компании необходимо модернизация перевозок пассажиров, для этого необходимо приобрести новое судно, которое сможет ходить круглый год независимо от времени года и тем самым поможет сократить расходы. Поставить его необходимо на линию Владивосток- о. Попов (о. Рейнеке), чтобы избежать застоя зимой парома «Босфор Восточный», а также в летний период времени возможна его эксплуатация на направления п. Славянка, п.Безверхово, п. Зарубино для провоза туристов в данный места отдыха. По размерам оно может быть меньше, так как паром «Босфор Восточный» не набирает необходимое количество пассажиров. Если приобрести судно на воздушной подушке, то оно сможет ходить и в зимний и в летний период времени, тем самым сократить расходы, а также его можно поставить на разные направления, изменив расписание. Оно позволит отказаться от судна «Босфор Восточный».

Амфибийное грузопассажирское судно на воздушной подушке «Арктика-5Д» предназначено для перевозки людей и грузов по рекам, озёрам, в прибрежной полосе морей, по болотам и по суше в течение всего года.

В отличие от известных катеров и судов на воздушной подушке "Арктика" может постоянно эксплуатироваться как на воде, так и по замерзшим водоемам и удаляться от берега в глубь материка на неограниченное расстояние.

Регистрация «Арктики-5Д» осуществляется в Российском Морском Регистре Судоходства как амфибийного судна на воздушной подушке.

По климатическим условиям эксплуатации «Арктика» соответствует требованиям УХЛ по ГОСТ 15150-69 с ограничениями по температуре окружающей среды от +40° до -50°С.

При этом судно сохраняет управляемость и маневренность при скорости ветра до 20 м/сек.

Таблица 3.1

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование параметров** | | **Технические характеристики** |  |
| **п/п** |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 1 | Грузоподъёмность: | - пассажирская | 54 чел. и 800 кг груза; |  |
|  | - грузовая | 2 чел. и 5000 кг груза |  |
|  |  |  |
|  |  | |  |  |
|  | Максимальная скорость, км/час | |  |  |
| 2 | - по твёрдому грунту, льду, снегу | | 120 |  |
|  | - по чистой воде |  | 80 |  |
|  |  | |  |  |
| 3 | Крутизна затяжного подъёма, град. | | 20 |  |
|  |  | |  |  |
| 4 | Максимальная скорость ветра, м/сек | | 20 |  |
|  |  | |  |  |
| 5 | Максимальная высота препятствий (торосов), м | | 0,8 |  |
|  |  | |  |  |
|  | Дальность хода, км: | |  |  |
| 6 | - | на основных баках | 1000 |  |
|  | - | с дополнительными баками | 1400 |  |
|  |  |  |  |  |
| 7 | Силовая установка |  | два дизельных двигателя |  |
|  | «DEUTZ» BF8M1015CP |  |
|  |  |  |  |
|  |  | |  |  |

Продолжение таблицы 3.1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | |  |  |
| 8 | Мощность силовой установки, л.с. | | 600х2 |  |
|  |  | |  |  |
| 9 | Применяемое топливо, марка | | ДЛ, ДЗ, ДА |  |
|  |  |  |  |  |
| 10 | Сухой вес, кг |  | 9 600 |  |
|  |  |  |  |  |
| 11 | Полный вес, кг |  | 16 100 |  |
|  |  |  |  |  |
|  | Запас топлива, л: |  |  |  |
| 12 | - в основных баках | | 1500 |  |
|  | - в дополнительных баках | | 500 |  |
|  |  | |  |  |
| 13 | Расход топлива по воде при скорости 72 км/час, | | 110 |  |
| л/час |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  | |  |  |
| 14 | Расход топлива по снегу и по льду при | | 105 |  |
| скорости 90 км/час, л/час | |  |
|  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 15 | Запас плавучести |  | не менее 200% |  |
|  |  |  |  |  |
| 16 | Непотопляемость |  | обеспечивается |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  | 4-х лопастные изменяемого шага, |  |
| 17 | Воздушные винты |  | реверсивные, с алюминиевыми |  |
|  |  |  | лопастями |  |
|  |  | |  |  |
| 18 | Количество воздушных винтов | | 2 |  |
|  |  |  |  |  |
| 19 | Тормозная система |  | Упругие титановые тормозные щитки |  |
|  | с пневматическим приводом |  |
|  |  |  |  |
|  |  | |  |  |
| 20 | Тормозной путь на грунте, на снегу и на воде | |  |  |
| при скорости 80 км/ч, м | | не более 75 |  |
|  |  |
|  |  | |  |  |
|  | Габаритные размеры, *b* x *l* x *h*, м | |  |  |
| 21 | - транспортировочные (без блоков плавучести) | | 3,2×15×2,2 |  |
|  | - при движении на воздушной подушке | | 6,5×17×4,1 |  |
|  |  |  |  |  |
| 22 | Класс судна |  | Морской, по согласованию с РМРС |  |
|  |  |  |  |  |

Внутреннее строение судна «Арктика5Д» представлено на рис3.1, 3.2

*Рис.3.1 Компоновка кабины управления и пассажирского салона «Арктики-5Д».*

*Рис.3.2 Габаритный чертеж пассажирской «Арктики-5Д».*

**3.2.Основный особенности конструкции судов вездеходов Арктика.**

По своему назначению «Арктика» является универсальным транспортным средством одновременно и судном, и вездеходом, способным осуществлять перевозки по рекам, озерам, в прибрежной полосе морей, по болотам и по суше течение всего года.

В связи с этим «Арктики» оборудуются системами и устройствами, которые обеспечивают хорошую управляемость на суше и хорошую мореходность и безопасность на воде:

* Упругими титановыми тормозными щитками с направляющими ножами, которые удерживают их от заносов на крутых поворотах на воде и на суше, обеспечивают эффективное торможение на ровной поверхности и на спусках и обеспечивают надежную управляемость на воде, на льду и на суше.
* Системой продольной и поперечной остойчивости благодаря, которой «Арктика» сохраняет устойчивое движение на высоких волнах, безопасно преодолевают торосы и неровности суши.
* Для преодоления крутых подъемов на необорудованные берега и преодоления участков пересеченной местности «Арктики» оборудуются ведущими колесами с гидравлическим приводом.
* Конструкция гибкого ограждения воздушной подушки не имеет надувных частей, ресиверов, скегов, продольных и поперечных баллонов устойчивости. Оно выполнено из резинотканевых полотнищ переменной толщины, усиленных титановыми пружинами и накладками и сохраняет эластичность до - 50°С, что обеспечивает высокую живучесть и возможность эксплуатации как на воде, так и по льду, по болотам и по тундре в течении всего года.

5. Высокая безопасность и непотопляемость «Арктик» на воде достигается за счет заполнения всех отсеков плавучести корпуса и блоков плавучести пористым не намокаемым и не горючим материалом и за счет установки по контуру ударопоглащающего пояса безопасности.

* Запас мощности силовых установок и конструкция подъемно-движительного комплекса обеспечивают возможность продолжить движение при выходе из строя одного двигателя, одного нагнетателя воздушной подушки или одного воздушного винта.
* Трансмиссия не имеет ременных передач. Она состоит из конических редукторов с круговым зубом, облегченных пустотелых валов и упругих резинометаллических соединительных муфт.
* Встроенные гидроподъемники позволяют экипажу в полевых условиях производить осмотр и текущий ремонт гибкого ограждения и тормозных устройств, расположенных под днищем судна.
* Кабина управления и пассажирский салон надежно утеплены, имеют двойное остекление и основное и автономное отопление и в целом приспособлены для длительного проживания экипажа и пассажиров в условиях Крайнего Севера.

Палубы бортов приспособлены для крепления крупногабаритных и длинномерных грузов, а также дополнительных топливных баков.

Корпус «Арктики» выполняется разборным с быстросъемными бортами-блоками плавучести, что обеспечивает возможность перевозки автомобильным, железнодорожным и морским транспортом.

*Рис.3.3 Хабаровский край. Затяжной подъем «Арктики-3Д» на правый берег р. Амур.*

Штатная комплектация.

* комплект поставки входят:

1. Амфибийное судно «Арктика-5Д» с комплектующими:

* Навигационное оборудование по правилам РМРС.
* Средства связи по правилам РМРС.
* Мотогенератор, мощностью не менее 5,0 кВт;
* Лебёдка электрическая с тяговым усилием не менее 6000 кг;
* Аудиосистема;
* Спасательные жилеты по числу пассажирских мест + 2 жилета;
* Надувная резиновая лодка и плоты.

1.8 Снабжение в соответствии с проектом, утвержденным РМРС.

* Комплект ЗИП по согласованию с Заказчиком.
* Технологические подставки для сборки и обслуживания.
* Комплект мягких строп.
* Руководство по эксплуатации и техническому обслуживанию.
* Технический паспорт с гарантийными обязательствами предприятия-изготовителя.
* Комплект документации для регистрации в РМРС.

Гарантийные обязательства.

Фирма-изготовитель ОАО «ТПЦ «СибВПКнефтегаз» гарантирует качество и нормальную работу амфибийного судна «Арктика-5Д» в течение 18 месяцев эксплуатации с момента его отгрузки Заказчику при условии, что наработка каждого двигателя с начала эксплуатации составит не более 1000 моточасов. Ресурс эксплуатации «Арктики»: по корпусу и агрегатам не менее 20 лет, по гибкому ограждению не менее 6 лет.

После окончания гарантийного срока фирма-изготовитель гарантирует сервисное обслуживание и ремонт судна на договорной основе в течение всего срока эксплуатации.

После приобретения такого судна, мы можем списать одно из судов, которое несет большие расходы по своему содержанию и не окупают перевозки, в данном случае это судно «Босфор Восточный».

Покупка нового судна будет осуществляться в лизинг под 14% годовых, сроком на 15 лет. Стоимость судна «Арктика 5Д» 70 млн. руб.

Лизинг- долгосрочная аренда машин, оборудования, транспортных средств, производственных сооружений и т. п. с возможностью их последующего выкупа по остаточной стоимости.

Расходы составят:

14% в год на 15 лет, переплаты составят 210%

(70 \*210%)/100%=147 млн руб составят переплаты

70+147=217 млн руб составит общая сумма оплаты судна сроком на 15 лет

217/15=14,46 млн руб оплата за год

14,46/12=1,205 млн руб оплата за месяц

Компании придётся ежемесячно платить 1,205 млн рублей в месяц за новое судно, в дальнейшем за полный выкуп его.

**3.3 Расчет технико-экономических показателей по каждому из судов.**

Рассмотрим два типа судов, 1 уже имеющееся «Босфор Восточный» и второе новое судно, которое необходимо купить «Арктика 5Д».

Расчеты будем производить по двум судам на одной линии Владивосток –

о. Попов (о. Рейнеке).

Таблица 3.2

Результаты расчетов для судов претендентов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметр | Босфор Восточный | Арктика 5Д |
| Вместимость судна(чел) | 260 | 54 |
| Скорость судна(км/ч) | 30 | 60 |
| Время рейса: (мин)  На ходу  На стоянке | 390  150  240 | 310  70  240 |
| Численность экипажа | 24 | 6 |
| Суточный норматив расхода на питание (руб) | 300 | 300 |
| Средняя заработная плата (руб) | 30000 | 30000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Эксплуатационный период судна (сутки) | 39 | 140 |
| Стоимость выплат по судну в месяц  Аренда  Покупка | 441000 | 1205000 |
| Суточный расход топлива:  На ходу  На стоянке | 14,62  2,78 | 8,2  1,15 |
| Средневзвешенная стоимость 1 тонны топлива | 35200 | 35200 |
| Суточные расходы на ремонт | 44256 | 12850 |
| Суточные расходы на экипаж | 10400 | 2600 |
| Суточные расходы на заработную плату | 1000 | 1000 |
| Суточные расходы на страхование | 2231 | 1256 |

Продолжение таблицы 3.2

*Время рейса (мин)*

Tp=tх+tст

tх – ходовое время

tст – стояночное время

TpБВ=150+240=390 (6,5 часа)

Tp=70+240=310 (5 часов)

*Эксплуатационный период (норма/час)*

Tэ=Tр\*nр

nр – количество рейсов

TэБВ=6,5\*144=936 = 39 суток

TэА=5\*672=3360 = 140 суток

*Расходы по содержанию судна*

Rэк=Rзп+Rпит+Rрем+Rтоп+Rстрах

*Расходы на заработную плату экипажа*

Rзп= , руб

RзпБВ=

RзпА=

Nэк – количество членов экипажа;

Зп- средняя сумма заработной платы на человека;

*Расходы на питание экипажа*

Rпит=N\*nпит\*T , руб

RпитБВ=24\*300\*39=280800

RпитА=6\*300\*140=252000

nпит – суточный норматив расходов на питание;

*Расходы на ремонт*

Rрем=nрем\*K

K- Стоимость судна;

nрем –норматив затрат на ремонт судна (0.06);

RремБВ=0,06\*54000000=3240000

RремА=0,06\*70000000=4200000

*Расходы на топливо*

Rтоп=Rх+Rст

Rх- расход топлива на ходу;

Rст- расход топлива на стоянке;

Rтоп=514624+97856=612480

Rтоп=288640+40480=329120

*Расходы на страхование*

Rстрах= nст\*K

RстрахБВ=54000000\*0,01=540000

 RстрахА=70000000\*0,01=700000

nст – норматив затрат на страхование (0,01);

Расходы по содержанию судна «Босфор Восточный»

Rэк=936000+280800+3240000+3240000+612480+540000=8849280

Расходы по содержанию судна «Арктика»

Rэк=840000+252000+4200000+329120+700000=5691120

Доходы за эксплуатационный период

D=N\*Sб

N- Потенциальный пассажиропоток;

Sб- средняя цена билета;

DБВ=60000\*208=12480000

DА=60000\*190=11400000

Общий финансовый результат представлен в таблице 3.2

Таблица 3.2

Общий финансовый результат

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Босфор Восточный | Арктика 5Д |
| Доходы,руб | 12480000 | 11400000 |
| Расходы,руб | 8849280 | 5691120 |
| Прибыль,руб | 3630720 | 5708880 |

Таким образом, покупка нового судна «Арктика 5Д» на данной линии оказывается наиболее оптимальным по сравнению с «Босфор Восточный» с точки зрения минимизации убытков и роста прибыли.

До сих пор в качестве доходов судна рассматривались исключительно платежи за перевозку пассажиров, по существующим линиям, но теперь существует возможность поставить новое судно на другие направления и места отдыха в летний период времени, для отдыхающих жителей нашего края и туристов. Это позволит принести компании дополнительный доход. При уровне доходов от дополнительного сервиса всего 50% количества пассажиров при существующей стоимости билетов, получим дополнительный доход для Арктика 5Д 3000\*190=570000 рублей, соответственно прибыль компании в целом возрастет на эту сумму.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Морские пассажирские перевозки в Приморском крае могут быть улучшены. Для этого необходимо:

* Приобрести новое судно
* Развивать туристический и иной сервис на линии
* Оптимизировать расписание и обеспечить доиспользование судна (возможность доиспользования судна на других линиях, а также на новых линиях)

Исходя из проведенного анализа и полученных результатов работы ООО «Танира» очевидно, что необходима модернизация перевозок пассажиров, для снижения затрат компании на содержание судов, число пассажиров по направлению Владивосток-Попов(Рейнеке) незначительно и судно ходит полупустым, компания несет убытки, по ремонту и содержанию судна «Босфор Восточный» в летний период времени, так как оно стоит у причала, а компания все равно платит стоимость аренды за него, а также на его содержание. Необходимо внедрить новое судно на воздушных подушках. Затраты по содержанию сократятся, расходы на ремонт и заправку его уменьшаться, а вместимость будет удовлетворять спрос пассажиров. А также освоить новые направления к местам отдыха, для граждан края и приезжих туристов, осуществлять перевозки пассажиров в летнее время, для повышения прибыли компании, нормировать и перестроить существующее расписание. Все это позволит компании отказаться от парома «Босфор Восточный», тем самым сократить расходы на его содержание.

Что касается экономических показателей компании, то они будут нормализованы и расходы компании уменьшаться.

На данный момент, компания функционирует в полном объёме, несмотря на издержки. Все перевозки выполняются по расписанию.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Шибаев А.В. Сильванская Г.Н., Петров И.М.Пассажирские перевозки, 2013 [1]

Леонов С.Н. Дальний Восток и Забайкалье в России и АТР, Институт экономических исследований. - Хабаровск, 2006.[2]

* Мысник В.Г. Проблемы транспорта // Сборник материалов международной конференции. Хабаровск: 2002
* Биржаков М., Никифоров В., Индустрия туризма: Перевозки, 2010
* Бреслав Л.Б. Экономические модели в судостроительном производстве. СПб.: СПбГМТУ, 2000. – 149 с

Интернет ресурсы:

* <http://pereprava.su/information/schedule.html>
* <http://www.gruztech.net/article/328>
* <http://www.polnaja-jenciklopedija.ru/zhizn-okeana/morskie-passazhirskie-perevozki.html>
* <http://shamora.info/>

[**Вернуться в каталог дипломов по менеджменту**](http://учебники.информ2000.рф/management3/management3.shtml)

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |