

разработки и внедрения мероприятий по устранению этих причин. При этом начинать деятельность по улучшению процессов необходимо с несоответствий, влекущих для предприятия максимальные потери.

На практике существуют проблемы с определением истинной величины потерь предприятия вызванных несоответствующим качеством продукции и процессов. Первой причиной этого является нежелание работников предприятия признавать ошибки, допущенные при выполнении тех или иных процессов. Второй причиной является то, что кроме явных потерь существуют неявные потери, которые обычно связаны с неудовлетворенностью потребителей качеством продукции предприятия. При этом неудовлетворенность может возникнуть и в ситуации, когда качество продукции соответствует всем документально установленным требованиям. Эти потери особенно опасны, так как влекут за собой потерю потребителей, и если их вовремя не выявить, то при усиливающейся конкуренции между производителями в условиях кризиса могут привести к банкротству предприятия.

ОСОБЕННОСТИ И ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПОРТОВЫХ УСЛУГ В РОССИИ

Козлова А.М.

Томский политехнический университет, г. Томск

*Научный руководитель: Плужник М.В., старший преподаватель
кафедры экономики*

Для России, как страны, омываемой водами трех океанов, значимость морской транспортной отрасли существенна как в части укрепления безопасности, так и социально-экономического развития ее регионов. Эти и многие другие факторы свидетельствуют об актуальности деятельности морской транспортной отрасли для развития национальной экономики.

Цель работы заключается в определении особенностей и факторов развития рынка портовых услуг в России.

Интенсивное развитие морского транспорта оказывает существенное воздействие на экономический рост регионов и государства. Морской транспорт в России стоит на пятом месте по грузообороту после трубопроводного, железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта. Преобладают заграничные перевозки грузов, также морской транспорт занимается и внутренними (каботажными) перевозками.

Портовые услуги – это широкое понятие, включающее весь спектр услуг предоставляемых морскими портами, также включая стивидорные услуги. Общепринятого термина по обозначению рынка портовых услуг не существует, поэтому предположим, что рынок портовых услуг – это спрос и предложение на рынке, который предоставляет транспортные и вспомогательные портовые услуги.

Общепринятой классификации портовых услуг также не существует. Поэтому, в ходе выполнения работы была разработана теоретическая классификация, которая представлена ниже.

Таблица 1 – Классификация портовых услуг

Критерий	Классификация портовых услуг			
	По сроку действия договора	Срок менее года		Срок на 1 год
По наличию предварительных операций	с предварительными операциями		без предварительных операций	
По уровню сложности работ	базовые		средней сложности	высокой сложности
По степени опасности груза	безопасные		опасные	
По структуре груза	навалочные	наливные	насыпные	контейнерные
По логистической схеме работ	без склада		через склад	
По характеру сделки	экспортные		импортные	транзитные

Спрос и предложение на рынке портовых услуг в России представляется не в классическом понимании. Спрос предъявляется грузовладельцами и судовладельцами как отечественными, так и иностранными, а предложение – естественной монополией в лице ФГУП «Росморпорт» и множеством стивидорных компаний.

Российский рынок портовых услуг обладает своими особенностями, которые заключаются в том, что судовладельцы диктуют свои условия в отношении услуг, а предложение в лице ФГУП «Росморпорт» не может предоставить все требуемые услуги. Количество, предоставляемых услуг, сводится к минимуму. Страна, имеющая огромную водную границу, неэффективно использует свои ресурсы.

Особенностью функционирования морских портов в настоящее время является, то, что повышается уровень требований к неценовым факторам, то есть к количеству и качеству портовых услуг, сопровождающих грузоперевозки морским транспортом, что влечёт за

собой изменение основного предназначения морских портов. Это означает, что из простых узлов взаимодействия различных видов транспорта, морские порты преобразуются в самостоятельные транспортно-логистические центры.

На примере ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» был проанализирован один из крупнейших игроков на рынке портовых услуг на сегодняшний день. Основу грузопотока компании составляет весь спектр грузов, кроме наливных. Компания обладает высокой рентабельностью (21%), что позволяет ей расширяться и увеличивать предложение своих услуг. Общество быстро и продуктивно реагирует на спрос и подстраивается под него, изменяя профильную направленность деятельности, чего ФГУП «Росморпорт» со своей системой сделать не может.

Порты, имеющие организационно-правовую структуру естественной монополии, не могут включаться в конкурентную борьбу и не соответствуют факторам и условиям конкурентоспособности. Факторы мегауровня оказывают значительное влияние на организацию. Этот уровень связан с научно-техническим прогрессом и инновациями, к которым более чувствительны частные структуры, нежели монополии, а, следовательно, и действовать будут быстрее и эффективнее. На макроуровне естественная монополия и частные компании находятся в равных условиях, та как эти факторы оказывают одинаковое влияние на обе формы организаций. Мезоуровень представляет нам, в большинстве случаев, порт как градообразующее предприятие. Если ФГУП «Росморпорт» будет преобразован в открытое акционерное общество, то это приведет к увеличению видов деятельности, а, следовательно, к появлению новых рабочих мест, повышению занятости населения данных регионов. Микроуровень предъявляет такие факторы как качество и надежность. В этом монополия так же проигрывает открытому акционерному обществу. Сейчас для грузовладельцев являются важными неценовые факторы, которые лучше всего могут обеспечить предприятия, функционирующие в конкурентной среде. В современных условиях именно качество обеспечивает сокращение времени на прохождение грузов и соответствующих расходов, увеличивает пропускную способность портов, сокращает повреждения грузов во время погрузо-разгрузочных и других операций, обеспечивает безопасность в порту. Следовательно, можно сделать вывод, что естественная монополия изжила себя и требуется новая форма собственности для портового хозяйства.

Рассмотрев особенности развития рынка портовых услуг от СССР до настоящего времени, были выделены факторы, способствующие развитию данной области. Такими факторами стали: реформирование ФГУП «Росморпорт» в открытое акционерное общество, стимулирование спроса на портовые услуги обрабатывающей и легкой промышленности, а также развитие транзитного потенциала морских перевозок. Данные меры будут способствовать расширению спектра портовых услуг, повышению конкуренции, повышению экономического потенциала страны.

В настоящее время необходимо разработать и внедрить новые элементы в организационно-экономический механизм, эффективно сочетающие государственное регулирование и рыночное саморегулирование. Концессии является наиболее развитой, перспективной и комплексной формой государственно-частного партнерства. Однако, есть объекты, которые не подлежали и не подлежат приватизации, потому что это вопрос национальной безопасности (акватории; земельные участки морских портов; портовые гидротехнические сооружения; объекты и сооружения, предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, флот специального назначения; объекты и сооружения инженерной инфраструктуры; подъездные железнодорожные пути, автомобильные дороги)

Также необходимо развивать и стимулировать спрос на услуги портов, так как на данный момент спрос предъявляют только крупные добывающие компании. Стимулирование предприятий обрабатывающей и легкой промышленности будет способствовать и расширению предложения услуг.

Еще одним фактором развития должно стать повышение роли морских портов в обеспечении транзитного потенциала России, это приведет к увеличению экономического потенциала нашей страны. Транзит является своеобразным экспортом транспортных услуг, он повышает эффективность использования российской транспортной сети, стимулирует ее совершенствование.

Таким образом, на современном этапе сектор портовых услуг приобретает все большую значимость, являясь неотъемлемой частью международных морских перевозок и оказывающий непосредственное влияние на развитие международной торговли.

Список информационных источников

1.Пантина Т.А. Водный транспорт России: история и современность // межвузовская научно-практическая конференция студентов и аспирантов, посвященная 200-летию транспортного образования в России (13-14 мая 2009 года) / СПГУВК, 2009. С. 29-34.

2.Проблемы и перспективы развития водного транспорта РФ [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.geogrefs.ru/grefs-686-1.html>. 15.03.2014.

3.Регулятивное раскрытие информации. Годовой отчет за 2012г. ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.seaport.spb.ru/disclosure/issuer/docs/>. 30.05.2014.

QUALITY: ANALYSIS OF THE BASIC DEFINITIONS

Kolchurina M.A.

Gymnasium № 44, Novokuznetsk

Scientific adviser: Volkova T.A.,

*senior lecturer of Quality Management Department,
Siberian State Industrial University, Novokuznetsk*

In everyday life we often hear words like «quality», «high-quality» or «low-quality». But what do these words mean?

The term «quality"» has a lot of definitions. In philosophy, quality is properties and characteristics related to any object that define the object as it is and distinguish it from the other one, so quality is special properties of a thing. Quality as a philosophical category expresses the essential distinctness of the object, because of that it is exactly what it is, and not the other one.

However, in applied science, such as economics, a different definition of the term is used.

In the State Standard GOST 15467-79 «Quality is the set of product properties that determine its suitability to meet certain requirements according to its purpose». International Standard ISO 8402-86 gives the following definition: «Quality is the set of features and characteristics of the product or service that give them the ability to meet the given or prospective needs»[1].

This normative document under review was not only given a new name - ISO 9000, but terminology has also been corrected: «Quality is the