

# **АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ**

**МАТЕРИАЛЫ**

**12-ой Всероссийской (4-ой международной)  
научно-практической конференции  
(23 мая 2014, Владивосток)**



## СОДЕРЖАНИЕ

### Секция 1

#### Теория и практика управления на транспорте

Егорова Е.Н., Функции системы управления экологическими рисками разливов нефти на морских акваториях	3
Ембулаев В.Н., Дегтярёва О.Г. Автоматизация процессов управления перевозками грузов во Владивостокском транспортном узле	6
Зеленцов В.В., Состояние и задачи обеспечения развития морских арктических перевозок в России	9
Кущая Н.В. Склад морского порта – как система массового обслуживания	9
Маликова Т.Е. Анализ причинно-следственных связей, влекущих за собой аварии со смещением груза	11
Мельников А.Р., Баранова Е.Ю. Современные формы объединений судовладельцев в линейном судоходстве	13
Пестерев С.В., Косенко П.Р. Плавательная практика студента как важное условие повышения уровня его компетентности и обеспечения профессиональной подготовки	17
Савькова Г.В. Перспективы развития трансконтинентальных железнодорожных перевозок в дальневосточном регионе	19
Степанец А.В., Валькова С.С., Степанец В.Е. Основные параметры оперативного планирования обработки вагонов в портах	21
Терентьева Л.В., Посельский С.С. Оценка методов расчета численности докеров-механизаторов	23
Федоскова П.Н., Резниченко Д.А., История, этапы и задачи развития Северного морского пути в России	26
Федоскова П.Н., Хамаза Е.В. Сравнение условий перевозки леса чартера «Совкондраунд»	29
Фунтусов А.А. Объяснение эффекта снижения производительности технологических линий при их одновременной работе на одном трюме судна	32
Lv Fanguan, Novikova Ksenia, China Shipping Development Co., Ltd. Tramp Company Applying for Constitution of A limitation Fund for Maritime Claims	35
	37

### Секция 2

#### Экономика и финансы транспорта и других отраслей национальной экономики

Гомольская А.А., Серебряков В.С. Задачи, организация работ и экономическая эффективность грузового терминала на мысе Поселова (о. Русский)	41
Комарова В.В. Методика формирования тарифов на железнодорожном транспорте	43
Кулешова Е.А., Фисенко А.И. Интеграция использования сбалансированной системы показателей и экономической добавленной стоимости как условие роста прибыли предприятия	45
Милая А.В. Эффективность использования государственно-частного партнёрства в управлении инфраструктурными проектами	47
Савинкина Л.А., Белозёрцева Е.Ю., Дурдылева Е.К. Малый бизнес в Приморском крае: общая характеристика и проблемы развития	49
Чун Шань. Развитие государственно-частного партнёрства в Китае	50
Ядигаров Т.А. Применение экономико-математических методов при анализе рентабельности производства в отраслях морского транспорта	52

### Секция 3

#### Проблемы маркетинга и транспортной логистики

Винокур Л.Б. Внешняя и внутренняя задачи складской логистики	54
Мельников А.Р., Мельникова М.А. О специфике «рождения» компаний на отечественном транспортно-экспедиторском рынке	56
Останин В.А. Целостность логистических моделей как проблема современной пространственной экономики	59
Хамаза Е.В., Гаврюшков Е.Н. Использование инструментов управления качеством при оценке услуг логистического посредника	61

троль начинается с получения информации об уровне экологических рисков и заканчивается принятием решений, которые вносят соответствующую коррекцию в систему экологической безопасности для достижения запланированной цели.

Все вышеперечисленные функции предлагаемой системы защиты морских акваторий от разливов нефти призваны осуществлять эффективное управление экологической безопасностью путем оценки экологических рисков и принятия мер по их минимизации.

#### Литература

1. Приказ Минприроды РФ от 13.04.2009 №87 «Об утверждении Методики исчисления размера вреда, причиненного водным объектам вследствие нарушения водного законодательства». URL: <http://www.bestpravo.ru/federalnoje/dg-gosudarstvo/d3n.htm> (дата обращения: 11.02.2014).

### АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ ВО ВЛАДИВОСТОКСКОМ ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ

В.Н. Ембулаев,  
Владивостокский государственный университет  
экономики и сервиса, г. Владивосток, Россия;  
О.Г. Дегтярёва,  
Комсомольский-на-Амуре государственный  
технический университет, г. Комсомольск-на-Амуре, Россия

Владивосток – это транспортный узел, в котором интенсивно взаимодействуют железнодорожный, морской, автомобильный и воздушный транспорт. Такое взаимодействие обусловлено тем, что в нём стыкуется Великая Транссибирская железнодорожная магистраль с морскими транспортными артериями Тихоокеанского бассейна, что позволяет пользоваться услугами морского и железнодорожного транспорта многим странам планеты.

Основное назначение Владивостокского транспортного узла (ВТУ) – это перевалка грузов, которая включает в себя:

- грузы снабжения населения Владивостокской агломерации, охватывающей всю зону залива Петра Великого, в которую входят Славянка, Тавричанка, Надеждинское, Раздольное, Уссурийск, Артем, Шкотово, Большой Камень, Тихоокеанский, Находка (с численностью населения более 1 млн. чел. и с высокой степенью урбанизации – 90% составляет городское население), а также других районов Приморского края;

- грузы «северного завоза» в районы Крайнего Севера, Камчатки, Сахалина, Курильской гряды;

- грузы экспортно-импортных перевозок как внутри бассейна Тихого океана, так и между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Всё это указывает на то, что ВТУ занимает важное транспортно-географическое положение не только общероссийского, но и международного значения на севере АТР. Именно такое положение г. Владивостока накладывает определённые требования к комплексному развитию ВТУ и комплексному управлению перевозочным процессом с учётом взаимодействия разных видов транспорта, у которых к тому же разные собственники. Отметим, что в настоящее время интенсифицированное экономическое развитие стран АТР значительно увеличило потребность в экспортно-импортных перевозках, что обособило приоритетность в развитии г. Владивостока для всестороннего развития его производительных сил весьма ограничены. Именно поэтому ВТУ следует рассматривать как портовый агломерат, включающий в себя все порты юга Приморья: Находка, Восточный, Посыет, Троица и др. Причём в целях обеспечения возрастающих морских и железнодорожных перевозок требуется чётко определить специализацию каждого порта терминалов с перераспределением основных грузопотоков. А это приводит к необходимости создания единого координирующего органа для управления работой всеми видами транспорта в ВТУ как в Южно-Приморском портовом агломерате.

Решение данной проблемы предполагает следующую последовательность обоснования общестратегического замысла развития ВТУ:

- выявление основных проблем и противоречий современного состояния ВТУ;
- определение главных ценностных ориентиров и связанных с их достижением приоритетных задач;
- выбор народнохозяйственной специализации портов и терминаторов в системе регионального, межрегионального, федерального и международного разделения труда;
- изложение основных идей и концептуальных положений по качеству преобразованию существующих и созданию новых условий организации работы ВТУ и среды обитания людей;
- определение направления и средств реализации развития ВТУ.

При таком структурном построении развития ВТУ обеспечивается научность, комплексность и реалистичность разработки основных концептуальных положений, содержательная часть которых ор-

ганию вписывается в общую систему социально-экономического развития Приморского края.

Вопросы комплексного развития ВТУ нельзя отрывать от вопросов комплексного управления перевозочным процессом с использованием новых информационных технологий, включая справочно-информационные и информационно-управляющие системы управления перевозочным процессом. В этом случае необходимо разработать:

— справочно-информационную систему для слежения за движением грузов и подвижного состава ВТУ в реальном масштабе времени;

— систему оперативности прогнозирования перевозочного процесса в ВТУ для принятия упреждающих управляющих воздействий по регулированию перевозочного процесса;

— методы согласования прогнозируемых решений с учётом интересов согласованных взаимодействующих сторон перевозочного процесса;

— автоматизированную систему комплексного регулирования перевозочным процессом в ВТУ с учётом взаимодействия разных видов транспорта;

— программно-моделирующий комплекс для оценки вариантов развития транспортной системы ВТУ на перспективу с учётом использования новой техники и технологии перевозочного процесса;

— методы оценки экономической эффективности комплексного управления перевозочным процессом в ВТУ.

Указанные разработки предполагается выполнять с использованием новых информационных технологий, персональных компьютеров, современных систем передачи данных, экспертных систем и др.

Комплексное управление перевозочным процессом в ВТУ позволит повысить эффективность транспортной системы в перевозочном процессе, рационально использовать площади, занятые транспортными объектами и складами, уменьшить загрязнение воздушного и водного бассейна, повысить эффективность производственной и непроизводственной сферы в перевозочном процессе за счёт увеличения производительности доставки, перевалки и отправки грузов, сократив потребность в рабочей силе и др.

Развитие ВТУ в перечисленных направлениях, по нашему мнению, приведёт к становлению г. Владивостока как города с политическим, коммерческим, научно-образовательным и культурно-рекреационным центром на востоке РФ.

## СОСТОЯНИЕ И ЗАДАЧИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ АРКТИЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

В.В. Зеленцов,  
МГУ им. адм Г.И. Невельского, г. Владивосток, Россия

1. Арктика чрезвычайно богата многими видами природных ресурсов. Прежде всего, это касается потенциальных запасов нефти, газа и газового конденсата. Наибольшими запасами углеводородов среди арктических стран располагает Россия. В районах, которыми она уже владеет и на которые претендует, находится более 250 млн. баррелей нефти и газа, что составляет более 60% всех запасов Арктики. Прилегающий к территории России арктический шельф может стать в XXI веке основным источником углеводородного сырья не только для самой России, но и для всего мирового рынка.

В арктической зоне сосредоточена большая часть российских запасов золота, хрома и марганца, платиновых металлов и коренных алмазов. Здесь же залегают запасы углей, которые оцениваются в 780 млрд. т. В регионе производится продукция, обеспечивающая около 11% национального дохода России и до 22% объема общероссийского экспорта. Поэтому вполне понятно, что проблемы и перспективы развития этого региона России постоянно находятся в центре внимания руководства страны.

Так, в частности, по поручению президента России и Правительства России Министерство регионального развития России в настоящее время интенсивно разрабатывает проект федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации», которым предполагается уточнить географические границы Арктической зоны РФ с учетом и статусом муниципальных образований, входящих в ее пределы. Кроме этого, в соответствии с реализацией «Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года» соответствующие гражданские и военные министерства и ведомства страны организуют работу по реализации мер, обеспечивающих защиту интересов в российском секторе Арктики и расширению своего присутствия в этом районе Северного полушария.

2. Сегодня Россия, без преувеличения, является одним из ключевых участников освоения Арктики. Связано это, в первую очередь, с такими объективными условиями, как протяженность береговой линии, наличием значительной территории страны за полярным кругом,