

Список литературы

1. Семкина Н. И. Обществознание : учеб.-метод. комплекс. М., 2010.
2. Яковлева А. В. Экономическая статистика : учеб. пособие. М. : ИЦ РИОР, 2011. 350 с.
3. Основные показатели социально-экономического развития Астраханской области за 2015 год / министерство экономического развития Астраханской области. URL: <https://minec.astrobl.ru/section/osnovnye-pokazateli-socialno-ekonomicheskogo-razvitiya>

© В. К. Лихобабин, А. Г. Уразалиева

Ссылка для цитирования:

Лихобабин В. К., Уразалиева А. Г. Социально-экономические особенности регионального рынка труда // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2016. № 1–2 (15–16). С. 90–95.

УДК 656.071.4

ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВЫМИ КОМПАНИЯМИ

Ю. И. Убогович, А. Б. Пучков

Астраханский государственный архитектурно-строительный университет

Изучена история организации и периоды развития производственно-хозяйственной деятельности акционерного общества «Грузовая компания «Армада». Проведена оценка динамики основных технико-экономических показателей работы компании за несколько лет.

Проанализирована организационная структура управления производственными и административными подразделениями порта. Исследованы достоинства и недостатки сложившейся структуры управления компанией. Намечены перспективы развития инфраструктуры порта и пути повышения эффективности системы управления АО «Грузовая компания «Армада».

Ключевые слова: система, организация, структура управления, грузовая компания, порт, развитие, инфраструктура, эффективность.

THE EXPERIENCE OF THE ORGANIZATION AND THE EFFECTIVENESS OF THE CONTROL'S SYSTEM OF THE FREIGHT COMPANIES

Y. I. Ubogovich, A. B. Puchkov

Astrakhan State University of Architecture and Civil Engineering

The history of the organization is studied and periods of industrial and economic activities of the S. A. "Cargo company "Armada". The dynamic's evaluation of the main technical and economic indicators of the company for several years is realized.

The organizational arrangement of the production and administrative port departments is analyzed. The advantages and disadvantages of management structure of the company are studied. The development prospects of the port infrastructure and ways to improve the effectiveness of the control system S. A. "Cargo company "Armada" are described.

Keywords: system, organization, management structure, Cargo Company, port, development, infrastructure, efficiency.

Выгодное геополитическое положение Астраханской области, расположенной на пересечении транспортных торговых путей между Европой и Азией, обусловило создание несколько сот лет назад в дельте реки Волги морского порта. С середины 90-х гг. прошлого столетия в Астраханской области как пограничном район, активное развитие получили порты, специализировавшиеся на перевалке генеральных грузов в экспортном направлении, а также на перевалке импортных контейнеров.

Акционерное общество «Грузовая компания «Армада» в современном виде было создано в декабре 1997 г. и представляет собой крупный портовый терминал с мощной производственной базой. Динамическому развитию порта способствовало и создание в 2000 г. международного транспортного коридора «Север – Юг», но история зарождения и становления компании началась полвека назад.

В конце 50-х гг. XX в. на правом берегу реки Волги началось строительство Астраханского целлюлозно-картонного комбината (АЦКК), инициатором которого был генеральный секретарь ЦК КПСС Н. С. Хрущев. Комбинат планировался для осуществления переработки местного камыша, поступающей древесины, щепы и тростника на картон и бумагу. Для работников комбината, кроме промышленного предприятия, был построен городок с необходимыми объектами социальной инфраструктуры.

Комбинат начал работу в 1961 г. Сырье принимали железнодорожным и водным транспортом, для этого были введены в эксплуатацию биржа сырья с причалами для разгрузки щепы, тростника и причалом штучных грузов. В 1986 г. АЦКК был реорганизован в ПО «Астраханбумпром», а в 1992 г. – в ОАО «Астраханбумпром». В результате приватизации государственная собственность предприятия перешла в частную форму: владельцем 51 % акций стал трудовой



коллектив, а 49 % было продано с аукциона другим юридическим и физическим лицам.

Начиная с 1993 г. объемы поставляемого на предприятие сырья уменьшились из-за резкого роста железнодорожных тарифов и закупочных цен. В результате производство продукции сократилось, и к 1997 г. ОАО «Астраханбумпром» практически прекратило свою производственно-хозяйственную деятельность.

В ноябре 1997 г. общее собрание акционеров приняло решение о реорганизации ОАО «Астраханбумпром»: из него было выделено три предприятия. 29 декабря 1997 г. было зарегистрировано открытое акционерное общество «Грузовая компания «Армада», основной вид деятельности предприятия – услуги по перевалке и хранению грузов. Главные вехи становления производственно-хозяйственной деятельности можно соотнести со следующими периодами развития компании.

1. Период становления общества в 1998–2006 гг. проходил в жесткой конкурентной борьбе. Первые задачи, которые предстояло решить руководству, заключались в ремонте и обновлении перегрузочной техники. Общество стремилось укрепить свои позиции на рынке оказываемых услуг. В эти годы грузооборот компании увеличился со 140 до 750 тыс. т.

2. Период смены собственника компании и реконструкции производственных мощностей в 2006–2008 гг. Основным собственником ОАО «ГК «Армада» и владельцем крупного пакета акций в августе 2006 г. стало ЗАО «Профит» (г. Магнитогорск). За три года общий объем инвестиций составил 691 млн руб.

Начиная с августа 2006 г. за счет инвестиций, была приобретена современная высокопроизводительная перегрузочная техника (козловые, порталные краны), реконструированы собственные железнодорожные пути, складские производственные площади закрытого и открытого хранения. В результате проведенных мероприятий только по итогам 2007 г. объем грузооборота увеличился более чем в два раза и составил 1300 тыс. т. В сентябре 2008 г. вводится в эксплуатацию после реконструкции причал № 1 с протяженностью причальной стенки 273 метра, общая длина нового причала 329 п. м, площадь – 13600 кв. м.

3. Период работы в новых условиях и режимах ОАО «ГК «Армада» начинается с 2009 г. Причал № 1 способен одновременно принимать под погрузку два теплохода вместимостью 5000 т и осуществлять погрузочные операции двумя порталными кранами по каждому судну.

С марта 2011 г. ведутся интенсивные строительные-монтажные работы по реконструкции

причала № 2 на реке Волге. Реконструкция причала № 2 позволит ввести в эксплуатацию новые производственные площади, значительно увеличить объемы поступления, отгрузки и складирования грузов, а также ускорить процесс их обработки.

4. Период ввода в эксплуатацию в 2014 г. режимного участка ОАО «ГК «Армада» – пункта пропуска через государственную границу в морском порту Астрахань. Для этого были произведены строительные-монтажные работы по возведению здания специализированной проходной для размещения сотрудников пограничного управления ФСБ РФ по РКИАО, Астраханской таможни ФТС РФ и иных государственных контрольных органов. Режимный участок пункта пропуска оснащен комплексом технических средств пограничного контроля, таможенного контроля, системой периметровой охранной сигнализации и системой видеонаблюдения. Произведены работы по монтажу систем контроля доступа в режимную зону пункта пропуска, досмотра транспортных средств, товаров и грузов, телевизионного наблюдения, охранной сигнализации помещений и периметра, гарантированного электропитания, средств сбора и обработки информации, аудио-, видео-, фотодокументирования, нестандартного, технологического и вспомогательного оборудования.

В настоящее время компания оснащена современным высокопроизводительным перегрузочным оборудованием, грузоподъемной техникой, в ее собственности железнодорожные пути не общего пользования. 8 июня 2015 г. произошло изменение организационно-правовой формы общества с ОАО на ОА.

Основной целью деятельности компании является и остается развитие транспортного узла юга России, связанного с перевозкой грузов в смешанном сообщении «река-море» (преимущественно на Иран), производство погрузочно-разгрузочных работ и обслуживание судов, заходящих в порт.

Акционерное общество «ГК «Армада» является одним из двух десятков организаций – участников транспортного процесса, осуществляющих перевалку грузов на морском транспорте в акватории порта Астрахань согласно перечню организаций, утвержденному Минтрансом России, и действующих в рамках федерального законодательства о морских портах в Российской Федерации.

На основании договоров с грузовладельцами или их экспедиторами порт оказывает широкий спектр услуг:

- складские операции с грузом;
- хранение груза на крытых и открытых складских площадях порта;

- погрузка, разгрузка, сепарирование, укрепление, крепление грузов на железнодорожном, водном и автомобильном транспорте;
- транспортно-экспедиторское обслуживание;
- дополнительные работы с грузом: ремонт упаковки, взвешивание грузов на автомобильных и железнодорожных весах, перетарка груза, перемаркировка, маркировка; прочие работы и услуги.

Основным грузом, который обрабатывает порт АО «ГК «Армада», является металлопродукция (около 90 % всех грузов). Также в порту перегружают пиломатериалы, биг-беги с цементом и удобрениями, тарно-штучные грузы и контейнеры.

Грузовая компания работает с грузами всех таможенных режимов – транзит, импорт, экспорт, а также грузами внутреннего оборота.

Порт способен принимать суда круглый год, в основном грузовая компания обслуживает суда типа «река-море» грузоподъемностью до 5000 т и осадкой до 5 м, так как гарантированная глубина у причала 5,2 м. Общая протяженность причальной стенки 273 м, а железнодорожных путей – 7,8 км. На территории организации расположены открытые склады площа-

дью 62 тыс. кв. м и закрытые склады площадью 2,5 тыс. кв. м. Порт способен за сутки отгрузить до 10 000 т, при этом обслуживать одновременно два судна. Все это позволяет порту обеспечивать грузооборот 3,6 тыс. т в год.

Порт оснащен современным высокопроизводительным оборудованием и техникой:

- порталные краны: два крана грузоподъемностью 20 т, три крана грузоподъемностью 32 т;
- один портовый мобильный кран НМК 170 Е грузоподъемностью 63 т;
- автомобильные краны: КС-6973А, «TADANO» и КС-6476 грузоподъемностью по 50 т, а также КС-45717 грузоподъемностью 25 т;
- два козловых крана грузоподъемностью 32 т с электромагнитами;
- автопогрузчики: один М-40814 грузоподъемностью 5 т, три «Komatsu» грузоподъемностью 1,8 т, 5 т и 25 т, два «Хайстер» грузоподъемностью 1,5 т, один фронтальный автопогрузчик L-34 грузоподъемностью 5 т;
- три маневровых тепловоза, подвижной состав (платформы).

Основные технико-экономические показатели работы компании представлены в таблице 1.

Таблица 1

Экономические показатели производственно-хозяйственной деятельности АО «ГК «Армада»

Наименование показателя	Ед. изм.	2012 г.	2013 г.	Отклонение	
				+,-	%
Выгрузка экспортного груза	тыс. т	469,74	380,57	-89,17	-18,98
Отгрузка экспортного груза	тыс. т	649,95	425,94	-224,01	-34,47
Отгружено судов	шт.	221	188	-33	-14,93
Выручка от продажи работ, услуг	тыс. руб.	131108	127761	-3347	-2,55
Себестоимость услуг	тыс. руб.	109780	91104	-18676	-17,01
Управленческие расходы	тыс. руб.	20732	18569	-2163	-10,43
Прибыль от продаж	тыс. руб.	596	18088	17492	-
Чистая прибыль	тыс. руб.	-11002	2421	13423	-
Среднесписочная численность	чел.	266	162	-104	-39,09
Средняя зарплата	руб.	17248,3	17810,6	562,3	3,26

За 2013 г. АО «ГК «Армада» было всего принято 380,57 тыс. т груза, что на 89,173 тыс. т меньше показателей уровня прошлого, 2012 г.

Объем погрузочных работ на экспорт составил 425,94 тыс. т, что на 224,01 тыс. т меньше, чем в 2012 г. Сравнительная диаграмма грузооборота порта приведена на рис. 1.

Основная часть дохода АО «ГК «Армада» в 2013 г. получена от услуг по грузопереработке и хранению грузов. Объем выручки, полученной от реализации работ и услуг в 2013 г., составил 127 761 тыс. руб., что на 2,55 % меньше по сравнению с 2012 г. – за счет ограничения поставки экспортного груза [1, с. 14].

Динамика основных экономических показателей работы порта показана на рис. 2, динамика изменения количества отгруженных судов и среднесписочная численность работников – на рис. 3.

За годы становления и развития АО «ГК «Армада» организационная структура управления сформировалась как линейно-функциональная, сочетающая в себе преимущества линейных и функциональных структур. Для формирования организационной структуры был использован шахтный принцип построения и специализации.

Организационно-производственная структура порта — это совокупность его управленческих и производственных, основных и вспомогательных подразделений, система их подчиненности и порядков взаимодействия с целью наиболее полного и эффективного выполнения всех свойственных порту функций [2, с. 121].

Организационная структура управления производственно-хозяйственной деятельностью компании представлена на рис. 4.

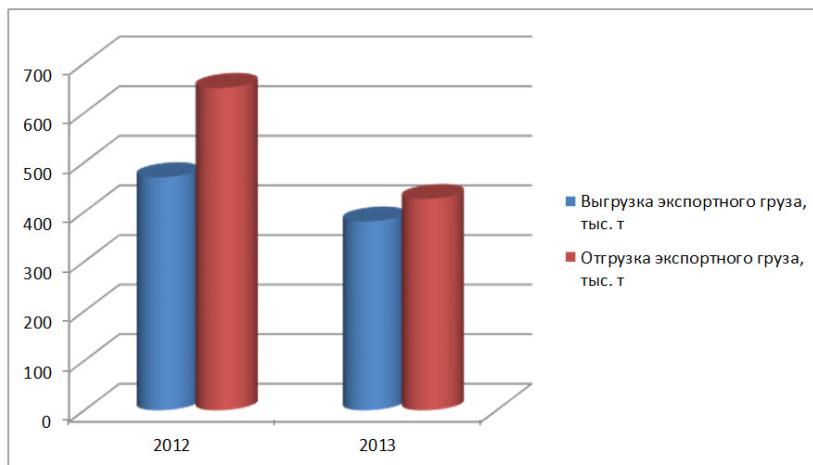


Рис. 1. Грузооборот порта

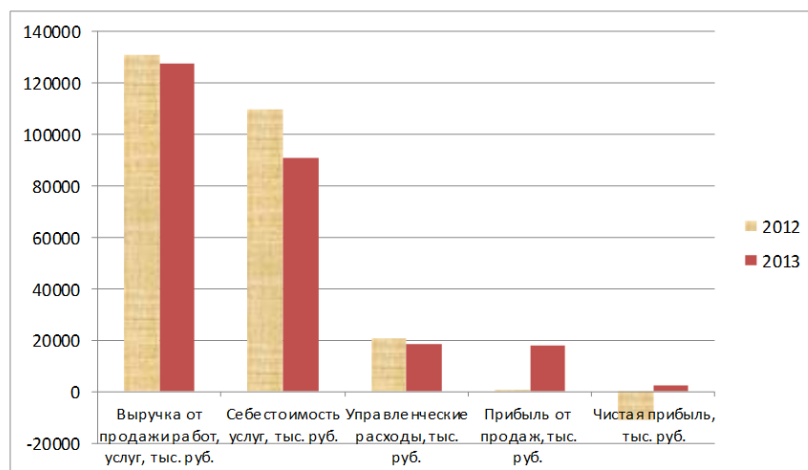


Рис. 2. Экономические показатели

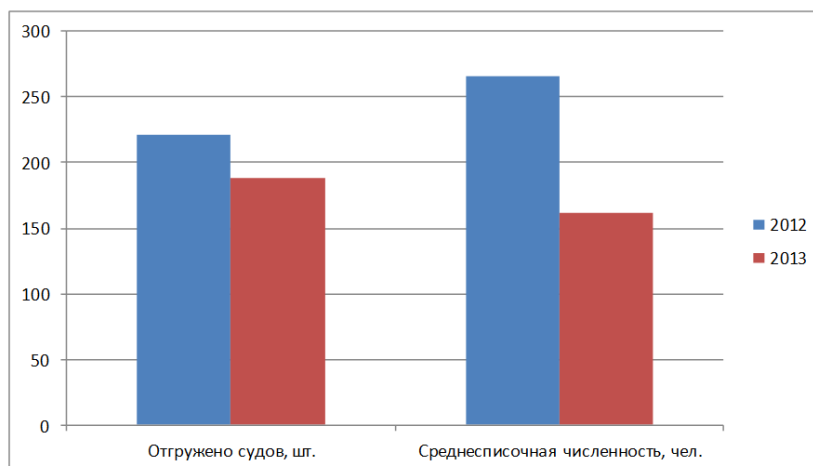


Рис. 3. Количество отгруженных судов и среднесписочная численность

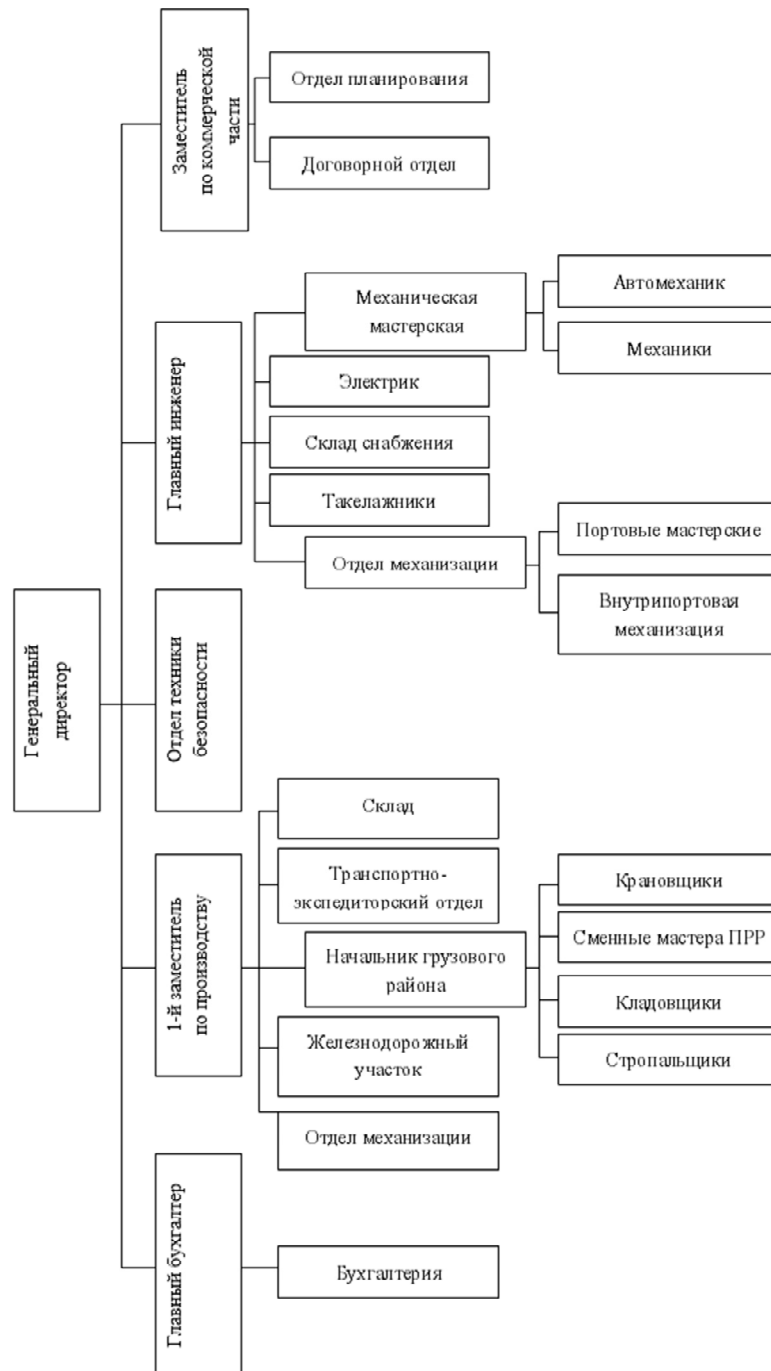


Рис. 4. Организационно-производственная структура порта

К основным принципам организации управления морским портом относится принцип единоначалия. Он предполагает систему организации производства, при которой право окончательного решения всех важных хозяйственных вопросов принадлежит одному лицу – генеральному директору.

Генеральный директор через своих заместителей и соответствующие отделы, управления

порта осуществляет руководство всей производственной, хозяйственной и финансовой деятельностью. В прямом подчинении генеральному директору находятся его заместители: зам по коммерческой части, 1-й зам по производству, главный бухгалтер, а также главный инженер и функциональный отдел техники безопасности. Генеральный директор и его заместители составляют вместе структуру руководства порта.



1-й заместитель по производству непосредственно руководит основной производственной деятельностью порта, то есть погрузочно-разгрузочными работами, обслуживанием судов, транспортно-экспедиторской работой. В его ведении основные хозяйства порта: грузовой район, склад и железнодорожный участок. В подчинении у 1-го заместителя по производству начальник грузового района, который занимается организацией складской деятельности, предварительным размещением груза на судне и на территории порта, составлением каргоплана, а также всеми грузосопровождающими документами.

Заместитель по коммерческой части руководит привлечением грузооборота в данный порт, составлением контрактов с контрагентами и с клиентами, планированием работы порта, составлением первой бухгалтерской отчетности, контролирует долги, взимаемые с клиентов и контрагентов, согласовывает принятие грузов с железнодорожным участком, передает бухгалтерии акты выполненных работ.

Техническое руководство портом осуществляет главный инженер. Он возглавляет работы по технической эксплуатации и ремонту подъемно-транспортных машин, направляет работу по внедрению новой техники, контролирует энергетическое, материально-техническое и другие виды обеспечения деятельности порта.

Ремонт и обеспечением технической эксплуатации автопогрузчиков и других машин занимается внутривортовая механизация. Подразделение также поддерживает технику в исправном состоянии и готовности к работе, выдает машины на грузовые работы и принимает после смены.

Текущий, средний и капитальный ремонт портовых перегрузочных машин обеспечивают механические мастерские. Они осуществляют изготовление грузозахватных приспособлений, строп и инвентаря для производства грузовых работ, делают сменно-запасные части для механического оборудования порта.

Как показано на рис. 4, подразделения компании структурированы по видам деятельности. Функциональные подразделения делятся на более мелкие производственные, каждое из которых выполняет ограниченный перечень функций. Руководство функциями осуществляет генеральный директор.

Линейно-функциональная структура обеспечивает разделение управленческого труда, при котором линейные звенья управления призваны командовать, а функциональные – выполняют указания, непосредственно касающиеся технической, административной, коммерческой работы порта.

Руководители функциональных подразделений (1-й зам по производству, главный бухгалтер, зам по коммерческой части, главный инженер) оказывают влияние на производственные подразделения. Они имеют право самостоятельно отдавать им распоряжения для обеспечения бесперебойной работы порта. Функциональные службы осуществляют всю техническую подготовку для работы порта, предлагают варианты решений вопросов, связанных с оптимизацией и стабильности его работы.

Системообразующими являются вертикальные связи, которые можно подразделить на:

1) основные (линейные), посредством 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) такой организационной структуры управления:

1) упрощает профессиональную подготовку;

2) способствует повышению эффективности использования рабочей силы всех видов;

3) структура повышает ответственность руководителя организации за конечный результат деятельности;

4) позволяет легче контролировать деятельность каждого подразделения и исполнителя;

5) создает возможности для карьерного роста сотрудников.

Недостатки сложившейся организационной структуры управления:

1) замедляется процесс принятия и реализации решения;

2) усложняется согласованность действий функциональных подразделений;

3) структура не обладает гибкостью, так как функционирует на основе множества принципов и правил;

4) ответственность за получение прибыли ложится на руководителя предприятия.

Организационная структура управления производственно-хозяйственной деятельностью АО «ГК «Армада» находится в постоянном развитии, и ее совершенствование направлено на повышение эффективности результатов работы компании и рост ее конкурентоспособности на рынке оказываемых услуг.

Для расширения спектра оказываемых услуг по обработке специализированных грузов и грузов, требующих крытого хранения, производятся дальнейшие строительные-монтажные работы по реконструкции крытого склада и площадки для обработки и хранения контейнеров. Постоянно обновляются производственные мощности.

Перспективы развития компании – это непрерывное развитие инфраструктуры порта, строительство и модернизация второго причала, строительство новых складских площадок открытого и закрытого типа, приобретение средств механизации грузопереработки. Разработаны планы модернизации и замены имеющейся техники (погрузчиков, штабелеров, портальных кранов, автокранов) [1, с. 16]. Это позволит расширить номенклатуру перерабатыва-

емого груза (например, зерновые, навалочные, скоропортящиеся).

В настоящее время перед портом поставлены сложные задачи, вызванные внешними факторами – экономическими санкциями по отношению к основным импортерам грузов. Усилия, предпринимаемые руководством страны, в последнее время влияют на изменение ситуации в положительную сторону.

Главной проблемой для порта на сегодняшний день является отсутствие «флага», что означает, что у компании нет возможности принять суда с иностранным флагом. Следовательно, разрешение этой проблемной ситуации является одним из главных направлений для повышения эффективности перспективного развития компании.

Список литературы

1. Годовой отчет ОА «ГК «Армада» за 2013 г.
2. Скрынник А. М., Семчугова Е. Ю., Семченко В. А. Управление на водном транспорте. Ростов-на-Дону : СКНЦ ВШ, 2005.

© Ю. И. Убогович, А. Б. Пучков

Ссылка для цитирования:

Убогович Ю. И., Пучков А. Б. Опыт организации и эффективность системы управления грузовыми компаниями // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2016. № 1–2 (15–16). С. 95–101.