

- resource]. – Mode of access : <http://www.eurocoop.coop/home/en/default.asp>.
4. EUROCOOP's position on the public consultation on the future of the internal market [Electronic resource]. – Brussels, 15th June, 2006. – Mode of access : <http://www.eurocoop.coop>. – Title from display.
  5. Consumer Cooperative Social Responsibility: bringing values into retail business – Production of Euro Coop a.i.s.b.l. – 2008. – December. – Mode of access : <http://info@eurocoop.coop> – [www.eurocoop.coop](http://www.eurocoop.coop). – Title from display.
  6. Internationalisation and cooperative collaboration in the new EU member states. Theme pamphlet [Electronic resource]. – Published by the Agricultural Council of Denmark, 2004, – P. 32. – Mode of access : <http://www.landbrugsraadet.dk>. – Title from display.

УДК 338.47

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОВЕДЕНИЯ СЮРВЕЙЕРСКИХ ОПЕРАЦИЙ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

О. Н. Норкина, кандидат технических наук

История развития рынка сюрвейерских услуг насчитывает несколько столетий. Активизация этого вида деятельности произошла в конце XVII в. вследствие возникновения страховых обществ и классификационных морских регистров (в частности Ллойд). С конца XIX в. контроль качества и количества перевозимых грузов становится еще одним широко распространенным направлением этой деятельности.

В конце XX в. Комитет по энергетике Европейской экономической комиссии ООН разработал и утвердил документ ECE/ENERGY/19 известный как Draft Survey Code. Назначение этого кодекса – обеспечение единообразия и точности драфт-сюрвея. Особое внимание акцентировано на содержании и качестве судовых документов, что может быть обеспечено наличием квалифицированной экспертизы.

Реформирование рыночной экономики Украины обусловило возникновение независимых сюрвейерских организаций. В связи с чем получил распространение и сам термин «сюрвейер». Чаще всего определение этого термина можно встретить в связи с рассмотрением страховых рисков, то есть имеющим некую юридическую подоплеку.

Наиболее точное и общее определение, на наш взгляд, дает В. И. Снопков (президент Ассоциации независимых сюрвейеров России): сюрвейер – тот, кто, будучи независимым, занимается тщательным и детальным инспектированием, проверкой, установлением наличия какого-либо факта или его отсутствия, а также выдачей рекомендаций в лицензированной области по заявке физических или юридических лиц.

В условиях интенсивно развивающегося мирового рынка морских перевозок грузов первоочередной является проблема повышения уровня конкурентоспособности и финансовой устойчивости предприятия. Одним из направлений решения данной проблемы является факторный анализ прибыли. В настоящее время недостаточно изучено влияние экспертизы, как одного из значимых факторов, на эффективность морской сделки. В этой связи представляется целесообразным и актуальным исследование влияния качества проведения сюрвейерских проверок на формирование финансовых результатов предприятия.

При осуществлении международных морских перевозок в наше время действует несколько видов контроля: международный, государственный, ведомственный, независи-

мый. Каждый из них основывается на соответствующей нормативной базе.

К основным вопросам, инспектируемым морскими сюрвейерами, относятся:

- определение пригодности и соответствия судов и их грузовых помещений для перевозки различных грузов;
- расследования, в связи со страховыми случаями, причин несохранной перевозки грузов всеми видами транспорта и оценка ущерба;
- осмотр грузов перед погрузкой и рекомендации капитану по внесению оговорок о состоянии груза в штурманские расписки и коносаменты;
- контроль грузовых операций, услуги суперкарго, составление грузовых планов погрузки судов, рекомендации по укладке и креплению грузов и надзор в процессе грузовых операций;
- тальманский счет груза при погрузке/выгрузке судов, загрузке/выгрузке контейнеров, автомобилей и пр.;
- определение количества груза по осадке судна (Draft survey);
- определение количества бункера на борту (Bunker survey);
- отбор проб груза или бункера, производство анализов сертифицированными лабораториями;
- определение состояния закрытых грузовых трюмов на предмет их водонепроницаемости, в частности с помощью ультразвукового оборудования;
- оценка технического состояния судна, корпуса и механизмов, их соответствия конвенционным, классификационным требованиям перед страхованием или продажей;
- расследование аварийных случаев с судами, оценка ущерба, контроль работ в ходе ремонта;
- оценка технического состояния судна и/или определение количества остатков топлива на борту при передаче судна фрахтователям или судовладельцам (On/Off-hire condition/Bunker survey);
- расследования и урегулирование претензий в связи с травматизмом, болезнью,

смертью членов экипажей судов и подобные функции.

В особую категорию сюрвейерских услуг можно выделить предстраховой сюрвей, то есть экспертизу рисков перед заключением договора страхования.

Однако проблема состоит в том, что при возникновении споров цели страховой компании и грузоперевозчика (продавца) прямо противоположны. Положение осложняется, если к спору присоединяется и третья сторона – получатель (покупатель) груза. Поскольку споры подобного рода имеют, безусловно, финансовую основу, то одним из основных критериев при выборе сюрвейерской компании для проведения экспертизы должна быть ее независимость.

Независимость предполагает прежде всего отсутствие принадлежности к государственной или коммерческой структуре, что отрицательно влияет на объективность заключения эксперта и не позволяет использовать его при решении споров и в судебных разбирательствах. Кроме того, не допускается работа сюрвейера в интересах более одного участника транспортного процесса. Выполнение данных условий вызывает определенные сложности для нашей страны, поскольку в большинстве случаев сюрвейерские услуги оказывают эксперты, являющиеся сотрудниками непосредственно экспедиторских фирмы или страховых компаний. Однако решающую роль в стратегическом планировании эффективной деятельности должно играть осознание значимости имиджа сюрвейерской компании при выборе ее для оказания услуг.

Основополагающими принципами работ по оказанию качественных сюрвейерских услуг, выработанными вековой международной практикой, являются: безошибочность расчетов, вескость аргументации доказательств, достаточность излагаемой информации, независимость, соблюдение деловой этики, дисциплинированность, добросовестность.

Кроме того, компетентность и уровень образования сюрвейера должны соответствовать Международным стандартам качества (ISO 9001–9004).

Вышеперечисленные факторы имеют весомое значение как для грузоотправителя, так и для грузоперевозчика в лице грузового помощника, поскольку результат работы сюрвейера оказывает непосредственное влияние на формирование финансовых результатов морских транспортных операций.

Целесообразность обращения к независимому сюрвейеру обусловлена не только рядом проблем, возникающих при транспортировке груза, но и необходимостью предотвратить возникновение споров.

Главной задачей всех участников процесса перевозки грузов морем является получение положительного результата коммерческой сделки в виде прибыли. Формирование прибыли происходит при взаимодействии двух категорий: выручки (фрахтовой выручки, если речь идет о морских перевозках) и расходов. При этом абсолютное значение первой должно стремиться к максимуму, а второй – к минимуму.

В экономической плоскости проблемы лежат два основных аспекта: 1) на размер выручки прямое влияние оказывает объем реализованной продукции; 2) убытки от потери качества и количества продукции увеличивают расходы компании, следовательно, снижают размер прибыли от коммерческой операции.

Оба рассмотренных нами аспекта приводят к необходимости решения одной проблемы – сохранности исходного количества и качества перевозимого груза. Таким образом, в сохранной доставке грузов заинтересованы все участники процесса морских перевозок.

В случае потери количества и (или) порчи груза грузоотправитель не сможет получить в полном объеме оплату товара по договору купли-продажи с грузополучателем, тем самым снизив свою прибыль.

Грузополучатель также понесет убытки в виде недополученной прибыли от отсутствия возможности дальнейшей реализации недополученного товара, либо реализации по сниженной цене из-за потери качества. В том случае, если поставка товара имеет отношение к производству, возможен сбой в технологиче-

ском процессе или его остановка, что повлечет неизбежные финансовые потери.

В свою очередь, перевозчик несет ответственность за сохранность груза непосредственно во время осуществления перевозки, а также при его перегрузке (в зависимости от условий контракта).

Негативной представляется практика перекладывания всех рисков, связанных с проблемой сохранности груза, на страховую компанию, поскольку андеррайтинг в этом случае напрямую зависит от степени ответственности, возлагаемой на грузоперевозчика. То есть, чем меньше ответственность, тем больше страховая премия, сумма которой фактически ложится на затраты, уменьшая таким образом прибыль. Следует иметь в виду, что при возникновении страхового случая, связанного с нарушением технологии перевозки, страховщик имеет право отказать в выплате страховой суммы.

В качестве решающего фактора в разрешении подобных споров может быть использован отчет независимого авторитетного и легитимного сюрвейера.

Одной из основных проблем, которая должна быть решена в данном процессе, является справедливая оценка количества перевозимого груза. Взвешивание грузов автомашинами, вагонами или на специальных весах требует значительных временных и трудовых затрат. Следует учесть, также, вероятность получения при этом недостоверных данных, так как при каждом взвешивании имеет место некоторая ошибка, в большинстве случаев имеющая случайный характер, что обусловлено неточностью измерительных приборов или определения веса тары. В другом случае ошибка может приобрести систематический характер, в частности под влиянием человеческого фактора (обвес).

Повысить точность измерений и значительно уменьшить их ошибку позволяет технология «драфт-сюрвей», то есть определение веса груза по осадке судна. Сущность этого метода заключается в определении массы груза путем расчета разности водоизмещения судна до и после погрузки/разгрузки. Согласно суще-

ствующим міжнародним нормативам, точность такого метода составляет 0,5 %.

Как показала морская практика, данная методика не является совершенной и не обеспечивает приемлемую точность расчетов с коммерческой точки зрения. Например, допустимая погрешность в 0,5 % на судах типа «Caracize» водоизмещением 100–150 тыс. т может составлять 0,5–0,75 тыс. т, что может принести значительный убыток судовладельцу.

Проблема заключается в том, что расчет по методу «драфт-сюрвей» включает в себя несколько составляющих: водоизмещение, вес судна порожнем, жидкий балласт, судовые запасы, корабельная постоянная. Определение каждого из перечисленных показателей имеет свою методику, допускающую наличие в результате некоторой ошибки. Совокупность таких ошибок дает значительное отклонение расчетного результата от фактического наличия груза.

Кроме того, существует ряд других особенностей, приводящих к неточным расчетам: наличие значительных изгибов и скручивания корпуса, отсутствие судовой документации, недостоверность судовой документации, наличие на судне нескольких различных вариантов судовой документации, наличие дополнительных марок углубления, отсутствие мерительных устройств в танках. Не все суда обеспечены рекомендуемыми Кодексом документами. Грузовые шкалы, составленные с учетом обмера корпуса судна и калибровочные таблицы танков на сухогрузном флоте, не всегда имеются в наличии.

В настоящее время предлагается более точная (погрешность вычислений 0,3 %) и современная технология определения количества груза на борту судна Draftmaster. Основным принципом работы является предварительное тщательное измерение судна. С этой целью производится однократный лазерный обмер корпуса и танков, затем рассчитывается полноценная гидростатическая информация (на уровне требований SVO MSC/Circ.920) и калибровочные таблицы (согласно стандарту ISO 8311). Сертифицированное программное обеспечение позволяет учесть ряд особенно-

стей речных судов, о которых упоминалось выше. Кроме того, данная технология позволяет быстро провести тест, демонстрирующий, с какой точностью на этом судне рассчитывается вес по осадке.

Анализ рассмотренных аспектов свидетельствует о необходимости обеспечения адекватного взаимодействия участников процесса перевозки грузов морем и сюрвейерских компаний. В связи с этим важным представляется повышение квалификации высшего плавсостава и стимулирование самообразования старпомов, что позволит им контролировать процесс сюрвейерской проверки. Особое значение в современных условиях, как показано в статье, приобретает повышение уровня ответственности и заинтересованности старпома и капитана судна в качественном и экономически эффективном результате сделки.

Сохранение стабильной доходности и устойчивости судоходной компании в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке морских перевозок предполагает тщательную и равномерную подготовку всего процесса перевозки. Целесообразным представляется осуществление финансовых вложений в организацию независимой сюрвейерской проверки, в соответствующую подготовку руководящего плавсостава и технологическое оснащение судна, что позволит получить запланированную прибыль в полном объеме, а также даст возможность избежать финансовых убытков от качественных и количественных потерь перевозимых грузов.

Результаты проведенного исследования позволяют сделать вывод о том, что грамотный современный подход к формированию затрат, частью которого является сюрвейерская проверка, позволит усовершенствовать систему управления перевозками грузов не только морскими, но и любыми другими видами транспорта.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Снопков В. И. Руководство по проведению сюрвейерских работ на транспорте : учеб. пособие. – 3-е изд., перераб. и доп. – СПб. : НПО «Профессионал», 2010. – 640 с. : ил.



2. Снопков В. И. Технология перевозки грузов морем : учеб. для вузов. – 4-е изд., перераб. и доп. – С.Пб. : НПО «Профессионал», 2006. – 560 с. : ил.
3. Винников В. В. Проблемы комплексного розвитку морського транспорту : монографія / Винников В. В. ; Ін-т проблем ринку та економіко-екологічн. досліджень НАНУ ; Одеськ. нац. морська акад. – Одеса : Фенікс, 2005. – 300 с.

УДК 640.41:338.46:005(477.75)

## ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ РЕСТОРАННОГО БИЗНЕСА УКРАИНЫ И АР КРЫМ

**И. Г. Павленко, кандидат экономических наук; И. И. Норенко;  
П. П. Гаврилко, кандидат экономических наук**

Одним из наиболее стремительно развивающихся секторов рынка услуг является ресторанный бизнес, опережающий по динамике своего развития многие отрасли экономики. В Украине сфера общественного питания как бизнес существует более пятнадцати лет, в течение которых происходили трансформации, что представляет значительный научный интерес, а изучение ресторанного бизнеса в качестве основы его функционирования, безусловно, актуально.

Некоторые аспекты функционирования ресторанного бизнеса в рамках индустрии туризма и гостеприимства рассмотрены зарубежными и отечественными учеными. В исследованиях Ван Дер Вагена Л. [1] и Уокера Дж. [2] представлены особенности предоставления услуги питания в сфере гостиничной деятельности. Н. Кабушкин, Г. Бондаренко раскрыли элементы гостиничного продукта, выявлены характеристики и особенности гостиниц и ресторанов как объекта управления. Особое внимание уделено вопросам управления процессами обслуживания на предприятиях питания, качеству и культуре обслуживания [3]. Развитие малого бизнеса в сфере ресторанно-гостиничных услуг отражено в работе В. В. Бородиной. Автор раскрыты вопросы бизнес-планирования, бухгалтерского учета, налогообложения, ценообразования и контроля в малом ресторанном бизнесе [4]. Вопросы развития рекреационно-туристских

зон, курортного дела и управления в сфере курортно-туристского комплекса освещены в публикациях В. Винокурова, В. Леонова [5]. Изучению комплекса услуг предприятий питания, историческим аспектам возникновения и формирования предприятий питания в России, перспективы развития рынка услуг предприятий питания после финансового кризиса 1998 г. отражены в работе И. Зорина, Т. Каверина, Г. Папирына [6, 7]. Традиционные инструменты по развитию ресторанного бизнеса перечислены в книгах О. Назарова, О. Иценкова, В. Салия, в которых особое внимание уделяется маркетингу ресторанных услуг, порядку расстановки инструментов в общей системе продвижения [8, 9]. В книге Д. Денисова собран, обобщен и проанализирован как российский, так и международный опыт работы в индустрии фаст-фуда [10]. Э.-Т. Кристофер посвятил свою книгу [11] разработке концепции ресторана, его индивидуальной направленности, выбору места расположения, приобретению необходимого оборудования, разработке меню, внутреннего дизайна и подбору персонала.

Цель статьи – проанализировать особенности современного развития ресторанного хозяйства на национальном и региональном уровнях.

На развитие любого бизнеса, в том числе и ресторанного, влияют множество факторов, как на микро-, так и на макроуровне. К основ-