

УДК 656.06

Е.В. Кириллова

**УПРАВЛЕНИЕ РАБОТОЙ СУДНА И СУДОВОЙ МЕНЕДЖМЕНТ:
ЭТИМОЛОГИЯ ПОНЯТИЙ, ГЕНЕЗИС РАЗВИТИЯ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ**

В статье рассматривается понятие «управление судном», проводится сравнительный анализ понятий «управление работой судна (флота)» и «судовой менеджмент» в контексте профессиональной сферы морского бизнеса.

Ключевые слова: управление, менеджмент, судно, судоходная компания, владелец судна, судовладелец.

У статті розглядається поняття «управління судном», проводиться порівняльний аналіз понять «управління роботою судна (флоту)» та «судновий менеджмент» в контексті професійної сфери морського бізнесу.

Ключові слова: управління, менеджмент, судно, судноплавна компанія, власник судна, судовласник.

The article discusses the concept of "management of the ship", a comparative analysis of the concepts of "management of the ship (fleet)" and "ship management" in the context of the professional sphere of maritime business.

Keywords: administration, management, ship, shipping company, owner of the vessel, the ship owner.

Постановка проблемы в общем виде. Сегодня нередко поднимается вопрос, в чем отличие между управлением проектами и проектным менеджментом, управлением финансами и финансовым менеджментом, управлением инновациями и инновационным менеджментом? Аналогичные вопросы возникают при рассмотрении научно-теоретических и практических аспектов профессиональной сферы морского бизнеса, в частности, относительно таких широко распространённых понятий, как «управление судном», «управление работой судна (флота)» и «судовой менеджмент», между которыми сегодня зачастую ставится знак равенства.

Исследование этих понятий, выявление различий между ними и четкая трактовка их семантического значения является важной научно-теоретической задачей. Ее решение позволит раскрыть содержание этих понятий, прийти к ясной и однозначной коммуникации между субъектами рынка транспортных услуг и избежать возникновения дискуссионных вопросов терминологического характера в кругах научной общественности.

Понятия «управление судном», «управление работой судна (флота)» и «судовой менеджмент» базируются на таких общих категориях как «управление» и «менеджмент». Академические споры относительно

© Кириллова Е.В., 2013

последних двух понятий не утихают до сих пор. Существует огромное количество работ, освещающих вопросы управления [1, 2] и менеджмента [3, 4], а также публикаций [5-7], рассматривающих их сходства и различия.

В нашей стране в период перехода от социалистического строя к рынку многие не видели разницы между понятиями «управление» и «менеджмент». Это приводило к недооценке достижений нашей страны в соответствующих направлениях научной и практической мысли, и попытке монополизации Западом всего комплекса теоретических и методических положений в рамках проектного, инновационного и др. видов менеджментов. Накопленные же знания в области управления проектами, управления инновациями, управления работой флота не были выделены отечественными учеными в самостоятельные сферы знаний. В свою очередь, западные коллеги, коммерчески мыслящие, предпринимательски настроенные и социально адаптированные к условиям рыночной экономики, представляли миру новые направления научной и практической деятельности, называя их «Проектный менеджмент», «Инновационный менеджмент», «Судовой менеджмент» и т. п.

Очевидно, что можно выделить два основных подхода к раскрытию сути понятий «управление» и «менеджмент». Первый предусматривает их синонимичность. Второй – нетождественность.

Что касается первого подхода, то с точки зрения лингвистики, разница между этими понятиями, действительно отсутствует, поскольку в дословном переводе на русский язык «менеджмент» обозначает «управление». Несмотря на существование такого подхода, предусматривающего синонимичность рассматриваемых терминов, в общеизвестных и широко доступных определениях понятий «управление» и «менеджмент» [1-7] ясно прослеживается их нетождественность, что говорит в пользу второго – диаметрально противоположного подхода. Так, исходя из общей теории управления, одноименное понятие применяется к системам различной природы (биологическим, социально-экономическим, техническим), а также различным сферам и уровням хозяйствования (например, управление государством, отраслью, предприятием, наукой внешнеэкономической деятельностью, транспортом и т. п.). В свою очередь, М. Мескон [3] и целый ряд других авторов под менеджментом понимают только управление коммерческими организациями любого типа. При этом, как указывается в [8], менеджмент – это совокупность принципов, методов, средств и форм управления производством с целью повышения эффективности и увеличения прибыли.

Указанное выше делает правомочным тезис о том, что «менеджмент» – значительно более узкое понятие, чем «управление». Об этом говорится и в работе [9], где менеджмент так же рассматривается как разновидность управления, как один из видов человеческой деятельности. При этом, автор данной работы отмечает, что, используя понятия «менедж-

мент» и «управление» как идентичные, отечественная наука следует моде на иностранную терминологию и подменяет один термин другим, что «... неверно ни с теоретической, ни с организационной точек зрения».

Таким образом, менеджмент – это одна из разновидностей управления, которая применяется к хозяйственной деятельности людей в условиях рынка и свободы предпринимательства, а ее результатом является получение прибыли [3, 8]. Однако, как отмечается в [7], получение прибыли не является единственным возможным результатом человеческой деятельности и критерием ее эффективности. Например, критерием достижения успеха может быть победа в войне, освоение новых территорий, разработка современных технологий и т. п.

В связи с этим, такие грандиозные проекты, как Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, Волго-Донской и Беломор каналы, Волжская и Братская гидроэлектростанции, ядерная и космическая программы, а также такие результаты человеческой мысли, как методы управления проектами и инновациями, транспортными системами и работой флота, разработанные и реализованные в нашей некогда общей стране – являются результатом креативной мысли и эффективной управленческой работы, но не имеют никакого отношения к западному проектному, инновационному или судовому видам менеджмента.

Таким образом, наличие других критериев успешной деятельности человека также свидетельствует в пользу второго подхода к пониманию и толкованию рассматриваемых терминов, который говорит об их нетождественности.

Кроме того, как только дело касается какой-либо специальной области знаний или профессиональной сферы деятельности, то разница между понятиями «управление» и «менеджмент» становится очевидной.

Формулировка цели статьи. Целью исследования является совершенствование теории транспортных процессов и систем в части терминологического аппарата профессиональной сферы морского бизнеса путем уточнения и разграничения понятий «управление судном», «управление работой судна (флота)» и «судовой менеджмент» с позиции их этимологии (происхождения), а также генезиса развития теории и практики.

Изложение основного материала исследования с обоснованием полученных результатов. С точки зрения теории систем и системного анализа, любая система состоит из управляемой подсистемы (объекта управления) и управляющей подсистемы (субъекта управления).

Что касается понятия «управление судном», оно связано с управлением данной технической системой, как транспортным средством, которое совершает движение на границе двух сред – воды и воздуха, испытывая при этом гидродинамическое и аэродинамическое воздействия [10]. Для достижения и поддержания необходимых параметров движения судна им необходимо управлять, т. е. обеспечивать его движение заданным курсом, по требуемой траектории, с определенной скоростью. В указанном смысле судно является объектом управления (рис. 1).

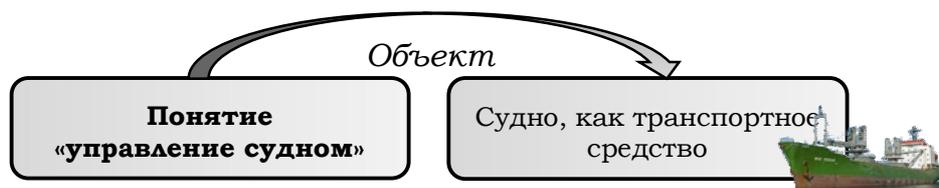


Рис. 1. Объект управления, характеризующий содержание понятия «управление судном»

Его управляемость – это способность удерживать заданное направление движения или изменять его под действием управляющих устройств (средств управления), которые, в свою очередь, приводятся в действие автоматически или человеком (субъектом управления). Главными управляющими устройствами судна являются средства управления рулем, средства управления движителем, средства активного управления и т. п. В связи с вышесказанным использование словосочетания «менеджмент судна» в данном контексте не отражает понятийной сущности процесса, обозначаемого понятием «управление судном», как транспортным средством.

Кроме рассмотренного понятия, более детального анализа, уточнения и разграничения в области транспортной терминологии требуют такие понятия как «управление работой судна (флота)» и «судовой менеджмент».

Эксплуатации морского флота посвящено большое количество специальной литературы, как отечественных [11, 12], так и зарубежных авторов [13]. С вопросами организации и управления работой флота связаны, главным образом, отечественные исследования [14-22]. Вопросы же по теме судового менеджмента не достаточно освещены в этих трудах. Исключение составляет учебно-практическое пособие [23]. Наряду с этим данная тематика широко отражена в работах зарубежных авторов [24-26]. Это связано не столько с языковым происхождением этих понятий, сколько с историческими аспектами возникновения и развития соответствующих сфер профессиональной деятельности, которые и начали продуцировать соответствующие научно-теоретические и практические знания.

Так, управлением работой флота в нашей стране занимались на протяжении длительного периода. Известно, что одна из крупнейших в мире компаний «Черноморское морское пароходство» (позже «Бласко») было образовано еще в 1833 г. под названием «Акционерное Черноморское общество пароходов». После революции управление морским транспортом осуществлялось в различных формах прежде, чем он превратился в самостоятельную отрасль народного хозяйства. В послевоенные годы структура управления морским транспортом неоднократно уточнялась и

совершенствовалась: создавались новые пароходства, ликвидировались мелкие предприятия и организации. Все большее число предприятий на бассейнах подчинялось непосредственно пароходствам, которые превратились в комплексные хозяйственные организации, осуществляющие управление флотом, портами, заводами и т. д. Фактическим Владельцем всех судов, при этом, являлось государство [27]. Судовладельцами, в свою очередь, были судоходные предприятия, на баланс которых были переданы эти суда, т. е. государство делегировало часть своих правомочий (право владения и право пользования) пароходствам. Право распоряжения судном государство оставляло за собой, и, следовательно, продать такое транспортное средство можно было только с разрешением его фактического Владельца – государства. При этом все пароходства страны, поддерживаемые государством и отечественной фундаментальной наукой, самостоятельно осуществляли управление работой судов (рис. 2), находящихся на их балансе, не привлекая к этому процессу сторонние организации. В результате многолетнего опыта специалистами – учеными и практиками были разработаны методы и средства эффективной реализации процессов управления работой флота во всем многообразии этой сферы деятельности.

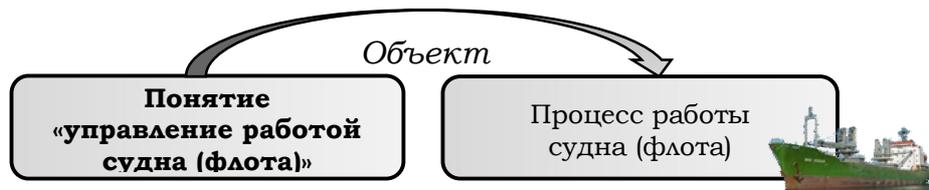


Рис. 2. Объект управления, характеризующий содержание понятия «управление работой судна (флота)»

В свою очередь, сфера морского бизнеса, связанная с предоставлением профессиональных услуг по судовому менеджменту, получила широкое распространение в практике мирового судоходства только в конце XX в. Предпосылки к зарождению судового менеджмента на западе появились в 70-х гг. XX в. Обусловлено это было следующей рыночной ситуацией. До 1973 г. фрахтовый рынок характеризовался благоприятной для Судовладельцев конъюнктурой. Банки без особых проблем выдавали кредиты Судовладельцам на приобретение судов. После 1973 г. конъюнктура рынка изменилась, и банки перестали получать выплаты процентов по этим кредитам. Заёмщики – Судовладельцы в течение длительного периода не могли отдавать долги в соответствии с графиками, установленными кредиторами. Несколько лет получаемая их судами прибыль едва позволяла покрывать текущие издержки (зарплату экипажа, бункер, запасные части, сборы, ремонт и т. д.). Средств для выплаты долга практически не оставалось. Когда заемщик – Судовладелец становился неплате-

жеспособным, перед банками возникали две альтернативы:

- первая – заключалась в оказании ему поддержки, включая дополнительную финансовую помощь;
- вторая – предполагала переход права собственности на судно к банку в соответствии с условиями кредитного договора и на основе заложенной.

Во втором случае большая часть судов продавалась на аукционах, с тем, чтобы удовлетворить претензии других кредиторов. Иногда Владельцами судов становились сами банки-кредиторы.

К 80-м гг. XX ст. на рынке сконцентрировалось большое количество судов, принадлежащих крупным финансовым учреждениям. Данные организации не имели соответствующей квалификации и надлежащего опыта, чтобы эффективно эксплуатировать эти транспортные средства. В результате финансовые учреждения рассматривали следующие основные варианты решений относительно своих правомочий и возможностей их передачи другим компаниям, которые на определенных условиях были способны обеспечить банкам некоторую прибыль при неблагоприятной конъюнктуре фрахтового рынка:

- отфрахтовать судно по бербоут-чартеру компании, которая взамен получает кредит от данного банка;
- передать судно на условиях бербоут-чартера компании, которая взамен получает возможность приобрести данное судно в будущем (лизинг);
- остаться не только Владельцем судна, но и Судовладельцем при существенном делегировании важных функций другим, более компетентным в этих вопросах, компаниям [27].

Таким образом, тезис о том, что «спрос рождает предложение» вновь подтверждает свою аксиоматичность. Создавшаяся рыночная ситуация стимулировала появление и развитие специализированных компаний, т.е. обусловила появление нового вида морского бизнеса – судового менеджмента. Банки заключали с соответствующими компаниями соглашения о менеджменте, оставляя за собой некоторые функции, главным образом, финансовые. При этом стандартная проформа соглашения о судовом менеджменте отсутствовала вплоть до конца 80-х гг. XX в. Менеджерские компании использовали собственные проформы соглашений. Их условия адаптировались и детализировались применительно к конкретной сделке и тем требованиям, которые выдвигали Собственники судов (или Судовладельцы) в ходе переговоров. Стандартная проформа соглашения о судовом менеджменте под кодовым названием «Шипмен» («Shipman») была разработана Балтийской и международной морской конференцией (БИМКО) только в 1988 г. Указанный документ состоит из двух частей и ряда приложений. В части I этого документа содержится информация о конкретной сделке, а во второй части – определения и пояснения к части I. Данная проформа Соглашения может быть использована для одного или нескольких судов путем выбора приложения «А» или «Б». Кроме то-

го, в части I данной проформы содержится перечень услуг, которые могут быть, по желанию Судовладельца, включены в соглашение о менеджменте путем положительного ответа на вопросы соответствующих пп. 5-13; п. 5. Укомплектование экипажа (Crew Management); п. 6. Технический менеджмент (Technical Management); п. 7. Коммерческий менеджмент (Commercial Management); п. 8. Страхование (Insurance Arrangements); п. 9. Отчетность (Accounting Services); п. 10. Продажа и приобретение судна (Sale or purchase of the Vessel); п. 11. Снабжение провизией (Provisions); п. 12. Снабжение топливом (Bunkering); п. 13. Период услуг фрахтования (Chartering Services Period) (рис. 3). Заполняется п. 13 только, если в боксе 7 «Коммерческий менеджмент» указано «Да». В этом случае менеджерская компания обеспечивает коммерческую эксплуатацию судна в соответствии с требованиями Судовладельца, включая исполнение следующих функций:



Рис. 3. Объект управления, характеризующий содержание понятия «судовой менеджмент»

- предоставление услуг фрахтования в соответствии с указаниями Судовладельцев, что включает без ограничения поиск и проведение переговоров о фрахтовании судов и заключение чартеров (включая их исполнение) или иных договоров, относящихся к эксплуатации судна;
- организацию соответствующих платежей Судовладельцам по всем доходам от аренды или фрахта, либо иных средств любого рода, которые причитаются Судовладельцам, исходя из тех или иных форм эксплуатации судна;
- составление рейсовых смет и отчетов, расчет аренды и фрахта, демереджа и диспача, причитающихся от фрахтователей или фрахтовате-

лям судна;

- составление рейсовых инструкций (заданий);
- назначение агентов;
- наем стивидоров;
- организация сюрвея (освидетельствования), связанного с коммерческой эксплуатацией судна.

В настоящее время в терминологии, применяемой в сфере морского бизнеса, кроме рассмотренных выше, также широко используются понятия «оператор» и «оперирование судном (флотом)». Эти понятия тесно связаны с предоставлением менеджерской компанией услуг по эксплуатации судна (флота) на основе соглашения о судовом менеджменте [27].

Резюмируя вышеизложенное, можно сделать следующие выводы:

1. Понятие «управление судном» связано с управлением данной технической системой, как транспортным средством, которое совершает движение на границе двух сред – воды и воздуха, испытывая при этом гидродинамическое и аэродинамическое воздействия. При этом объектом управления является судно (рис. 1).

2. Понятия «управление работой судна (флота)» и «судовой менеджмент» связаны с вопросами владения судном, судовладения и возможностью передачи части функций по управлению работой флота другим (менеджерским) компаниям.

3. Понятие «управление работой судна (флота)» шире, чем понятие «судовой менеджмент».

4. Если Владелец судна или Судовладелец самостоятельно решает все вопросы, связанные с эксплуатацией своих судов или судов, используемых им на законных основаниях, то в этом случае, подчеркивая масштабность и многовекторность всего комплекса решаемых задач, целесообразно применять термин «управление работой судна (флота)». Объектом управления при этом является сам процесс работы судна (флота) (рис. 2).

5. В случае, когда Владелец судна или Судовладелец прибегает к услугам специализированных менеджерских компаний, которые на основании договора и за соответствующую плату, предоставляют одну или несколько услуг, связанных с эксплуатационной деятельностью флота, то применим термин «судовой менеджмент». Объектом управления, при этом, является процесс предоставления конкретной услуги, которая отражается в соответствующем соглашении о судовом менеджменте, и предоставляется менеджерской компанией (рис. 3).

Проведенное исследование не исчерпывает всей глубины рассмотренной тематики. Следовательно, перспективы дальнейшего исследования в заданном направлении заключаются в разработке научно-теоретических положений и методических рекомендаций, связанных с вопросами управления работой флота и судового менеджмента с целью развития и совершенствования данных сфер деятельности, а также их адаптации к современным условиям хозяйствования.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гвишиани Д.М. *Организация и управление: Монография* / Д.М. Гвишиани. – 2-е изд., доп. – М.: Наука, 1972. – 536 с.
2. Кнорринг В.И. *Теория, практика и искусство управления* / В.И. Кнорринг. – М.: Издательская группа Норма-Инфа М, 1999. – 528 с.
3. Мескон М. *Основы менеджмента* / М. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. – М.: Дело, 1997. – 704 с.
4. Герчикова Н.Н. *Менеджмент* / Н.Н. Герчикова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 501 с.
5. Калинина О.В. *Сравнительный анализ понятий «управление» и «менеджмент» в социально-экономических системах* / О.В. Калинина // *Вестник Самарского государственного экономического университета: Сб. научн. тр.* – Самара: СГЭУ, 2009. – Вып. 10(60). – С. 37-40.
6. Семёнова И.В. *Анализ этимологии терминов «менеджмент» и «управление»* / И.В. Семёнова // *Фундаментальные исследования: Научный журнал.* – М.: Российская академия естествознания, 2012. – № 11 (4). – С. 1015-1018.
7. Карлинская Е.В. *Управление и менеджмент – в чем разница?* [Электронный ресурс] / Е.В. Карлинская. – Режим доступа: http://karlinskaya.blogspot.com/2010/07/blog-post_29.htm.
8. *Толковый словарь рыночной экономики* / Под общ. ред. Ф.А. Крутикова. – 2-е изд., доп. – М.: Глория, 1993. – 301 с.
9. Лапин В.Н. *Малый бизнес в Российской Федерации: Монография* / В.Н. Лапин. – Саратов: Научная книга, 2009. – 250 с.
10. *Управление судном* / С.И. Демин, Е.И. Жуков, Н.А. Кубачев и др. / Под ред. В.И. Снопкова. – М.: Транспорт, 1991. – 359 с.
11. Бакаев В.Г. *Эксплуатация морского флота* / В.Г. Бакаев. – М.: Транспорт, 1965. – 560 с.
12. Снопков В.И. *Эксплуатация специализированных судов* / В.И. Снопков. – М.: Транспорт, 1987. – 287 с.
13. Alderton P.M. *Sea Transport: operation and economics* / P.M. Alderton. – London: Thomas reed, 1986. – 226 p.
14. Громовой Э.П. *Математические методы и модели в планировании и управлении на морском транспорте* / Э.П. Громовой. – М.: Транспорт, 1979. – 360 с.
15. Немчиков В.И. *Организация работы и управление морским транспортом* / В.И. Немчиков. – М.: Транспорт, 1982. – 343 с.
16. *Экономико-математические методы и модели в управлении морским транспортом* / Е.Н. Воевудский, Н.А. Коневцева, Г.С. Махуренко, И.П. Тарасова / Под ред. Е.Н. Воевудского. – М.: Транспорт, 1988. – 384 с.

17. Шибяев А.Г. Подготовка и обоснование решений по управлению перевозками и работой флота морской судоходной компании: Монография / А.Г. Шибяев. – Одесса: ХОРС, 1998. – 208 с.
18. Лапкин А.И. Организация и управление работой флота последовательными рейсами: Монография / А.И. Лапкин. – Одесса: ОГМУ, 2000. – 199 с.
19. Панарин П.Я. Управление работой морского флота / П.Я. Панарин. – Одесса: ОГМУ, 2001. – 213 с.
20. Кириллова Е.В. Организация и управление работой судов в ролкерной транспортно-технологической системе: Дис. канд. техн. наук: 05.22.01 / Е.В. Кириллова. – Одесса, 2005. – 229 с.
21. Шибяев А.Г. Управление работой флота / А.Г. Шибяев, Е.В. Кириллова, Ю.И. Кириллов. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Изд-во ОНМУ, 2011. – 120 с.
22. Шибяев А.Г. Управление работой флота. Основы теории и практики / А.Г. Шибяев, Е.В. Кириллова, Ю.И. Кириллов. – Одесса: Фенікс, 2012. – 187 с.
23. Марков В.В. Судовой менеджмент: Учебно-методическое пособие / В.В. Марков. – Одесса: КП ОМД, 2012. – 318 с.
24. Hobart Stephen Perry Ship Management and Operation / Hobart Stephen Perry. – Simmons-Boardman publishing Company, 1931. – 310 p.
25. Spruyt J. Ship Management / John Spruyt. – London: Lloyd's of London Press, 1990. – 222 p.
26. Spruyt J. Ship management / John Spruyt. – 2-nd ed. – London: Lloyd's of London Press Ltd., 1994. – 259 p.
27. Кириллова Е.В. Формы судовладения в системе морских правоотношений / Е.В. Кириллова // Современные направления теоретических и прикладных исследований `2012: Сб. научн. тр. SWorld по материалам междунар. научно-практ. конф., 20-31 марта 2012 г. Одесса. Т. 1 Транспорт. – Одесса: Куприенко С.В., 2012. ЦИТ: 112-210. – С. 39-44.

Стаття надійшла до редакції 20.09.2013

Рецензент – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» Одеського національного морського університету **М.Я. Постан**