



УДК 656.078.15

**ORGANIZATION OF SHIP SERVICE BY MARINE AGENT  
ОРГАНИЗАЦИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДНА МОРСКИМ АГЕНТОМ****Onyshchenko S.P./Онищенко С.П.***d.e.s., prof. / д.э.н., проф.*

ORCID: 0000-0002-9660-1921

**Vil'shaniuk M.S. / Вильшанюк М.С.***s.l. / ст.преп.*

ORCID: 0000-0001-5396-6691

*Odessa National Maritime University, Odessa, Mechnikova 34, 65029**Одесский национальный морской университет, Одесса, ул.Мечникова 34, 65029*

**Аннотация.** В работе рассматриваются функции морского агента, а именно перечислен состав операций морского агента при заходе судна в порт. Одним из важнейших приоритетов в выборе морского агента для судовладельца является минимизирование времени пребывания судна на стоянке. Предлагается использовать сетевую модель при обслуживании судна как инструмент для распределения функций между агентом и его помощником. Использованный метод позволяет сократить время пребывания судна в порту и рационально распределить функции между сотрудниками агентской компании.

**Ключевые слова:** морской агент, сетевое планирование, трамповое судоходство, морской порт, операция, морское судно, время.

**Вступление.**

Посредническая деятельность, как известно, широко распространена в торговле, на транспорте и в страховании. Морские агенты являются представителями посреднической деятельности на морском транспорте. Морское агентирование является одной из особых сфер в области морского бизнеса.

Агентирование судов в его широком понимании подразумевается как содействие администрации судна в исполнении всех обязанностей в порту, так и защита интересов судовладельца по его поручению и от его имени, что является значимой услугой, предоставляемой в процессе торгового мореплавания. В условиях рыночной экономики существует множество судоходных компаний, которые конкурируют между собой и борются за максимальные прибыли в условиях жесткой конкуренции. В связи с этим повышение комплексного обслуживания судов является одним из важных направлений нормального функционирования флота.

**Основной текст**

Агентская деятельность в условиях жесткой конкуренции должна постоянно совершенствоваться, четко и гибко реагировать на требования рынка, быстро меняются. Проблема совершенствования агентского обслуживания является актуальной во всем мире.

В работе морского агента временной аспект играет главную роль. Это связано с сокращением времени нахождения судна в порту. С целью минимизации времени нахождения судна в порту предлагается использовать сетевое планирование в работе морского агента. В качестве инструмента достижения цели исследования используется сетевая модель, которая, как



известно, представляет собой наглядное графическое изображение комплекса операций, при этом в модели изображается не только совокупность всех операций, составляющих данный комплекс, но и те связи (технологические, логические и прочие), которые между ними существуют [1, 2]. Основные параметры сетевых моделей – критический путь, резервы времени событий, работ и путей.

Исходными данными для построения сетевого графика служит перечень функций по обслуживанию судна морским агентом. При введении информации в программу для построения сетевого графика, перечень функций был сгруппирован. Связано это, в первую очередь, с особенностями работы программного обеспечения, а также для повышения удобства восприятия.

Весь перечень можно разделить на четыре раздела:

1. До подхода судна. 2. Приход судна. 3. Стоянка судна. 4. Отход судна

В программе Project было созданы соответствующие разделы – группы задач (рис.1.).

	Режим задачи	Название задачи	Длительность
1	→	1. До подхода судна	1,88 дней
27	→	2. Приход судна	2 дней
44	→	3. Стоянка судна	1,38 дней
56	→	4. Отход судна	1,75 дней

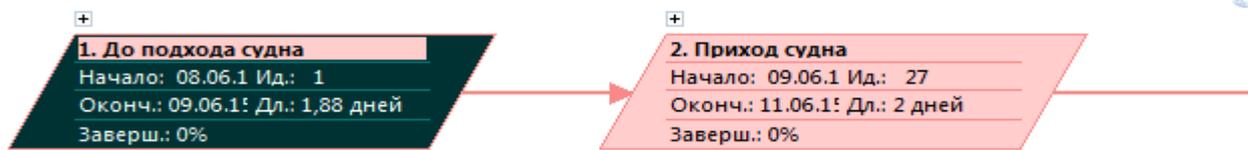
Рис. 1. Группировка задач

Каждая задача имеет набор характеристик, необходимых для создания сетевого графика: дата начала, дата окончания, длительность. Было использовано автоматическое планирование. Суть его заключается в том, что, имея информацию о дате начала и длительности, программа сама рассчитывает дату окончания задачи (рис.2.).

→	1. До подхода судна	1,88 дней
→	1.1. Отправить заявку	0,5 дней
→	1.2. Уведомление стивидора и экспедитора	0,25 дней
→	1.3. Отправить проформу счёта и реквизиты	1 ч
→	1.4. Отправить запрос в порт	1 ч

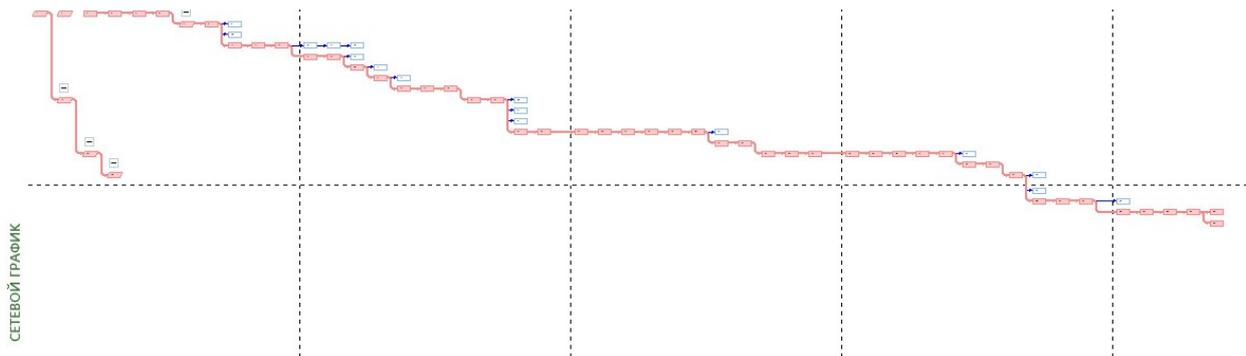
Рис.2. Имена задач

Неотъемлемой составляющей планирования, кроме всего прочего, является также установление последовательности работ. Так как создание сетевого графика выполняется на основе пошаговой инструкции, большинство задач выполняются друг за другом, тем не менее, есть и исключения. После установления последовательности выполнения задач, программа в режиме автоматического планирования сама устанавливает время начала и окончания всех работ (рис.3.).



**Рис.3. Установление последовательности работ**

Критический путь – важнейшая составляющая сетевого графика, часто – его конечная цель. Если к одному и тому же состоянию ведут различные работы, критический путь является оптимальным (рис. 4)



**Рис. 4. Фрагмент сетевой модели операций (работ) при обслуживании судна в порту морским агентом**

Согласование обслуживания судна в процессе его нахождения в порту является актуальной задачей, для решения которой предлагается использовать разработанную сетевую модель.

#### **Заключение и выводы.**

Разработанная сетевая модель может служить основой для создания сетевых моделей по обслуживанию судов в различных портах Украины.

Построенный сетевой график позволяет: во-первых, получить четкую последовательность работ в процессе агентского обслуживания с учетом специфики календаря; во-вторых, осуществлять контроль и мониторинг хода обслуживания и управлять временем для обеспечения своевременного выполнения необходимых работ.

Таким образом, согласование обслуживания судна в процессе его нахождения в порту является актуальной задачей, для решения которой предлагается использовать разработанную сетевую модель. Такой инструмент позволит агенту осуществлять мониторинг выполнения операций, их своевременность и заранее выявлять отклонения от графика и влияние данных отклонений на общую продолжительность обслуживания.

#### **Литература**

1. Сабрекова, Д. И., Бочкарев, А. А. Использование сетевого графика при мультимодальных перевозках для планирования маршрутов доставки грузов. [Текст] II Международная научная конференция Евразийского Научного Объединения (февраль 2015) Современные концепции научных исследований // Сборник научных работ II международной научной конференции Евразийского Научного Объединения (г. Москва, февраль 2015). — 2015. — 350 с



2. Лапкина, И.А., Павловская, Л.А., Болдырева, Т.В., Шутенко, Т.Н. Проектный анализ. Теоретические основы оценки проектов на морском транспорте. [Текст] — Одесса : ОНМУ, 2008 — 315 с

3. Луговцов, А. Ф., Маслов, Г.А. Агентирование морских судов: Учебник для ВУЗов морского транспорта. М. : Транспорт, 1988 – 207 с

4. Петров, И.М., Виговский, В.А. Агентирование морских судов : теория и практика : Учебное пособие. – Черновцы : Книги – XXI, 2005 – 496 с

5. Васьков, Ю.Ю., Цымбал, Н.Н. Портовые формальности в Украине : Оформление прихода-отхода и стоянки морских судов – Одесса : Латстар, 2002. – 99 с

6. Маликова, Т. Е. Математические методы и модели в управлении на морском транспорте : учебное пособие для вузов / Т. Е. Маликова. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 373 с

7. Евсюков, Ю.В. Современные научно-практические проблемы в организации контейнерных перевозок. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: \www/URL:http://www.zenal.com/ru/pages/konteynerye\_gruzoperevozki\_p1/default.aspx

**Abstract.** *The work deals with the functions of the marine agent, namely, the composition of the operations of the marine agent when the ship enters the port is listed. One of the most important priorities in choosing a marine agent for the shipowner is to minimize the time of the ship's stay in the parking lot. It is proposed to use the network model in servicing the ship as a tool for the distribution of functions between the agent and his assistant. The method used makes it possible to shorten the time of the ship's stay in the port and rationally distribute the functions among the employees of the agency company.*

**Key words:** *marine agent, network planning, tramp shipping, seaport, operation, ship, time.*

#### **References:**

1. Sabrekova, DI, Bochkarev, AA Use of the network schedule for multimodal transport for the planning of cargo delivery routes. [Text] II International Scientific Conference of the Eurasian Scientific Association (February 2015) Modern concepts of scientific research // Collection of scientific papers of the II International Scientific Conference of the Eurasian Scientific Association (Moscow, February 2015). - 2015. - 350 s

2. Lapkina, IA, Pavlovskaya, LA, Boldyreva, TV, Shutenko, TN. Project analysis. Theoretical basis for the evaluation of projects in maritime transport. [Text] - Odessa: ONMU, 2008 - 315 s

3. Lugovtsov, AF, Maslov, G.A. Agency of sea vessels: Textbook for High Schools of Maritime Transport. M.: Transport, 1988 - 207 s

4. Petrov, IM, Vigovsky, V.A. Agency of sea vessels: theory and practice: Textbook. - Chernivtsi: Books - XXI, 2005 - 496 s

5. Vaskov, Yu.Yu., Tsymbal, N.N. Port formalities in Ukraine: Registration of parish-waste and parking of sea-going vessels - Odessa: Leststar, 2002. - 99 s

6. Malikova, TE Mathematical Methods and Models in Maritime Transport Management: A Textbook for Universities / TE Malikova. - 2 nd ed., Rev. and additional. - M.: Yurayt Publishing House, 2018. - 373 s

7. Evsyukov, Yu.V. Modern scientific and practical problems in the organization of container transportation. [Electronic resource]. - Access mode: \ www /URL:http://www.zenal.com/en/pages/konteynerye\_gruzoperevozki\_p1/default.aspx

Научный руководитель: д.э.н., проф. Онищенко С.П.

Статья отправлена: 14.05.2018 г.

© Онищенко С.П., Вильшанюк М.С.