

---

Писаренко Н.Н.

## КОНЦЕПЦИЯ «ОБЩЕСТВА ЗНАНИЙ»: СОДЕРЖАНИЕ, ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

*«Общество знаний» и «информационное общество» как модели современных форм его развития рассматриваются в данной статье.*

*Основной задачей исследования было акцентировать внимание на наиболее существенных характеристиках этих современных концепций с целью осознать их глубже, включая анализ сопутствующих когнитивных и цифровых разрывов.*

*Обосновывается необходимость привлечения экономических инструментов в процесс принятия решений по использованию новых технологий для предотвращения когнитивных рисков.*

*Ключевые слова:* общество знаний, информационное общество, деонтология, когнитивный разрыв, цифровой разрыв, сетевое общество, сетевые риски, гуманизация глобального процесса.

Pysarenko N.

## «KNOWLEDGE SOCIETY»: CONCEPT AND ESSENTIAL FEATURES

*«Knowledge society» and «information society» as the models of contemporary forms of social development are considered in this paper.*

*The central goal of the research is to focus on the main essential features of these modern conceptions purposing to grasp the essence of these notions more profoundly, taking into account the analysis of co-related cognitive and numeric gaps.*

*The necessity of application of economic tools in the process of decision making when using new techniques as preventive measures against cognitive risks, is grounded.*

*Keywords:* knowledge society, information society, deontology, cognitive gap, numeric gap, net society, net risks, humanization of global process.

УДК 656.615:658.155

**Поплавська Н.В.**

## ДОСВІД І ПРАКТИКА УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПОРТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

*У статті розглянуто роль витрат в галузі водного транспорту. Обґрунтовано стан проблем, пов'язаних з відсутністю єдиного підходу щодо управління витратами портового господарства. Досліджено сучасний стан і проблематичні аспекти класифікації портових витрат.*

*Ключові слова:* портові витрати, капітальні витрати, експлуатаційні витрати, дисбурсментські витрати, собівартість перевезень.

**Постановка проблеми.** Підприємство водного транспорту, як і будь-яке підприємство, що функціонує в ринкових умовах, повинно постійно відслідковувати результати своєї діяльності, що залежить від системи управління витратами з метою економічної самостійності, конкурентоспроможності і стабільного становища на ринку. Вирішення проблеми максимізації прибутку воднотранспортних підприємств досягається не за рахунок економії витрат, а за рахунок досягнення їхньої відповідності задачам розвитку воднотранспортного підприємства. Крім того, важливим і відповідальним моментом формування, оцінки і аналізу витрат є специфіка транспортної галузі та її продукції. Це в

---

свою чергу обумовлює специфічні витрати і їх класифікацію, що необхідно враховувати для забезпечення достовірного визначення собівартості перевезень вантажів і спектром послуг, пов'язаних з їх перевалкою в експортному, імпортному і транзитному сполученнях.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Відмінність у поглядах пов'язаних з управлінням витрат, в тому числі і воднотранспортних, розглядається багатьма авторами, такими як Бланк Ш.П., Варчак І.А., Винников В.В. [1], Гуревич Ш.М., Жихарева В.В. [2], Кібік О.М. [3], Коба В.Г. [4], Ковалева Ю.А. [5], Легостаев В.А., Малишкін А.Г., Мінеєв В.І., Мітаїшвілі А.А., Сівоволов Н.В., Скобелева І.П., Хаймінова Ю.В. [6] та інші.

Проте питання складу і порядку формування, а також методика розрахунку воднотранспортних витрат все ще не розглядається на достатньому рівні та потребує подальшого вдосконалення. Як відомо, процес прийняття управлінських рішень неможливий без якісно налагодженої системи управління витратами, що має відповідати вимогам сьогодення. Це вимагає розширення напрямів класифікації витрат, підпорядкувавши їх до можливостей кожної функції управління витратами. При цьому необхідно мати на увазі, що одна і та ж класифікаційна ознака у різних напрямках може дати різний результат і навпаки.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Аналіз останніх досліджень показав, що галузь водного транспорту не достатньо досліджена, не дивлячись, що витрати з утримання флоту мають найбільшу питому вагу в собівартості перевезень. Відсутні єдині підходи до понятійного апарату і класифікації воднотранспортних витрат, що обумовлені специфікою галузі. Ситуація, що склалася в процесі економічних перетворень в державі, характеризується послабленням уваги до систематизації управління витратами галузі. Це в свою чергу, супроводжується зростанням витрат на технічне обслуговування та ремонт суден із збільшенням їх віку. Перераховані фактори створюють досить жорсткі умови для ведення бізнесу. В сукупності з експлуатаційними витратами вони ставлять судноплавство в ряд найбільш ризикованих індустрій. Тому для воднотранспортної галузі, що діє на тлі цих факторів, життєво важливо контролювати, знижувати і оптимізувати портові витрати.

**Постановка завдання.** Метою статті є дослідження наукових підходів до визначення та класифікації витрат в системі функціонування підприємств портової діяльності.

**Виклад основного матеріалу.** Протягом довгого часу питанням класифікації витрат транспортної галузі приділялася значна увага, однак, єдиної класифікації таких витрат, яка б задовольнила інформаційні потреби користувачів, досі не розроблено. Тому в практичній діяльності використовуються різні класифікації витрат [1-7]. При цьому є певні відмінності при обґрунтуванні таких класифікацій в різних країнах світу.

Витрати групуються за місцем їх виникнення або по видам господарств у розрізі відокремлених структурних підрозділів транспортних підприємств.

Витрати групуються за видами неоднорідних витрат, таких як:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні потреби;
- амортизація основних фондів та нематеріальних активів;
- інші витрати.

У залежності від способу включення в собівартість перевезень витрати поділяються на прямі (витрати, пов'язані з виконанням лише одного виду перевезень) і розподіляються (витрати, пов'язані з виконанням декількох видів перевезень).

У залежності від обсягу перевезень витрати поділяються на:

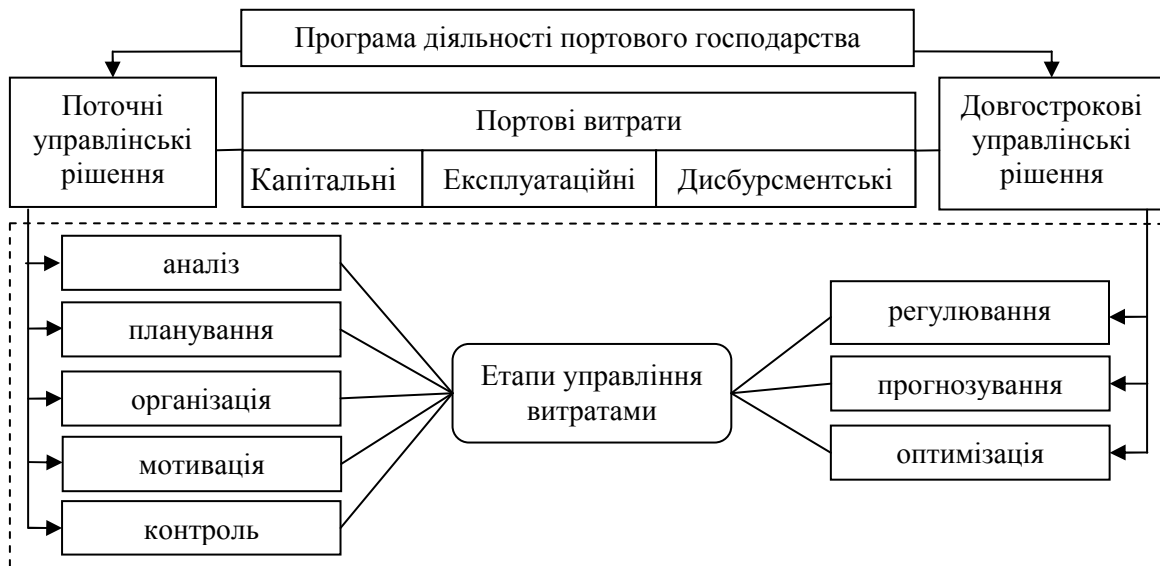
- змінні витрати, що залежать від обсягу перевезень (утримання екіпажу, включаючи відрахування на соціальні потреби, паливо і мастильні матеріали, технічне обслуговування, запчастини та комплектуючі, портові збори тощо);
- постійні витрати, абсолютна величина яких не змінюється при зміні обсягу перевезень (адміністративно-управлінські та загально-експлуатаційні витрати та ін.)

Найбільш популярною є класифікація витрат, що найчастіше зустрічається в європейських країнах, і яка передбачає поділ витрат на чотири групи [7]:

- поточні витрати (operating costs) пов'язані з поточною експлуатацією судна, до них належать такі статті як утримання екіпажу, запаси, техобслуговування судна, адміністративно-управлінські витрати, страхування;
- рейсові витрати (voyage costs) залежать від напрямку та обсягу перевезень, до них належать такі статті як бункерне паливо, портові збори, збори за проходження каналів;
- витрати на вантажно-розвантажувальні роботи (cargo handling costs) включають витрати по навантаженню, зберіганню і вивантаженню вантажу. Вони є особливо важливими для лінійних операторів;
- капітальні витрати (capital costs) пов'язані з покриттям витрат на придбання судна, вони залежать від способу фінансування інвестицій.

Однак, наведені класифікації не враховують в повному обсязі галузеву специфіку підприємства. Це, в свою чергу, призводить до необґрунтованого зростання витрат, що в кінцевому випадку негативно вплине на досягнення запланованого прибутку, що є найбажанішим джерелом відновлення ресурсів для подальшого розвитку підприємства.

У результаті проведеного дослідження вважаємо за доцільне запропонувати «портові витрати» з доцільним виокремленням трьох груп: витрати капітальні, витрати експлуатаційні і витрати дисбурсментські, а також з'ясувати, як вони співвідносяться між собою (рис. 1.).



**Рис. 1. Етапи управління витратами на утримання портового господарства в розрізі їх групування**

Запропоновані етапи управління витратами на утримання портового господарства в розрізі їх групування нададуть можливість раціонально прийняти оптимальні управлінські рішення, спрямовані задля досягнення ефективності використання наявних ресурсів, з урахуванням галузевих особливостей, а й в подальшому спрогнозувати понесені портові витрати, що стане запорукою максимізації прибутку водотранспортного підприємства.

Характеризуючи специфіку водотранспортної галузі, слід зазначити, що витрати виникають внаслідок споживання ресурсів у процесі діяльності порту (ресурси→витрати→ресурси). Звісно, під ресурсами потрібно мати на увазі не тільки придбані матеріали, запчастини, паливо, а й надані платні послуги з боку інших суб'єктів господарювання, оренду складів, гідротехнічних споруд та інше. Відповідно, витрати – це вартісне вираження реально використаних ресурсів під час реальної діяльності порту.

Крім того, витрати з перевантаження вантажів відіграють важливу роль у ціноутворенні на морському транспорті. А, отже, витрати вантажно-розвантажувальних операцій додаються до вартості продукції, яка перевантажується.

Як результат, витрати портів за своїм складом і призначенням дуже різноманітні і відшкодовуються за рахунок собівартості і прибутку. Тому питання про склад витрат, які включаються в собівартість, є питанням їхнього розподілу між джерелами відшкодування. Загальний принцип цього розподілу полягає в тому, що через собівартість повинні відшкодовуватися витрати порту, які забезпечують просте відтворення усіх факторів виробництва.

Відповідно до собівартості портової продукції включають витрати по:

- дослідження ринку портових послуг;
- виробництво, в тому числі і витрати: на енергію, матеріали, амортизацію основних засобів і нематеріальних активів, оплату праці портового колективу;
- обслуговування виробничого процесу і управління ним;
- використання та охорону природних ресурсів;
- набір і підготовку кадрів;
- поточну раціоналізацію виробництва;
- підготовку та освоєння нової портової продукції, її збут.



Рис. 2. Класифікація портових витрат

---

На нашу думку, доцільним буде запропонувати класифікацію витрат, яка б найбільш повно відповідала завданням дослідження та напрямкам їх реалізації в управлінні підприємством. Це, в свою чергу, сприятиме глибшому розумінню призначення та функціональної ролі портових витрат. Потрібно брати до уваги не тільки витрати, що включають початкову вартість придбаного судна, враховуючи спосіб фінансування інвестицій і витрати з утримання судна в процесі експлуатації, а й витрати судна під час його перебування в порту. Такий підхід розглянуто на рис. 2, де враховані не тільки погляди вчених-економістів, а й власне виокремлення класифікаційних складових дисбурсментських витрат залежно від потреб та можливостей системи управління підприємства портової діяльності.

Варто відмітити, що для прийняття управлінських рішень важливе місце відіграють витрати, величина яких може бути змінена внаслідок прийняття управлінського рішення, що носять назву релевантних витрат. Поряд з ними, присутні ті витрати, що не залежать від управлінського рішення і вони є, відповідно, нерелевантними.

Наприклад, якщо власник судноплавної компанії розглядає питання придбати вантажне судно чи взяти його в оренду, то вартість судна і сума оренди будуть релевантними витратами, а вартість заробітної плати, витрат на соціальні заходи і ті ж самі портові збори є нерелевантними, оскільки це є компетенцією держави.

На сьогоднішній день у підприємств портової діяльності відсутня ефективна система управління витратами, не зважаючи на значну енергоємність, матеріалоемність, трудомісткість, фондо- та ремонтісткість транспортного виробництва. Зниження витрат пов'язують переважно з економією фонду заробітної плати та матеріального заохочення (зниження зарплатомісткість транспортного виробництва), що негативно впливає на соціальне забезпечення працівників галузі та призводить до демотивації підвищення продуктивності та якості праці.

Таким чином, система управління портовими витратами буде ефективною лише в тому випадку, якщо будуть враховані всі галузеві особливості, а також охоплені всі процеси, що здійснюються підприємством.

**Висновки та перспективи подальших розвідок.** Проаналізувавши витрати у вітчизняних портах, можна зробити висновок, що відбувається тенденція до постійного їх підвищення. Це пов'язано не тільки з розширенням спектру послуг, а й з постійним зростанням вартості сировини, палива, водопостачання, збільшенням кількості ремонтів. Для ефективного функціонування вітчизняних портів необхідно проводити заходи з визначення оптимальної структури витрат, пошуку джерел їх зниження та раціонального розподілу витрат, а також удосконалення методів і форм системи управління витратами.

Таким чином, управління портовими витратами, що спрямоване на оптимізацію витрачання усіх наявних виробничих ресурсів (трудових, матеріальних, енергетичних, фінансових) при дотриманні заданих параметрів якості перевезень в сучасних умовах господарювання є основним та доступним фактором забезпечення стійкої позиції ефективно функціонувати портам та вижити в конкурентній боротьбі на ринку транспортних послуг.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Винников В.В.* Экономика предприятия водного транспорта (экономика морских перевозок): Учебник для вузов водного транспорта. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Латстар, 2001. – 416 с.
2. *Жихарева В.В.* Экономические основы деятельности судоходных компаний: Учебное пособие/ В.В. Жихарева. – Одесса: Латстар, 2003. – 219 с.
3. *Кібік О.М.* Економіка портового господарства: Навчальний посібник. –Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
4. *Коба В.Г.* Економіка транспорту. – К: КДАВТ, КМУЦА, 1999. – 254 с.

- 
5. Ковалева Ю.А. Классификация расходов линейных судоходных компаний с учетом влияния изменения размеров судов // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. – 2011. – № 36.
  6. Хайминова Ю. В. Классификации издержек судоходных компаний для целей ценообразования/ Ю. В. Хайминова // Развитие методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. - Одеса: ОНМУ, 2005. – № 21. – С.155–163.
  7. Stopford M. Maritime Economics / M. Stopford. – London: Harper Collins Academic, 1988. – 255 p.

**Поплавская Н.В.**

### **ОПЫТ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ РАСХОДАМИ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА**

*В статье рассматривается роль расходов в отрасли водного транспорта. Обосновано состояние проблем, связанных с отсутствием единого подхода к управлению расходами портового хозяйства. Исследовано современное состояние и проблематичные аспекты классификации портовых расходов.*

**Ключевые слова:** портовые расходы, капитальные расходы, эксплуатационные расходы, дисбурсментские расходы, себестоимость перевозок.

**Poplavska N.**

### **EXPERIENCE AND PRACTICE OF PORTS' EXPENSES MANAGEMENT**

*The article discusses the role of costs in the field of water transport. The current state of problems related to the lack of common approach in ports' expenses management is analysed. The present status and problematic aspects of ports' expenses classification have been researched.*

**Keywords:** port costs, capital costs, operating costs, disbursements, transportation costs.

УДК 656.6.065.3

*Пильнов Д.О.*

### **НОРМУВАННЯ ЗАПАСІВ НА СУДНАХ**

*Запаси, як товарно-матеріальні цінності є важливими об'єктами обліку на підприємствах водного транспорту. Більше третини всієї інформації, необхідної для організації і управління виробництвом, формується при відображенні їх в обліку. Спричинено це тим, що на підприємствах постійно відбувається кругообіг товарно-матеріальних цінностей, а це в свою чергу вимагає своєчасної інформованості про них. Тому закономірно, що на якісне управління насамперед впливає нормування запасів.*

**Ключові слова:** нормування, норма, норматив, водний транспорт, виробничі запаси, паливно-мастильні матеріали, малоцінні та швидкозношувані предмети, незавершене виробництво, готова продукція.

**Постановка проблеми.** Нормування запасів полягає у встановленні раціональних обсягів запасів, необхідних для забезпечення нормального, неперервного процесу виробництва, надання послуг, реалізації продукції та розрахунків. Основним завданням нормування є розробка на кожному підприємстві економічно обґрунтованих нормативів і визначення норми запасу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням нормування запасів присвячено багато наукових праць, таких вчених як О.С. Філімоненков, Т.О. Примаков, Г.Г. Кірейцев, Г.М.