

-
5. Ковалева Ю.А. Классификация расходов линейных судоходных компаний с учетом влияния изменения размеров судов // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 2011. – № 36.
 6. Хайминова Ю. В. Классификации издержек судоходных компаний для целей ценообразования/ Ю. В. Хайминова // Развитие методов управления 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.

Азаренкова. Але, нормування суднових запасів на підприємствах водного транспорту залишається прерогативою підприємств та потребує наукових підходів вирішення.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Проблеми нормування запасів розглядалися лише на рівні промислових підприємств. В даній статті ми пропонуємо вдосконалити застарілу методику нормування запасів, обґрунтувати нові підходи до розрахунку норм для суднових запасів підприємств водного транспорту.

Викладення основного матеріалу. Головною метою функціонування кожного підприємства є максимізація прибутку, розмір якого залежить від співвідношення доходів і витрат.

Запаси займають значну питому вагу у складі витрат підприємства. Тому, доцільно приділяти достатню увагу їх нормуванню та ефективному використанню.

Величина запасу повинна забезпечувати підприємству стійку, стабільну роботу протягом певного часу і при цьому не чинити відчутного впливу на оборотність вкладених у них оборотних коштів.

Важко перебільшити ступінь забезпеченості судновими запасами підприємств водного транспорту. Від зваженого їх планування залежить тривалість рейсів без заходу в порти.

Нормування суднових запасів є одним із способів, який виступає активним засобом ресурсозбереження, і відповідно слугує однією з найважливіших передумов раціонального використання суднових запасів в процесі виконання робіт, надання послуг. Нормування є необхідною передумовою організації обліку раціонального використання запасів і передуює обліку і аналізу. На підприємствах водного транспорту процесу нормування запасів повинна приділятися особлива увага.

Розрахунок норм суднових запасів забезпечує досягнення таких цілей:

- дозволяє зменшити їх загальне використання;
- не дозволяє безгосподарно обходитися з матеріальними цінностями, і відповідно надає можливість підвищити ступінь ефективності їх використання.

Судно може пройти ту чи іншу відстань в залежності від маси прийнятих на нього запасів і норм їх витрати в рейсі. Чим більшу масу запасів судно може прийняти, і чим менші норми їх витрати в рейсі, тим більший час судно може знаходитися в дорозі, тим більшу відстань може пройти без заходу в порти. Серед запасів основне місце займають запаси палива. Витрата палива на судні залежить від типу і потужності судової енергетичної установки, її технічного стану, виду і сорту палива, коефіцієнта використання потужності двигуна і швидкості ходу судна.

Витрати палива для кожного судна встановлюється за нормами як на ходу, так і на стоянці, які розробляються на основі теплотехнічних випробувань. Норми на стоянці встановлюють як при виробництві вантажно-розвантажувальних робіт, так і при вантажних роботах, що виконуються береговими перевантажувальними засобами. Вони залежать також від кліматичних умов і пори року.

Ходові норми витрат палива визначають залежно від відстані, яку судно повинно пройти. Крім того, маса палива, що витрачається знаходиться майже в кубічній залежності від швидкості ходу судна.

Перед рейсом судно приймає рейсові запаси палива, води, мастильних матеріалів і продовольства, маса яких залежить від тривалості рейсу, можливостей поповнення запасів у проміжних портах заходу, умов плавання, виду і сорту палива [2].

Оскільки порти, пароплавства, судові компанії мають у своєму розпорядженні велику кількість вантажних, буксирних, допоміжних, пасажирських теплоходів, а також засобів плав механізації, то важливе значення має нормування паливно-мастильних матеріалів.

Норми витрат паливно-мастильних матеріалів призначені для планування потреб підприємства в паливно-мастильних матеріалах і контролю за їх витратами, ведення звітності, запровадження режиму економії і раціонального використання нафтопродуктів, а також можуть застосовуватись для розроблення питомих норм витрат палива.

Нормування паливно-мастильних матеріалів як правило здійснюється на основі внутрішніх наказів по підприємству.

А саме:

- наказу, згідно з яким створюється тимчасова робоча комісія з метою контролю за витратами паливно-мастильними матеріалів, узгодження всіх паливних звітів;
- наказу, основною метою якого є наведення належного порядку з ведення обліку витрат палива під час виконання господарських робіт теплоходами та плавучою механізацією підприємств водного транспорту;
- наказу, у якому затверджуються норми використання різних груп запасів, до якого додаються розрахунки-аргументації з нормування.

На основі розрахунків затверджуються такі норми витрат паливно-мастильних матеріалів:

- норми витрат паливно-мастильних матеріалів на судах, засобах плав механізації та інших плав об'єктах. Дані норми залежать від багатьох факторів, таких як: тип, марка, марка мастил, тип головного двигуна, допоміжного двигуна, котла палива, швидкість в стоячій воді.
- окремо вказуються норми на дизельне паливо і на масло за два періоди з 01.10 по 30.04 та з 01.05 по 30.09.

Норми витрат паливно-мастильних матеріалів на судах, засобах плав механізації та інших плав об'єктах наводяться в кілограмах на годину роботи (ходового часу).

На основі вище вказаних норм використання паливно-мастильних матеріалів складається місячний звіт по витратам паливно-мастильних матеріалів по кожному теплоходу, буксиру, гідропіскувантажувачу. У звіті вказуються витрати і надходження паливно-мастильних матеріалів, розрахунок кількості палива і мастил по нормі, а також результат використання палива і мастил (економія або перевитрата).

Капітанам суден, механікам суден, електромеханікам плавучих вантажопідіймальних кранів, щомісяця разом з паливним звітом, необхідно подавати в бухгалтерію порту, пароплавства, судноплавної компанії акт про витрати палива при виконанні господарчих робіт. Звіт та акти подаються не пізніше 5-го числа за звітним місяцем.

У результаті проведених нами досліджень виявлено, що нормування запасів на рейс існує, але не підтверджується розрахунковим шляхом.

Тому, на нашу думку доцільно, для розрахунку запасів на рейс запровадити такі показники, як:

- 1) t_x – ходовий час в даному рейсі з урахуванням планованих затримок:

$$t_x = L/24v + t_{зд} \quad (1)$$

де L – відстань між кінцевими портами;

$24v$ – добова швидкість ходу;

$t_{зд}$ – час затримок у дорозі.

- 2) $t_{ст}$ – час стоянки в портах з урахуванням часу планованих допоміжних операцій:

$$t_{cm} = (Q / M_n + t_{дон}) + (Q / M_p + t_{дон}), \quad (2)$$

де Q – маса вантажу, що приймається судном (або вивантажується з судна);

M_n , M_p – норми вантажних робіт відповідно в порту навантаження і в порту вивантаження;

$t_{дон}$ – час на допоміжні операції.

- 3) G_n – запас палива визначаються на рейс:

$$G_n = g_{nx} \times t_x \times k_{шт} + g_{ncm} \times t_{cm}, \quad (3)$$

де gnx , $gnct$ – добові витрати палива відповідно на ходу і на стоянці;

$ктз$ – коефіцієнт штормового запасу.

4) $G_{кв}$ – запас котельної води на рейс:

$$G_{кв} = g_{квх}t_x k_{шт} + g_{квст}t_{ст}, \quad (4)$$

де $g_{квх}$, $g_{квст}$ – добові витрати котельної води відповідно на ходу і на стоянці.

5) $G_{мв}$ – запас води для миття на рейс за формулою:

$$G_{мв} = g_{мвх}t_x k_{шт} + g_{мвст}t_{ст}, \quad (5)$$

де $g_{мвх}$, $g_{мвст}$ – добові витрати води для миття відповідно на ходу і на стоянці.

6) $G_{пв}$ – запас питної води на рейс:

$$G_{пв} = g_{пвх}t_x k_{шт} + g_{пвст}t_{ст}, \quad (6)$$

де $g_{пвх}$, $g_{пвст}$ – добові витрати питної води на ходу і на стоянці.

7) $G_{мм}$ – запас мастильних матеріалів на рейс:

$$G_{мм} = g_{ммх} x t_x x k_{шт} + g_{ммст} x t_{ст} \quad (7)$$

де $g_{ммх}$, $g_{ммст}$ – добові витрати мастильних матеріалів відповідно на ходу і на стоянці.

8) $G_{пн}$ – запас інших видів постачання:

$$G_{пн} = g_{пнх} x t_x x k_{шт} + g_{пнст} x t_{ст} \quad (8)$$

де $g_{пнх}$, $g_{пнст}$ – добові витрати інших видів постачання відповідно на ходу і на стоянці.

9) Загальна маса запасів:

$$G_{заг} = G_n + G_{кв} + G_{мв} + G_{пв} + G_{мм} + G_{пн} \quad (9)$$

У результаті проведених нами досліджень ми прийшли до висновку, що необхідно вдосконалювати нормування таких виробничих запасів, як сировина і матеріали та запасні частини при наданні послуг.

Результати досліджень показали, що потреби у сировині і матеріалах, запасних частинах та інших запасах відображають у службовій записці на ім'я головного механіка підприємства, в якій вказуються розміри необхідних запасів, їх призначення. Після затвердження головним механіком переліку необхідних запасів відбувається їх закупівля у постачальників.

Недоліком є те, що між потребою і отриманням запасів може пройти тривалий час, оскільки запаси не зберігаються на складах, а надходять на них лише після відповідного погодження з головним механіком і замовлення у постачальника.

На нашу думку, доцільно для вдосконалення нормування таких виробничих запасів, як сировина і матеріали визначати норму запасів в днях, в натуральному і грошовому виразах.

Норму запасів у днях можливо встановлювати на основі наступних даних:

- транспортний запас створюється на період часу знаходження матеріалів у дорозі з моменту одержання їх у постачальника (з моменту оплати) до фактичного прибуття

вантажу на судно. Визначається у днях як різниця між вантажооборотом і документооборотом;

- підготовчий запас створюється на період, необхідний для розвантаження, сортування, складання та прийняття матеріалів на склад судна. Норма запасу визначається за фактичним часом розвантаження, сортування, складання та прийняття матеріалів;
- поточний запас, який задовільняє поточну потребу судна (пасажирів, екіпажу), забезпечує ритмічну роботу між постачальниками. Визначається множенням середньодобової норми потреби в матеріалах на плановий інтервал між двома поставками;
- резерв на випадок перебоїв (страховий запас) характеризує відносну постійну величину і відновлюється після наступної норми матеріалів. Страховий запас визначається як половина складського [29].

Норма запасу в днях може бути визначена:

$$N_{дн} = N_{тр} + N_{п} + N_{пот} + N_{с} \quad (10)$$

де $N_{тр}$ – транспортний запас;

$N_{п}$ – підготовчий запас;

$N_{пот}$ – поточний запас;

$N_{с}$ – строковий або гарантійний запас.

Норматив запасів в натуральному виразі по кожному виду матеріальних ресурсів визначається:

$$N_{нат} = N_{дн} \cdot M_{дн} \quad (11)$$

де $N_{дн}$ – норма запасу в днях;

$M_{дн}$ – одноденний розхід в натуральному виразі.

Норматив у вартісному виразі визначається:

$$N_{ст} = N_{дн} \cdot M_{дн} \cdot Ц \quad (12)$$

де $N_{дн}$ – норма запасу в днях;

$M_{дн}$ – одноденний розхід в натуральному виразі;

$Ц$ – ціна.

На нашу думку, норматив запасних частин має встановлюватись по кожному виду запасних частин окремо виходячи з термінів їхнього постачання і часу використання для ремонту. Норматив може обчислюватись виходячи з типових норм на одиницю балансової вартості основних засобів, аналітичним методом на основі даних минулих років.

У результаті проведених нами досліджень ми виявили, що не існує нормативів по малоцінним і швидкозношуваним предметам (спецодягу і спецвзуттю, по спецінвентарю і пристосуванням).

Ми вважаємо, що нормування малоцінних та швидкозношуваних предметів має розроблятися з дотриманням таких принципів:

- окремо визначаються норми матеріальних цінностей, що зберігаються на складі судна і використовуються при наданні послуг, виконанні робіт;
- грошове оцінювання запасів на складі судна виконується за первинною вартістю, а предметів праці в експлуатації – у половинному розмірі їх первинної вартості;
- розрахунок норм здійснюється на основі коефіцієнтів, що враховують залежність величини запасу від чисельності персоналу, кількості робочих місць, вартості устаткування.

Ми пропонуємо норматив по спецодягу і взуттю визначати на основі чисельності працівників, яким вони видаються, і вартості одного комплекту. Норматив необхідно

визначати множенням одnodенної витрати на норму запасу в днях, що включає транспортні, поточні і страхові запаси.

По спеціальному інвентарю і пристосуванням, норматив доцільно визначати, виходячи з потрібного набору, вартості і терміну служби.

Отже, вдосконалення нормування запасів сприятиме формуванню системи оперативного контролю і забезпечить організацію безперервної діяльності працівників відділу матеріально-технічного постачання, спрямовану на формування запасів в економічно обґрунтованих розмірах, стійкого обсягу й асортиментів протягом усього планованого періоду для здійснення безперебійної роботи суден та підприємств в цілому.

Висновки. За результатами проведеного дослідження можемо зробити висновок, що нормування – це окрема сфера діяльності, а нормативи запасів затверджуються підприємствами самостійно (крім норм палива, які залежать від технічних характеристик судна).

Крім того, система забезпечення запасами суден та установ водного транспорту потребує ґрунтовних досліджень та вдосконалень. Гнучкої, обґрунтованої системи оптимального придбання запасів на сьогодні не існує і тому, ця область досліджень залишається актуальною та досить цікавою, бо впливає на процес управління витратами, а саме їх зменшення та покращення ефективності діяльності підприємства і збільшення прибутку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Азаренкова Галина Михайлівна, Журавель Тетяна Миколаївна, Михайленко Роман Михайлович. Фінанси підприємств: навч. посіб. для самост. вивч. дисципліни – 3-тє вид., випр. і допов. – К. : Знання-Прес. 2009. – 300с.
2. Гурч Л. М. Логістика : Навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. – К. : П «Видавничий дім «Персонал», 2008. – 560 с.
3. Філімоненков Олександр Сергійович. Дема Дмитро Іванович. Фінанси підприємств: підруч. / Олександр Сергійович Філімоненко (заг.ред.). – К. : Алерта, 2009. – 496 с.
4. Кірейцев Г. Г. Виговська Н. Г, Петрук О. М., Александрова М. М., Бардаш С. В. Фінансовий менеджмент: Посібник для студ. вищ. навч. закладів / Житомирський інженерно-технологічний ін-т. – Житомир, 2001. – 431 с.
5. Винников В.В. Экономические расчеты на морском флоте. – Одесса: РИЦ ХЭТК «Моряк», 1998 г. – 115 с.

Пыльников Д.А.

НОРМИРОВАНИЕ ЗАПАСОВ НА СУДАХ

Запасы, как товарно-материальные ценности являются важными объектами учета на предприятиях водного транспорта. Более трети всей информации, необходимой для организации и управления производством, формируется при отражении их в учете. Главная причина в том, что на предприятиях постоянно происходит круговорот товарно-материальных ценностей, а это в свою очередь требует своевременной информированности о них. Поэтому закономерно, что на качественное управление прежде всего влияет нормирование запасов.

Ключевые слова: *нормирование, норма, норматив, водный транспорт, производственные запасы, горюче-смазочные материалы, малоценные и быстроизнашивающиеся предметы, незавершенное производство, готовая продукция.*

Pylnov D.

RATIONING OF STOCKS ON SHIPS

Summary. Inventories as commodity-material values are important objects of accounting in businesses of water transport. More than one-third of all information required for organizing and managing the business, is formed by displaying them in account records. The fact is that business is a constant cycle of inventory, which in turn requires prompt informational support. It's quite natural that good management is primarily affected by rationing of supplies.

Keywords: *regulation, rule, standard, water transportation, inventory, fuel and lubricants, low value items, work in progress, finished products.*

УДК 656.1

Рукас-Пасічнюк В.Г., Нікітін Ю.О.

ЗОВНІШНІ ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА МОТИВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПЕРСОНАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Формування стійких мотивів до ефективної діяльності персоналу водного транспорту залежить від впливу ряду чинників. У статті розглянуті тенденції впливу чинників стану ринку перевезень водним транспортом України на мотиваційний потенціал персоналу підприємств цієї галузі.

Ключові слова: чинники стану ринку перевезень водним транспортом, мотиваційний потенціал персоналу, заходи розвитку трудових мотивів.

Постановка проблеми. За сучасних умов, що склалися на ринку перевезень водним транспортом України, проблеми мотивації набули важливого значення, оскільки вирішення завдань, які стоять перед галуззю, можливе лише при створенні належної мотиваційної основи, здатної спонукати персонал підприємств водного транспорту до активної трудової діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідження та визначення вагомості впливу чинників на мотиваційний потенціал працівників підприємств дозволяє обґрунтувати рішення щодо вибору та розробки методів та заходів мотивування працівників підприємства [1, с.70].

Найбільш вагомими мотивами трудової поведінки є орієнтація на можливості прояву ініціативи, досягнення професійного та посадового росту, визнання [2, с.76].

Останніми роками опубліковано достатньо багато наукових досліджень в області теорії і практики функціонування транспортних підприємств та аналізу їх трудового потенціалу. Проблеми функціонування та розвитку підприємств транспортної галузі України розглядали та досліджували в своїх працях такі автори як Коба В.Г., Боняр С.М., Ложачевська О.М., Бакаєва О.О., Грищенко В.І., Степанова В.М., Семенов В.Ф., Бикова О.Д., Ареф'єва О.В. та інші. Розвиток заходів мотивування працівників є одною із важливіших складових успішного розвитку підприємств галузі перевезень водним транспортом України.

Невирішена раніше частина загальної проблеми.

Аналіз чинників, які впливають на мотиваційний потенціал персоналу підприємств водного транспорту є актуальним завданням на шляху розв'язання проблеми підвищення мотиваційного потенціалу персоналу підприємств водного транспорту в умовах кризи та динамізму ринкового середовища.

Постановка завдання. Провести аналіз чинників ринку перевезень водним транспортом України, виявити їх вплив на мотиваційний потенціал персоналу і обґрунтувати заходи, щодо розвитку трудової мотивації персоналу підприємств водного транспорту.

Виклад основного матеріалу.

При вирішенні питання ефективного управління персоналу підприємства велике значення мають чинники мотиваційного потенціалу персоналу, які напряму впливають на продуктивність праці, підвищення якості та конкурентоздатності транспортних послуг.