

Предположим, что поставщики поставляют сырье с отсрочкой платежа в 30 дней.

Из анализа мы видим, что относительно большая доля просроченной кредиторской задолженности, срок которой не превышает 60 дней (32,6%).

Перед поставщиком 3 имеется задолженность, превышающая 90 дней.

Просроченная задолженность в процентном отношении к суммарной задолженности:

$$\frac{28700 + 4080}{99180} = 33\% \text{ просроченной задолженности}$$

Если имеются оспариваемые долги, то анализируют соотношение суммы оспариваемых долгов с общей суммой кредиторской задолженности и суммой просроченных платежей. Предположим, что из общей суммы кредиторской задолженности перед поставщиком 3 оспариваемый долг составляет 7500 рублей. Отношение оспариваемой задолженности к суммарной задолженности равно:

$$\frac{7500}{99180} = 7,6\%$$

В процентах от общей задолженности свыше 30 дней:

$$\frac{7500}{99180 - 66400} = 22,8\%$$

Таким образом, эффективное управление кредиторской задолженностью предусматривает поиск благоприятных условий кредита от поставщика, продление срока погашения обязательств в периоды дефицита денежных средств и поддержание хороших отношений с поставщиками.

Кредиторская задолженность является недорогим и удобным источником финансирования. Организация должна обеспечить себе хорошую репутацию, чтобы поставщики не рассматривали ее задолженность, как источник кредитного риска.

Список литературы:

- [1] Федеральный закон «О бухгалтерском учете» №402-ФЗ от 6.12.2011 (ред. от 28.12.2013 №425-ФЗ)
- [2] Федеральный закон «Об акционерных обществах» №208-ФЗ от 26.12.1996 (ред. от 28.12.2013 №410-ФЗ)
- [3] Федеральный закон «Об обществах с ограниченной ответственностью» №14-ФЗ от 8.02.1998 (ред. от 05.05.2014 №129-ФЗ)

В.И. Кожухарь, Т.С. Сергеева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

О МАТЕМАТИЧЕСКОМ МОДЕЛИРОВАНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ (ТТС)

В 30–80-е годы прошлого века сложилась стройная система научных, инженерных, технологических, экономических обоснований по основным субъектам участвующих в транспортном процессе на водном транспорте России.

1. Грузовая база (география грузопотоков по родам грузов, объемам, расстояниям,

неравномерности по направлениям и времени; вопросы коммерческого и правового обеспечения перевозок). Все это определяется размещением и развитием производительных сил регионов и страны в целом.

2. Водные пути, их характеристика как транспортных коммуникаций, их роль в ЕТС страны. Гидрометеорологические условия судоходства, габариты водных путей с учетом гидротехнического строительства; каналы; строительство ГЭС; шлюзы; порты; техническое обслуживание транспортного флота в пути и пунктах отстоя и ремонта (РЭБ, ССРЗ, БТОФ и т.д.).

3. Флот: транспортный, специализированный и вспомогательный по видам и типам судов. Пропульсивные характеристики флота, определяющие все эксплуатационные и экономические характеристики по производительности и экономичности их производственно-технического использования.

4. Порты: специализация по грузообороту и грузопереработке; производительность погрузочно-разгрузочных работ их экономическая эффективность по вариантам работ. Характеристика по назначению: грузообразующие; перевалочные; распределительно-конечные и совмещенного назначения.

По мере необходимости транспортного обеспечения развития производительных сил территорий страны, потребовалось создать систему технического нормирования и планирования использования основных производственных фондов отрасли.

Комплексное решение этих проблем реализовывалось в рамках инженерной специальности – «эксплуатация водного транспорта». Сформировалось понятие грузовой линии, обобщающее все вышеперечисленные параметры организации транспортного процесса. С середины XX века, века развития ЭММ и ЭВМ, обуславливающих развитие их только комплексное, т.е. одно обуславливает развитие другого и наоборот. Леонтьевым В.В., Контаровичем В.И. были разработаны ЭММ оптимизации экономических проблем развития как территорий, государств (выпуск – потребление), так и оптимизации промышленного производства, т.е. интенсификации использования основных фондов отраслей экономики. Оба Нобелевские лауреаты по экономике. Возможность использования этих достижений была возможна в нашей отрасли только при соблюдении гипотезы о том, что производительность, экономическая эффективность использования основных фондов отрасли прямо пропорционально зависит от искомой переменной. А в наших ЭММ, это единицы i -го типа транспортных средств, при работе на j -м варианте сочетания грузопотоков прямого и обратного направлений. На этом направлении исследований были достигнуты значительные практические результаты в 70–80 г. прошлого века.

Но, в то же время, следует отметить, что гипотезу о линейной зависимости производительности грузовой линии и ее экономической эффективности от искомой переменной принять нельзя. Это противоречит изложенному в 1–4. Остается диалектический вопрос, когда приемлем и тот и другой подход. Да они взаимосочетаемы. Используем сначала один, а затем другой.

Следует отметить, что до 2000 г. оптимизировать все параметры грузовой линии было просто невозможно даже методически. Как видно из 1–4, комплексно оптимизировать все параметры этой системы просто невозможно. Это очень сложная, многопараметрическая задача оптимизации основных средств отрасли, которую математически поставить очень сложно.

В настоящее время благодаря созданию вычислительных многоядерных систем «Мастер Лаб» и «Мастер Кад» решение таких ЭММ стало возможным. Следует отметить, что понимание этой проблемы пришло в 60–70 годы прошлого века. Одним из прогрессивных методов оптимизации работы флота были комплексные грузовые линии. Цель – интенсификация транспортного процесса по всем операциям технологических процессов: круговой рейс, оборот, рейсы груженные и порожние. В 80-е годы это уже ТТС – транспортные технологические системы. Защищено несколько диссертаций. А теперь существует диалектическая необходимость продолжить эти

исследования на новом научно-методическом подходе, а именно, комплексном математическом моделировании функционирования транспортно-технологических систем.

Список литературы:

- [1] Контарович Л.В. Экономический расчет наилучшего использования ресурсов. М., Изд-во Акад наук СССР, 1959 г.
- [2] Леонтьев В.В. Экономическое эссе. Теории, исследования, факты и политика. Пер. с англ. – М.: Политиздат, 1990. – 415 с.
- [3] Пьяных С.М. Экономико-математические методы оптимального планирования работы речного транспорта. М.: Транспорт, 1988. – 153 с.
- [4] Савин В.И. Математические методы оптимального планирования работы флота и портов. М.: Транспорт, 1969. – 169 с.

Г.М. Набоких, М.А. Гущина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОЦЕНКА ДИНАМИКИ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ЦИФРАХ СТАТИСТИКИ

Цель данного исследования – анализ динамики грузовых перевозок по видам транспорта с 2000 по 2013 гг. Определить изменение объемов грузовых перевозок внутреннего водного транспорта, дать оценку, выявить тенденции и закономерности и составить сценарий прогноза развития с помощью статистических методов. Одной из ключевых и приоритетных проблем в «Стратегии развития транспортной отрасли до 2020 года» обозначена неразвитость транспортно-логистической инфраструктуры, поэтому анализ уровня перевозок грузов по видам транспорта становится актуальным для определения потенциала развития сектора грузоперевозок, выявления значимых проблем и прогнозирования их развития.

Протяженность речных путей России составляет около 101,6 тыс. км. В 2013 году внутренним водным транспортом было перевезено 136,9 млн. тонн груза, что составляет 125,3% к уровню 2010 года, грузооборот составил – 62,4 млрд. т-км (112,8%), пассажирооборот – 613,1 млн. пасс.-км (105,1% к 2012 г.) Рост показателей внутреннего водного транспорта в 2013г. обусловлен высокими темпами развития по сравнению с другими видами транспорта, которые связаны с увеличением объемов производства основных грузообразующих видов деятельности, прежде всего это объем производства в строительстве. Объем перевалки грузов составил 176,3 млн. тонн. Доля грузов в экспортно-импортном сообщении составила 7,7%, но имеет перспективу роста, поскольку с 2012 г. 40 речных портов открыты для захода иностранных судов.

Позитивные сдвиги в динамике грузооборота ВВТ с 2010 г. наглядно представлены на рис. 1.