

В дальнейшем предлагается ввести в практику сменно-суточное планирование с двухсуточным (двухсменным) циклом, которое перейдет практически в планирование в реальном масштабе времени, т.е. в немедленное реагирование системы управления на происходящие изменения в управляемом объекте.

Двухсуточный цикл обеспечивает непрерывность планирования при качественном выполнении других функций управления. При этом обоснование плановых показателей производится как на плановые, так и последующие сутки. Таким же образом осуществляется и сменное планирование – на расчетную и следующую за ней смены. Предлагаемая методика и технология планирования позволяют не проводить ежемесячно или ежесуточно обоснование всех плановых показателей, а корректировать те из них, фактический уровень которых по данным контроля, учета и анализа имеет в текущем плановом периоде отклонения, приводящие к выполнению плана последующих суток (смены).

Список литературы:

- [1] Зюзин В.Л., Коршунов Д.А., Лапышева И.Е. Совершенствование организации процесса поставки речными портами нерудных строительных материалов в современных условиях. Научные работы. Речной транспорт (XXI век). №2 2012. С. 82.
- [2] Никифоров В.С. Управление грузовыми перевозками: принципы, стандарты, технологии. Новосибирск, 2004. – 205 с.

Д.Е. Гусев, Ю.В. Гусева
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ РАСХОДОВ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ

Ключевые слова: планирование работы флота, автоматизация составления бизнес-плана, информационные системы в судоходных компаниях

В данной статье рассматривается актуальность проблемы формирования сводного бизнес-плана на основе принципов автоматизированного планирования. Предлагается применение имитационного моделирования для формирования рационального варианта бизнес-плана.

Планирование работы судоходной компании (СК) является важным элементом процесса управления. В современных судоходных компаниях планирование подразделяется на несколько уровней: стратегическое, навигационное (годовое) и оперативное. Целью планирования любого уровня является определение количественного значения технических и экономических аспектов работы в плановый период. Другими словами, планирование позволяет количественно определить затраты ресурсов и возможный эффект (результат деятельности) при принятой схеме организации работы. При таком подходе к планированию первостепенную важность имеет выбранная модель работы организации в плановом периоде, а второстепенную – плановые показатели, являющиеся следствием реализации схемы перевозок, плановых рейсов и других факторов.

В настоящее время во многих судоходных компаниях планирование построено на основе разработки бизнес-плана. Под бизнес-планом понимается сводный документ, описывающий технико-экономические параметры работы судоходной компании. Этот документ создается в результате многоступенчатых согласований заявок, поступаю-

щих от всех подразделений в службу, непосредственно занимающуюся планово-экономической работой. Согласование происходит как внутри управлений, так и между ними. Итоговый документ проходит стадию рассмотрения и защищается перед представителями управляющей компанией. Бизнес-план корректируется перед началом навигации с учетом уточнения плановых суток в эксплуатации и фактического значения показателей бухгалтерского и управленческого учета. Ежемесячно происходит оперативное корректирование плановых показателей (оперативный план) с учетом фактически произошедших изменений. Это происходит на основе анализа оперативных заявок от подразделений.

В последние десятилетия в судоходных компаниях применяются такие программные продукты, как «информационная система «F/3» и «1 С». Причем, «F/3» является корпоративной системой, а «1 С» – открытой для редактирования платформой. У этих систем различные задачи, однако, все они направлены на снижение затрат времени при составлении отчетных и плановых документов. Фактически они являются инструментами хранения и обработки данных, внесенных пользователями на различных уровнях.

Современные методы использования компьютерной техники предполагают активное применение инструмента моделирования. В частности, моделирование элементов транспортного процесса на этапе планирования может позволить формировать систему плановых показателей в автоматическом режиме. Основанием для формирования заявки является выходные данные модели работы СК на плановый период. При этом, если значение функции цели можно считать приемлемым, то процедуру согласования заявок можно ускорить и упростить. На место согласования встает система ограничений, накладываемых на основную модель. Это позволит не только сократить трудозатраты, вызванные необходимостью согласования, но и выдержать единую линию принятия управленческих решений, основанную на анализе численных значений функции цели. Внося определенные изменения и зная допуски отклонения значения целевой функции, можно однозначно определить значение плановых показателей. Подробно это описано у Платова А.Ю. [1].

Кроме того, с позиции снижения трудозатрат при создании бизнес-плана и исключения повторного ввода заявок в систему, в такой системе моделирование должна быть предусмотрена возможность открытого доступа к сформированным заявкам для работников планово-экономической службы.

При планировании в расчет берутся следующие виды расходов, напрямую касающиеся работы флота:

1. Рейсовые и чартерные расходы
 - Расходы на бункеровку и топливо
 - Портовые расходы
 - Рейсовые расходы от связанных сторон
 - Агентские расходы
 - Прочие расходы
2. Эксплуатационные расходы по флоту
 - расходы на персонал (заработная плата)
 - расходы по социальному страхованию
 - ремонт и техническое обслуживание
 - прочие расходы на персонал
 - сырье и материалы
 - страхование имущества (флот)
 - эксплуатационные расходы от связанных сторон.

Кроме того, особое внимание уделяется величине прогнозного годового темпа роста выручки и прогнозу рентабельности по EBITDA.

Основой планирование большинства приведенных показателей является объем перевозок. Например, для расчета фонда оплаты труда плавсостава на основе объема

перевозов определяются сутки в эксплуатации. На основе суток в эксплуатации и ряда других параметров (размер различных доплат – ночные и вечерние часы, доплаты, выход в море) строится весь дальнейший расчет этой статьи расходов. Расходы по социальному обеспечению определяются в соответствии со ставкой на социальное страхование.

При использовании моделирования достаточно точно определяются не только будущие объемы перевозок, но и последовательность рейсов, совершаемых определенными судами компании. Так как моделирование дает результат в удобной для работы выходной форме, то с помощью алгоритма обработки, близкому к существующему ручному варианту, получение плановых показателей может быть произведено с минимальным участием человека. Это может повысить производительности труда финансово-экономического блока и сократить период создания бизнес-плана в целом.

Но следует отметить, что участие человека необходимо, прежде всего, для контроля и анализа полученных плановых и фактических данных. С этой точки зрения важное значение имеет опыт работника, занимающегося планированием. При снижении трудозатрат на выполнение рутинных операций высвобождается больше времени на более внимательный анализ или разработку большего количества вариантов и их оптимизацию.

Список литературы:

[1] Платов А.Ю. Методы оперативного планирования работы речного грузового флота в современных условиях, Н.Новгород, изд. ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2009, с. 58–60.

Е.Н. Дворникова
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: лицензия, лицензирование отдельных видов деятельности, водный транспорт, государственное регулирование.

В статье рассматривается государственное регулирование лицензирования отдельных видов деятельности на водном транспорте. Так же проанализированы основные правовые акты, регулирующие разрешительный порядок для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих предпринимательскую деятельность на морском и внутреннем водном транспорте.

Деятельность транспортной системы, как части отрасли народного хозяйства, не может быть эффективной без активной роли государства. В экономических отношениях государство выступает не только как их субъект, но и как орган, регулирующий эти отношения, используя административные методы. Участие государственных органов в регулировании правоотношений, связанных с оказанием населению транспортных услуг, необходимо для обеспечения безопасности на транспорте. В целях достижения безопасности на транспорте установлен разрешительный порядок для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих предпринимательскую деятельность на транспорте.

Правовое регулирование деятельности транспорта и лицензирования отдельных видов деятельности на транспорте осуществляется законами и подзаконными актами Российской Федерации.