

Министерство образования и науки, молодежи и спорта Украины
Севастопольский национальный технический университет

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
к практическим занятиям
по дисциплине «Экономика морской отрасли»
для студентов направления
6.070104 «Морской и речной транспорт»
всех форм обучения

Севастополь
2012

Методические указания к практическим занятиям по дисциплине «Экономика морской отрасли» для студентов направления 6.070104 «Морской и речной транспорт» всех форм обучения / Сост. канд. техн. наук, доцент А.В. Ряский, канд. техн. наук А.Р. Аблаев, Р.Р. Аблаев. – Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2012. – 32 с.

Целью методических указаний является закрепление и углубление теоретических знаний, приобретенных студентом в процессе изучения курса «Экономика морской отрасли». Формирование у студентов навыков работы с учебной и специальной литературой, умение решать практические задачи, делать обобщения и выводы.

В работе даются рекомендации по проведению практических занятий.

Методические указания рассмотрены и утверждены на заседании кафедры Экономики предприятия, протокол №3 от «30» октября 2012 г.

Допущено учебно-методическим центром СевНТУ в качестве методических указаний.

Рецензенты:

канд. техн. наук, доцент Конева С.А.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
Практическое занятие №1. Расчет провозной способности судна за эксплуатационный период.....	5
Практическое занятие №2. Основные средства. Оценка их стоимости и эффективности их использования. Амортизация.....	8
Практическое занятие №3. Оборотные средства. Показатели эффективности их использования.....	14
Практическое занятие №4. Себестоимость на морском транспорте.....	18
Практическое занятие №5. Расчет количественных и качественных показателей работы судна и флота за рейс и эксплуатационный период.....	23
Практическое занятие №6. Экономическое обоснование выбора судна для расстановки на линии перевозок.....	26
Практическое занятие №7. Планирование хозяйственной деятельности предприятий морского транспорта.....	28
Практическое занятие №8. Внешнеэкономическая деятельность предприятия морского транспорта и международные морские перевозки.....	28
Список использованной литературы.....	29

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время обеспечение экономической безопасности государства осуществляется на основе независимости его транспортного обслуживания; необходимостью выработки новых подходов к обоснованию стратегии развития флота судоводительных компаний; формированию требований к качеству судов нового пополнения с целью совершенствования структуры флота; необходимости выработки путей эффективного использования флота в новых экономических условиях. Поэтому в настоящее время особое отношение выделяется в изучении дисциплины «Экономика морской отрасли», изучение которой охватывает экономические вопросы деятельности всех видов морской отрасли.

Предметом курса «Экономики морской отрасли» являются изучение формы проявления объективных экономических законов, методы повышения экономической эффективности транспорта и его технико-экономические особенности.

Цель курса – формирование нового экономического мышления, развитие предпринимательских способностей в изучении и совершенствовании методов управления экономическими процессами, адаптации к переменам в содержании и характере труда, связанным с созданием в стране эффективной, восприимчивой к научно-техническому прогрессу и ориентированной на потребителя экономики.

Главными задачами дисциплины являются освещение: характеристики морской отрасли; особенности производственного процесса на морском транспорте; методики расчета экономических показателей работы предприятий морской отрасли; сути, методики и функции планирования хозяйственной деятельности предприятий морской отрасли; понятие, роль и задачи инвестиционной деятельности на предприятиях морской отрасли; экономических показатели результатов работы.

Студенты должны знать основные экономические показатели работы судна, формирование и использования производственного потенциала, взаимодействие всех видов ресурсов, организацию и пути повышения эффективности хозяйственной деятельности предприятий морской отрасли, состав и методику расчета затрат по видам деятельности, порядок формирования прибыли и обеспечения предприятия финансовыми ресурсами, порядок ведения учета на судах, основы внешнеэкономической деятельности флота.

Студент должен уметь: обосновывать направления деятельности работы судна, разрабатывать планы развития, анализировать и обобщать результаты хозяйственной деятельности, рассчитывать и анализировать показатели работы судов.

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №1. РАСЧЕТ ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ СУДНА ЗА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПЕРИОД

Годовая провозная способность судна (P) в тоннах определяется по формуле:

$$P = \frac{T_{\text{Э}}}{t_X + t_{CT}} \cdot (Q_{\text{ПР}} + Q_{\text{ОБ}}). \quad (1.1)$$

где: $T_{\text{Э}}$ – эксплуатационный период, сутки;

t_X – ходовое время судна, сутки;

t_{CT} – стояночное время, сутки;

$Q_{\text{ПР}}$ – загрузка судна в прямом направлении, тонн;

$$Q_{\text{ПР}} = D_{\Gamma} \cdot a_3^{\text{ПР}}. \quad (1.2)$$

$Q_{\text{ОБ}}$ – загрузка судна в обратном направлении, тонн;

$$Q_{\text{ОБ}} = D_{\Gamma} \cdot a_3^{\text{ОБ}}. \quad (1.3)$$

$a_3^{\text{ПР}}, a_3^{\text{ОБ}}$ – коэффициенты загрузки соответственно при прямом и обратном путях.

$$D_{\Gamma} = D - G. \quad (1.4)$$

D – полная грузоподъемность судна, тонн.

G – количество рейсовых запасов, тонн.

Эксплуатационный период представляет собой эксплуатационное время и для судна определяется в сутках по выражению:

$$T_{\text{Э}} = T_K - T_{\text{ВЭ}}. \quad (1.5)$$

где $T_{\text{Э}}$ – судо-сутки в эксплуатации – время судна на транспортной работе.

T_K – судо-сутки календарные – определенный период (месяц, квартал, год),

$T_{\text{ВЭ}}$ – когда судно находится в составе транспортного флота парокходства вне эксплуатации в сутках:

$$T_{\text{ВЭ}} = T_{\text{РЕМ}} + T_{\text{КМЧ}} + T_{\text{ОТСТ}}. \quad (1.6)$$

где $T_{\text{РЕМ}}$ – время ремонта, судо-сутки;

$T_{\text{КМЧ}}$ – время котло-, мото-чистки, судо-сутки;

$T_{\text{ОТСТ}}$ – время межнавигационного отстоя, судо-сутки.

Бюджет времени рейса:

$$t_P = t_X + t_{CT}. \quad (1.7)$$

Ходовое время в сутках:

$$t_X = \frac{2 \cdot L}{24 \cdot V_T \cdot K_P}, \quad (1.8)$$

где L – расстояние в милях,

V_T – техническая скорость судна, миль/час;

K_P – коэффициент реализации скорости (0,85 – 0,95).

Эксплуатационная скорость:

$$V_{\text{Э}} = V_T \cdot K_P, \quad (1.9)$$

Стояночное время суток:

$$t_{CT} = \left(\frac{Q_{PP}}{M_{\Pi}} + \frac{Q_{PB}}{M_B} \right) + \frac{Q_{OB}}{M_{\Pi}} + \frac{Q_{OB}}{M_B}, \quad (1.10)$$

где M_{Π} , M_B – норма погрузки, выгрузки тонн/сутки.

Количество транспортной работы, выполняемой грузовым судном, определяется прежде всего количеством перевозимого груза Q (в тоннах).

Следовательно:

$$P_{\text{Э}} = \sum Q, \text{ тонн.}$$

Задача 1.1.

Определить годовую провозную способность судна на сине в круговом рейсе между двумя портами по данным, приведенным в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Исходные данные

Вариант	L , мили	D_{Γ} , тонны	a_3^{PP}	a_3^{OB}	V_T , миль/с	K_P	T_{PEM} , сут.	M_{Π} , т/сут.	M_B , т/сут.
1	1000	10000	0,85	1	15,5	0,95	30	1800	2000
2	1200	15000	0,90	0,85	16,0	0,90	35	2000	1800
3	2000	20000	0,75	0,90	17,0	0,85	28	2500	1800
4	1500	25000	0,92	1	17,0	0,90	32	2000	2500

Задача 1.2.

Определить увеличение провозной способности судна за эксплуатационный период, если в результате внедрения средств автоматизации СЭУ скорость судна возросла на ΔV (или коэффициент реализации технической скорости возрос на 0,5).

В таблице 1.2 приведены данные по вариантам задачи.

Таблица 1.2 – Исходные данные

Вариант	$T_{\text{Э}}$, сут.	Q_{PP} , тонн	Q_{OB} , тонн	L , мили	V_T , миль/с	K_P	M_{Π} , т/сут.	M_B , т/сут.
1	330	15000	14000	1500	17,8	0,90	2000	2500
2	335	20000	23000	2000	15,5	0,85	3000	2500
3	327	18000	20000	1800	16,8	0,83	2800	2500
4	328	15000	18000	2500	17,5	0,90	2500	3000

Задача 1.3.

Из порта А в порт Б перевозки грузов осуществляются сухогрузными судами универсального назначения. В связи с контейнеризацией грузов линию предполагается обеспечивать судами контейнеровозами типа СКН-1800. Сколько судов контейнеровозов потребуется поставить на линию, чтобы обеспечить установившийся объем перевозок?

Протяженность линии 5000 миль.

Эксплуатационный период работы судов—330 суток.

Каждый судовладелец в своем составе имеет 10 судов универсального назначения:

- 1.« Академик Никитин» – 3 ед., «Южный» – 2 ед., «Сергей Боткин» – 5 ед.
 - 2.«Адмирал Нахимов» – 4 ед., «Выборг» – 3 ед., «Сергей Боткин» – 3 ед.
 - 3.«Известия» – 5 ед., «Сидор Ковпак» – 3 ед., «50-летие Комсомола» – 2 ед.
 - 4.«Славянск» – 3 ед., «Лениногорск» – 3 ед., «Академик Никитин» – 4 ед.
 - 5.«Сергей Боткин» – 4 ед., «Известия» – 4 ед., «Адмирал Нахимов» – 2 ед.
 - 6.«Выборг» – 3 ед., «Лениногорск» – 2 ед., «Сергей Боткин» – 5 ед.
 - 7.« Адмирал Нахимов» – 4 ед., «Славянск» – 2 ед., «Известия» – 4 ед.
 - 8.« Южный» – 5 ед., «Сидор Ковпак» – 3 ед., «50-летие Комсомола» – 2 ед.
 - 9.«Славянск» – 3 ед., «Сергей Боткин» – 5 ед., «Выборг» – 2 ед.
 - 10.«Лениногорск» – 4 ед., «Адмирал Нахимов» – 4 ед., «Сидор Ковпак» – 2 ед.
- Характеристики судов приведены в таблице 1.3.

Таблица 1.3 – Исходные данные

Тип судна	V_T в гру- зе, узлов	V_T в балла- сте, уз- лов	D_T , тонн	Количе- ство рей- совых запасов, тонн	Коэф- фици- ент за- грузки	$M = M_B + M_{II}$, тонн/сут.
СКН-1800	28,0	31,0	27000	600	0,70	5000
«Академик Никитин»	15,6	16,9	6430	480	0,75	2000
«Южный»	14,0	15,1	7000	500	0,78	2300
«Сергей Боткин»	14,9	15,8	6400	480	0,79	2500
«Адмирал Нахимов»	13,8	14,9	12260	565	0,8	3000
«Выборг»	14,3	15,7	10700	530	0,73	2400
«Известия»	14,1	15,9	5200	470	0,81	2500
«Сидор Ковпак»	14,9	16,0	12600	560	0,74	2100
«50-летие Комсомола»	15,2	16,3	7400	510	0,72	2000
«Славянск»	15,0	16,8	18500	565	0,75	2200
«Лениногорск»	14,5	15,8	9800	520	0,73	2300

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №2.

ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА. ОЦЕНКА ИХ СТОИМОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ. АМОРТИЗАЦИЯ

Основные средства – это материальные активы, которые предприятие содержит с целью использования их в процессе производства, поставки товаров, предоставления услуг, сдача в аренду другим лицам или для осуществления административных и социальных культурных функций, ожидаемый срок, их полезного использования (эксплуатации) более одного года или операционного цикла, если он более года (в соответствии с П(С) БУ №7). Другими словами основные средства это долгосрочные активы, которыми предприятие владеет продолжительное время с целью продолжения и осуществления своей деятельности, а не для перепродажи. По мере износа стоимость основных средств переносится на стоимость готовой продукции (работы).

Не относятся к основным средствам:

- предметы сроком службы менее одного года, не зависимо от их стоимости;
- предметы стоимостью менее 2500 грн. за единицу (по цене приобретения) независимо от срока их службы. При этом граничная стоимость предметов, которые не относятся к основным средствам, изменяется Министерством финансов Украины;
- специальные инструменты и специальные приспособления предприятий серийного и массового обслуживания определенных изделий или для изготовления индивидуальных заказов независимо от их стоимости;
- специальная одежда и обувь, а также постельные принадлежности независимо от их стоимости и срока службы;
- фирменная одежда, предназначенная для выдачи работникам предприятия, независимо от их стоимости и срока службы.

В зависимости от участия основных средств в производственном процессе они делятся на производственные и непроизводственные.

Применяют следующие виды оценки основных средств: по первоначальной, восстановительной и остаточной стоимости.

Первоначальная стоимость основных средств – это фактическая стоимость основных средств в момент ввода их в эксплуатацию. Включает в себя стоимость приобретения или изготовления основных средств ($З_{НП}$), затраты на транспортировку ($З_{НТ}$), затраты на монтаж и установку основных средств ($З_{НМ}$), а также другие сопутствующие затраты ($З_{ДР}$) (затраты на страхование рисков доставки объектов основных средств, банковские проценты, ввозные пошлины и т.д.):

$$C_{ПЕРВ} = З_{НП} + З_{НТ} + З_{НМ} + З_{ДР}. \quad (2.1)$$

Восстановительная стоимость – это оценка основных средств в ценах, действующих в данный момент. Устанавливается она в результате переоценки основных средств с целью обеспечения единообразия в оценке основных средств, приобретенных в разные годы. Восстановительная стоимость используется в условиях экономического кризиса при высоких темпах инфляции, когда происходит быстрое обесценивание основных средств и возникает необходимость определения их реальной стоимости в целях устранения несопоставимости цен разных временных периодов и установления их реальной восстановительной стоимости в ценах, существующих в данный момент.



щих на дату переоценки. Определяется восстановительная стоимость по следующему выражению:

$$C_B = \frac{C_{II}}{\left(1 + \frac{\Delta\Pi}{100}\right)^t}, \text{ или } C_B = C_{II} \cdot K_{II}, \quad (2.2)$$

где: $\Delta\Pi$ – среднегодовой прирост производительности труда в стране за период использования основных средств, %;

K_{II} – коэффициент переоценки стоимости. В соответствии с налоговым учетом переоценка (индексация) балансовой стоимости групп основных средств может осуществляться ежегодно в соответствии с темпами инфляции с отставанием на 10%:

$$K_{II} = (I - 10) / 100, \quad (2.3)$$

где: I – индекс инфляции года.

Остаточная стоимость выражает разность между первоначальной (или восстановительной) стоимостью основных средств и величиной их износа. При этом величина износа основных средств уменьшается на сумму проведенного капитального ремонта. Определяется остаточная стоимость ($C_{ост}$) по следующему выражению:

$$C_{ост} = C_{перв} + Z_{модерн} + Z_{кап.рем.} - \frac{C_{перв} \cdot H_A \cdot T_A}{100}, \quad (2.4)$$

где $Z_{модерн}$ – затраты на модернизацию, грн.;

$Z_{кап.рем.}$ – затраты на капитальный ремонт, грн.;

H_A – годовая норма амортизационных отчислений, %;

T_A – срок службы, годы.

В процессе эксплуатации основные средства подвергаются физическому и моральному износу.

Физический износ приводит к утрате основными средствами потребительской стоимости. Затраты на восстановление основных средств возмещаются за счёт амортизационных отчислений.

Амортизационные отчисления определяются по годовым нормам ($A_{Г}$), которые устанавливаются в процентах к первоначальной (восстановительной) стоимости основных средств.

Расчет осуществляется по следующим формулам:

$$A_{Г} = \frac{C_{перв(восст)} \cdot H_A}{100}, \quad (2.5)$$

где $C_{перв(восст)}$ – первоначальная (восстановленная) стоимость, грн.;

H_A – годовая норма амортизации, %.

Расчёт $A_{Г}$ можно выполнить по формуле:

$$A_{Г} = \frac{C_{перв(восст)} + Z_{кр} + Z_{мод} - C_{ликв}}{T_{сл}}, \quad (2.6)$$

где $Z_{кр}$ – затраты на капитальный ремонт, грн.;

$Z_{мод}$ – затраты на модернизацию, грн.;

$C_{ликв}$ – ликвидационная стоимость, грн.;

$T_{сл}$ – срок службы, годы.

Моральный износ основных средств отражается в двух формах.

Первая форма отражает уменьшение стоимости средств в связи с ростом производительности труда, совершенствования технологии, организации труда в производстве.

При этом технико-экономические характеристики основных средств не изменяются, изменяется лишь их стоимость (цена):

$$I_{M1} = \left(\frac{C_{ПЕРВ} - C_{ВОССТАНОВ}}{C_{ПЕРВ}} \right) \cdot 100\% \quad (2.7)$$

Вторая форма морального износа основных средств отражает рост производительности новой техники:

$$I_{M2} = \frac{П_2 - П_1}{П_2} \cdot 100\%, \quad (2.8)$$

где $П_1$ – производительность (в штуках или единицах работы) действующих основных средств;

$П_2$ – производительность новых основных средств.

Так же может быть использована другая формула:

$$I_{M2} = \frac{P_{СТ} - P_{М}}{P_{СТ}} \cdot 100\%, \quad (2.9)$$

где $P_{СТ}$ и $P_{М}$ – удельные (в расчёте на единицу продукции или работы) расходы, непосредственно связанные с эксплуатацией и ремонтом старого и нового объектов основных средств.

Суммарная величина морального износа ($I_{СУМ}$) определяется из выражения:

$$I_{СУМ} = I_{M1} + I_{M2} - I_{M1} \cdot I_{M2}. \quad (2.10)$$

Показатели динамики основных производственных средств

Среднегодовая стоимость основных средств ($C_{СГ}$) устанавливается в тех случаях, когда величина основных средств в течение года меняется (ввод новых основных средств, выбытие изношенных).

Расчёт $C_{СГ}$ производится по формуле:

$$C_{СГ} = C_{НГ} + \frac{C_{ВВ} \cdot K_1}{12} - \frac{C_{ВЫБ} \cdot K_2}{12}, \quad (2.11)$$

где $C_{НГ}$ – стоимость основных средств на начало года, грн.;

$C_{ВВ}$, $C_{ВЫБ}$ – стоимости вводимых и выбывающих основных средств в течение года, грн.;

K_1, K_2 – число месяцев от момента ввода и вывода основных средств до конца года.

Техническое состояние основных средств характеризуется коэффициентами износа ($K_{ИЗН}$), годности ($K_{ГОДН}$), обновления ($K_{ОБН}$).

Коэффициент износа ($K_{ИЗН}$) показывает, какая часть стоимости основных средств уже перенесена на готовую продукцию, а также степень изношенности имеющихся на предприятии основных средств.

$$K_{ИЗН} = C_{ИЗН} / C_{НГ}, \quad (2.12)$$

где $C_{ИЗН}$ – стоимость износа основных средств, грн.

$$C_{ИЗН} = \frac{C_{ПЕРВ(ВОССТ)} \cdot T_{\Phi}}{T_{Н}}, \quad (2.13)$$

где T_{Φ} – фактический срок службы, лет;

$T_{Н}$ – нормативный срок службы, лет.

Коэффициент годности ($K_{ГОДН.}$) характеризует степень пригодности ОС для эксплуатации.

$$K_{ГОДН} = \frac{C_{ОСТ}}{C_{ПЕРВ}} = 1 - K_{ИЗН}. \quad (2.14)$$

Коэффициент обновления ($K_{ОБН.}$) характеризует долю новых, введенных в эксплуатацию в отчетном периоде ОС.

$$K_{ОБН} = C_{ВВ} / C_{КГ}, \quad (2.15)$$

где $C_{КГ}$ – стоимость ОС на конец года, грн.

Коэффициент интенсивного использования оборудования:

$$K_{И} = Q_{ФАКТ} / Q_{НОМИН}, \quad (2.16)$$

где $Q_{ФАКТ}$ – фактически произведенный объем продукции за период;

$Q_{НОМИН}$ – номинальный объем выпуска продукции (производственная мощность) за период.

Коэффициент экстенсивного использования оборудования:

$$K_{Э} = T_{ФАКТ} / T_{ДЕЙСТ}, \quad (2.17)$$

где $T_{ФАКТ}$ – фактически отработанное время за период, час;

$T_{ДЕЙСТ}$ – действительный фонд времени за период, час.

Коэффициент интегрального использования оборудования:

$$K_{ИНТЕГР} = K_{И} \cdot K_{Э}. \quad (2.18)$$

Фондоотдача:

$$\Phi O = Q_{ГОД} / C_{СГ}, \text{ грн/грн} \quad (2.19)$$

где $Q_{ГОД}$ – годовой выпуск продукции в стоимостном выражении, грн.;

$C_{СГ}$ – среднегодовая стоимость основных средств, грн.

Фондоёмкость:

$$\Phi E = 1 / \Phi O = C_{СГ} / Q_{ГОД}, \text{ грн/грн}. \quad (2.20)$$

Фондовооруженность:

$$\Phi В = C_{СГ} / Ч_{ППП}, \text{ грн/чел} \quad (2.21)$$

где $Ч_{ППП}$ – численность промышленно-производственного персонала, чел.;

$C_{СГ}$ – среднегодовая стоимость основных средств, грн.

Задача 2.1.

Определить остаточную стоимость основных средств, если четырьмя годами ранее предприятие приобрело три установки по цене 100 тыс. грн. каждая. На ремонт и модернизацию этих установок затрачено 80 тыс. грн. Годовая норма амортизации 24%.

Задача 2.2.

Стоимость оборудования цеха - 15000 тыс. грн. С 1 марта введено в эксплуатацию оборудование стоимостью 456 тыс. грн., с 1 июля выбыло оборудование стоимостью 204 тыс. грн. Объем выпуска продукции 800,0 тыс. т, цена 1 т – 300 грн. Производственная мощность – 1000,0 тыс. т.

Определите величину фондоотдачи оборудования и коэффициент интенсивного использования оборудования.

Задача 2.3.

Состав основных производственных средств предприятия по группам, их стоимость на начало года и изменения в течение года следующие (тыс. грн.) (табл. 2.1)

Таблица 2.1 - Состав основных производственных средств

Группы основных средств	На начало года, тыс. грн.	Изменения в году, тыс.грн.: увеличение (+) уменьшение (-)
Здания	341510	-
Сооружения	64610	-
Передаточные устройства	36920	+440
Рабочие машины и оборудование	378430	+23500
Силовые машины и оборудование	18460	-530
Измерительные приборы и лабораторное оборудование	23998	-810
Вычислительная техника	21229	+750
Транспортные средства	22152	-910
Прочие основные средства	15691	-230
Всего	923000	

Объем товарной продукции за год составил 1236820 тыс. грн. Определите структуру основных производственных средств на начало и конец года и фондоотдачу.

Задача 2.4.

Основные производственные средства предприятия на начало года составляют 25 млн. грн. В течение года введены в эксплуатацию новые основные средства: с 1 марта – на 1,5 млн. грн., а с 5 сентября – на 0,8 млн. грн. Кроме того, с июля выбыли основные средства на 1 млн. грн. Определить среднегодовую стоимость основных средств предприятия.

Задача 2.5.

Определить моральный износ пресса, если известно, что основная стоимость пресса составляет 950 000 грн., а восстановительная – 800 000 грн.

Задача 2.6.

На заводе «А» среднегодовая стоимость действующих основных производственных средств 100 млн. грн.; годовой выпуск валовой продукции 200 млн. грн.; годовая прибыль 6 млн. грн.

На заводе «Б» эти показатели соответственно равны 60; 140 и 4 млн. грн.

Определить фондоотдачу, фондоёмкость и прибыль на 1 грн. Основных производственных средств на каждом заводе. Проанализировать, на каком заводе лучше используются основные производственные средства.

Задача 2.7.

Стоимость валовой продукции на конец года 50 млн. грн., доля материальных затрат с учетом амортизации 0,6 стоимость основных производственных средств на начало года 40 млн. грн., в течение года введено (июль) 2 млн. грн. и выбыло (сентябрь) 1,5 млн. грн.

Определите фондоотдачу по валовой и чистой продукции.

Задача 2.8.

Определить рост фондовооружённости труда и фондоотдачи на предприятии, если известно, что среднегодовая стоимость основных производственных средств 10 млн. грн., стоимость продукции, произведённой в отчётном году 15 млн. грн., выработка на одного работающего на предприятии в отчётном году 4,5 тыс. грн.

В плановом году предусмотрено увеличить выпуск продукции на предприятии на 0,5 млн. грн., а выработку продукции на каждого работающего на 0,5 тыс. грн.

Задача 2.9.

По приведенным данным рассчитать норму амортизации на полное восстановление основных средств и годовые амортизационные отчисления:

первоначальная стоимость станка – 730,0 тыс. грн.

срок службы – 10 лет

расходы по демонтажу – 0,5 тыс. грн.

ликвидационная стоимость (без вычета стоимости демонтажа) – 10 тыс. грн.

Задача 2.10.

Основные производственные средства предприятия на начало года составляют 50 млн. грн. В течение года введены в эксплуатацию новые основные средства: с 1 февраля – 0,8 млн. грн., с 1 июля – 3,2 млн. грн. Кроме того, с октября выбыли основные средства на 1,5 млн. грн.

Определить среднегодовую стоимость основных средств предприятия.

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №3.

ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА. ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Оборотные средства – это денежные средства предприятия (хозяйственных организаций), используемых для финансирования текущей (эксплуатационной) деятельности.

Оборотные средства предприятия состоят из оборотных производственных фондов и фондов обращения.

Структура оборотных средств представлена на рисунке 3.1.

Рисунок 3.1 – Структура оборотных средств

Оборотные средства (ОС) постоянно совершают кругооборот, проходя при этом 3 стадии.

На первой стадии кругооборота (стадии обращения) ОС меняют денежную формы, превращаясь в производственные запасы.

На второй стадии (стадии производства) участвуют в процессе производства и в конечном итоге принимают форму готовой продукции.

На третьей стадии (стадии обращения) готовая продукция реализуется и товарная форма вновь сменяется денежной.

Показатели эффективности использования оборотных средств.

Наиболее эффективными показателями, характеризующими степень использования оборотных средств, являются:

1. Коэффициент оборачиваемости ($K_{ОБ}$), который равен среднему количеству оборотов ОС за анализируемый период.

$$K_{ОБ} = \frac{P}{C_{О}(H_{ОС})}, \quad (3.1)$$

где P – стоимость реализованной продукции за анализируемый период, грн.;
 $C_{О}(H_{ОС})$ – средний остаток (норматив) ОС, грн.

2. Длительность одного оборота ($D_{ОБ}$):

$$D_{ОБ} = \frac{T}{K_{ОБ}} = \frac{T \cdot C_{О}}{P}, \text{ дн.} \quad (3.2)$$

где T – анализируемый период в днях (в годовом периоде $T=360$ дней).

3. Стоимость высвобождаемых оборотных средств ($C_{В}$):

$$C_{В} = (D_{ПЛАН} - D_{ФАКТ}) \cdot \frac{P_{ПЛАН}}{T}, \text{ грн.} \quad (3.3)$$

где $D_{ПЛАН}$ и $D_{ФАКТ}$ – длительность планового и фактического оборота соответственно, в днях.

$P_{ПЛАН}$ – объём реализации в плановом периоде, грн.

4. Коэффициент закрепления оборотных средств (K_3): характеризует размер занятых на предприятии ОС из расчёта на 1 грн. реализованной продукции:

$$K_3 = \frac{C_{О}}{P}. \quad (3.4)$$

Норматив оборотных средств по каждому из элементов рассчитывается по формуле:

$$H_{ОБ} = \frac{S_i}{T_{ПЛ}} \cdot N_i, \quad (3.5)$$

где S_i – суммарные затраты по i -ому элементу оборотных средств за период, грн.;

$T_{ПЛ}$ – длительность планового периода, дней;

N_i – норма запаса по i -ому элементу, дней.

Норматив незавершённого производства определяется по формуле:

$$H_{нез} = 3 \cdot t_{ц} \cdot K_{ГОТ}, \quad (3.6)$$

где 3 – среднегодовые затраты на производство, грн.;

$t_{ц}$ – длительность производственного цикла, суток;

$K_{ГОТ}$ – коэффициент нарастания затрат (готовности). При отсутствии точных данных $K_{ГОТ} = 0,7$.

Задача 3.1.

В отчётном году при нормативе оборотных средств в 5 млн. грн. было выпущено продукции на 12 млн. грн. Как должен измениться норматив оборотных средств, если программа выпуска увеличится на 20%, а коэффициент оборачиваемости оборотных средств возрастёт на 30%.

Задача 3.2.

Определить требуемый прирост норматива оборотных средств предприятия при следующих условиях: объем реализованной продукции в прошедшем году составил 500 тыс. грн. При нормативе оборотных средств 70 тыс. грн. в планируемом году выпуск продукции увеличился на 25% при сокращении длительности оборота на 3 дня.

Задача 3.3.

Определить экономию ОС, если за год предприятие выполняет 30 условных ремонтов. Стоимость одного ремонта 750 тыс. грн. Плановая сумма оборотных средств 190 тыс. грн. Длительность одного оборота фактически была сокращена на 8 дней.

Задача 3.4.

Определите сумму относительной прибыли (убытка), которая будет получена в результате изменения оборачиваемости оборотных средств, если плановый объем реализации продукции – 11550 тыс. грн., фактический объем реализации – 11800 тыс. грн., плановая величина оборотных средств – 5400 тыс. грн., фактические средние остатки оборотных средств – 3920 тыс. грн. Запланированная величина прибыли от плановой реализации продукции должна составить 1680 тыс. грн.

Задача 3.5.

Объём реализованной продукции цеха составляет 300 тыс. грн.; размер оборотных средств - 50 тыс. грн. Запланировано сокращение длительности одного оборота ОС на 17%. Определить размер высвободившихся средств при сокращении длительности оборота.

Задача 3.6.

На предприятии запланирован годовой объем реализации продукции 60 млн. грн. Среднегодовой норматив оборотных средств 15 млн. грн. Технические нововведения позволили сократить длительность одного оборота оборотных средств на 18 дней. Учитывая, что норматив оборотных средств в планируемом периоде остается прежним, необходимо определить возможное, увеличение показателя, планируемый объем реализации продукции.

Задача 3.7.

Определить требуемый прирост норматива оборотных средств при следующих условиях: объем реализованной продукции в прошедшем году составил 350 тыс. грн. при нормативе оборотных средств в 35 тыс. грн. В планируемом году выпуск продукции увеличился на 30 % при сокращении длительности оборота на 5 дней.

Задача 3.8.

Определить требуемый прирост норматива оборотных средств предприятия при следующих условиях: объем реализованной продукции в прошедшем году составил 350 тыс. грн. При нормативе оборотных средств 35 тыс. грн. в планируемом году выпуск продукции увеличился на 30% при сокращении длительности оборота на 5 дней.

Задача 3.9.

В отчетном году при нормативе оборотных средств в 5 млн. грн. было выпущено продукции на 12 млн. грн. Как должен измениться норматив оборотных средств, если программа выпуска увеличится на 20%, коэффициент оборачиваемости оборотных средств возрастет на 30%.

Задача 3.10.

За отчетный год реализовано продукции на 880 тыс. грн. В следующем году запланировано увеличить объем реализации до 1200 тыс. грн. Определить планируемое сокращение длительности оборота и сумму высвобожденных оборотных средств, если норматив оборотных средств увеличивается от 100 до 120 тыс. грн.

Задача 3.11.

Определить норматив оборотных средств в незавершенном производстве, если производственная себестоимость изделия по плановой калькуляции 200 грн. (в том числе расходы на сырье, основные материалы и покупные полуфабрикаты – 120 грн.), длительность производственного цикла 20 рабочих дней, а годовой план выпуска продукции 8,4 тыс. шт.

Задача 3.12.

Определить требуемый прирост норматива собственных оборотных средств предприятия при следующих условиях: объем реализованной продукции в прошедшем году составил 500 тыс. грн. при нормативе оборотных средств 50 тыс. грн.; планируемом году выпуск продукции увеличился на 20% при сокращении длительности оборота на 5 дней.

Задача 3.13.

В отчетном году предприятием реализовано продукции на сумму 10 млн. грн. При нормативе собственных оборотных средств в 800 тыс. грн. На планируемый год намечено увеличение выпуска продукции на 30%. При этом предполагается 50% необходимого прироста норматива оборотных средств получить за счет кредита банка, а остальную сумму – за счет ускорения оборачиваемости оборотных средств. Как должна измениться длительность оборота оборотных средств?

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №4.

СЕБЕСТОИМОСТЬ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Себестоимость – это выраженная в денежной форме затраты предприятия на производство и реализацию продукции (услуг). Себестоимость продукции (услуг) занимает наиболее важное место в системе качественных показателей деятельности предприятия. Она характеризует эффективность всего процесса производства (оказания услуг) на предприятии, поскольку в ней отражаются: уровень организации производственного процесса, технический уровень, производительность труда, качество и т.д.

Себестоимость продукции (услуг) является мерилем уровня затрат на производство той или иной продукции (работы). Она используется для контроля по использованию материальных и всех иных ресурсов производства, определению экономической эффективности организационно-технических мероприятий, установления цен на продукцию. По условиям самофинансирования снижение себестоимости продукции является основным источником повышения прибыли предприятия.

Затраты, включаемые в состав себестоимости продукции (услуг) классифицируются в зависимости:

1. От степени детализации:
 - а) простые;
 - б) комплексные;
2. От способа отнесения на себестоимость:
 - а) прямые;
 - б) косвенные;
3. От степени обобщения:
 - а) элементные;
 - б) комплексные;

По элементам затрат составляется смета затрат на производство, включающая следующие статьи:

- 1) материальные затраты (с вычетом возвратных отходов);
- 2) расходы на оплату труда;
- 3) отчисления на социальные мероприятия;
- 4) амортизация основных средств и нематериальных активов;
- 5) прочие операционные расходы.

Себестоимость транспортировки грузов складывается из себестоимости перевозок и себестоимости грузовых работ.

Основные статьи затрат, относимые на себестоимость перевозок:

- 1) содержание экипажа;
- 2) топливо и смазочные материалы;
- 3) амортизация судна;
- 4) текущий ремонт;
- 5) материалы, малоценные и быстро изнашивающиеся предметы;
- 6) судовые сборы, навигационные расходы и агентирование;
- 7) стивидорные расходы;
- 8) расходы на аварийный ремонт и ликвидацию последствий аварий;
- 9) прочие навигационные расходы;
- 10) административно-управленческие расходы;
- 11) общеэксплуатационные расходы.

4.1. Расходы на содержание экипажа.

Расходы на содержание экипажа состоят из расходов на основную и дополнительную заработную плату экипажа с социальными отчислениями, а также расходы на питание.

$$R_{ЭК} = R_{зн,со} + R_{пит}, \quad (4.1)$$

где: $R_{зн,со}$ – расходы на заработную плату и социальные нужды (4.2);

$R_{пит}$ – расходы на питание экипажа (4.3).

$$R_{зн,со} = (3П_{осн} + 3П_{доп}) \cdot t_p \cdot (1 + CO/100), \quad (4.2)$$

где $3П_{осн}$ – сумма должностных окладов за один месяц;

$3П_{доп}$ – сумма дополнительной зарплаты экипажа в месяц;

t_p – время рейса в месяцах;

CO – процент отчислений в социальные фонды.

$$R_{пит} = \alpha_{ЭК} \cdot N_{ЭК} \cdot t_p, \quad (4.3)$$

где: t_p – время рейса в сутках;

$\alpha_{ЭК}$ – сумма столового довольствия на одного человека в сутки, ден. ед.;

$N_{ЭК}$ – численность экипажа.

4.2. Расходы на топливо и смазочные материалы.

Расходы на топливо и смазку рассчитываются с учетом режима работы судна, потребляемых сортов топлива и распределения эксплуатационного периода на ходовое и стояночное время.

Годовая сумма расходов на топливо и смазку для судна в целом рассчитывается по выражению:

$$R_T = R_{ТХ} \cdot T_X + R_{ТС} \cdot T_C + R_{ТС}^1 \cdot T_C^1, \quad (4.4)$$

где: $R_{ТХ}$; $R_{ТС}^1$; $R_{ТС}$ – расходы в гривнах на топливо и смазку в сутки на ходу, на стоянке при работе грузовых средств судна, на стоянке без работы грузовых средств.

T_X ; T_C ; T_C^1 – время судна на ходу, на стоянке при работе грузовых средств судна, на стоянке без работы грузовых средств.

Затраты на топливо и смазку по судну в сутки рассчитываются по формулам:

– на ходу:

$$R_{mx} = K_{cm} \sum_{i=1}^m q_{xi} \Pi_{mi} . \quad (4.5)$$

– на стоянке при работе грузовых средств судна:

$$R_{mc} = K_{cm} \sum_{i=1}^m q_{ci} \Pi_{mi} . \quad (4.6)$$

– на стоянке без работы грузовых средств:

$$R'_{mc} = K_{cm} \sum_{i=1}^m q'_{ci} \Pi_{mi} . \quad (4.7)$$

где q_{xi} ; q_{ci} ; q'_{ci} – расходы топлива 1-го сорта тонн за стуки хода или стоянки при работе и без работы грузовых средств, соответственно;

Π_{mi} – отпускная цена 1-го сорта топлива с учетом расходов по бункерной базе, (ден. ед. за тонну);

m – число сортов топлива;

K_{cm} – коэффициент, учитывающий расходы на смазочные материалы в доле от расходов на топливо (принимается равным 1,07 – для установок со среднеоборотным двигателем; 1,025 – для установки с малооборотным двигателем; 1,01 – для паротурбинных установок).

4.3. Амортизация судна.

Годовая сумма амортизационных отчислений рассчитывается по выражению, ден. ед.:

$$R_{ам} = \frac{H_{ам} \cdot C_{бал}}{100 \%}, . \quad (4.8)$$

где: $H_{ам}$ – норма амортизации, %;

$C_{бал}$ – балансовая стоимость судна ден. ед.

Сумма амортизационных отчислений за рейс, определяется по выражению:

$$\alpha_{ам} = R_{ам} \cdot \frac{t_p}{T_{\exists}} . \quad (4.9)$$

где: t_p – время рейса в сутках;

$T_{\exists}$ – эксплуатационный период судна в сутках.

4.4. Расходы на текущий ремонт.

Расходы на текущий ремонт рассчитываются пропорционально балансовой стоимости судна, ден. ед.:

$$R_{ТР} = \frac{H_{ТР} \cdot C_{бал}}{100 \%} \cdot \frac{t_p}{T_{\exists}} . \quad (4.1)$$

где: $H_{ТР}$ – норма отчислений на текущий ремонт.

4.5. Расходы на материалы, малоценные и быстро изнашивающиеся предметы.

Расходы на материалы, малоценные и быстро изнашивающиеся предметы рассчитываются пропорционально балансовой стоимости судна, ден. ед.:

$$R_{CH} = \frac{H_{CH} \cdot C_{бал}}{100\%} \cdot \frac{t_P}{T_{\mathcal{E}}}. \quad (4.11)$$

где: H_{CH} – норма отчислений на снабжение судна.

4.6. Расходы на судовые сборы, навигационные расходы и агентирование.

Расходы на судовые сборы, навигационные расходы и агентирование рассчитываются пропорционально балансовой стоимости судна, ден. ед.:

$$R_{нав., аг., суд. сборы} = \frac{H_{нав} \cdot C_{бал}}{100\%} \cdot \frac{t_P}{T_{\mathcal{E}}}. \quad (4.12)$$

где: $H_{нав}$ – норма отчислений на навигационные расходы, агентирование, судовые сборы.

4.7. Косвенные расходы.

Косвенные расходы или распределяемые расходы, включают административно-управленческие расходы и общеэксплуатационные расходы парохозяйства или судоходной компании.

Сумма годовых косвенных расходов определяется как доля от суммы постоянных прямых расходов, приходящихся на судно. Для сухогрузных судов доля косвенных расходов 7,5%, для наливных – 4,5%.

Себестоимость перевозки одной тонно-мили груза определяется по формуле:

$$S_{T-M} = \frac{R_{\mathcal{E}}}{\Sigma Q \cdot L}, \text{ ден. ед./т.-миль} \quad (4.13)$$

Себестоимость перевозки одной тонны груза определяется по формуле:

$$S_T = \frac{R_{\mathcal{E}}}{\Sigma Q}, \text{ ден. ед./т.} \quad (4.14)$$

где: $R_{\mathcal{E}}$ – эксплуатационные расходы, ден. ед..

Q – объем перевозок, т.

Пути снижения себестоимости:

- сокращение балластных пробегов;
- сокращение стояночного времени;
- увеличение эксплуатационного периода;
- увеличение коэффициента загрузки;
- увеличение скорости хода.

Задача №4.1.

Определить эксплуатационные расходы сухогрузного судна со среднеоборотным двигателем за рейс и себестоимость перевозки одной тонны и одной тонно-мили груза. Стоимость дизельного топлива используемого судном составляет 587 долларов за тонну. Дополнительные исходные данные представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1 – Исходные данные

Показатели	Ед. изм.	Варианты				
		1	2	3	4	5
Балансовая стоимость	тыс. дол.	6785	4598	4687	9542	6542
Численность экипажа	человек	18	16	16	21	17
Сумма должностных окладов экипажа	тыс. дол./мес.	52	46	47	61	50
Процент доплат к основной зарплате	%	56	52	57	49	51
Ежедневное столовое довольствие на одного человека	дол./сут.	5,5	6,4	5,3	4,9	5
Расход топлива на ходу	т/сут	89	87	65	94	56
Расход топлива на стоянке	т/сут	47	56	37	56	39
Эксплуатационный период	сутки	256	326	302	315	321
Время на ходу	сутки	184	256	243	248	291
Объем перевозок	тыс. т	987	965	654	1023	1450
Грузооборот	млн. т-мили	1530	1462	1642	1763	1730
Норма амортизационных отчислений	%	7,8	6,9	7,5	7,2	7,3
Норма отчислений на снабжение	%	1,6	1,1	1,6	1,3	1,5
Норма отчислений на текущий ремонт	%	14,3	15,6	18,6	17,6	19,2
Норма навигационных и др. отчислений	%	2,1	1,9	1,7	2,2	2,5

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №5. РАСЧЕТ КОЛИЧЕСТВЕННЫХ И КАЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ СУДНА И ФЛОТА ЗА РЕЙС И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПЕРИОД

Количественные показатели:

1. Доходы в иностранной валюте, \$

$$F_{II} = \Sigma f \cdot Q, \quad (5.1)$$

где: f – фрахтовая ставка, \$/т.

Q – объем перевозимого груза за рейс, тонн.

2. Расходы в иностранной валюте, \$.

$$R_{II} = S_{ИС} \cdot t_{СТ} + S_{ИХ} \cdot t_X, \quad (5.2)$$

где: $S_{ИС}$ – себестоимость суточного содержания судна на стоянке в иностранной валюте, \$/сут.

$S_{ИХ}$ – себестоимость содержания судна на ходу в иностранной валюте, \$/сут.

$t_{СТ}$ – время нахождения судна на стоянке, сут.

t_X – время нахождения судна на ходу, сут.

3. Расходы в грн.

$$R_P = S_{РС} \cdot t_{СТ} + S_{РХ} \cdot t_X, \quad (5.3)$$

где: $S_{РС}$ – себестоимость суточного содержания судна на стоянке, грн/сут.

$S_{ИХ}$ – себестоимость содержания судна на ходу, грн/сут.

4. Приведенные доходы, грн.

$$F_{IIР} = F_{II} \cdot K, \quad (5.4)$$

где: F_{II} – доходы в иностранной валюте, \$;

K – курс доллара.

5. Приведенные расходы, грн.

$$R_{IIР} = R_{II} \cdot K + R_P, \quad (5.5)$$

где: R_{II} – расходы в иностранной валюте, \$;

R_P – расходы в гривнах, грн.

6. Чистая валютная выручка, \$

$$ЧВВ = F_{II} - R_{II}. \quad (5.6)$$

7. Финансовый результат, грн.

$$\Phi = F_{IIР} - R_{IIР}. \quad (5.7)$$

Качественные показатели:

1. Себестоимость перевозки одной тонны груза, грн./т

$$S_m = \frac{R_{np}}{Q}, \quad (5.8)$$

где: Q – количество перевезенного груза, т.

Тайм-чартерный эквивалент, \$/сут.

$$TЧЭ = \frac{ЧВВ}{T_p}. \quad (5.9)$$

Валютная эффективность, \$/грн.

$$B_9 = \frac{ЧВВ}{R_p}. \quad (5.10)$$

Этот показатель показывает чистый доход в \$ приходящихся на одну национальную денежную единицу затрат.

Валютный показатель, грн./\$

$$B_9 = \frac{R_p}{ЧВВ}. \quad (5.11)$$

Показывает затраты в гривнах, необходимые для получения 1\$ чистого дохода

Рентабельность перевозок, %

$$P = \frac{\Phi}{R_{np} \cdot 100\%}. \quad (5.12)$$

Общая абсолютная экономическая эффективность, грн./ грн.

$$\mathfrak{E}_o = \frac{\sum \Phi}{KB}. \quad (5.13)$$

где KB – сумма капиталовложений, грн.

Этот показатель характеризует сколько денежных единиц чистой прибыли приходится на одну денежную единицу капитальных вложений, вызвавших эту прибыль.

Срок окупаемости, лет:

$$T_{ок} = \frac{1}{\mathfrak{E}_o} = \frac{K}{\sum \Phi}. \quad (5.14)$$

Задача 5.1

По исходным данным, представленных в таблице № 5.1, рассчитать экономические показатели работы судна за рейс и эксплуатационный период:

1. Доходы в иностранной валюте.
2. Расходы в иностранной валюте.
3. Чистая валютная выручка.
4. Расходы в грн.
5. Расходы приведенные в грн.
6. Доходы приведенные в грн.
7. Финансовый результат.

8. Тайм-чартерный эквивалент.
9. Себестоимость перевозки одной тонны груза.
10. Общая абсолютная экономическая эффективность.
11. Срок окупаемости.
12. Валютная эффективность.
13. Валютный показатель.

Таблица 5.1 – Исходные данные

Исходные данные	Варианты				
	1	2	3	4	5
Тип судна	Балкер	Универсальный сухогруз	Танкер	Балкер	Танкер
Род груза	Строительные материалы	Металлолом	Мазут флотский	Зерно	Сырая нефть
Фрахтовая ставка	5,32	14,32	6,59	8,23	6,53
Средняя загрузка за рейс в тоннах	75000	25600	22000	53000	48000
Эксплуатационный период в сутках	358	337	360	355	340
Время на ходу за рейс, сутки	10,51	10,8	8,8	12,76	12,7
Время на стоянке за рейс, сутки	30,8	31,2	2,77	35,34	6,01
Суточная себестоимость содержания судна на ходу, \$/сут,	15326,9	16536,9	12325,6	8142,81	14597,32
Суточная себестоимость содержания судна на ходу, грн./сут	15319,6	11668,40	16249,00	1628,56	26028,70
Суточная себестоимость содержания судна на стоянке, \$/сут.	4469,17	3481,81	6471,69	5438,92	13686,20
Суточная себестоимость содержания судна на стоянке, грн./сут	3266,81	2264,69	6057,08	3910,35	10970,2
Балансовая стоимость судна, дол.	3648382,6	2450718,8	1843869,2	3721700	2464981,

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №6. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ВЫБОРА СУДНА ДЛЯ РАССТАНОВКИ НА ЛИНИИ ПЕРЕВОЗОК

Выполнить расчет сравнительной экономической эффективности морского судна, используя следующие исходные данные, общие для всех вариантов:

1. Линия Одесса - порты Кубы - Одесса – 15000 миль.
2. Эксплуатационный период – 330 суток в году.
3. Потери скорости на ходу – 5,5 %.
4. Средний пробег 1 т груза – 7 500 миль.
5. Коэффициент использования грузоподъемности – 0,75.
6. Время на маневры – 0,5 суток за рейс.
7. Время на вспомогательные операции – 0,5 суток за рейс.
8. Расходы на содержание экипажа – 55,00 грн на чел./сут.
9. Стоимость топлива за 1 т, грн:
 - дизельное ДС – 587,
 - моторное ДТ – 569,
 - мазут М-40 – 536.
10. Стоимость смазочных и обтирочных материалов в процентах к стоимости расхода топлива:
 - для дизельных установок – 5%,
 - для ПТУ и ГТУ – 2%.
11. Амортизация в год от стоимости судна, в %:
 - сДВС – 6,4, с ПТУ – 6,2 с ГТУ – 6,7 .
12. Стоимость текущего ремонта в год – 4 % от стоимости судна.
13. Стоимость судового снабжения в год – 0,5 % от стоимости судна.
14. Навигационные и прочие прямые расходы – 3050 грн / сут.
15. Косвенные (общепроизводственные, административно-управленческие, расходы на сбыт и прочие операционные расходы) – 20 % стоимости содержания экипажа.
16. Нормативный коэффициент эффективности – 0,12.
17. Фрахтовые ставки на груз Одесса–Куба (оборудование для сельского хозяйства) – 58,09 \$ / т, на груз Куба–Одесса (сахарный песок в мешках) – 19,75 \$ /т.
18. Начисление иностранной валюты экипажу судна за рейс – 10 % суммарного валютного дохода.
19. Курс доллара – современный период.

Таблица 6.1 – Исходные данные по вариантам судна

Вариант	Техническая характеристика судна	Чистая грузо-подъемность, т	Скорость хода, узлы	Валовые нормы груз-овых работ, тонн / судосутки		Численность экипажа, чел.	Суточный расход топлива, т		Строительная стоимость суд-на, тыс.грн
				п.Одесса (погрузка и вы-грузка)	п.Куба (погрузка и вы-грузка)		на ходу	на сто-янке	
1	Базовый теп-лоход с ПТУ 13 000л.с.	13150	18,4	1800	1200	58	78,5 мазут М-40	9,0 мазут М-40	28900
2	Судно с ПТУ 13 000 л.с, парные люки	12910	18,4	2300	1550	52	78,5 мазут М-40	9,0 мазут М-40	29502
3	Судно с ПТУ 13 000 л.с, центральные люки шириной 12 м	12790	18,4	2000	1350	52	78,5 мазут М-40	9,0 мазут М-40	30104
4	Судно с ди-зельной уста-новкой 13 000 л.с.	13520	18,7	2300	1550	49	53,5 моторн. 2,2 дизельн.	4,0 моторн. 2,5 дизельн.	29803
5	Судно с ГТУ 11800 л.с.	13100	17,7	2300	1550	50	71,5 мазут М-40	3,7 мазут М-40 2,0 дизельн.	29803
6	Т/х с ДВС 8750 л.с.	11100	16,7	2250	1500	45	37,5 мо-торное	2,8 мо-торное	26370
7	Т/х с ДВС 9000 л.с.	10740	16,8	1950	1300	45	38,2 моторное	2,6 моторное	24264
8	Т/х с ДВС 9000 л.с.	10600	17,7	2050	1400	45	38,5 моторное	2,8 моторное	22638
9	Т/х с ДВС 12000 л.с.	12150	18	1950	1300	45	52,0 моторное	2,8 моторное	24090
10	Т/х с ДВС 8 150л.с.	11050	16,5	1950	1300	45	35,2 моторное	2,6 моторное	22460

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №7. ПЛАНИРОВАНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Семинар

1. Организация планирования в условиях рынка.
2. Принципы внутрифирменного планирования.
3. Определение спроса и планирование грузовых и пассажирских перевозок.

Темы фиксированных выступлений

1. Бизнес-план, его содержание и структура.
2. Планирование работы морских транспортных судов.
3. Планирование работы портов.

ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №8. ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ.

Семинар

1. Развитие мирового торгового флота. Структура мирового торгового флота.
2. Судоходство и его виды: трамповое, линейное и торгово-промышленное.
3. Состояние и пути развития мирового рынка судов.
4. Место предприятия в системе внешнеэкономических связей.
5. Организация внешнеэкономической деятельности на морском транспорте.
6. Формы договора морской перевозки.

Темы фиксированных выступлений

1. Виды фрахтования транспортных судов.
2. Международная торговля: объемы, темпы роста.
3. Мировое судоходство и фрахтовый рынок.
4. Конъюнктура фрахтового рынка.
5. Особенности фрахтового рынка линейного тоннажа.
6. Экономическая эффективность фрахтовых сделок.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Налоговый кодекс Украины: по состоянию на 02 декабря 2010 г. – офиц. изд-во – К.: «Голос Украины», 2010.
2. Верховглядова, Н.І. Економіка підприємства / Н.І. Верховглядова, Д.М. Ядранський, Н.А. Іваннікова// Навч. посіб. – К.: «Видавничий дім «Професіонал», 2008. – 384 с.
3. Винников, В.В. Экономика предприятия морского транспорта: Учебник для вузов водного транспорта/ В.В Винников. – Одесса: РИЦ ХЭТК моряк: ОКФА, 1999 – 352 с.
4. Винников, В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник для вузов водного транспорта / В.В Винников. – Одесса: ЛАТСТАР, 2011 – 416 с.
5. Дацюк Н.И. Сборник задач по экономике морских перевозок: Учебное пособие / Н.И. Дацюк, Л.Л. Николаева. – Одесса: «Феникс», 2005. - 180с.
6. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие/ В.Г. Забелин. – М.: РосКонсульт, 2000. – 256 с.
7. Ковальчук, І.В. Економіка підприємства: Навч. посіб. / І.В. Ковальчук. – К.: Заня, 2008. – 679 с.
8. Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: Монография / С.В. Крыжановский. – Одесса: Астропринт, 2008. – 184 с.
9. Ротко, Л.А. Основы экономики морского транспорта: Учебное пособие. – НГМА, 2000. – 96 с.
- 10.Цветов Ю.М. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко. - К.: ОАО ИКТП-Центр, 2000. – 581с.
- 11.Методические указания по технико-экономическому обоснованию дипломных проектов для студентов специальности 7.100302 «Эксплуатация судовых энергетических установок» всех форм обучения / Сост. П.П. Борисенко, А.В. Ряский. – Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2007. – 12с.
- 12.Методические указания по написанию и оформлению контрольных работ по дисциплине «Экономика предприятия» для студентов заочной формы обучения технических специальностей / Сост. А.В. Ряский, Р.Р. Аблаев, М.И. Янок. – Севастополь: Изд-во СевНТУ, 2012. – 36 с.

Заказ № _____ от « _____ » _____ 2012. Тираж _____ экз.

Изд-во СевНТУ