

зменшити за допомогою підвищення якості виконання операцій та жорсткого контролю.

Відповідні заходи мають бути універсальними за характером і придатними для будь-яких форм зберігання та передачі цінностей. Слід забезпечити ретельний підбір кадрів, а керівництво мусить чітко визначити обов'язки та сферу компетенції осіб, котрі обслуговують платіжну систему.

1. Святненко А. Рекордна атака на платіжні системи // Дзеркало тижня. – 2005. – № 27–28. 2. Вісник Національного банку України. – 2007; 2008. – № 2, 3, 4, 7, 8. 3. Закон України “Про Національний банк України” // Галицькі контракти. – 1999. – № 25. 4. Новини від 7.11.2005 р. / Український фінансовий сервіс // www/ufs.com/ua.

В.М. Мисак

студент гр. ЛОГ-42.

Науковий керівник – асист. Кобилюх О.Я.

ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПОКАЗНИКА ЗАВАНТАЖЕНОСТІ ТРАНСПОРТУ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Для кожного підприємства, що в своїй діяльності використовує перевезення, надзвичайно важливим з точки зору транспортних витрат є кількість товару, який перевозиться, адже чим більше товару везуть в кожному автомобілі, тим краще, тим дешевшим є перевезення кожної одиниці продукції.

Відповідно, рано чи пізно виникає потреба контролювати транспортні витрати через контроль завантаженості автомобілів. Проте за великого потоку продукції управлінням потрібен інструмент, що уможливить побачити повну картину – за напрямками перевезень та за показниками завантаженості.

Розрахунок показника завантаженості

Показник завантаженості (ПЗ) – число, яке відсотково показує, скільки товару було перевезено реально (РП) від максимуму (М).

Тобто

$$\text{ПЗ} = \text{РП} / \text{М} \cdot 100 \%$$

У цій роботі представлено методику розрахунку показника завантаженості для крупних підприємств, з великим потоком товарів,

адже для них це є особливо актуальним, оскільки управлінський персонал в таких організаціях переважно відділений від самого фізичного процесу переміщення вантажів.

Для того, щоб розрахувати ПЗ та щоб процес його обрахунку не був надто трудомістким, на підприємстві повинно бути відповідне програмне забезпечення для вчасного отримання актуальної інформації про усі здійснені перевезення в перерізі дати перевезення та кількості вантажу за масою, об'ємом (в разі перевезень на піддонах – кількості піддонів).

ПЗ по напрямку розраховуватиметься як:

$$\text{РПн}/(\text{КПн}\cdot\text{М})\cdot 100\%,$$

де РПн – реально перевезено по напрямку “н”; КПн – кількість здійснених перевезень по напрямку “н”; М – можливий максимум одного перевезення.

Покажемо застосування ПЗ на вітчизняному підприємстві.

Приклад розрахунку. Вестимемо розрахунки для стандартних автомобілів типу Euro truck. Його показники “М”, тобто обмеження: за масою – 20 т, об'ємом – 82 м³, кількістю стандартних піддонів – 33 піддони (по площі дна).

По напрямку Склад 1 – Дніпропетровськ було здійснено 15 перевезень, під час яких було перевезено продукції масою 273 т та об'ємом 581 м³. Розраховуємо ПЗм (ПЗ за масою) та ПЗо (ПЗ за об'ємом):

$$\text{ПЗм}=273/(15\cdot 20)\cdot 100\%=91\%;$$

$$\text{ПЗо}=581/(15\cdot 82)\cdot 100\%=47\%.$$

Показником ПЗн вважатимемо кращий з показників ПЗм та ПЗо, оскільки він буде обмежувальним, тобто під час доведення його до максимуму (100 %), інший показник матиме менше значення, проте воно теж буде максимальним. Тобто ПЗн (Склад 1 – Дніпропетровськ) становить 91 %.

З прикладу можна зробити висновок, що по напрямку (Склад 1 – Дніпропетровськ) автомобілі їдуть на 9 % порожніми. Відповідно на 9 % оплати, яка здійснюється перевізнику, послуги ним не надані. У випадку, щоб ПЗн становив 100 %, транспортні витрати підприємства скоротились би на 9 %.

Головне призначення показника завантаженості – відобразити реальний стан речей та показати можливості для економії коштів.

Аналізуючи, необхідно зробити звіт по підприємству за певний період часу, в який включити: напрямки руху товарів, кількість їздок по напрямках, маса, обсяг перевезених вантажів, середню завантаженість по масі та об'єму, мінімальну та максимальну завантаженість по масі та

об'єму, та, власне, показники завантаженості по масі, об'єму також зведений. **Мета аналізу** – пошук можливостей для заощадження, а відповідно і до збільшення прибутку організації.

Покажемо приклад аналізу квартального звіту показника завантаженості одного з найбільших підприємств вітчизняної хімічної промисловості, що виробляє та збуває продукцію на території України.

Особливості напрямку: по напрямках Склад 1 → Дистрибутори та Склад 2 → Дистрибутори продукція везеться насипом. Це можливо завдяки особливостям упакування – під час перевезення насипом відсоток браку є незначним.

Тепер проведемо аналіз потенціалу покращання. Для кращої візуалізації можливостей економії приймемо умовно середню ціну одного перевезення – 10 тис. грн. Тоді бачимо, що за квартал підприємство витрачає на перевезення 12 780 тис. грн. У рік це приблизно становитиме за такої самої кількості перевезень – 51 120 тис. грн. Ці витрати є актуальними за ПЗ=83,3 %. При доведенні цього показника до максимуму (100 %) підприємство потребувало б не 5112 перевезень в рік, а лише 4258. Тобто витрати становили б 42 580 тис. грн.

Відповідно повний резерв покращання становить 8 540 тис. грн. в рік. Ця сума є доволі значною для цілкового її дослідження менеджерами підприємства. Зрозуміло й те, що значення показника 100 % є теоретичним і досягнути його фактично неможливо. Проте розуміючи, що покращання ПЗ на 1 % принесе організації додатково більш ніж 511 тис. грн. в рік, необхідно шукати можливості до його покращання.