

где А – затраты на транспортировку за отчетный период;
V – вес продукции.

Прибыль от экспедиционных услуг в 2015 и в 2016 годах составила 8829859,51 и 10822306,27 рублей соответственно. Количество работников отдела, занимающегося логистикой, осталось неизменным: 48 специалистов. Тогда:

$$KPI_1^{2015} = 8829859,51 / 48 = 183\,955,396 \text{ руб.}$$

$$KPI_1^{2016} = 10822306,27 / 48 = 225\,464,714 \text{ руб.}$$

Далее рассмотрим время доставки 3 видов товара: строительные материалы, производственные станки и автомобили. Вес каждой перевозки составляет 200, 95 и 5 единиц соответственно. Каждый груз нужно довести до необходимой ему точки: строительные материалы – в точку А, станки – в точку В и автомобили – в точку С. Время доставки груза до этих точек составляет (минуты): 1020 (А- расстояние: 1050км+ время на отдых), 582 (В – расстояние 680км) и 297 (С– расстояние 347км). Тогда найдем:

$$KPI_2 = (1020 * 200 + 582 * 95 + 297 * 5) / 200 + 95 + 5 = 869,25 \text{ мин (14,5ч).}$$

Чтобы найти значение показателя КРІ стоимость затрат на транспортировку на кг. продукции, необходимо знать затраты на транспортировку за 2015 и 2016 гг. и вес продукции (производственные токарные станки). Вес груза составляет 2500кг (5 станков). Тогда:

$$KPI_3^{2015} = 748198,86 / 2500 = 299,279 \text{ руб./кг.}$$

$$KPI_3^{2016} = 841469,41 / 2500 = 336,588 \text{ руб./кг.}$$

Применение системы КРІ для оценки работы отдела логистики позволяет повысить эффективность перевозок, сократить время доставки продукции, снизить затраты на ее транспортировку

Список использованных источников:

1. Панов М. М. Оценка деятельности и система управления компанией на основе КРІ. – М.: Инфра-М, 2013. – 255 с.

2. Система ключевых показателей для оперативного контроля подразделений [Электронный ресурс] URL: <http://www.globalfoods.ru> (дата обращения 24.02.2018).

УДК331.101.6:658.5

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

Казарян К.А., студентка 3-го курса

Научный руководитель: ст. преподаватель Н.В. Носко

УО «Брестский государственный технический университет»,

г. Брест, Республика Беларусь

Составляющей каждого предприятия являются, в первую очередь, трудовые ресурсы, которые обеспечивают благоприятное развитие ее деятельности и стремятся к достижению поставленных целей.

На повышение производительности труда транспортных предприятий воздействуют следующие факторы:

– повышение технического уровня производства (внедрение более производительных АТС, повышение их надежности в эксплуатации; освоение прогрессивных технологий перевозок; внедрение нового производственного оборудования; механизация и автоматизация производственных (особенно трудоемких) процессов и т.д.);

– совершенствование организации производства, труда и управления (организация перевозочного процесса; модернизация процессов; внедрение научной организации труда; повышение норм выработки; расширение зон обслуживания и совмещение профессий);

– изменение прочих факторов: объемов и структуры перевозок и работ; ряда технико-эксплуатационных показателей (расстояния перевозки, скорости, использования грузоподъемности); дорожных, природных, климатических условий и т.д. [1, С.87].

На примере отечественного транспортного предприятия был проведен анализ производительности труда. Были проанализированы следующие показатели: коэффициент выполнения требований потребителя и коэффициент технической готовности.

Коэффициент выполнения требований потребителя напрямую связан с производительностью труда предприятия, т.к. отражает перспективность работы фирмы в глазах заказчиков (потребителей) и в хорошую и в плохую сторону.

Для расчета определим относительный и базовый периоды.

Относительный период: с 01.01.2015 по 31.12.2015.

Базовый период: с 01.01.2016 по 31.12.2016.

По данным отчета о показателях СМК имеем:

1) количество выполненных заявок:

– за базовый период: $V_{1б} = 2937$;

– за относительный период: $V_{1о} = 2973$;

2) количество отказанных заявок:

– за базовый период: $V_{2б} = 12$;

– за относительный период: $V_{2о} = 3$.

Тогда, коэффициент выполнения требований потребителей находим по формуле:

$$K_{вт} = V_1 / (V_1 + V_2), \quad (1)$$

где V_1 – количество выполненных заявок;

V_2 – количество отказанных заявок.

Базовый период: $K_{вт1} = 2937 / (2937 + 12) = 0,996$

Относительный период: $K_{вт2} = 2973 / (2973 + 3) = 0,999$.

$K_{вт1} / K_{вт2} * 100\% = 0,996 / 0,999 * 100 = 99,70\%$.

Данный коэффициент показывает, что предприятие максимально приближенно к цели выполняет свои обязанности и удовлетворяет потребности потребителей практически на 100% как в относительном, так и базовом

вом периоде, однако в 2015 году коэффициент выполнения требований потребителей был на 0,3% выше, по сравнению с 2016 годом.

Коэффициент технической готовности служит для планирования и оценки технического состояния парка однотипных машин и оборудования. Он характеризует технический и организационный уровень технического обслуживания и ремонта, учитывающий не только время на техническое обслуживание и ремонт, но и простои в ожидании ремонта. Исходя из данных, найдем коэффициент технической готовности по формуле:

$$K_{ТГ} = (MD_x - MD_{Тр}) / MD_x, \quad (2)$$

где MD_x – машино-дни в хозяйстве;

$MD_{Тр}$ – машино-дни на техническое обслуживание и ремонт в гараже.

Базовый период: $K_{ТГ_1} = (23888 - 2460) / 23888 = 0,90$.

Относительный период: $K_{ТГ_2} = (24267 - 1917) / 24267 = 0,92$.

$K_{ТГ_1} / K_{ТГ_2} * 100\% = 0,90 / 0,92 * 100 = 97,83$.

Техническая готовность на предприятии стремится к максимуму и приближена к 100% и в 2015 году, и в 2016 году.

Для повышения производительности труда предприятию нужно обратить внимание на направления, позволяющие более рационально и грамотно использовать свое время, ресурсы и фонды. Необходимо совершенствовать работу кадров и отделов, обеспечить транспортные средства и водителя всей необходимой документацией во избежание лишних и непредвиденных затрат, повысить состояние транспортных средств, необходимых для осуществления перевозки.

Список использованных источников:

1. Рябцева И.Ф. Производительность труда и техническая политика предприятия: монография / И.Ф. Рябцева, Э.Н. Кузьбожев. – М.: Инфра-М, 2013. – 198 с.

УДК 336.02

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РФ

Канаева А.П., студентка 4-го курса

Научный руководитель: канд. экон. наук, доцент Л.Н. Кравченко
БГТУ им. В.Г. Шухова, г. Белгород, Россия

Опыт промышленно-развитых стран показывает, насколько сегодня велика роль инноваций. Они помогают изменять и совершенствовать не только товары и услуги, но и систему управления организациями, приводя ее в соответствие с требованиями современной среды. Интенсивность инновационной деятельности во многом определяет уровень экономического развития страны. В настоящее время наиболее прибыльными предпри-