

Практическая реализация работы

Результаты исследования использованы при подготовке прејскуранта на услуги (работы) по проведению государственного технического осмотра транспортных средств. (Утвержден Постановлением Министерства экономики Республики Беларусь №31 от 30.01.2004 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Разработка предложений по утверждению единых цен на услуги по проведению государственного технического осмотра транспортных средств. Мн.: РУП БелНИИТ «Транстехника», 2004.
2. Прејскурант на услуги (работы) по проведению государственного технического осмотра транспортных средств (Нац. реестр правовых актов Республики Беларусь. 2004. № 8/10527).

ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В РЕМОНТНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ

А.В. Королев; А.В. Кунский
УО «БГАТУ»

(г. Минск, Республика Беларусь)

Features of the economic substantiation of administrative decisions in repair manufacture

In the present work methodical approaches to a substantiation of the production program of repair shops in conditions of development of the market are offered.

Актуальность работы. В настоящее время в связи со значительным износом и недостаточным обновлением подвижного состава автомобильного транспорта, и в частности автобусов, актуальным является вопрос организации восстановительного ремонта.

Основными производителями данного вида услуг выступают группные промышленные предприятия, такие как РУДП «Брестский вторемонтный завод», ОАО «Борисовский авторемонтный завод», РУП «Гомельский авторемонтный завод», ОАО «Слонимский вторемонтный завод».

Финансирование восстановительного ремонта автобусов осуществляется как за счет средств транспортного сбора, так и собственных средств транспортных организаций. В связи с убыточностью городских и пригородных перевозок пассажиров основным источником все же остается транспортный сбор. Ограниченность финансовых ресурсов налагает на ремонтные предприятия повышенные требования к качеству восстановительного ремонта автобусов, что также усиливает конкуренцию между ними за потребителя данного вида услуг.

Анализ процесса бизнес-планирования в организациях транспортно - дорожного комплекса, и в частности в сфере ремонта подвижного состава, позволяет выделить существенные недостатки в обосновании производственной программы. Используемые рядом организаций методические подходы к формированию годового портфеля заказов часто не отвечают рыночным требованиям и носят абстрактный характер.

Неправильно определенная доля рыночного спроса на услуги может привести в дальнейшем либо к затовариванию продукцией, либо к потере организацией части прибыли.

Цель исследования – разработка методических подходов к формированию годовой производственной программы ремонтных предприятий.

Основная задача – экономически обосновать объем спроса на услуги ремонтных предприятий.

Объект исследований – промышленные предприятия отрасли, обслуживающие автомобильный транспорт.

Методические подходы к решению задачи. Спрос на услуги i -го ремонтного предприятия по проведению восстановительного ремонта автобусов j -й марки в общем объеме спроса можно представить в следующем виде:

$$N_{ij} = \eta_{ij} \cdot N_{\Sigma},$$

где N_{ij} – спрос на услуги i -го ремонтного предприятия по проведению восстановительного ремонта автобусов j -й марки (в физических, приведенных, условных единицах ремонта, стоимостном выражении);

N_{Σ} - общий спрос на услуги по проведению восстановительного ремонта автобусов j -ой марки ;

π_{ij} – рыночная доля спроса i -го ремонтного предприятия на услуги по проведению восстановительного ремонта автобусов j – ой марки.

Рыночную долю спроса i -ого ремонтного предприятия на услуги по проведению восстановительного ремонта автобусов j -ой марки можно представить следующим образом:

$$\pi_{ij} = \frac{K_{ijt}^{e_{qij}} \cdot (w_{ij} \cdot W_{ij})^{-e_{wij}} \cdot (r_{ij} \cdot R_{ij})^{e_{rij}} \cdot (q_{ij} \cdot Q_{ij})^{e_{qij}} \cdot K_{ijy}^{e_{kijy}}}{\sum [K_{ijt}^{e_{kij}} \cdot (w_{ij} \cdot W_{ij})^{e_{wij}} \cdot (r_{ij} \cdot R_{ij})^{e_{rij}} \cdot (q_{ij} \cdot Q_{ij})^{e_{qij}} \cdot K_{ijy}^{e_{kijy}}]}$$

где π_{ij} – предполагаемая рыночная доля в определенный момент времени;

K_{ijt} – коэффициент качества автобусов;

W_{ij} – стоимость восстановительного ремонта автобусов j – ой марки;

R_{ij} – расходы на рекламу и стимулирование сбыта восстановленных автобусов j – ой марки;

Q_{ij} – расходы на реализацию (сбыт) продукции (услуг);

K_{ijy} – коэффициент качества восстановительного ремонта автобусов j – ой марки;

r_{ij} – индекс эффективности рекламы;

q_{ij} – индекс эффективности системы товародвижения;

w_{ij} – индекс эффективности цены;

$e_{ijr}, e_{ijy}, e_{wij}, e_{rij}, e_{qij}$ – коэффициенты эластичности спроса, от качества, цены, рекламы и товародвижения соответственно.

Индексы "r" и "q" отражают эффективность одного рубля, израсходованного соответственно на рекламу и на развитие системы товародвижения.

Значения коэффициентов эластичности "e" устанавливаются экспериментальным путем и служат для оценки эффективности маркетинговой деятельности организации.

Оценка качества автобусов j -ой марки, поступающих на i -ое ремонтное предприятие для восстановительного ремонта может быть произведена по формуле

$$K_{ij} = \frac{C_{ij}}{C_{ij} + C_{арj} + C_{прj} + C_{тоj}},$$

где C_{ij} – стоимость нового автобуса j -ой марки;

$C_{арj}, C_{прj}, C_{тоj}$ – соответственно затраты на выполнение восстановительного, текущего ремонта и технического обслуживания автобуса j -ой марки соответственно.

Оценка качества восстановительного ремонта автобусов j-ой марки в условиях i-го ремонтного предприятия может быть произведена по формуле

$$K_{ji} = \frac{T_{oji}}{T_{nii}}$$

где T_{oji} – фактическая наработка автобуса j-ой марки до отказа после проведения восстановительного ремонта в условиях i-го ремонтного предприятия, ч, км и т. д.;

T_{nii} – нормативная наработка автобуса j-ой марки до отказа после проведения восстановительного ремонта в условиях i-го ремонтного предприятия, ч, км и т. д.

Таким образом, выражение для определения рыночной доли спроса i-го ремонтного предприятия на услуги по проведению восстановительного ремонта автобусов j-ой марки можно представить следующим образом:

$$\pi_{ij} = \frac{\left[\frac{C_{nj}}{C_{nj} + C_{opj} + C_{mzj} + C_{mcoj}} \right]^{e_{nj}} \cdot (w_j \cdot W_j)^{e_{wj}} \cdot (r_j \cdot R_j)^{e_{rj}} \cdot (q_j \cdot Q_j)^{e_{qj}} \cdot \left(\frac{T_{oji}}{T_{nii}} \right)^{e_{tij}}}{\sum \left\{ \left[\frac{C_{ni}}{C_{ni} + C_{opi} + C_{mzi} + C_{mcoi}} \right]^{e_{ni}} \cdot (w_i \cdot W_i)^{e_{wi}} \cdot (r_i \cdot R_i)^{e_{ri}} \cdot (q_i \cdot Q_i)^{e_{qi}} \cdot \left(\frac{T_{oii}}{T_{nii}} \right)^{e_{tii}} \right\}}$$

Предлагаемая методика позволяет обосновать рыночную долю спроса на проведение восстановительного ремонта подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта.

Результаты работы. Результаты исследования представлены в табл. 1 – 3.

Таблица 1. Рыночная доля организаций в общем спросе на восстановительный ремонт автобусов марки ЛАЗ-695

Ремонтное предприятие	ОАО «Борисовский авто-ремонтный завод»	ОАО «Слонимский авторемонтный завод»	РУП «Гомельский авторемонтный завод»	РУДП «Брестский авторемонтный завод»
Рыночная доля	0,23	0,1	0,45	0,22

Таблица 2. Рыночная доля организаций в общем спросе на восстановительный ремонт автобусов марки Икарус-260

Ремонтное предприятие	ОАО «Борисовский авторемонтный завод»	РУП «Гомельский авторемонтный завод»	РУДП «Брестский авторемонтный завод»
Рыночная доля	0,27	0,35	0,38

Таблица 3. Рыночная доля организаций в общем спросе на восстановительный ремонт автобусов марки Икарус-280

Ремонтное предприятие	ОАО «Борисовский авторемонтный завод»	РУП «Гомельский авторемонтный завод»	РУДП «Брестский авторемонтный завод»
Рыночная доля	0,18	0,59	0,23

Практическая реализация работы.

Результаты работы использованы при осуществлении, в соответствии с поручением коллегии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.06.2003, сравнительного анализа показателей, характеризующих экономическую эффективность восстановительного ремонта автобусов на АРЗ, ЦАРМ и АП, эксплуатационных затрат на восстановленные и новые автобусы в разработке предложений, связанных с целесообразностью проведения восстановительного ремонта или приобретения нового подвижного состава.

ЛИТЕРАТУРА

1. Стукалов Л.С. и др. Сравнительный анализ эксплуатационных затрат на восстановленные и новые автобусы и предложения по проведению восстановительного ремонта автобусов с определением мест его проведения: АП, ЦАРМ, АРЗ. / Л. С. Стукалов, А.В. Королев, В.С. Мацкевич - Мн.: РУП БелНИИТ «ТрансТехника», 2004.

2. Технический сервис машин сельскохозяйственного назначения/ В.В. Варнаков, В.В. Стрельцов, В.Н. Попов и др.-М.: Колос, 2000. - 256 с.

ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛУГ В АПК БЕЛАРУСИ

Д.Н. Месник, ст. преподаватель
УО «БГАТУ»
(г. Минск, Республика Беларусь)

The improvement of the mechanism of the market of the industrial technical of service gives the opportunity to provide mutually profitable partnership between the agrarian service enterprise and the agricultural producers. It is directed towards the reduction of costs and towards the increase of the amount of agricultural production in the regional agricultural sector.

В настоящее время в Беларуси идет процесс формирования и развития рынка производственно-технических услуг в АПК, производителями которых являются агросервисные предприятия различного профиля. В первые годы своего функционирования они оказывали влияние на повышение эффективности сельскохозяйственного производства. Однако впоследствии обслуживающие предприятия, воспользовавшись своим монопольным положением, стали решать проблему, прежде всего, собственного экономического благополучия путем удорожания услуг, неоправданного их завышения. В этой связи в 1990-е гг. спрос на их услуги резко снизился. Так, объемы работ по ремонту и техническому обслуживанию средств механизации сельскохозяйственных организаций сократились по отдельным из них от 32 до 88%. На вывозке и внесении органических удобрений – на 79, минеральных – на 85%. Аналогичная ситуация сложилась и по другим видам услуг (вспашке, заготовке кормов). Такое положение отрицательно сказалось на результатах производственно-хозяйственной деятельности различных хозяйствующих субъектов. В то же время они вынуждены пользоваться услугами агро-сервисных формирований, поскольку их основные производственные фонды физически и морально изношены. Это является одной из причин высокой себестоимости продукции растениевод-