УДК 656.13:658

МЕТОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Доктор економічних наук Базилюк А.В.,
доктор економічних наук Зайончик Л.Г.,
Левковець Н.П.

В статті обґрунтувано, що захист економічної стійкості автотранспортного підприємства полягає в розробці теоретичних і науково-методичних засад для економічного антикризового управління підприємством.

In the article of obgruntuvano, that defence of economic firmness of motor transport enterprise consists in development of theoretical and scientifically methodical principles for an economic antikrizovogo management an enterprise.

Вступ. До цього часу залишаються проблемними дослідження різних аспектів захисту автотранспортних підприємств від економічних недоліків у внутрішньому і зовнішньому середовищі.

В той же час набувають наукові підходи до визначення кризових явищ та їх диференціація за ступенем небезпеки.

Актуальність зазначених та взаємозв'язаних з ними проблем на сучасному етапі розвитку економіки України, їх теоретичне і практичне значення, необхідність формування механізму забезпечення, необхідність формування механізму забезпечення ефективності діяльності автотранспортних підприємств, обумовлюють пріоритет вибору задач, механізму та інструментарію вирішення.

Як правило, пріоритети вибору інноваційних рішень пов'язані з науковими планами, програмами, темами галузі та навчальними закладами, які готують фахівців майбутніх спеціалістів та керівників підприємств.

Актуальність зазначених та пов'язаних з ними проблем на сучасному етапі розвитку економіки України їх теоретичне і практичне значення, необхідність формування механізмів забезпечення ефективної діяльності автотранспортного підприємства обумовлюють підходи до вибору раціональних рішень.

Зв'язок з науковими програмами набирає вагу коли методи обґрунтування захисту економічної стійкості автотранспортного підприємства коли система показників (вантажна та комерційна робота) закономірна та гармонічна; з наукового погляду її можна розглядати, спираючись на закон економії-закон гармонії.

Мета й завдання метода обґрунтування захисту економічної стійкості автотранспортного підприємства полягає в розробці теоретичних і науково-методичних засад для економічного антикризового управління підприємством. У відповідності зі сформульованою метою поставленні наступні задачі: розглянемо кількісні та якісні показники, як такі, що визначають транспортні ресурси та якість їх використання.

До першої групи відносяться:

1. $А_с$ — наявність транспортних засобів на підприємстві (за списком);
2. $Д_к$ — кількість календарних днів у періоді, що розглядається;
3. $\alpha_в$ — коефіцієнт випуску парку на лінію;
4. $g_н$ — середня вантажопідйомність автомобіля за поїздку;
5. $Т_н$ — час у наряді (в роботі).

До другої групи відносяться:

1. $l_{сер.}$ — середня відстань навантаженого пробігу;
2. β — коефіцієнт корисного пробігу;
3. $V_{с}$ — середня технічна швидкість автомобіля;
4. $\gamma_с$ — коефіцієнт використання вантажопідйомності;
5. $t_{пр}$ — середній час простою при навантаженні та розвантаженні.

© Базилюк А.В., Зайончик Л.Г., Левковець Н.П., 2011

Обидві групи показників застосовують для визначення обсягів перевезень вантажів (Q_T) у тонах (1):

$$Q_T = A_c \cdot Д_k \cdot \alpha_B \cdot g_H \cdot \gamma \cdot T_H \left[\frac{V_T \cdot \beta}{l_{сер} + V_T \cdot \beta \cdot t_{пр}} \right]. \quad (1)$$

Визначення продуктивності автотранспортного засобу (2):

$$W_{пр} = \frac{365 \cdot \dot{\alpha}_b \cdot T_H \cdot g_H \cdot \beta \cdot \gamma \cdot V_T \cdot l_{ср}}{l_{ср} + \beta \cdot V_T \cdot t_{пр}}. \quad (2)$$

Якщо взяти до уваги, що (3):

$$V_e = \frac{V_T \cdot l_{ср}}{l_{ср} + \beta \cdot V_T \cdot t_{пр}}, \text{ то} W_{пр} = 365 \cdot \dot{\alpha}_b \cdot T_H \cdot g_H \cdot \beta \cdot \gamma \cdot V_e, \quad (3)$$

вводимо наступні значення (4):

$$T = 365 \cdot \alpha_b \cdot 2 \; T_H = T_H mai = \beta \cdot \gamma \cdot V_e. \quad (4)$$

Величина Т являє собою кількість годин, відпрацьованих автомобілем за календарний рік, тобто символізує час експлуатації транспортного засобу.

Величина *i* характеризує інтенсивність використання автомобілю вантажопідйомністю

1т; є вираженням продуктивності в одиницю часу.

Остаточно інтенсивність експлуатації можна виразити так (5):

$$W_p = T \cdot i \cdot g_H. \quad (5)$$

Фактори, що впливають на продуктивність автотранспорту наведені в табл. 1. Крім того, треба враховувати показники важливості задачі за критерієм зростання рентабельності необоротних активів (табл. 2).

Але розуміти важливість досягнення мети недостатньо. Необхідно мати відносну кваліфікацію і певний досвід роботи, що був отриманий в профільних навчальних закладах, науково-методичних центрах та на виробництві. Знання та навички, періодичне підвищення кваліфікації значною мірою скорочують розрив між необхідною кількістю спеціалістів і проблемами, що виникають на практиці.

У новому плані методичної та консультативної роботи Національний транспортний університет України ініціював появу творчого колективу авторів, серед яких наступні:

1. Державне регулювання у сфері міжнародних пасажирських перевезень;

2. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів;

3. Культура управління працею на транспорті;

4. Менеджмент в автотранспортному виробництві;

5. Логістика-економіка-синергія у транспортному процесі, та багато інших методичних та навчальних посібників.

Висновки. На основі узагальнених теоретичних висновків щодо природи кризових явищ формулюється метод забезпечення економічної стійкості автотранспортного підприємства, який пов'язує питання:

— «що робити?»

— «для кого робити?»

— «як робити?»

На ці питання відповідає, перш за все, стан транспортних ресурсів та ефективність їх використання, які наведені в запровадженій роботі. З їх допомогою вирішується багато інноваційних питань, які допомагають стати на захист від внутрішніх кризових явищ.

Таблиця 1

Фактори, що впливають на продуктивність автотранспорту

Показник	Фактори, що впливають на показник	Організаційно технічні заходи, які направлені на покращення показника
A_c середньоспискова кількість автомобілів в парку	1. Структура парку автомобілів. 2. Об'єми і характер перевезень. 3. Технологія перевезень.	1. Спеціалізація парку. 2.Паспортизація вантажовідправників. 3. Аналіз вантажопотоків.
$g_н$ середня вантажопідйомність автомобілю за поїздку	1. Структура парку автомобілів. 2. Номенклатура вантажів, що перевозяться. 3. Умови перевезень.	1. Спеціалізація парку. 2.Раціональний розподіл вантажів в номенклатурі між рухомим складом. 3. Закріплення рухомого складу за відправником.
$T_н$ час у наряді	1.Тривалість роботи автомобіля. 2. Режим роботи клієнтури.	1. Організація змінності роботи автомобіля. 2.Організація диспетчерського управління.
$\alpha_в$ коефіцієнт випуску парку на лінію	1.Стан виробничо-технічної бази. 2. Умови експлуатації.	1.Дотримання правил експлуатації. 2.Дотримання правил перевезень. 3.Впровадження системи управління якістю технічного забезпечення і ремонту.
$V_т$ середня технічна швидкість автомобілю	1.Динамічні характеристики рухомого складу. 2. Вибір режиму руху. 3. Майстерність водія.	1. Дотримання правил дорожнього руху. 2.Зменшення зношення транспортних засобів.
$t_{пр}$ середній час простою при розвантаженні та навантаженні	1.Метод навантаження і розвантаження. 2. Вид вантажу і упаковки. 3. Рівень механізації.	1.Застосування високопродуктивних машин і механізмів. 2. Графіки одночасної роботи машин і механізмів.
$l_{сер}$ середня відстань навантаженого пробігу	1. Структура вантажопотоку. 2. Партійність вантажу, що перевозиться.	1. Оптимізація транспортних зв'язків. 2. Закріплення споживачів за поставщиком.
γ, c, ∂ коефіцієнт використання вантажопідйомності	1. Обєм, маса і габарит вантажу. 2. Кількість заїздів підчас здійснення маршруту. 3. Оптимальність розвізних маршрутів.	1. Вибір вантажопідйомності рухомого складу. 2. Збільшення об'єму кузова та причепа автомобіля підчас перевезення вантажів невеликої маси.
β коефіцієнт корисного пробігу	1. Величина і напрямки вантажопотоків. 2. Структура парку автомобілів. 3.Якість оперативно-добового планування	1.Оптимізація транспортного процесу (комп'ютеризація). 2. Закріплення АТП за пунктом першого навантаження. 3. Закріплення споживачів за постачальниками.

Тим самим, залучення приватного фінансування інвестицій дозволить значною мірою понизити тиск на бюджет, що дають можливість перерозподілу грошових коштів на розвиток інших соціально-значимих сфер підприємства.

Вирішення зазначених під силу компетентним керівникам й фахівцям автотранспортних підприємств. Така орієнтація спрямована на скорочення відстані між достатньою кількістю компетентних працівників і проблемами в сфері виконавців транспортного процесу, які будуть маркетингові відносини на ринку послуг та менеджмент у логістичних системах, тобто на постійне підвищення кваліфікації.

Таблиця 2

Показники важливості задачі за критерієм зростання рентабельності необоротних активів

Задача	Рентабельність необоротних активів на 1$ США, $	Окупність, роки
Обстеження вантажних потоків, прогноз їх величин з урахуванням сезонних коливань	6,0	1,5
Розрахунок структури парку автомобілів і прогноз їх необхідної кількості	7,5	0,9
Розрахунок найкоротшого пробігу по мережі доріг	3,6	0,6
Проектування плану перевезень з моделюванням показників, що впливають на його структуру	2,7	1,5
Планування транспортних ресурсів для міжнародних і місцевих перевезень	5,2	0,3
Оптимізація перевезень вантажів зі станцій і портів	3,2	1,5
Оперативне планування технічного обслуговування транспортних засобів і аналіз використання рекомендацій	2,3	0,4
Аналіз витрат автомобільного палива за питомими і лінійними нормами	0,17	0,6
Комплексна обробка шляхової і товаротранспортної документації	0,2	4,9
Облік наявності й руху кадрів	0,05	8,0

Література

1. Дмитриченко М.Ф., Зайончик Л.Г., Левковець П.Р. «Транспортні технології в системах логістики» — Київ: Інформатор 2007.
2. Бідняк М.Н. «Організація управління» — К.: А.С.К.,2003.
3. Ткаченко А.М., Зайончик Л.Г. «Культура управління працею на транспорті» — К.: Інформавтодор, 2008.
4. Воркут А.И. «Грузовые автомобильные перевозки» — К.: «Вища школа». 1986.
5. Халафьян А.А. «Статистический анализ данных» — М.: ООО «Бином Пресс», 2008.

УДК 338.28

СУТНІСТЬ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО РЕСУРСУ. ЙОГО ВПЛИВ НА СТРУКТУРУ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

Доктор економічних наук Базилюк А.В.,
кандидат економічних наук Теслюк Н.П.

В статті розглянуто сутність інтелектуального ресурсу, його вплив на структуру капіталу підприємства. Визначено властивості інтелектуального ресурсу на підприємстві. Проаналізовано існуючи методичні підходи до оцінки вартості об'єктів інтелектуальних ресурсів.

© Базилюк А.В., Теслюк Н.П., 2011