

УДК 330.3:656

*Н. О. Щербакова,
аспірант,
асистент кафедри «Менеджменту і туризму» Національного транспортного університету*

ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

В статті наведена комплексна методика оцінювання виробничого потенціалу вантажних автотранспортних підприємств за центрами відповідальності. В основу даної методики покладено показник рентабельності персоналу.

In the article complex methodology over of evaluation of productive potential of freight motor transport enterprises is brought after the centers of responsibility. The index of profitability of personnel is fixed in basis of this methodology.

Ключові слова: виробничий потенціал, центр відповідальності, індекс рентабельності персоналу.

Keywords: productive potential, center of responsibility, index of profitability of personnel.

Вступ

На сьогоднішній день ефективність використання виробничого потенціалу потребує глибоких змін у розробці й реалізації політики, щодо ефективного його використання та пошуку шляхів його вимірювання.

Ефективне використання виробничого потенціалу дозволить збільшити та покращити результати роботи підприємства при незмінному рівні чи незначному зростанні вкладених коштів.

Протягом останніх років більшість автотранспортних підприємств України знаходяться на межі банкрутства чи стрімко наближаються до нього [1]. Така ситуація, в основному, спричинена неефективним використанням своїх потенційних можливостей. Тому, перш ніж впроваджувати певні заходи, необхідно виявити резерви, оцінивши реальне використання виробничого потенціалу підприємства.

Проблеми оцінювання потенціалу підприємства досліджували Калінеску Т., Романовська Ю., Добикіна О., Рижиков В., Краснокутська Н., Авдєєнко В., Котлов В., Федонін О., Репіна І., Олексюк О., Іпполітова І., Бова Т. [1-8] та інші науковці. Однак, більшість з запропонованих оцінок не є досконалими. Так, здійснювати оцінювання ефективності використання виробничого потенціалу на сучасних автотранспортних підприємствах за ними буде недоцільно. Отже, постає питання в розробці оцінки використання потенціалу саме для автотранспортних підприємств.

Постановка задачі.

Основною метою даного дослідження є розробка методичних засад оцінки використання виробничого потенціалу автотранспортного підприємства, як фактору, що створює передумови ефективної роботи підприємства та його конкурентоспроможності.

Результати дослідження.

Результати діяльності підприємства, в тому числі рівень використання його виробничого потенціалу, залежать від ефективності роботи структурних підрозділів. Тому останнім часом все частіше поряд з централізованим управлінням використовують децентралізоване планування, облік та контроль, для чого в організаційній структурі підприємства виокремлюють так звані зони, центри відповідальності.

Децентралізоване управління передає більше повноважень самим підрозділам, надаючи їм можливість самостійно та більш оперативно приймати рішення в компетентних для них питаннях. Завдяки цьому топ-менеджерам залишається більше часу для вирішення важливіших питань. Переваги децентралізованого управління полягають в тому, що керівники підрозділів володіють більш повною інформацією за своїм центром відповідальності, до того ж здійснюється мотивація їх праці в результаті чого ефективність управління підрозділом зростає.

Управління за центрами відповідальності - це додатковий контроль, спрямований на організацію поведінки управлінського персоналу, додаткова субстанція, де відбувається організація самоконтролю керівництва.

Ця позитивна тенденція покладена в основу комплексної оцінки ефективності використання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства.

В основі оцінювання ефективності використання виробничого потенціалу підприємства покладено показник рентабельності персоналу:

$$R_{\pi} = \frac{\Phi P}{N} \quad (1)$$

де, R_{π} - рентабельність персоналу;

ΦP - фінансовий результат;

N - чисельність персоналу.

Розрахунок показника ефективності використання виробничого потенціалу починається зі структурних підрозділів підприємства – центрів відповідальності. Рівень використання виробничого потенціалу центру визначає індекс рентабельності його персоналу, що являє собою співвідношення фактичного і нормативного значення показника. Нормативне значення рентабельності персоналу відповідає максимальному рівню використання виробничого потенціалу при наявних можливостях центру. Визначені за центрами відповідальності індекси рентабельності персоналу агрегуються у зведений індекс по підприємству в цілому.

Центр відповідальності – це структурна частина підприємства, керівник якої особисто відповідає за результати її роботи. Управління за результатами відбувається безпосередньо через діяльність людей, оскільки вони відповідають за доцільність виникнення певних видів витрат [9].

Центри відповідальності призначені для оцінки роботи керівників структурних підрозділів. Для цього спочатку визначаються повноваження, якими наділений центр та встановлюється ступінь відповідальності за рішення, які в ньому приймаються.

Проблеми розподілу доходів і витрат між підрозділами вирішують, встановлюючи взаємозв'язок витрат і доходів з діями відповідальних осіб по кожному центру відповідальності.

В науковій літературі найчастіше виділяють чотири центри відповідальності [10, 11]:

- центр витрат;
- центр доходу;
- центр прибутку;
- центр інвестицій.

Центр витрат – це підрозділ, який контролює і відповідає тільки за витрати. Даний центр пов'язаний з виконанням визначених функцій, які не мають чітко вираженого вимірника об'єму діяльності.

Центр доходу — структурний підрозділ, в якому здійснюється відповідальність за доходи та витрати тільки від діяльності в даному центрі.

В центрі прибутку здійснюється контроль не тільки за витратами, але й за фінансовими результатами діяльності підприємства в цілому. Керівники за даним центром мають можливість контролювати всі компоненти діяльності, від яких залежить величина прибутку: обсяги надання послуг, ціни, витрати.

Центр інвестицій відповідає за затрати і результати інвестиційного процесу, ефективність використання капітальних вкладень. Формування центру інвестицій зумовлено створенням такої системи управління, яка б стимулювала раціональне використання засобів праці. Завдання цього центру – забезпечити максимальну рентабельність вкладеного капіталу, його швидку окупність, збільшення вартості підприємства при ефективному використанні всіх наявних ресурсів.

Кожний центр відповідальності як структурна одиниця несе відповідальність лише за ті витрати та доходи, які перебувають під їх контролем. На керівників центру лежить завдання організувати та проконтролювати виконання функцій, що покладені на підрозділ.

Як бачимо, у цьому випадку центр ототожнюється з підприємством в цілому. Тому слушною є пропозиція деяких науковців, серед яких Нападівська Л.П., Кондракова Н.П., не розглядати центр доходу як окрему складову, а обмежитися центром прибутку, який показує фінансовий результат певної структурної частини підприємства [9,12]. Схиляємося до їх думки і вважаємо недоцільно виокремлювати даний центр, оскільки він є складовою частиною центру прибутку.

Вищезазначені центри відповідальності можуть існувати окремо або входити до складу інших центрів, що в свою чергу дозволяє їх структурувати.

З метою отримання додаткового прибутку все частіше автотранспортне підприємство диверсифікує свою діяльність надаючи послуги з ремонту і технічного обслуговування транспортних засобів стороннім фізичним і юридичним особам, в тому числі приватним підприємцям.

Враховуючи вищезазначене в структурі автотранспортного підприємства доцільно виокремити такі центри відповідальності:

- центр перевезень;
- центр технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

1. Центр перевезень

Центр перевезень включає всі автоколонни підприємства, диспетчерську та службу менеджменту. Його доцільно віднести до центру прибутку, тому що в ньому здійснюється контроль за доходами і витратами, які визначають фінансовий результат діяльності.

Доходи центру перевезень формуються виходячи з обсягів перевезень та договірних цін за видами перевезень, які встановлюються за одну тону перевезеного вантажу на певну відстань (відрядна оплата), за годину використання автомобіля (погодинна оплата) чи за кілометр пробігу автомобіля (покілометрова оплата).

Якщо центр перевезень займається додатковою комерційною діяльністю – здає в оренду транспортні засоби, віддає частину своєї території під автостоянку фізичним чи юридичним особам, інше, то в даному випадку за цими видами діяльності доцільно визначити валовий прибуток, зменшивши валові доходи на сукупні понесені витрати.

До витрат по центру перевезень доцільно віднести [13]:

- 1) витрати на паливе та паливо-мастильні матеріали;
- 2) витрати на відновлення та ремонт автомобільних шин;
- 3) амортизаційні відрахування транспортних засобів, що складаються з суми амортизаційних відрахувань по кожному автомобілю, нарахованих згідно з порядком, нормами та умовами, встановленими чиним законодавством;
- 4) заробітна плата водіїв та менеджерів центру складається з основної і додаткової заробітної плати, обчисленої згідно із системами оплати праці, прийнятими підприємством, включаючи будь-які виплати у грошовій або натуральній формі;
- 5) відрахування на соціальні фонди.

Враховуючи, що центр перевезень є центром прибутку, фактичне і нормативне значення рентабельності персоналу, які використовуються для оцінки рівня використання виробничого потенціалу центру визначаються співвідношенням прибутку центра за розрахунковий період до спискової чисельності працівників у центрі.

Нормативне значення рентабельності персоналу за центром перевезення розраховується в такій послідовності:

1. нормуються витрати в розрізі окремих марок автомобілів по:

- відрядних перевезеннях;
- погодинних перевезеннях;

2. визначається нормативне значення кількості водіїв;

3. планується кількість управлінців та визначаються витрати служби менеджменту за центром;

4) розраховується розмір доходів від відрядних та погодинних перевезень на основі фактичних тарифів та обсягів перевезених вантажів та/або часу роботи на лінії автомобілів;

5) визначається валовий прибуток за центром перевезення від додаткової комерційної діяльності;

б) розраховується нормативна рентабельність персоналу по центру.

Користуючись джерелами [14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21] розроблено блок схему методики визначення індексу рентабельності персоналу за центром перевезення, що наведена на рис.1.

В процесі побудови алгоритму були використані такі умовні позначення:

де, $X_{в}$ – відрядні перевезення;

$X_{п}$ – погодинні перевезення;

J – марки автомобілів;

m – кількість марок автомобілів всього, в т.ч.:

m_1 – автомобілі, що працюють за відрядною оплатою,

m_2 – автомобілі, що працюють за погодинною оплатою;

\bar{V}_{ej}^{Φ} – середня фактична експлуатаційна швидкість J - марки автомобілів по підприємству, км/год.;

L_j^{π}, L_j^{Φ} – нормативний та фактичний загальний пробіг автомобілів J - марки відповідно, км;

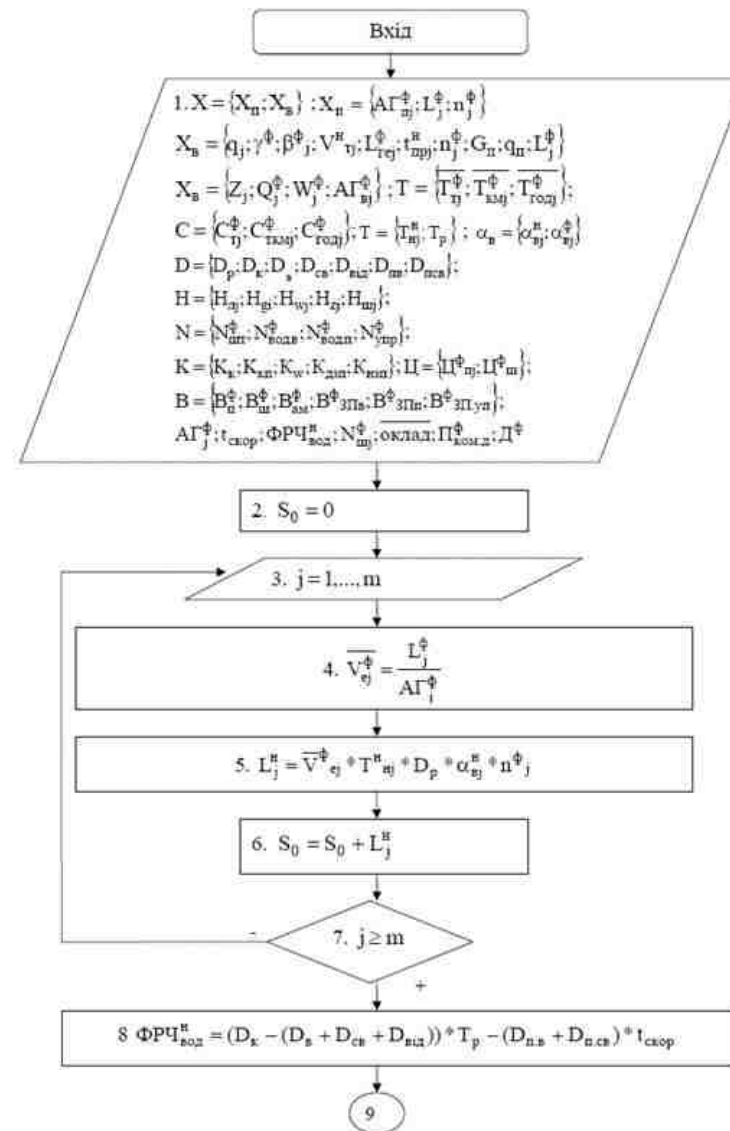
AG_j^{Φ} – фактична кількість автомобіле-годин роботи на лінії автомобілів J - марки, год.;

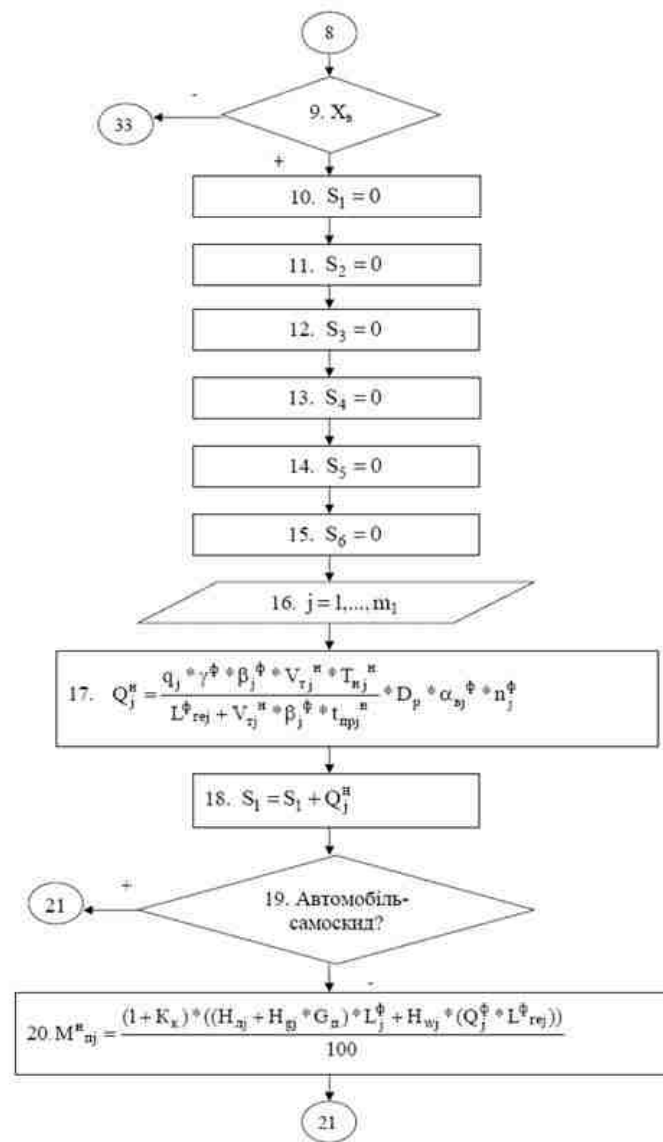
$T_{\pi j}^{\pi}$ – нормативний час у наряді J - марки автомобіля, год.;

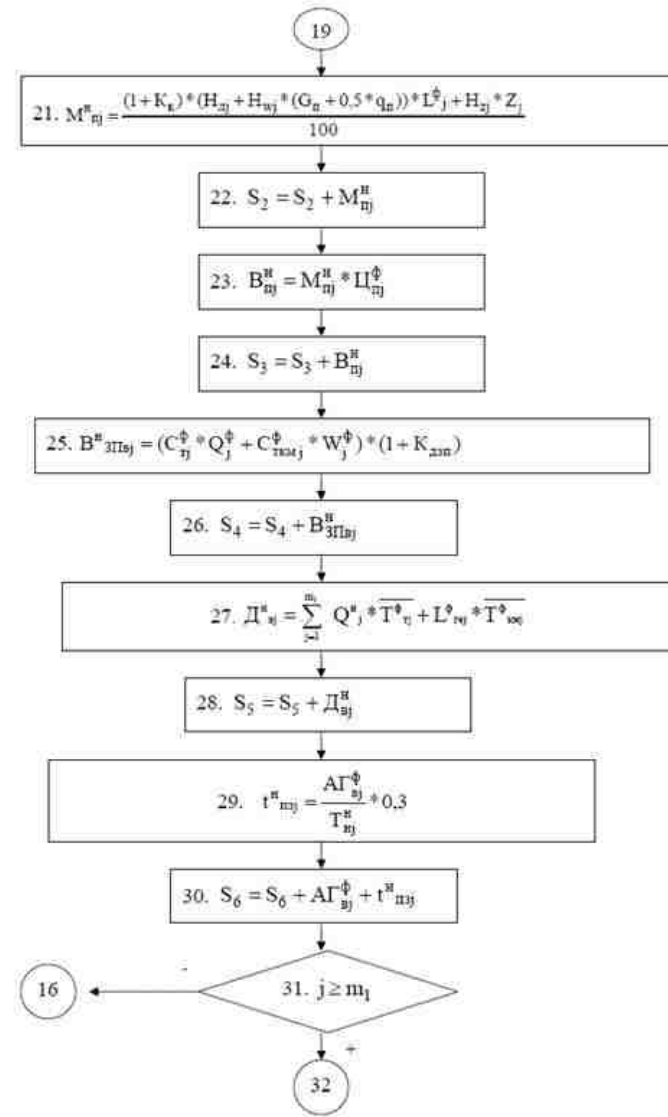
D_p – кількість робочих днів автомобіля в наряді за рік, дні;

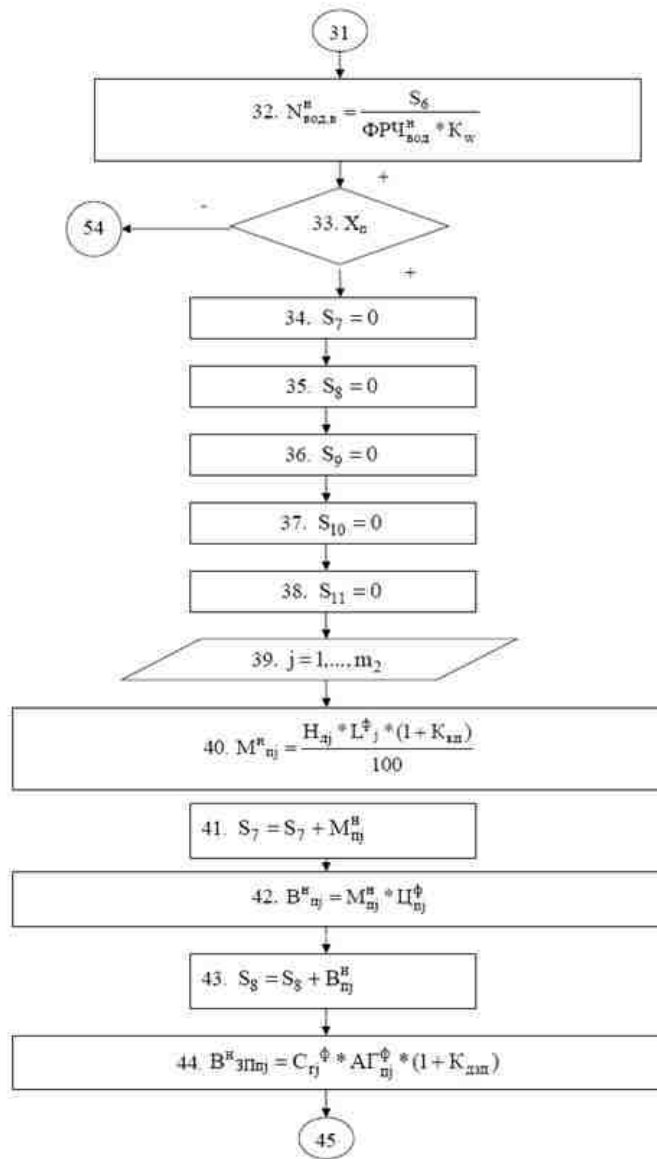
$\alpha_{vj}^{\pi}, \alpha_{vj}^{\Phi}$ – нормативне та фактичне значення коефіцієнта випуску автомобілів J - марки на лінію відповідно;

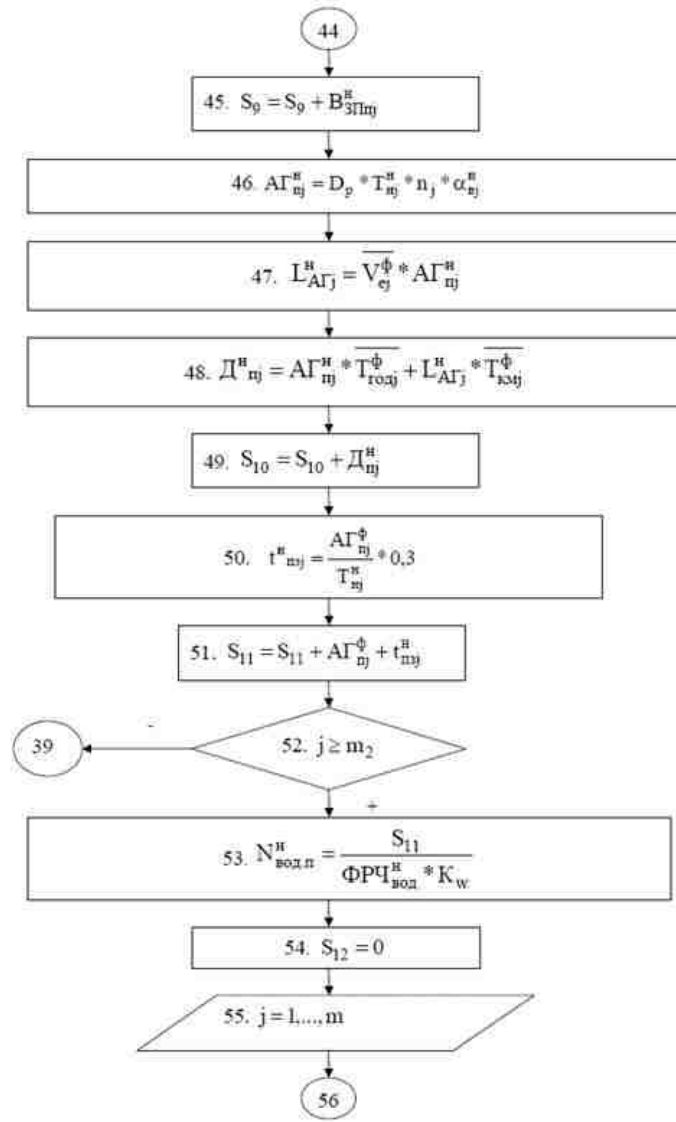
π_j^{Φ} – фактична кількість автомобілів J марки;











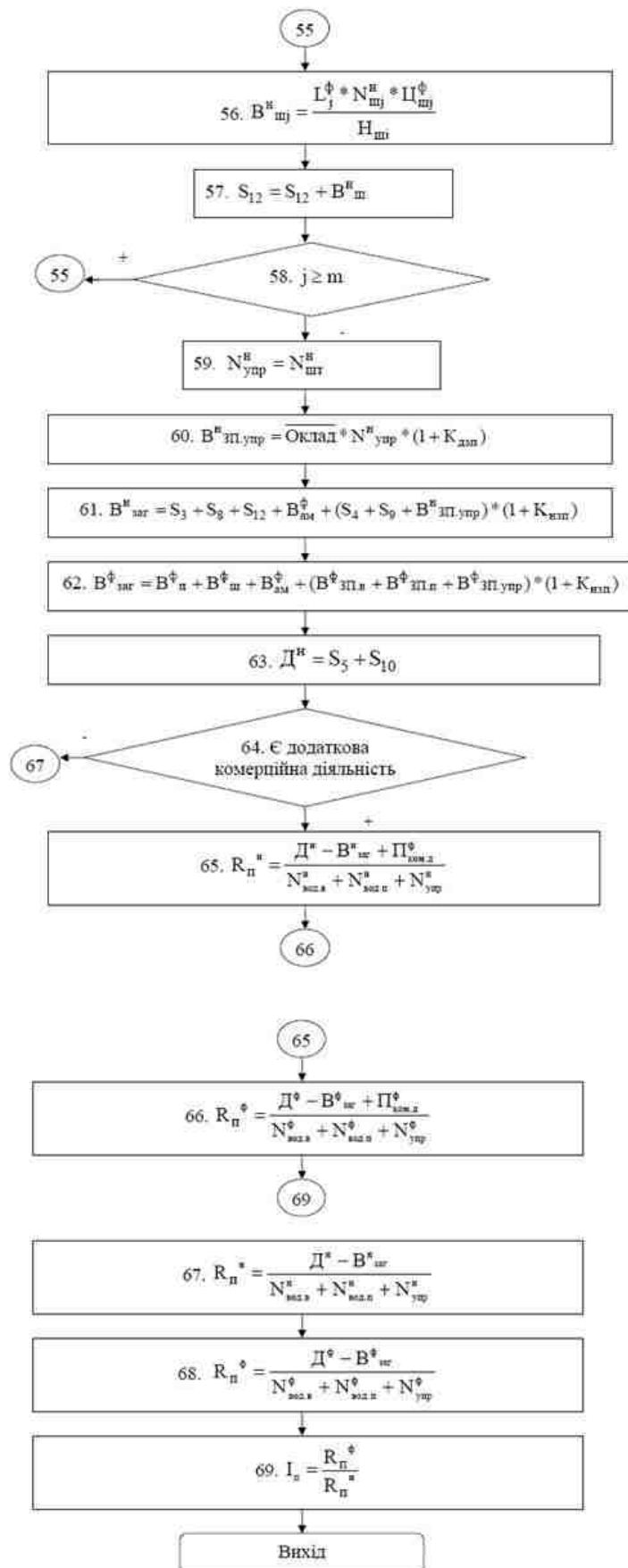


Рис.1. Алгоритм методики визначення індексу рентабельності персоналу за центром перевезення

$\text{ФРЧ}_{\text{вод}}^{\text{н}}$ – нормативний фонд робочого часу водія, год.;

$D_{\text{к}}$ – кількість календарних днів за рік, дні;

$D_{\text{в}}$ – кількість вихідних днів за рік, дні;

$D_{\text{с}}$ – кількість святкових днів за рік, дні;

$D_{від}$ – кількість днів відпустки водія за рік, дні;

$D_{п.в}$, $D_{п.с}$ – кількість передвихідних та передсвяткових днів за рік, дні;

T_p – тривалість робочого дня водія, год.;

$t_{сюр}$ – час, на який скорочується робочий день у передсвяткові та передвихідні дні, год.;

$Q_j^к$, $Q_j^ф$ – нормативний, фактичний об'єм перевезень автомобілями j-марки відповідно, тонни;

q_j – номінальна вантажопідйомність автомобілів j-марки, т.;

$\gamma_j^ф$ – фактичний коефіцієнт статичного використання вантажопідйомності;

$\beta_j^ф$ – коефіцієнт фактичного використання пробігу автомобілями j-марки;

$V_{тj}^к$ – нормативна технічна швидкість автомобілів j-марки км/год.;

$L_{геj}^ф$ – фактична відстань вантажної їздки автомобілями j-марки, км;

$t_{прj}^к$ – час простою під навантаженням, розвантаженням j-марки автомобіля (визначається в залежності від марки рухомого складу та навантажувально-розвантажувальних механізмів), год.

$M_{тj}^к$ – витрати пального j-марками автомобілів в натуральних одиницях, л.;

$B_{тj}^к$ – витрати пального j-марками автомобілів, грн.;

K_k – сумарний коригуючий коефіцієнт норм витрат пального, який визначається в залежності від умов експлуатації рухомого складу згідно, %;

$K_{кт}$ – сумарний коригуючий коефіцієнт норм витрат пального для автомобілів, що працюють за погодинною оплатою, який визначається в залежності від умов експлуатації рухомого складу згідно, %;

$H_{тj}$ – базова лінійна норма витрат пального на 100 км пробігу автомобіля j-марки, л.;

$H_{сl}$ – норма витрат пального на одну тону спорядженої маси причепа або напівпричепа автомобілями j-марки, л/100 км;

$G_{п}$ – споряджена маса причепа або напівпричепа, т.;

$H_{тvj}$ – норма витрат пального на транспортну роботу автомобілями j-марки, л/100 т-км;

$\Pi_{тj}^ф$ – фактична ціна пального для автомобілів j-марки, грн./л.;

$q_{п}$ – вантажопідйомність причепа, т.;

$H_{тj}$ – норма витрат пального на їздки з вантажем автомобілями j-марки, л.;

Z_j – кількість їздок з вантажем автомобілями j-марки;

$AG_{тj}^к$; $AG_{тj}^к$ – нормативна кількість автомобіле-годин роботи автомобілями j-марки на лінії, що здійснюють відрядні та погодинні перевезення, год.;

$AG_{тj}^ф$; $AG_{тj}^ф$ – фактична кількість автомобіле-годин роботи автомобілями j-марки на лінії, що здійснюють відрядні та погодинні перевезення, год.;

$t_{пвj}^к$ – нормативний підготовчо-заклучний час j-марки автомобілів, год.;

$N_{водj}^к$, $N_{водп}^к$ – нормативна кількість водіїв, що працюють за відрядною та погодинною оплатою відповідно, чол.;

K_w – коефіцієнт, що враховує перевиконання норм виробітку;

$K_{дп}$ – коефіцієнт, що враховує розмір додаткової заробітної плати;

$B_{зпвj}^к$, $B_{зпвj}^к$ – нормативні витрати на заробітну плату водіїв, що працюють на автомобілях j-марки та здійснюють перевезення за відрядною та погодинною оплатою відповідно, грн.;

$B_{зпвj}^ф$, $B_{зпвj}^ф$ – нормативні та фактичні витрати на заробітну плату водіїв, що здійснюють перевезення за відрядною та погодинною оплатою, грн.;

$C_{тj}^ф$, $C_{кмj}^ф$ – фактичні відрядні розцінки за кількість перевезеного вантажу за тону та виконання вантажообігу в тонно-кілометрах відповідно на автомобілях j-марки, грн.;

$W_j^ф$ – фактичний вантажообіг автомобілями j-марки, тонно-кілометри;

$D_{вj}^к$, $D_{тj}^к$ – нормативний дохід від відрядних та погодинних перевезень відповідно автомобілями j-марки, грн.;

$\overline{T_{тj}}$ – середній тариф за перевезення 1 тонни вантажу j маркою автомобіля;

$\overline{T_{кмj}}$ – середній тариф за виконаний т.км j маркою автомобіля;

$C_{тj}^ф$ – фактична годинна тарифна ставка водіїв, що працюють на автомобілях j марки, грн.;

$T_{відj}^ф$ – фактично відпрацьований час водіями, що здійснюють перевезення за погодинною оплатою, на автомобілях j марки, год.;

$L_{AGj}^к$ – нормативний загальний пробіг автомобілів j марки за час їх роботи на лінії, км;

$\overline{T_{годj}^ф}$ – середній фактичний тариф за 1 годину роботи автомобілем j марки;

$\overline{T_{кмj}}$ – середній тариф за 1 км пробігу автомобіля j марки;

$B_{шj}^к$ – нормативні витрати на відновлення та ремонт шин j марки автомобілів, грн.;

$H_{шj}$ – норма відрахувань на відновлення та ремонт шин автомобілів j марки, % на 1000 км пробігу;

$N_{шj}^k$ – кількість однотипних комплектів шин на автомобілях j марки (без запасних), шт.;

$\Pi_{шj}^{\Phi}$ – фактична ціна комплекту шин j марки автомобіля, грн.;

$N_{уп}^k, N_{уп}^{\Phi}$ – нормативна та фактична чисельність управлінців, чол.;

$N_{шт}^k$ – нормативна штатна чисельність працівників, чол.;

$V_{зП.уп}^k, V_{зП.уп}^{\Phi}$ – нормативні та фактичні витрати на заробітну плату управлінців, грн.;

оклад – середній оклад управлінців за центром, грн.;

$V_{зх}^k, V_{зх}^{\Phi}$ – нормативні та фактичні сукупні витрати по центру, грн.;

$V_{зк}^{\Phi}$ – фактичні амортизаційні відрахування по центру, грн.;

$K_{зшт}$ – коефіцієнт, що враховує відрахування в фонди соціального страхування;

$R_{п}^k, R_{п}^{\Phi}$ – нормативна та фактична рентабельність персоналу за центром перевезень відповідно;

$\Pi_{зодп.д}^{\Phi}$ – фактичний прибуток від комерційної діяльності, до якого відносяться прибуток від оренди транспортних засобів, оренди стоянки та інші прибутки за центром, грн.;

$N_{вод.в}^{\Phi}, N_{вод.п}^{\Phi}$ – фактична чисельність водіїв, що працюють за відрядною та погодинною оплатою відповідно, чол.;

$V_{п}^{\Phi}$ – фактичні витрати на паливо за центром, грн.;

$V_{ш}^{\Phi}$ – фактичні витрати на відновлення та ремонт шин за центром, грн.;

$I_{п}$ – індекс рентабельності персоналу за центром перевезень.

2. Центр технічного обслуговування та ремонту

Даний центр доцільно розглядати як сукупність двох підцентрів, що наведені на рис.2.



Рис.2 Структура центру технічного обслуговування

Центр технічного обслуговування та ремонту рухомого складу включає:

- діагностику;
- технічне обслуговування;
- поточний ремонт.

З метою отримання додаткового прибутку все частіше автотранспортні підприємства диверсифікують свою діяльність, надаючи послуги з обслуговування та ремонту фізичним та юридичним особам, в тому числі приватним підприємцям.

Технічне обслуговування і ремонт власного рухомого складу автотранспортного підприємства є підцентром витрат, а технічне обслуговування і ремонт рухомого складу сторонніх осіб - підцентром доходів.

До витрат по центру технічного обслуговування і ремонту доцільно віднести :

- 1) витрати на мастило за чотирима видами: моторна, трансмісійна, спеціальна олива та пластичні мастила;
- 2) витрати на запасні частини та матеріали по марках автомобілів;

3) амортизаційні відрахування будинків, споруд і їх структурних компонентів, машин та обладнання, інструментів, приладу, інвентаря та інших основних фондів, які відносяться до даного центру;

4) заробітну плату ремонтних працівників та служби менеджменту;

5) відрахування на соціальні фонди.

По комерційному підцентру визначається фактичний валовий прибуток від його діяльності.

Нормативне значення рентабельності персоналу за центром технічного обслуговування розраховується в такій послідовності:

1) визначаються витрати на мастило, запасні частини та матеріали;

2) в залежності від трудомісткості робіт з щоденного, технічного, сезонного обслуговування та поточного ремонту рухомого складу визначається нормативна чисельність ремонтних працівників, а також їх витрати на заробітну плату;

3) плануються витрати служби менеджменту за центром;

4) якщо підприємство надає послуги з технічного обслуговування рухомого складу стороннім особам, визначається прибуток від даної діяльності;

5) розраховується нормативна рентабельність персоналу за центром.

Користуючись джерелами [14, 16, 19, 21, 22] розроблено алгоритм методики визначення індексу рентабельності персоналу за центром технічного обслуговування наведено на рисунку 3.

В ході побудови алгоритму використано такі умовні позначення:

де, J - марки автомобілів ;

m - загальна кількість марок автомобілів по підприємству, одиниці.;

k - вид мастильних матеріалів

V_{mk}^k - витрати k виду мастильних матеріалів автомобілів J - марки, грн.;

M_{mj}^k - нормативні витрати пального автомобілів J марки, л.;

H_{mk} - норма витрат k виду мастильних матеріалів, л/100 км;

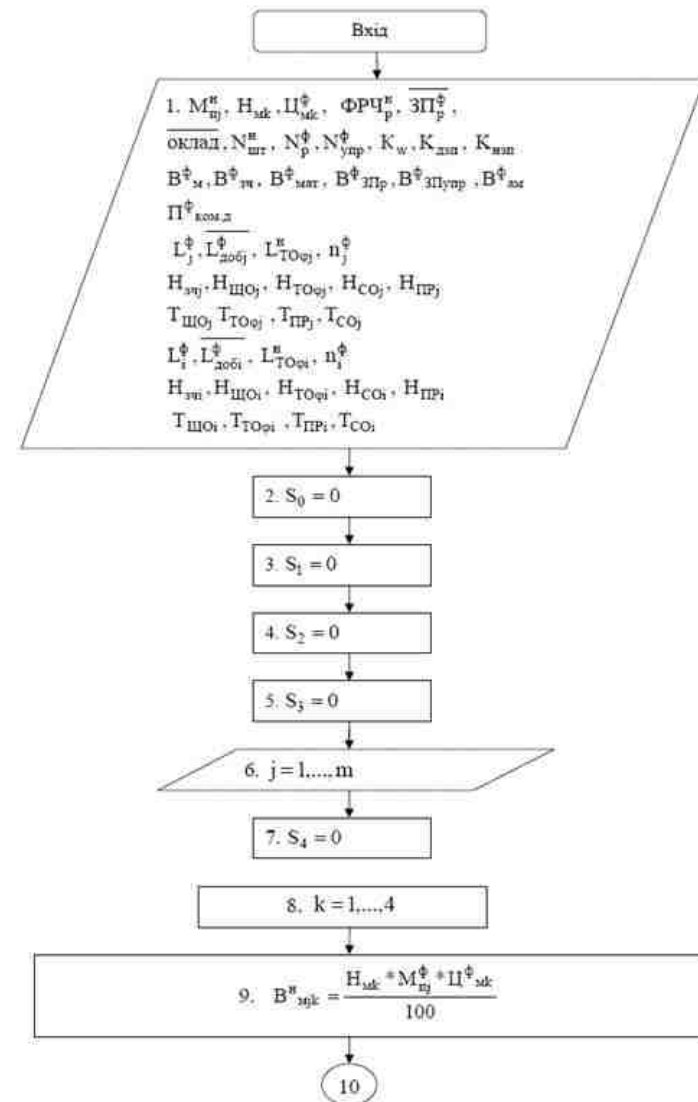
Π_{mk}^{Φ} - фактична ціна k - виду мастильних матеріалів, грн./л.;

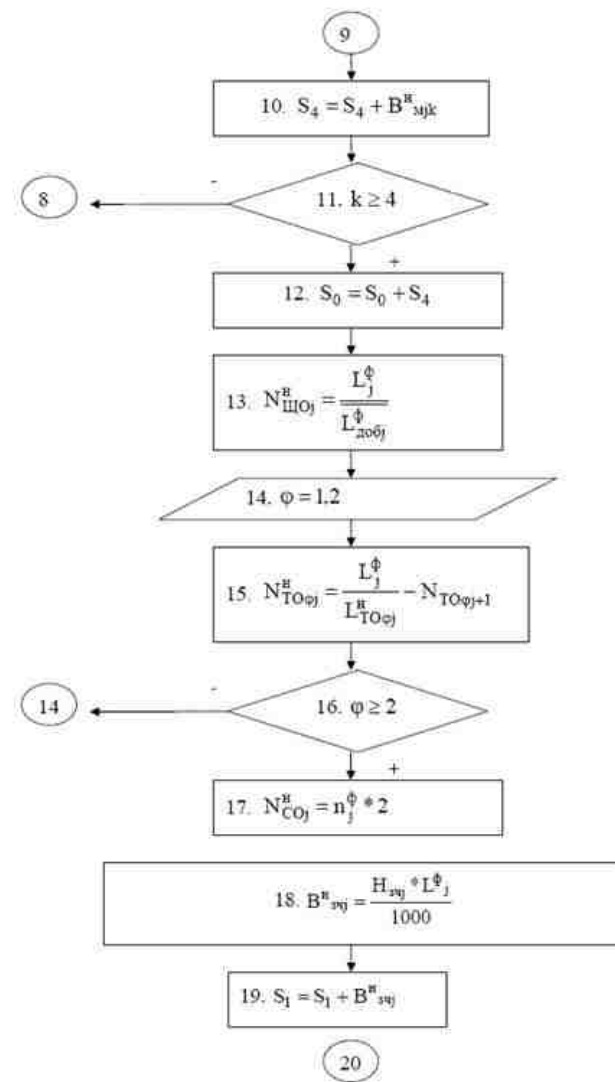
i - марки причепів;

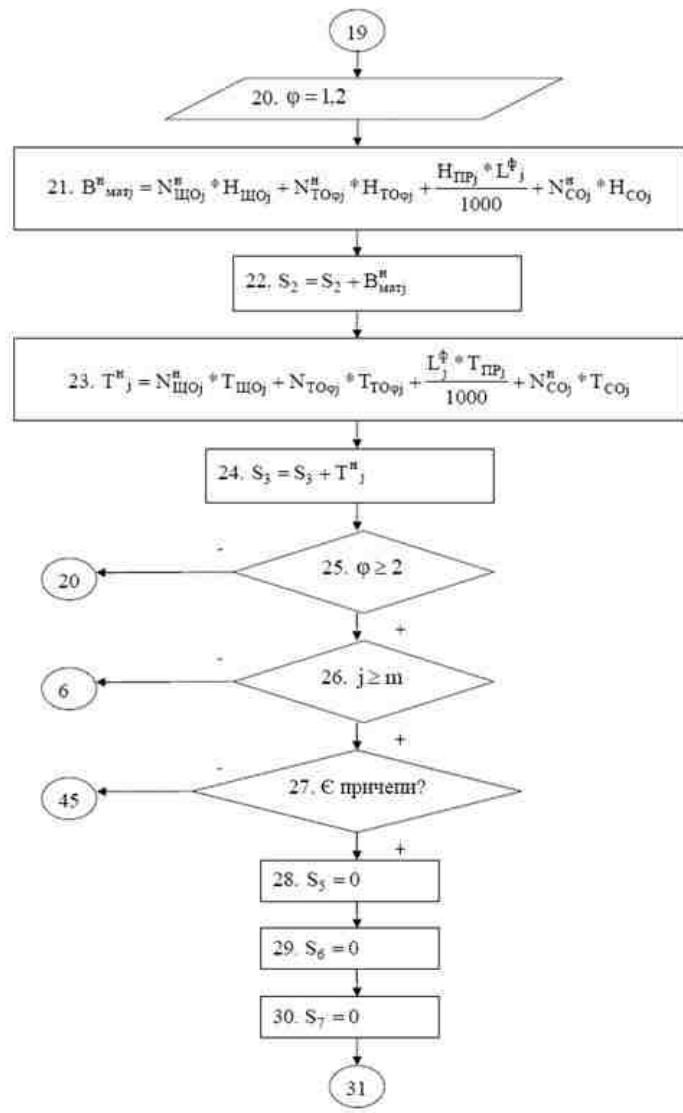
P - загальна кількість марок причепів по підприємству, одиниць;

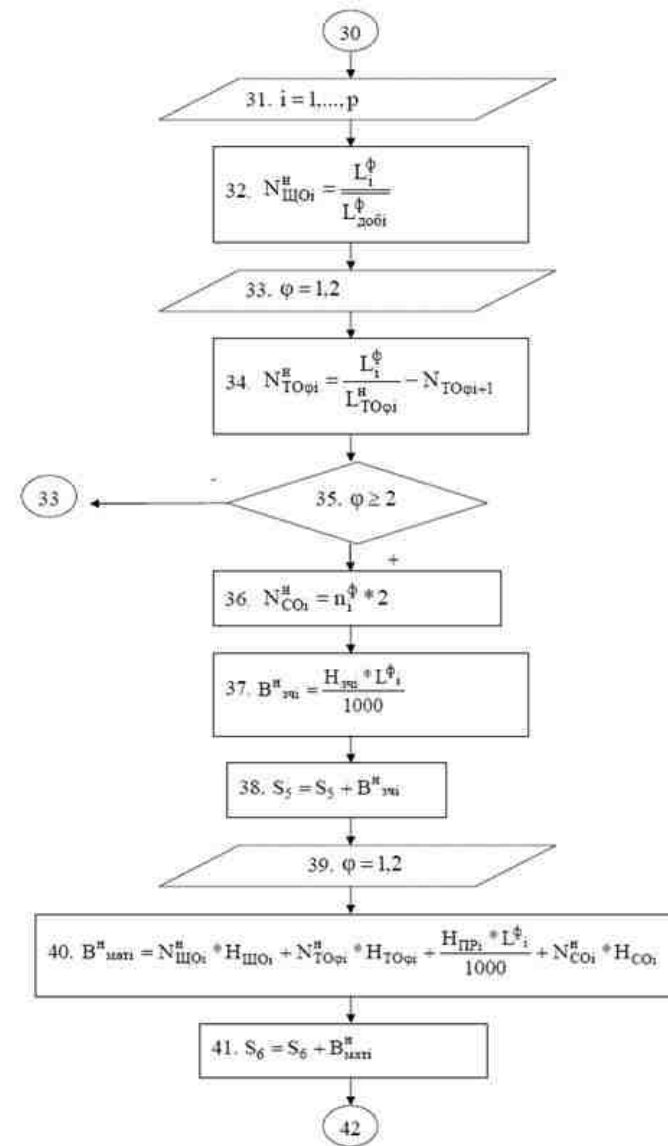
$N_{\text{щОj}}^{\text{н}}, N_{\text{щОi}}^{\text{н}}$ - нормативна кількість щоденного обслуговування автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, одиниць;

$L_j^{\text{ф}}, L_i^{\text{ф}}$ - фактичний загальний пробіг автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, км.;









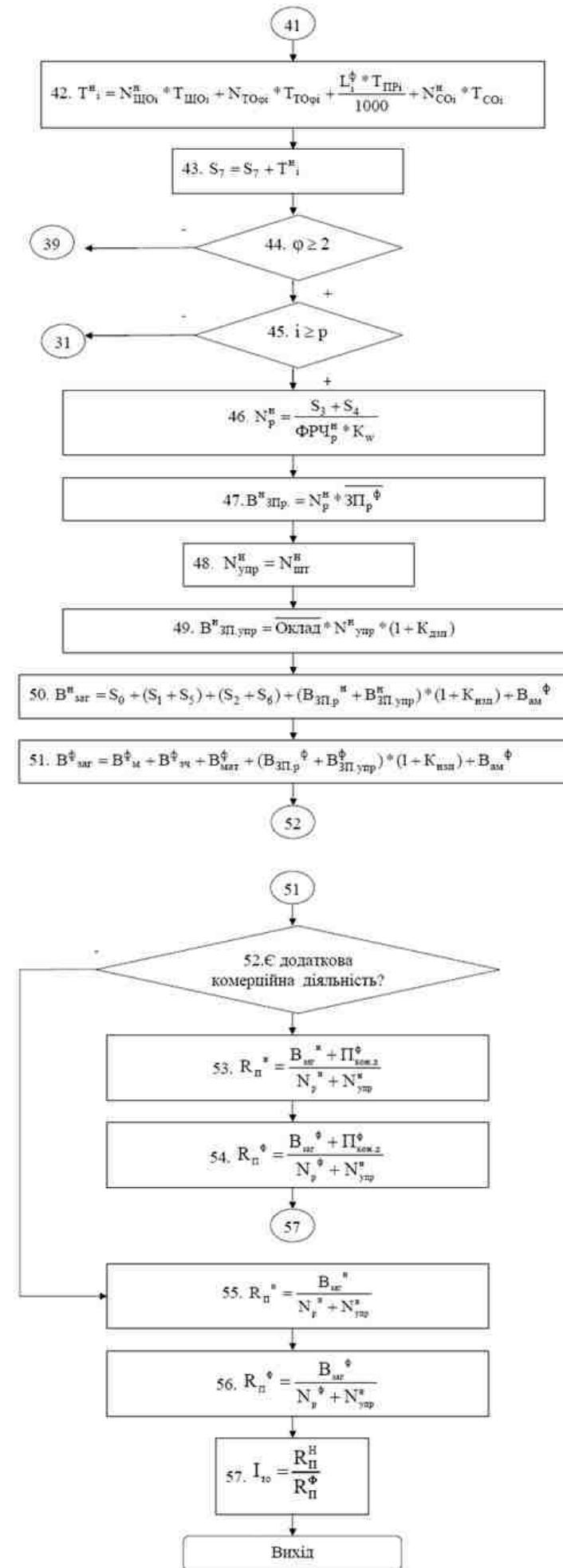


Рис.3. Блок-схема методики визначення індексу рентабельності персоналу за центром технічного обслуговування

$\overline{L}_{\text{доб}j}^{\Phi}$, $\overline{L}_{\text{доб}i}^{\Phi}$ - фактичний середньодобовий пробіг автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, км.;

Φ - вид технічного обслуговування;

$N_{\text{ТО}j}^{\kappa}$, $N_{\text{ТО}i}^{\kappa}$ - нормативна кількість технічного обслуговування Φ виду автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, одиниць;

$L_{\text{ТО}j}^{\kappa}$, $L_{\text{ТО}i}^{\kappa}$ - періодичність Φ виду технічного обслуговування автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, км.;

$N_{\text{ТО}j+1}^{\kappa}$, $N_{\text{ТО}i+1}^{\kappa}$ - кількість дій складнішого виду обслуговування на один автомобіль j марки та причепів і марки відповідно, одиниць;

$N_{\text{CO}j}^{\kappa}$, $N_{\text{CO}i}^{\kappa}$ - нормативна кількість сезонного обслуговування автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, одиниць;

n_j^{Φ} , n_i^{Φ} - фактична кількість автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, одиниць;

$B_{\text{зч}j}^{\kappa}$, $B_{\text{зч}i}^{\kappa}$ - нормативні витрати на запасні частини автомобілів j марки та причепів і марки відповідно, грн.;

$H_{\text{зч}j}$, $H_{\text{зч}i}$ - норма витрат запасних частин на ремонт j марки автомобіля та i марки причепів відповідно на 1000 км пробігу, грн./1000 км;

$B_{\text{мат}j}^{\kappa}$, $B_{\text{мат}i}^{\kappa}$ - відповідно нормативні витрати на матеріали автомобілів j марки та причепів і марки, грн.;

$H_{\text{щO}j}$, $H_{\text{щO}i}$, $H_{\text{CO}j}$ - норма витрат матеріалів на одне щоденне, технічне, сезонне обслуговування автомобілів j марки, грн.;

$H_{\text{щO}i}$, $H_{\text{щO}i}$, $H_{\text{CO}i}$ - норма витрат матеріалів на одне щоденне, технічне, сезонне обслуговування причепів і марки, грн.;

$H_{\text{пр}j}$, $H_{\text{пр}i}$ - норма витрат матеріалів на ремонт j марки автомобіля та i марки причепа на 1000 км пробігу відповідно, грн./1000 км;

T_j^{κ} , T_i^{κ} - нормативна загальна трудомісткість ремонтних робіт по технічному обслуговуванню та ремонту автомобілів та причепів відповідно, людино-години;

$T_{\text{ТО}j}^{\kappa}$, $T_{\text{щO}j}$, $T_{\text{CO}j}^{\kappa}$, $T_{\text{пр}j}^{\kappa}$ - трудомісткість одного Φ виду технічного обслуговування, щоденного, сезонного обслуговування та поточного ремонту автомобілів j марки, людино-години;

$T_{\text{ТО}i}^{\kappa}$, $T_{\text{щO}i}$, $T_{\text{CO}i}^{\kappa}$, $T_{\text{пр}i}^{\kappa}$ - трудомісткість одного Φ виду технічного обслуговування, щоденного, сезонного обслуговування та поточного ремонту причепів і марки, людино-години;

N_P^{κ} , N_P^{Φ} - нормативна та фактична чисельність ремонтних робітників, чол.;

$\Phi PЧ_P^{\kappa}$ - нормативний фонд робочого часу ремонтних робітників, год.;

K_w - коефіцієнт, що враховує перевиконання норм виробітку;

$B_{\text{зП}P}^{\kappa}$, $B_{\text{зП}P}^{\Phi}$ - нормативні та фактичні витрати на заробітну плату ремонтних робітників, грн.;

$\overline{ЗП}_P^{\Phi}$ - середня фактична заробітна плата ремонтних робітників, грн.;

$N_{\text{уп}}^{\kappa}$, $N_{\text{уп}}^{\Phi}$ - нормативна та фактична чисельність управлінців, чол.;

$N_{\text{шт}}^{\kappa}$ - нормативна штатна чисельність працівників, чол.;

$B_{\text{зПуп}}^{\kappa}$, $B_{\text{зПуп}}^{\Phi}$ - нормативні та фактичні витрати на заробітну плату управлінців, грн.;

оклад - середній оклад управлінців за центром, грн.;

$B_{\text{зв}}^{\kappa}$, $B_{\text{зв}}^{\Phi}$ - нормативні та фактичні сукупні витрати по центру, грн.;

$B_{\text{зк}}^{\Phi}$ - фактичні амортизаційні відрахування по центру, грн.;

$K_{\text{зст}}$ - коефіцієнт, що враховує відрахування в фонди соціального страхування;

$B_{\text{м}}^{\Phi}$ - фактичні витрати мастильних матеріалів, грн.;

$B_{\text{зч}}^{\Phi}$ - фактичні витрати запасних частини автомобілів та причепів, грн.;

$B_{\text{мат}}^{\Phi}$ - фактичні витрати матеріалів на обслуговування автомобілів та причепів, грн.;

$R_{\text{п}}^{\kappa}$, $R_{\text{п}}^{\Phi}$ - нормативна та фактична рентабельність персоналу за центром технічного обслуговування відповідно;

$\Pi_{\text{ком.д}}^{\Phi}$ - фактичний прибуток від додаткової комерційної діяльності за центром, до якого відносяться прибуток від діагностики, та технічного обслуговування транспортних засобів зовнішніх клієнтів, оренда приміщень та інші прибутки, грн.;

$I_{\text{ТО}}$ - індекс рентабельності персоналу за центром технічного обслуговування.

Після розрахунку індексів ефективності використання виробничого потенціалу по центру перевезень та центру технічного обслуговування і ремонту розраховується інтегральний індекс рентабельності персоналу, який визначає рівень використання виробничого потенціалу в цілому по підприємству.

Інтегральний індекс розраховується як:

$$I_{\text{шт}} = I_{\text{п}} * I_{\text{то}} \quad (2)$$

де, $I_{\text{п}}$, $I_{\text{то}}$ – індекси рентабельності персоналу за центром перевезення та технічного обслуговування, ремонту автомобілів відповідно.

Чим більше значення інтегрального індексу рентабельності персоналу тим ефективніше використовується виробничий потенціал підприємства.

Висновок.

Наукова новизна роботи полягає у розробці методики оцінки використання виробничого потенціалу підприємства на основі інтегрального показника рентабельності персоналу. Розроблена методика дозволить проводити оцінку використання виробничого потенціалу по кожному виділеному підрозділу підприємства, що створює умови для пошуку шляхів покращеного його використання як по підприємству в цілому, так і за окремими його підрозділами. Дана методика може бути застосована на практиці серед вантажних автотранспортних підприємств України.

В подальших долядженнях доцільно розробити методику оцінювання використання потенціалу автотранспортних підприємств, що здійснюють пасажирські перевезення.

Література.

1. Щербакова Н.О. Сучасний стан виробничих ресурсів вантажних автотранспортних підприємств України / Н.О. Щербакова // Вісник Національного транспортного університету.- 2010.- №21.- С.220-225.
2. Формування та оцінювання потенціалу підприємства: навч. посібник / [Калінеску Т.В., Романовська Ю.А., Большенко С.Ф., Маслош О.В., Швець Н.В., Пчелинська Г.В., Кирилов О.Д.].- Луганськ: СНУ ім. В.Даля, 2007.-35 с.
3. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посібник / [Добикіна О.К., Рижигов В.С., Касьянюк С.В., Кокотько М.Є. Костенко Т.Д. Герасимов А.А.].- К.: Центр учбової літератури, 2007.- 208 с.
4. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посібник / Н.С. Краснокутська. – К. : Центр навч. літ-ри, 2005. – 352 с.
5. Авдеєнко В.Н., Котлов В.А. Производственный потенциал промышленного предприятия / В.Н. Авдеєнко, В.А. Котлов.- М.: Экономика, 1989.-240 с.
6. Федонін О.С. Потенціал підприємства формування та оцінка / Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І.-К.: КНЕУ, 2005.- 216 с.
7. Іпполітова І. Я. Формування узагальнюючого показника оцінки ефективності використання ресурсів підприємства / І. Я. Іпполітова // Економіка підприємства та управління виробництвом.- 2008.- С.87-89.
8. Бова Т.В. Оцінка ефективності використання виробничого потенціалу сучасних промислових підприємств / Т.В. Бова // Економічний простір.- 2008.- № 12/2.- С.66-72.
9. Нападowska Л.П. Управлінський облік: підруч. для студ. вищ. навч. закл./ Л.П. Нападowska - К.: Книга, 2004.- 544 с.
10. Рилєєв С.В., Чорна С.В. Організація обліку за центрами відповідальності на торговельних підприємствах / С.В. Рилєєв, С.В. Чорна // Економіка і організація управління. - 2008. - №3.- С.74-79.
11. Курташова І.В. Управління витратами та доходами інтернет-представництв в контексті обліку за центрами відповідності/ І.В. Курташова // Актуальні проблеми економіки. - 2009. - №12.- С.188-193.
12. Кондракова Н.П. Бухгалтерский (финансовый, управленческий) учет: учеб./ Н.П. Кондракова. - М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006.- 448 с.
13. Наказ «Про затвердження Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті» № 65 від 05.02.2001
14. Справочник инженера-экономиста автомобильного транспорта /С.Л. Голованенко, О.М. Жарова, Т.И. Маслова, В.Г. Посыпай]; под общей ред. С.Л. Голованенко.- М.: Транспорт, 1984. 320 с.
15. Башкатова Е.И. Планирование работы автотранспортного предприятия: программированное обучение / Е.И. Башкатова, Т.А. Здерова, Ю.С. Стельмаховский.- К.: Вища шк.,1988.-288 с.
16. Організація виробничих процесів на транспорті в ринкових умовах / [В.С/ Канарчук, О.А. Лудченко, Л.П. Бариллович, Г.Ф. Бойко, Л.С. Козак, Т.О. Примак].- К.: Логос, 1996.-348 с.
17. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки/ А.И. Воркут.- [2-е изд.], перераб. и доп.- К.: Вища шк. Головное изд-во, 1986.-447 с.
18. Наказ міністерства транспорту України«Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» № 340 від 07.06.2010.
19. Наказ міністерства транспорту України « Про затвердження Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті» №43 від 10.02.98 зі змінами від 05.08.2008.
20. Наказ «Про затвердження експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі» №488 від 20.05. 2006
21. Наказ міністерства транспорту України « Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» №1175 від 17.11.2009.
22. Лудченко О.А. Технічна експлуатація і обслуговування автомобілів: технологія, підручник / О.А. Лудченко.- К.: Вища шк. – 527 с.

Стаття надійшла до редакції 14.12.2011 р.



ТОВ "ДКС Центр"