

ЭФФЕКТИВНОСТЬ МАРКЕТИНГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОТРАНСПОРТА В СФЕРЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Лудченко А.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Лудченко Я.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Примак Д.С., Киевский национальный экономический университет им. Вадима Гетьмана, Киев, Украина

EFFECTIVENESS OF MARKETING ACTIVITY IN THE FIELD OF VEHICLE MAINTENANCE

Ludchenko A.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Ludchenko J.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Prymak D.S., Vadim Hetman Kyiv National Economic University, Kyiv, Ukraine

ЕФЕКТИВНІСТЬ МАРКЕТИНГОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ У СФЕРІ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОМОБІЛІВ

Лудченко О.А., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Лудченко Я.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Примак Д.С., Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана, Київ, Україна

Концептуальные подходы к определению производственной мощности предприятий автотранспорта и единиц ее измерения.

Повышение эффективности маркетинговой деятельности предприятий автотранспорта в значительной степени зависит от улучшения использования производственных мощностей ремонтно-обслуживающих производств (РОП) автотранспортных предприятий (АТП). В настоящее время в литературе нет четкого определения понятия ПМ для технического автосервиса. В практике работы АТП зачастую отождествляют понятие ПМ РОП с ПП или фактическим объемом работ, выполненных за истекший период. Содержание, которое вкладывают в понятие ПМ нередко обозначают также словами потенциальная мощность, пропускная способность, ПП и т.п. И далее, обычно в последующем изложении употребляемый термин дополняется различными уточнениями, определяющими те или иные стороны понятия.

Прежде чем определить понятие ПМ РОП АТП, рассмотрим ряд формулировок, принятых в литературе вообще. Очень распространено определение как способности предприятия, отрасли выпускать максимальное количество продукции в определенной номенклатуре и ассортименте в течение года при наиболее полном использовании оборудования и ПМ в соответствии с данным режимом их работы, применение передовой технологии и передовых форм организации труда, внедрение передовых технических норм использования оборудования, ресурсов и устранение "узких мест" в производстве. Оговорка, сделанная авторами в определении ПМ об устранении "узких мест" в производстве (что обычно наряду с интенсификацией производственных процессов требует дополнительных инвестиций), превращает реальную максимально возможную ПМ условно-предположительную. Ведь введение новых средств производства увеличило бы только величину ПМ, но не степень ее использования при наличных средствах производства.

Е. Каменицер [5] понятие ПМ формулирует следующим образом: "ПМ предприятия (цеха или производственного участка) в самом общем виде характеризуется максимальным количеством продукции в определенном ассортименте, которое может быть произведено им в единицу времени... Далее следует: "... величина ПМ – понятие динамичное и характеризуется для данного периода максимально возможным выпуском продукции за данный период времени на имеющемся оборудовании и при степени использования его, устойчиво достигнутыми лучшими работниками

данной отрасли, при заданном календарном режиме работы и проектируемой оптимальной специализации предприятия. Это значит, что при расчете величины ПМ надо исходить из передовой организации производства, применения полноценного сырья, предусмотренного государственными стандартами или техническими условиями, наиболее совершенных инструментов и приспособлений, наилучших устойчивых показателей новаторов производства данной отрасли промышленности ..."

Основное содержание нового этапа в совершенствовании работы автотранспорта - максимальное использование производственного потенциала. Это предопределено следующими экономическими факторами.

Изменилась роль производственного потенциала в воспроизводственном процессе. По мере ускорения научно-технического прогресса производственный потенциал (ПП) автотранспортных предприятий (АТП) все в большей степени нацеливается на воспроизводство материально-технической базы, которая приобретает качественно новую основу, воплощающую в себе последние достижения науки и техники.

Изменилось соотношение между живым и овеществленным трудом в пользу последнего. Основная масса прироста продукции основного и вспомогательного производств получена не за счет дополнительного привлечения в производство рабочих и служащих, а вследствие повышения производительности их труда с использованием больших производственных площадей, лучших автомобилей и оборудования.

Быстрое моральное старение основных производственных фондов (ОПФ) вызвало экономическую необходимость ускоренно их обновить, не дожидаясь полной физической изношенности. Вместе с тем темпы обновления ОПФ в последние годы значительно снизились. Это свидетельствует не о том, что изменились сроки морального старения. Причина кроется в медленном списании устаревших автомобилей и оборудования, накоплении на АТП изношенного оборудования и транспортных средств. Выбытие устаревшего и малопроизводительного оборудования сейчас не превышает 1,5-2,0% в год, что в несколько раз меньше необходимого. Приближение сроков морального старения оборудования в дальнейшем потребует еще большего ежегодного обновления ОПФ. Снизилась фондоотдача как по всем ОПФ АТП, так и по фондам ремонтно-обслуживающего назначения.

Особо важное значение приобретает умение по-хозяйски распорядиться созданным ПП, увязать его с объемами перевозок. Для этого необходимо планировать развитие производственных мощностей (ПМ) на основе научно-обоснованных методов расчета. В тоже время, в нашей стране, как и за рубежом, еще недостаточно проведено теоретических и экспериментальных исследований по решению этой проблемы.

Несмотря на ряд положительных моментов, все-таки трудно согласиться с таким понятием ПМ которое предусматривает условие "применения наиболее совершенных инструментов и приспособлений". Величина ПМ должна определяться из имеющихся орудий труда, независимо от того, являются ли они современными или несовременными. Другое дело, что при расчете ПМ следует предусматривать современные передовые формы и методы организации труда и производства при данных орудиях труда.

В.Г. Измайлов [4] ПМ рассматривает как максимально возможный объем строительно-монтажных работ, выполняемых "... при условии полного использования основных строительных машин не менее чем в две смены..., освоении прогрессивной технологии и передовых методов организации труда и производства... Возможность выполнения объемов строительно-монтажных работ, превышающих мощность строительной организации, — характерная особенность строительного производства, которое допускает широкое вовлечение ручного труда..."

Такое определение довольно широко характеризует термин ПМ, но все-таки трудно согласиться с утверждением Г.В. Измайлова о возможности превышения мощности строительной организации за счет широкого применения ручного труда. Каждая строительная организация независимо от масштабов применения ручного труда имеет определенную мощность, и эта мощность должна определяться исходя из имеющихся средств труда и наличных трудовых ресурсов.

Методика расчета ПМ строительной организации должна учитывать все необходимые факторы производства, влияющие на величину ПМ, в том числе и фактор — фонд рабочего времени. Если же фактически выполненный объем строительно-монтажных работ за год (или другой какой-либо период времени) выше ПМ строительной организации, то значит, что она была определена не как максимально возможный объем строительно-монтажных работ.

Превышение величины объема работ над ПМ возможно также при снижении качества выполнения строительно-монтажных работ. Поэтому при расчете величины ПМ необходимо

учитывать качество выполнения работ. А.Б. Немчинок и Г.И. Серостанов [6] дают следующее определение понятия ПМ: "Под ПМ строительных организаций понимается максимально возможный годовой объем строительно-монтажных работ в стоимостном выражении, который может быть выполнен данной организацией при полном использовании находящихся в ее распоряжении ОПФ, в соответствии с заданным режимом их работы и применении передовых методов организации и технологии строительного производства".

По своей общей форме приведенное определение бесспорно, но все же трудно согласиться с положением "в соответствии с заданным режимом их работы (производственных фондов)". Режим работы изменяется с применением достижений передовой технологии и организации труда. Изменение режимов работы оборудования оказывает существенное влияние на величину максимально возможного объема выпуска продукции. Поэтому при определении ПМ необходимо исходить не из заданного, а из рационального режима работы оборудования.

Л. Ревуцким [7] разработана методика определения ПМ ремонтно-профилактических комплексов, которая в какой-то степени помогает решать поставленную задачу. Предполагается использовать для оценки производственных возможностей два показателя: ПП и ПМ. Предложенные методы расчета обеспечивают также возможность их применения для различных производственных подразделений.

Вместе с тем, в качестве единицы измерения ПП предлагается условный объем работ технического автосервиса, под которым подразумеваются нормативные трудозатраты. Это не совсем удачно. Производственные возможности принято оценивать объемом продукции. Продукция ремонтно-профилактических комплексов – не трудозатраты, а количество выполненных воздействий, исправные автомобили и т.п. Недостатком является также то, что при определении двух взаимосвязанных показателей – ПП и ПМ – используются разные единицы измерения, что не позволяет сделать необходимые сопоставления. Вывод автора о том, что ПМ не несет полезной информации для решения практических вопросов по нашему мнению, объясняется их недостаточно четкой трактовкой этого понятия.

Не можем мы согласиться с определением этого понятия и А. Болотбаевым [3], который предлагает принимать широко используемое в промышленности понятие ПМ как максимальных возможностей выполнения плановых работ при полном использовании оборудования и площадей с учетом прогрессивной технологии и рациональных методов организации труда не совсем удобно для условий мелкосерийного производства с учетом специфики работ РОП АТП. Так, требование полного использования имеющегося оборудования и площадей заведомо неосуществимо хотя бы потому, что для производства характерна случайность возникновения требований на технический автосервис.

На использование оборудования и площадей большое влияние оказывает также разномарочность автотранспортных средств. Очевидно, что возможности АТП при обслуживании транспортных средств одной модели всегда будут больше, чем при обслуживании разномарочного парка. Следовательно, определяемая таким образом ПМ является величиной, лишенной реального смысла.

Не решает поставленную задачу предложения Л. Ревуцкого [8], в которых нет четкого разделения между ПП и ПМ, а также попытке А. Омеляновича [2] использовать в качестве единицы измерения ПМ приведенный км пробега автомобилей, величина которого изменяется от влияния большого количества факторов, реально которые учесть практически невозможно.

Таким образом, все рассмотренные определения ПМ включают два основных положения: а) максимально возможный годовой выпуск продукции; б) объективно существующие условия, при которых может быть достигнут максимум выпуска продукции в единицу времени.

В приведенных определениях ПМ только лишь Е. Каменицер [5] отмечает влияние на величину мощности уровня специализации производства. Он считает, что уровень специализации производства должен быть оптимальным.

Известно, что с ростом уровня специализации производства повышается возможность осуществления реальных условий, при которых достигается максимальный выпуск продукции в единицу времени. Но рост специализации отдельного производства зачастую ведет к снижению номенклатуры выпускаемых изделий, что в некоторых случаях противоречит интересам всего хозяйственного комплекса. Поэтому оптимизация уровня специализации производства должна проводиться по критерию, позволяющему сочетать интересы данного производства и интересы всего хозяйственного комплекса. Хозяйственный комплекс – это предприятие в целом или группа отдельных предприятий.

Выполненный анализ определения понятия ПМ в различных отраслях народного хозяйства показал, что ни одно из них в целом не может быть принято для определения ПМ РОП АТП по тем или иным причинам.

Однако, основные понятия этих определений могут быть использованы для решения разрабатываемой проблемы.

Под ПМ РОП АТП следует понимать максимально возможный объем работ по технической подготовке автомобилей к эксплуатации в установленной номенклатуре и количественных соотношениях при установленном уровне специализации производства, выполненных АТП при наиболее полном использовании производственного оборудования и площадей по прогрессивным нормам производительности труда, с учетом достижений передовой технологии производства, организации труда, обеспечении высокого качества производимых работ.

Такое определение понятия ПМ РОП АТП аналогично определению ПМ промышленного предприятия. Однако при конкретном расчете необходимо учитывать ряд особенностей транспорта как отрасли материального производства. Если в промышленности ПМ выражается, как правило, в натуральных или условных показателях, то в РОП АТП это возможно лишь в частных случаях, когда РОП имеет узкий профиль специализации (например, силами РОП АТП выполняется лишь ежедневное техническое обслуживание, первое техническое обслуживание и т.п.).

Л.В. Бабин [1] считает, что "... ПМ зон ТО, ТР и хранения автомобилей должна определяться годовой программой, которая измеряется в чел. – ч...".

Это утверждение справедливо в тех случаях, когда в РОП используется в подавляющей степени ручной труд. Но в условиях индустриализации РОП методика расчета ПМ в чел.-ч трудоемкости производимых работ становится неприемлемой в связи с большим отличием в производительности труда рабочих, занятых на механизированных и ручных процессах. Иначе говоря, один чел.-ч. механизированного труда не эквивалентен по объему выполненной работы одному часу ручного труда, и поэтому чел.-ч. не может служить единым измерителем мощности РОП.

В большинстве случаев РОП АТП выполняет различные виды работ по технической подготовке автомобилей к эксплуатации.

В связи с этим продукция РОП АТП характеризуется разнообразием, широкой номенклатурой и практически не может быть выражена однозначным натуральным показателем. Применяемые иногда в практике хозяйствования условно-натуральные показатели (приведенные ремонты, количество обслуживаемых автомобилей и др.) определяются не прямым путем, а обычно через денежные или трудовые измерители. При определении мощности РОП следует пользоваться денежным измерителем выполняемой работы, который позволяет суммировать объемы различных видов работ, выполняемых в процессе технической подготовки автомобилей к эксплуатации.

Денежный показатель позволяет вести расчет мощности, начиная от расчета ПМ отдельных звеньев и кончая расчетом мощности в целом по РОП.

Приведенные определения ПМ, отождествляющие производственную мощность с максимально возможным выпуском продукции в нормальных условиях производства, не едины в литературе.

Так Б. Хикман [10] считает, что так как для экономиста ПМ – понятие стоимостное, то она должна выражаться в величине выпуска продукции с наименьшими издержками при наличии оборудования, сложившейся организации производства и преобладающих ценах на его факторы. ПМ в таком понимании равнозначна оптимальной мощности, и если она оценена точно, то степень ее использования может превысить 100%. Иначе говоря Б. Хикман принимает в качестве ПМ тот уровень выпуска продукции, при котором предприниматель перестает быть удовлетворенным величиной основного капитала. Такой уровень продукции, по мнению Б. Хикмана, как раз соответствует наименьшим удельным издержкам производства.

Р. Гифр [10] замечает по поводу аргументации Б. Хикмана, что с достижением оптимального уровня инвестиций увеличение основного капитала (и вместе с ним ПМ) последует, если только в перспективе ожидается повышение спроса.

Американские экономисты считают основным фактором, влияющим на величину ПМ, является спрос на выпускаемую продукцию.

Но действующее предприятие в какой-то начальный момент времени имеет определенную относительно-постоянную ПМ, обеспеченную наличным основным капиталом и рабочей силой, при этом оно выпускает какой-то определенный объем продукции, ограниченный спросом. Если спрос в последующий момент времени возрастает, то предприниматель постарается более полно

использовать ПМ предприятия, т.е. довести выпуск продукции до максимально возможного (до величины ПМ), а если позволит спрос, то и более величины ПМ за счет введения дополнительных инвестиций, за счет расширения ПМ экстенсивным путем.

Таким образом, в первоначальный момент времени оптимальная ПМ по Б. Хикману [10] представляет собой лишь часть ПМ, определяемая спросом на продукцию; в последующий момент времени при росте последнего оптимальная ПМ как расчетный объем реализационной способной продукции, может превысить ПМ. В последнем случае предприниматель и постарается увеличить существующую ПМ до величины расчетно-оптимальной ПМ, при которой достигаются наименьшие издержки производства. При этом рост ПМ производится за счет введения дополнительных мощностей, дополнительных инвестиций.

Теперь становится ясным, что утверждение Б. Хикмана о равенстве понятий оптимальной мощности и ПМ ошибочно, так как оптимальная мощность – это расчетная величина объема продукции, при котором достигаются наименьшие издержки производства, обусловленные спросом на продукцию и уровнем цен, а ПМ – это максимально возможный объем продукции, выпускаемой предприятием при нормальных условиях работы, обеспеченный материальными и трудовыми ресурсами, не ограниченным спросом и уровнем рыночных цен.

Оптимальная мощность РОП действующего АТП носит несколько иной экономический смысл. Она образуется вследствие возникновения дополнительных народнохозяйственных затрат при организации доиспользования ПМ.

Из самого определения понятия ПМ вытекает, что ее величину нельзя отождествлять с планируемым или фактическим выпуском продукции. Последние лишь характеризуют достигнутый уровень использования ПМ (планируемый или фактический), недоиспользованная же часть ПМ выступает в качестве резерва производства.

Различие между величиной ПМ РОП и его ПП работ обуславливается следующими положениями:

1. ПМ рассчитывается исходя из прогрессивных технически обоснованных норм независимо от того, когда эти нормы станут достоянием всего коллектива производства, а ПП рассчитывается исходя из плановых норм.

2. ПМ рассчитывается с учетом полного освоения применяемых средств производства, прогрессивной технологии производства и НОТ независимо от сроков их освоения, а ПП рассчитывается с учетом сроков и темпов освоения новых средств производства, технологии и НОТ.

3. ПМ рассчитывается с учетом полного потребления максимально возможного выпуска продукции, в то время как ПП устанавливается, учитывая определенный уровень имеющихся ресурсов, исходя из потребностей обеспечения автомобилей в работах по техническому автосервису.

Несмотря на эти различия, величину ПМ РОП АТП в практике хозяйствования зачастую не отличают от ПП, а то и считают равной ей. Это приводит к занижению мощности, равнению на "узкие места", созданию видимости полной загрузки ПМ РОП при фактическом наличии неиспользованных производственных резервов.

Многие авторы в работах по проблеме эффективности использования ПМ в различных отраслях народного хозяйства [9] – под эффективностью использования ПМ действующих предприятий зачастую понимают полноту ее использования, которая измеряется коэффициентом использования мощности, рассчитываемых как отношение объема выполненных работ к величине ПМ. При этом считают, что чем выше этот коэффициент, тем эффективней использование мощности действующего производства.

В качестве критерия эффективности использования ПМ этими авторами применяется полнота ее использования. Однако понятия полноты и эффективности использования ПМ неоднозначны. Если полнота использования ПМ позволяет судить о том, какая часть величины мощности используется вообще, то понятие эффективности затрагивает такие вопросы: как изменяются затраты на производство при изменении полноты использования ПМ, будет ли соблюден при этом закон экономии трудовых и материальных ресурсов.

Таким образом, оценка эффективности использования ПМ должна включать в себя не только анализ полноты, а также и качества использования ПМ.

Качество использования ПМ – это соотношение народнохозяйственных затрат на производство и народнохозяйственного эффекта от производства.

Под эффективным использованием ПМ РОП АТП следует понимать такое ее использование, при котором максимально используются резервы мощности при соблюдении оптимальной структуры затрат на проведение работ по техническому автосервису.

В качестве критерия экономической эффективности использования ПМ РОП АТП необходимо принимать рост производительности труда производственного персонала и на этой основе наиболее быстрые темпы роста объема работ по техническому автосервису при оптимальных затратах на единицу использования мощности.

До последних лет за ПМ ремонтно-обслуживающего производства АТП принимали фактически выполненный ими объем работ за год (по количеству видов воздействий технического автосервиса или по трудоемкости работ в чел.-час.), предшествующий плановому. При планировании ПП учитывали лишь численность ремонтно-обслуживающих рабочих и их выработку (производительность), принимая во внимание ее рост по сравнению с фактически достигнутой в предшествующем периоде. Это было правомерно до тех пор, пока технологические процессы технического автосервиса были недостаточно механизированы.

С техническим прогрессом технический автосервис из кустарного производства превратился в мощное производство, осуществляемое в несколько смен, располагающий высококвалифицированными кадрами и развитой производственной базой. Таким образом, ОПФ АТП становятся неотделимой частью технологических процессов технического автосервиса. В этих условиях расчет ПМ РОП прежними методами не может дать достоверных результатов.

При расчете ПМ РОП АТП необходимо учитывать изменившиеся условия производства технического автосервиса, а также фактические возможности этих предприятий. Следовательно, ПМ РОП АТП должна характеризоваться максимально возможным годовым объемом работ по техническому автосервису, который может быть выполнен АТП при наиболее полном использовании им ОПФ в соответствии с заданным режимом их работы, применении прогрессивной технологии и передовых методов организации производства и труда. Такое определение ПМ РОП АТП аналогично установлению мощности промышленного предприятия. Однако, при конкретном расчете необходимо учитывать ряд особенностей транспорта, отличающих его как отрасль материального производства от промышленности. Если в промышленности ПМ предприятия выражается, как правило, в натуральных показателях, то на автотранспорте это возможно, если АТП имеет узкий профиль специализации (например, АТП выполняет работы только по ежедневному обслуживанию автомобилей и т.д.). В большинстве же случаев АТП одновременно выполняет различные виды работ по техническому автосервису. В связи с этим продукция АТП характеризуется разнообразием и широкой номенклатурой и практически не может быть выражена однозначным натуральным показателем. Поэтому для определения величины ПМ РОП АТП следует пользоваться стоимостным измерением производимой ими продукции.

Введение понятия о ПМ РОП АТП имеет большое практическое значение, поскольку появляется возможность сбалансировать планируемые объемы ремонтно-обслуживающих работ с действительными возможностями АТП. Кроме того, это необходимо для обоснованного планирования инвестиций на развитие ПМ РОП АТП в соответствии с их объективными потребностями. Особенно это важно, в связи с необходимостью обеспечения оптимальных пропорций между ПМ РОП АТП различного назначения.

Формирование производственной мощности предприятий автотранспорта.

Улучшение использования производственных мощностей РОП АТП – одна из наиболее актуальных задач современного этапа развития автотранспорта. Для ее решения необходимо охватить нормированием производственные мощности как всего РОП АТП, так и отдельных зон, участков и отделений.

Определение мощности РОП АТП позволяет принять меры к сбалансированию планируемых объемов работ по автосервису на основе кооперации и специализации; имеется возможность научно-обосновано планировать пополнение АТП новыми автотранспортными средствами не только в зависимости от объема перевозок но и от обеспеченности производственными мощностями РОП АТП; позволяет планировать капитальные вложения на развитие производственно-технической базы АТП в соответствии с их объективными потребностями.

Под производственной мощностью РОП АТП следует понимать максимально возможный объем работ по автосервису в установленной номенклатуре и качественных соотношений на определенном уровне специализации, который может быть выполнен АТП при наиболее полном использовании ОПФ ремонтно-обслуживающего назначения в соответствии с заданным режимом их работы, применением прогрессивной технологии и передовых методов организации производства и труда.

Продукция РОП АТП характеризуется разнообразием и широкой номенклатурой и практически не может быть выражена однозначным натуральным (число обслуживаемых

автомобилей и др.), условно-натуральным (приведенные ремонты и др.) или условным (приведенные км пробега) показателем. Условные, условно-натуральные и натуральные показатели применяют прямым путем и через трудоемкость работ (чел. – ч.) для определения мощности отдельных зон, участков и отделений.

Единицу измерения чел. – ч. используют для определения мощности всего РОП только для малых, неорганизованных и необорудованных АТП. Для современных АТП, где автосервис выполняется на индустриальной основе, расчет производственной мощности в чел. – ч. всего РОП АТП неприемлемо, в связи с большим отличием производительности одного чел. – ч. на различных участках производства, с неодинаковым уровнем механизации и автоматизации технологических процессов автосервиса.

Для определения мощности всего РОП АТП и, в том числе, отдельных функциональных подразделений производства (особенно это важно в условиях самофинансирования, самоокупаемости и самоуправления) следует пользоваться стоимостным измерителем выполняемой работы, который позволяет суммировать объемы различных видов работ по автосервису.

Факторы, определяющие величину и степень использования производственной мощности. При определении производственной мощности РОП АТП важно установить факторы, влияющие на величину и степень ее использования.

Факторы, определяющие величину производственной мощности, и определяющие степень ее использования, представляют собой одну и ту же качественную характеристику тех или иных условий производства, но отличаются по конкретной величине показателей, характеризующих эти условия производства.

Все факторы, влияющие на величину производственной мощности РОП АТП и степени ее использования, подразделяют на основные группы: характеризующие технический уровень РОП; уровень организации труда ремонтно-обслуживающих рабочих; местные и природные условия, в которых осуществляется производственный процесс; обеспеченность необходимыми ресурсами.

К группе факторов, характеризующих технический уровень производства относят: состав и структуру ОПФ ремонтно-обслуживающего назначения; уровень механизации производственных процессов технического обслуживания; ремонта и хранения автотранспортных средств; техническое состояние используемых средств РОП и др.

К группе факторов, характеризующих уровень организации труда ремонтно-обслуживающих рабочих относят: режим работы подразделений технической службы; использование технологического оборудования по времени и производительности; организация труда и заработной платы; ритмичность производственных процессов автосервиса; уровень квалификации ИТР и ремонтно-обслуживающих рабочих; распространение передовых приемов и методов труда.

К факторам, характеризующим местные и природные условия, в которых осуществляется производственный процесс, относят географические и климатические условия, при которых осуществляется технологический процесс технического обслуживания, ремонта и хранения автотранспортных средств.

К факторам, характеризующим обеспеченность необходимыми ресурсами, относят: рабочие кадры, запасные части, агрегаты и материалы и т.п.

Условиями полного использования производственной мощности РОП являются так же уровень специализации РОП и уровень социального и культурно бытового обслуживания рабочих и ИТР АТП.

ОПФ ремонтно-обслуживающего назначения в настоящее время является технологически неотъемлемым элементом РОП АТП, играет в нем первостепенную роль и определяет возможность выполнения работ по автосервису.

Численность ремонтно-обслуживающих рабочих в современных условиях является скорее необходимым условием использования производственной мощности, чем фактором определяющим ее величину.

На величину производственной мощности наибольшее влияние оказывает активная часть (технологическое оборудование, механизмы, инструмент и инвентарь) ОПФ РОП, удельный вес влияния которых непрерывно увеличивается.

На объем работ в стоимостном измерении влияет так же стоимость применяемых материалов, запасных частей и используемого оборудования или уровень материалоемкости и фондоемкости каждого вида работ.

Если стоимость оборудования и механизмов, применяемых для выполнения различных видов ремонтно-профилактических работ, будет одна и та же, то не обязательно равным будет объем выполненных этим оборудованием работ, который измеряют в стоимостном выражении.

Уровень производительности технологического оборудования непосредственно влияет на величину объемов выполняемых работ, следовательно, и на производственную мощность.

Хорошее техническое состояние применяемых средств труда, во многом зависящее от состояния его технического обслуживания и ремонта, выступает в качестве фактора, определяющего степень использования производственной мощности РОП АТП.

Направления построения функциональной зависимости для расчета производственной мощности. Первое направление заключается в том, что при построении формулы для расчета производственной мощности учитывают только часть приведенной совокупности факторов, оказывающих наибольшее влияние на величину производственной мощности.

Второе сводится к учету не самих факторов, влияющих на величину производственной мощности, а различных технико-экономических показателей производственно-хозяйственной деятельности (фондооснащенность одного рабочего, механовооруженность и др.), то есть показателей, в которых отражается влияние одного или целой группы факторов.

Третье направление заключается в самом построении функциональной зависимости величины производственной мощности, представляющей комбинированный учет некоторой наиболее существенной части основных факторов-аргументов и отдельных показателей производственно-хозяйственной деятельности, заменяющих собой влияние группы различных факторов, учесть которые не представляется возможным.

Третье направление является наиболее приемлемым, поскольку позволяет одновременно учитывать показатели производственно-хозяйственной деятельности АТП и отдельные факторы, оказывающие на производственную мощность наиболее существенное влияние.

Принципы расчета производственной мощности. Основопологающим принципом расчета производственной мощности РОП АТП является отражение в методике расчета наличия активных фондов ремонтно-обслуживающего назначения как главного фактора, определяющего величину этой мощности.

Другим принципом расчета производственной мощности является отражение учета изменений, происходящих в структуре выполненных работ, которые влияют на стоимостное их измерение.

При расчете производственной мощности РОП АТП необходимо учитывать его особенности (отсутствие стабильных условий и единой технологии производства, непостоянство рабочих мест, перемещение людей, средств и орудий труда, влияние климатических условий и т.п.).

Большое внимание следует уделять определению обоснованных режимов работы основного технологического оборудования.

Величина производственной мощности РОП АТП не является раз и на всегда установленной, что также следует иметь в виду при ее расчете.

Методы расчета производственной мощности РОП АТП должны быть простыми, не требовать больших затрат труда и привлечения квалифицированных специалистов в этой области, которыми не всегда располагают АТП, обеспечивать достаточную степень точности производимых расчетов и не быть излишне детализированными и регламентированными.

Обобщающим стоимостным показателем использования ОПФ РОП АТП является фондоотдача, которая показывает, какой объем выполненных работ по автосервису (в грн.) приходится на 1 грн. стоимости ОПФ ремонтно-обслуживающего назначения.

Фондоотдачу целесообразно рассматривать не только как показатель использования ОПФ, но и как показатель, связывающий ОПФ с производственной мощностью РОП АТП.

Величина производственной мощности РОП АТП определяется выражением:

$$M = \Phi_{с.г.} * f \quad (1)$$

где $\Phi_{с.г.}$ – среднегодовая стоимость активной части ОПФ ремонта обслуживающего назначения, в грн; f – фондоотдача, грн/грн.

В этом выражении фондоотдача представляет собой не ту величину, которую АТП имеет фактически, а ту, которую оно может обеспечить при наиболее полном использовании производственных фондов РОП, применения прогрессивной технологии и передовых методов организации труда и производства, т.е. максимально возможную величину в конкретных условиях.

Для более обоснованного определения производственной мощности РОП путем отыскания максимального уровня фондоотдачи следует учесть факторы, повышающие или снижающие ее величину.

ПЕРЕЧЕНЬ ССЫЛОК

1. Бабин Л.В. Техничко-экономические изыскания при проектировании автотранспортных предприятий. – К. : Вища шк., 1969.
2. Бедняк М., Иванов В., Омелянович А. Мощность и планирование развития производственно-технической базы АТП. – Ж – Л. "Автомобильный транспорт", 1987, №8, с.32-34.
3. Болотбаев А. Важный показатель работы ремонтно-профилактических комплексов. – Ж – Л. "Автомобильный транспорт", 1985, №12, с.29-31.
4. Измайлов В.Г. Вопросы методики расчета производственных мощностей строительно-монтажных организаций и планирования производительности труда. – К.: Будівельник, 1965.
5. Каменицер Е. и др. Организация и планирование промышленных предприятий.-М.: Политиздат, 1967.
6. Немчинский А.Б., Серостанов Г.И. О методах определения мощностей строительных организаций. – К.: 1970.
7. Ревуцкий Л. Как определить производственные мощности ремонтнопрофилактических комплексов. – Ж – Л. "Автомобильный транспорт", 1985, №6, с.30-32.
8. Ревуцкий Л. Общий производственный потенциал ремонтно-профилактического комплекса АТП. – Ж – Л. "Автомобильный транспорт", 1986, №5, с.41-43.
9. Сенчалов В.К. Эффективность использования основных фондов (показатели, факторы, стимулы). -.:М.: Экономика, 1974.
10. Хикман Б. Спрос на инвестиции и экономический рост США. – Вашингтон, 1965.

REFERENCES

1. Babin L.V., Techno-economic research in the design of transport enterprises. – K.: Vusha shk., 1969. (Rus)
2. Bednjak M., Ivanov V., Omeljanovich A. Capacity and development planning of production and technical base of vehicle companies. – G – L. Avtomobilnuij transport, 1987, №8, с.32-34. (Rus)
3. Bolotbajev A. Important indicator of the repair and maintenance facilities. – G – L. Avtomobilnuij transport, 1985, №12, с.29-31. (Rus)
4. Izmajlov V.G. Methodology of calculating production capacity of construction organizations and planning productivity. – K.: Bydivelnuk, 1965. (Rus)
5. Kamenicer E. Organization and planning of industrial enterprises. – M.: Politizdat, 1967. (Rus)
6. Nemchinskij A.B., Serotanov G.I. On the methods of determining the capacity building organizations. – K.: 1970. (Rus)
7. Revytskij L. How to determine the capacity of preventive repair complexes. – G – L. Avtomobilnuij transport, 1985, №6, с.30-32. (Rus)
8. Revytskij L. Total production capacity of the complex repair and preventive of vehicle companies. – G – L. Avtomobilnuij transport, 1986, №5, с.41-43. (Rus)
9. Senchalov V.K. Efficiency of the use of fixed assets (indicators, factors, incentives) – M.: Ekonomika, 1974. (Rus)
10. Bert G. Hickman "Investment Demand and U.S. Economic Grows", Washington, 1965. (Rus)

РЕФЕРАТ

Лудченко О.А. Ефективність маркетингової діяльності підприємств автотранспорту у сфері технічного обслуговування автомобілів / О.А. Лудченко, Я.О. Лудченко, Д.С. Примак // Вісник Національного транспортного університету. – К. : НТУ, 2013. – Вип. 28.

У роботі проаналізовані існуючі поняття визначення виробничої потужності і одиниці її виміру. Розроблені концептуальні підходи до вирішення поставленої проблеми.

Об'єкт дослідження – підприємства автомобільного транспорту.

Предмет дослідження – технологічні процеси технічного обслуговування автомобілів.

Мета роботи – формування виробничої потужності підприємств автотранспорту.

Метод дослідження – системний аналіз.

До останніх років за ВП ремонтно-обслуговуючого виробництва АТП приймали фактично виконаний ними об'єм робіт за рік, що передував плановому. При плануванні ВП враховували лише

чисельність ремонтно-обслуговуючих робітників та їх вироблення (продуктивність), зважаючи на її зростання в порівнянні з фактично досягнутою в попередньому періоді. Це було правомірно до тих пір, поки технологічні процеси технічного автосервісу були недостатньо механізовані. З технічним прогресом технічний автосервіс з кустарного виробництва перетворився на потужне виробництво, що здійснюється у декілька змін, що має в своєму розпорядженні висококваліфіковані кадри і розвинену виробничу базу. Таким чином, ОПФ АТП стають невіддільною частиною технологічних процесів технічного автосервісу. У цих умовах розрахунок ВП РОП колишніми методами не може дати достовірних результатів.

Результати статті можуть бути впроваджені на підприємствах автосервісу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВИРОБНИЧА ПОТУЖНІСТЬ, ВИРОБНИЧА ПРОГРАМА, АВТОТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА, АВТОСЕРВІС.

ABSTRACT

Ludchenko A.A., Ludchenko J.A., Prymak D.S. Effectiveness of marketing activity in the field of vehicle maintenance. Visnyk National Transport University. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

Existing concepts for defining the capacity and unit of its measurement has been analysed. Conceptual approaches to solve desired problem has been developed.

Object of the study – transport companies.

Subject of the study – technological processes of maintenance service.

Purpose of the study – capacity formation of transport companies.

Method of study – the system analysis.

Till the last years one had count capacity of repairing services transport companies like amount of works actually executed by them for a year (by amount of influences on technical car-care center or by labour inputted.), Previous scheduled. At planning product program took into account only the number of repair – serving workers and their productivity, considering program growth in comparison with achieved in the previous period. It was lawful until technological processes of technical car-care center have been insufficiently mechanized. With technical progress the technical car-care center from home-made has turned to the powerful manufacture which is carried out in some changes, having the highly skilled staff and the advanced industrial base. Thus, the basic production assets of the motor transportation enterprises become an inseparable part of technological processes of technical car-care center. In these conditions calculation of capacity repair – serving enterprises by usual methods cannot give authentic results.

Results of the article can be used at the enterprises of car-care center.

KEYWORDS: CAPACITY, PRODUCT PROGRAM, TRANSPORT COMPANY, CAR-CARE CENTER.

РЕФЕРАТ

Лудченко А.А. Эффективность маркетинговой деятельности предприятий автотранспорта в сфере технического обслуживания автомобилей / А.А. Лудченко, Я.А. Лудченко, Д.С. Примак // Вестник Национального транспортного университета. – К. : НТУ, 2013. – Вып. 28.

В работе проанализированы существующие понятия определения производственной мощности и единицы ее измерения. Разработаны концептуальные подходы к решению поставленной проблемы.

Объект исследования – предприятия автомобильного транспорта.

Предмет исследования – технологические процессы технического обслуживания автомобилей.

Цель работы – формирование производственной мощности предприятий автотранспорта.

Метод исследования – системный анализ.

До последних лет за ПМ ремонтно-обслуживающего производства АТП принимали фактически выполненным ими объем работ за год (по количеству видов воздействий технического автосервиса или по трудоемкости работ в чел.-час.), предшествующий плановому. При планировании ПП учитывали лишь численность ремонтно-обслуживающих рабочих и их выработку (производительность), принимая во внимание ее рост по сравнению с фактически достигнутой в предшествующем периоде. Это было правомерно до тех пор, пока технологические процессы технического автосервиса были недостаточно механизированы. С техническим прогрессом технический автосервис из кустарного производства превратился в мощное производство, осуществляемое в несколько смен, располагающий высококвалифицированными кадрами и развитой производственной базой. Таким образом, ОПФ АТП становятся неотделимой частью

технологических процессов технического автосервиса. В этих условиях расчет ПМ РОП прежними методами не может дать достоверных результатов.

Результаты статьи могут быть внедрены на предприятиях автосервиса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ МОЩНОСТЬ, ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРОГРАММА, АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, АВТОСЕРВИС.

АВТОРИ:

Лудченко Олександр Артемович, кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри технічної експлуатації автомобілів і автосервісу, Україна, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 410.

Лудченко Ярослав Олександрович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права, системного аналізу і логістики, Україна, 01103, м. Київ, вул. Кіквідзе, 39.

Примак Денис Сергійович, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана, аспірант кафедри маркетингу, Україна, 03680, м. Київ, пр-т Перемоги 54/1.

AUTHORS:

Ludchenko Aleksandr A., Ph.D., professor, National Transport University, professor department of automobiles technical operations and car-care center, Ukraine, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 410.

Ludchenko Jaroslav A., Ph.D., associated professor, National Transport University, associated professor department of the transport law, system analysis and logistic, Ukraine, 01103, Kyiv, Kikvidze str. 39.

Prymak Denys S., Vadim Hetman Kyiv National Economic University, postgraduate, marketing department, Ukraine, 03680, Kyiv, Peremohy Aveny 54/1.

АВТОРЫ:

Лудченко Александр Артемович, кандидат технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры технической эксплуатации автомобилей и автосервиса, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 410.

Лудченко Ярослав Александрович, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права, системного анализа и логистики, Украина, 01103, г. Киев, ул. Киквидзе, 39.

Примак Денис Сергеевич, Киевский национальный экономический университет им. Вадима Гетьмана, аспирант кафедры маркетинга, Украина, 03680, г. Киев, пр-т Победы 54/1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Федорченко А.В., доктор економічних наук, професор, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана, професор кафедри маркетингу ДВНЗ, Київ, Україна

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, Київ, Україна

REVIEWER:

Fedorcheko A.V., Doctor of economics, Professor, Vadim Hetman Kyiv National Economic University, Kyiv, Ukraine

Bakulich O.O., Ph.D., professor, National Transport University, professor department of transport systems and road safety, Kyiv, Ukraine