

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ

Київський міжнародний університет цивільної авіації

На правах рукопису

ГРИГОР'ЄВ ГЕННАДІЙ СТЕПАНОВИЧ

УДК 658.012 : 658.3

ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ
РОБОТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА
В УМОВАХ РИНКУ

08.07.04 - Економіка транспорту та зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття вченого ступеня
кандидата економічних наук

Київ 1996

558,94
ЛННБ України ім.В.Стефаника



00760744 (S)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ

Київський міжнародний університет цивільної авіації

На правах рукопису

ГРИГОР'ЄВ ГЕННАДІЙ СТЕПАНОВИЧ

УДК 658.012 : 658.3

ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ
РОБОТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА
В УМОВАХ РИНКУ

08.07.04 - Економіка транспорту та зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття вченого ступеня

кандидата економічних наук

Київ 1996

АВ 36.567
Робота виконана

в Київському міжнародному університеті цивільної авіації

Науковий керівник: кандидат економічних наук,
доцент Здерва Т.О.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук,
професор Пилипченко О.І.,
кандидат економічних наук,
Новак І.В.

Провідна організація: НДЕІ Міністерства економіки України

Захист відбудеться 30 січня 1997 року о 12.00 годині
на засіданні спеціалізованої Ради Д.01.35.03 при Київському
міжнародному університеті цивільної авіації за адресою: 252058, Київ-
58, проспект Космонавта Комарова, 1, корпус 9, ауд. 9. 308.

З дисертацією можна ознайомитись в бібліотеці університету.

Відгуки на автореферат дисертації в двох екземплярах,
засвідчених печаткою, просимо направляти на адресу Ради: 252058,
Київ-58, проспект Космонавта Комарова, 1, ауд. 5. 512.

Автореферат розісланий 26 грудня 1996 р.

Вчений секретар
спеціалізованої Ради,
доктор економічних наук

В.М.Загорулько

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Ринкові відносини все в більшій мірі отримують розвиток у всіх галузях економіки України. Транспорт, що є повноправним суб'єктом ринку, повинен адекватно вписуватись в ринкову ситуацію. Дотримуючись загальних законів ринку, транспорт, з врахуванням специфіки виробництва, зобов'язаний забезпечити нормальне функціонування вільного економічного простору національної економіки та нормальну рентабельність роботи своїх підприємств.

Загальновідомо, що місце та роль різних видів транспорту в значній мірі залежить від їх універсальності, продуктивності, терміновості доставки, розміщення комунікацій, рівня технічної оснащеності, пропускної здатності, маневрування.

Попит на перевезення та інші послуги транспортних підприємств знаходиться під впливом потреб суспільства. Співвідношення попиту та пропозиції на послуги по видах транспорту визначає рівень участі кожного з них в роботі транспортної системи.

Наприклад, в цілому по народному господарству питома вага автомобільного транспорту у відправленнях вантажів складає більше 77% від їх загального обсягу. Однак, в теперішній час, коли Україна знаходиться в стані економічної кризи, відмічається тенденція зниження виробництва по всім галузям народного господарства. Звичайна річ, що і на автомобільному транспорті зменшується попит на послуги.

Необхідність вирішення економічних транспортних проблем в умовах ринкової економіки визиває активізацію дослідження в цьому напрямку. Фундаментальні теоретичні, методологічні, методичні та виробничі аспекти отримали висвітлення в працях вітчизняних та

ЛНБ ім. В. Стефаника
АН України

зарубіжних вчених: І.В.Белова, А.І.Воркута, В.Г.Галабурда, Н.Н.Громова, О.М.Жарової, Л.Г.Зайончика, Ю.Ф.Куласва, В.Г.Кириченко, В.І.Котелянця, В.І.Немчинова, В.А.Персіанова, О.І.Пилипченко, Т.С.Хачатурова, В.Г.Шинкаренко, Ю.М.Цвєтова та інші, які внесли серйозний вклад в розробку всіх напрямків розвитку транспортної системи.

В той же час, з огляду на виникнення ринкових взаємовідносин, конкретні шляхи, форми та методи підвищення ефективності роботи транспорту в сучасних умовах господарювання залишаються мало-вивченими.

В науковій літературі незначним є число публікацій, яке розкриває зміст функціонування автотранспортного підприємства як рівноправного ринкового суб'єкту, що приймає активну участь у формуванні вартості кінцевого продукту, різних галузей народного господарства. Окрім того, звертається увага автора дисертації на відсутність методичних положень, які враховують вимоги всіх учасників транспортного процесу, зацікавлених в підвищенні якості виконаних робіт транспортного і нетранспортного характеру, а також методичних розробок, які дозволяють конкретному підприємству на кожний момент часу враховувати попит та пропозицію на ринку транспортних послуг. В зв'язку з цим особливу актуальність набувають дослідження, що направлені на вибір показників, які відображають можливість адаптації підприємств в ринковому середовищі та на встановлення їх місця в логічній побудові методичного забезпечення розрахунків, що розкривають сутність пропозицій щодо підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств (АТП). Актуальність проблеми визначила мету дослідження.

Мета та завдання дослідження, - розробка науково-методичної бази та практичних рекомендацій щодо формування механізму оцінки ефективності роботи автомобільного транспорту в новій економічній ситуації.

Мета дослідження зумовила необхідність постановки та вирішення завдань по:

- виробі концептуальних положень розвитку АТП, що відповідають оптимальному вибору показників ефективності роботи всіх учасників транспортного процесу;

- встановленню напрямків, що формують економічний потенціал роботи АТП;

- створенню методичного забезпечення для оцінки варіантів ефективної роботи АТП.

Предмет та об'єкт дослідження. В якості предмета дослідження висувається механізм підвищення ефективності використання автомобільного транспорту, що сприяє визначенню рівня комерційної стійкості роботи АТП. Аналітичні та експериментальні розробки проводяться на базі АТП Житомирської облспоживспілки. Разом з тим, при вирішенні конкретних питань, розглядається автомобільний транспорт загального користування та інших відомств регіону.

Методична основа та інформаційна база. Дисертація виконувалась на базі всестороннього вивчення вимог законів ринкової економіки, використання методичних та керівних нормативних актів, що регламентують комерційну діяльність автомобільного транспорту, досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених, постанов Верховної

Ради України та уряду, звітної та статистичної інформації вивчасних підприємств автомобільного транспорту та обслуговуємої клієнтури, а також даних опитування спеціалістів всіх задіяних в транспортному процесі сторін. При обробці вихідних матеріалів застосовувались відомі методи та прийоми: абстрактно-логічний, розрахунково-конструктивний, графічний, соціологічний, експериментальний та інші.

Наукова новизна дисертаційної роботи. В процесі проведення дослідження отримані результати, які містять елементи наукової новизни:

- розроблено механізм оцінки економічної ефективності роботи АТП в умовах ринкової економіки;
- обґрунтовано групування постійних та змінних витрат в залежності від прийнятої форми організації перевізного процесу;
- запропоновано методичний підхід до управління комерційною стійкістю роботи підприємства.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що вироблені автором положення дозволяють АТП:

- враховувати елементи ринкових відносин, забезпечуючи, тим самим, адаптацію автотранспорту до нових умов господарювання;
- використовувати механізм збору та обробки інформації, що дозволяє формувати економічний потенціал роботи АТП з врахуванням ринкового попиту та провізних можливостей виробництва;
- оцінювати рівень ефективності виробництва;
- встановлювати напрямки підвищення маси прибутку;
- визначати величину показників, які сприяють посиленню економічного потенціалу підприємства.

Апробація та реалізація пропозицій дослідження. Основні результати дослідження та положень дисертаційної роботи доповідані та отримали схвалення на наукових конференціях професорсько-викладацького складу Київського міжнародного університету цивільної авіації; на засіданні технічної Ради Житомирської облспоживспілки, на теоретико-практичних семінарах Житомирської облспоживспілки.

Наукові висновки дисертації рекомендовані спеціалістам автомобільного транспорту споживчої кооперації як методичні матеріали, що дозволяють робити варіантні розрахунки визначення ефективності роботи АТП.

Значна частина методичних пропозицій з дисертаційного дослідження використовується в учбовому процесі КМУЦА, в курсах по економіці транспорту.

Публікації. Видано 5 робіт, з них по матеріалах дисертації опубліковано 4 роботи, загальним обсягом 1,6 друкованих листа.

Обсяг та структура дисертації.

Вступ

Розділ 1. Теоретична суть ефективності роботи автотранспортних підприємств

- 1.1. Суть ринку автотранспортних послуг в сучасних умовах господарювання
- 1.2. Місце та роль автомобільного транспорту в ринковому середовищі
- 1.3. Правове та економічне забезпечення господарського механізму взаємодії автотранспортного підприємства та обслуговуємої клієнтури

1.4. Концептуальний підхід до підвищення ефективності функціонування автотранспортних підприємств

Розділ 2. Оцінка ефективності роботи автотранспортного підприємства системи споживчої кооперації

2.1. Оцінка ефективності роботи системи споживчої кооперації Житомирської області

2.2. Дослідження ринку транспортних послуг регіону

2.3. Аналіз економічних показників, що зумовлюють інтереси сторін - учасників транспортного процесу.

2.4. Аналіз методичних підходів до оцінки економічної ефективності роботи АТП

2.5. Основні положення по підвищенню ефективності використання автомобільного транспорту

Розділ 3. Методика оцінки економічної ефективності роботи автотранспортних підприємств в умовах ринку

3.1. Загальні положення методики

3.2. Методи прогнозування роботи автотранспортних підприємств

3.3. Реалізація методики оцінки ефективності роботи АТП Житомирської облспоживспілки

Висновки

Список використаної літератури

Додатки.

На захист вноситься методика оцінки економічної ефективності роботи автотранспортних підприємств в умовах ринку.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтована актуальність проблеми, сформульована мета дослідження, показані наукова новизна та практична цінність роботи.

В першому розділі, на основі вивчення фундаментальних робіт вітчизняних та зарубіжних вчених, розглянута теорія формування ринку послуг, яка є базою виробки принципових підходів до розробки методики оцінки економічної ефективності роботи АТП в умовах ринку.

Дослідження теорії проблеми направлене на виявлення факторів, що зумовлюють успіх роботи автомобільного рухомого складу в різних ситуаціях та дозволило автору виробити концептуальний підхід до побудови моделі, яка розкриває суть розвитку економічного потенціалу роботи АТП, галузі (системи), клієнтури, національної економіки (рис. 1).

Держава здійснює регулювання економікою на макрорівні (блок 1).

Специфічні умови виробництва, як на макро так і мікрорівні, враховують відомчі органи (блок 2). Системоутворювальні фактори концепції - ідеологія, принципові підходи та стратегія розвитку - представлені блоками 3, 4, 5.

Увага автора при розробці концептуальних положень звернута на відбір показників (блоки 3в, 3г, 3д, 3е), які, з точки зору спеціалістів задіяних сторін, профілюють успіх роботи на рівні мікро та макроекономіки (табл. 1).

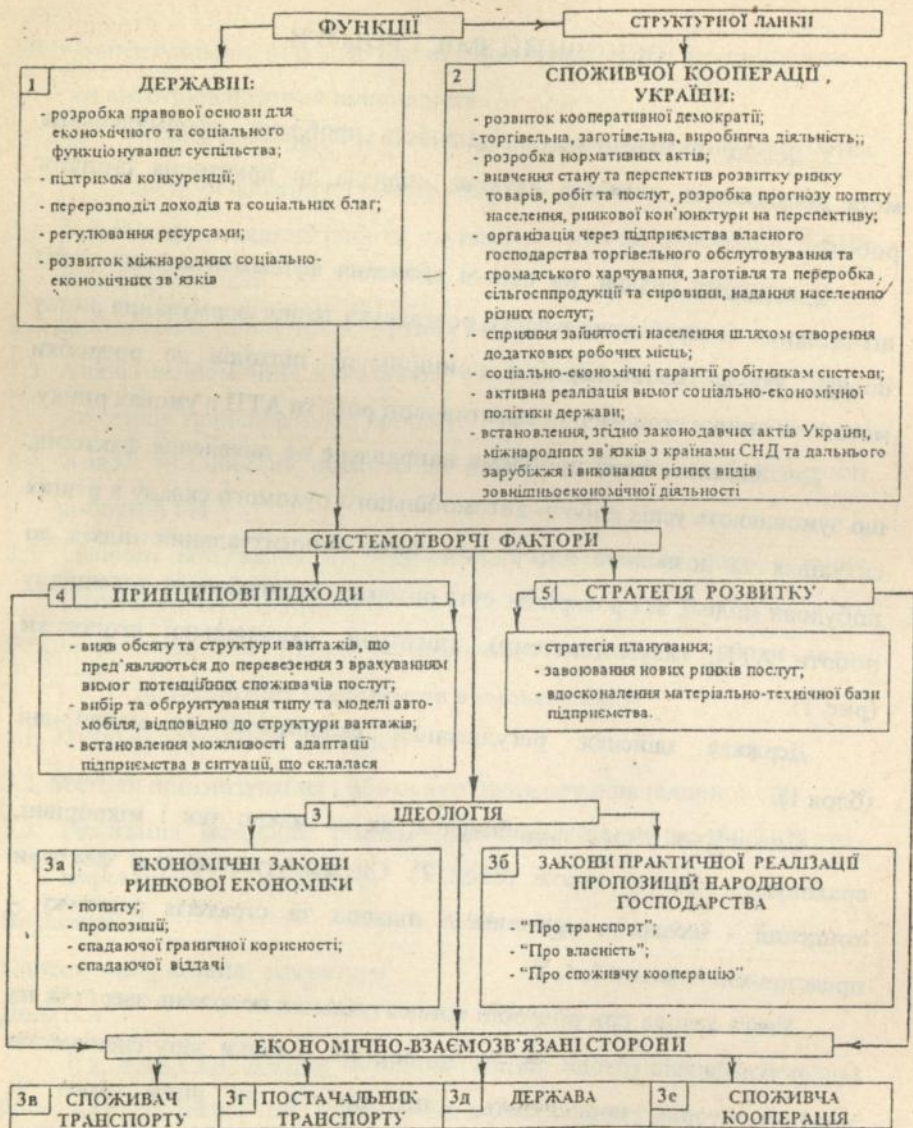


Рис. 1. Концептуальний підхід до моделювання ефективності роботи автомобільного транспорту

Рейтингове розташування значущості показників

Відповіді спеціалістів							
АТП системи споживчої кооперації		Потенційної клієнтурі		Державних органів		Головного органу системи споживчої кооперації	
Показники	*	Показники	*	Показники	*	Показники	*
Платоспроможність замовника автотранспорту	1/100	Тариф за перевезення вантажів	1/100	Задоволення потреб національної економіки в перевезеннях	1/100	Грошові надходження в структурний підрозділ	1/100
Обсяг роботи, її стабільність	2/100	Свочасна подача автомобіля	2/98	Податкові надходження	2/100	Нарощування обсягів виробництва продукції	2/96
Дохід, прибуток, рентабельність	6/97	Якість виконання послуг	3/97	Екологічна культура роботи АТП	3/96		
Організація перевізного процесу	5/97	Тип та марка рухомого складу	4/89	Стабільність роботи автотранспорту	4/89	Виконання робіт згідно попиту та пропозицій взаємоз'язаних сторін	3/92
Структура пред'явлених вантажів	4/83						
Наявність міжнародних перевезень	4/76						

Примітка: * В чисельнику вказаний рейтинг показника, в знаменнику - питома вага відповідей, що відповідає місцю показника

Узгодженість оцінок, представлених в таблиці, свідчить про предметність названих показників та необхідність їх врахування при розкритті напрямків по підвищенню ефективності функціонування АТП. Дані, що наведені в таблиці, яка розглядається, вказують на фактори, які впливають на ефективність роботи АТП та зацікавлених сторін - економічні, організаційні, технологічні та екологічні.

— Вищезгадане панує у виробці основних напрямків розвитку різних ланок конкретної системи, в даному випадку - АТП системи споживчої кооперації.

Вироблений на основі теоретичних вишукувань концептуальний підхід до виявлення напрямків підвищення ефективності роботи автомобільного транспорту є основою для проведення аналітичних досліджень (розд. 2) та розробки методичних положень з оцінки економічного потенціалу роботи АТП (розд. 3).

На основі матеріалу, викладеного в розд. 1, можливо зробити висновок: головним завданням формування ринку транспортних послуг є створення такої системи регулювання транспортним процесом, яка була б направлена на вивчення ринкового попиту на продукцію підприємств, розташованих в зоні діяльності АТП та за її межами, з врахуванням пропозицій конкурентоздатних видів послуг, з метою забезпечення більш повного використання провізних можливостей парку рухомого складу, а, відповідно, і прогнозованого рівня рентабельності перевезень, що забезпечує можливість адаптації АТП до ринкового середовища.

В другому розділі дисертації проведений аналіз показників роботи системи споживчої кооперації, АТП якої є об'єктом вивчення, вказана роль в її роботі автомобільного транспорту.

В результаті вивчення та узагальнення матеріалів дослідження по питаннях ефективності роботи АТП автор прийшов до висновку: в умовах формування ринкових відносин їх робота повинна бути націлена на удосконалення організаційно-технологічних основ проведення транспортного процесу, тому що:

- робота в умовах ринкової економіки, поява різних форм власності та господарювання, зміна суспільних відносин вимагає нового підходу до виявлення шляхів підвищення ефективності роботи автомобільного транспорту, а, відповідно, і стійкості його функціонування;

- відслідковується чітка тенденція затребування клієнтом автотранспорту на умовах "погодинного" тарифу;

- в силу специфіки перевізної роботи АТП повинні підтримувати традиційну форму організації процесу по заключенню угод з потенційною клієнтурою, попередньо вивчивши попит та визначивши можливості своєї пропозиції;

- в складній економічній ситуації витримувати конкурентну боротьбу підприємство може тільки за рахунок більш високого рівня обслуговування клієнтури; при пропозиції ціни на транспортну продукцію згідно з платоспроможністю клієнтури;

- технологічний автотранспорт працював, як правило, в межах замкнутої системи. Ринкова ситуація передбачає його вихід за межі клієнтури відомства. Це вирівнює шанси на можливість завоювання ринку послуг з автотранспортом інших міністерств та відомств;

- в комерційній діяльності підприємства повинні прагнути не до високої норми прибутку, а до максимізації її маси з врахуванням можливостей ринкової ситуації. Тому з'являється необхідність

виявлення зони стійкості роботи АТП, яка дозволяє розробити прогноз величини прибутку;

- відсутність методичного забезпечення встановлення нижньої межі ефективності роботи АТП, його комерційної стійкості є перешкодою для вияву потенційних можливостей АТП.

В процесі виконання дослідження стала цілком очевидною необхідність формування інформаційного масиву на основі даних соціологічного опитування спеціалістів всіх зацікавлених сторін. Вищезгадане має пряме відношення до виявлення обсягів транспортної продукції, форма організації перевізного процесу, до визначення послуг нетранспортного характеру, які надають АТП клієнтурі.

Розроблена та запропонована автором дисертації анкета опитування спеціалістів дозволяє прогнозувати шукані вимірники та на їх основі розраховувати економічний потенціал роботи АТП.

В дослідженні не залишається без уваги той факт, що спеціалісти АТП можуть брати до уваги випадкові спостереження, робити уможливлені висновки і на цій основі формувати таку гіпотезу: попит на продукцію залежить від кількісних значень різних показників, наприклад, впливу величини експлуатаційної швидкості на домірність тарифу, що в свою чергу визначає успіх в пропозиції транспортної послуги клієнту, тобто, сприяє росту потенційного попиту на послугу, а це, в кінцевому рахунку, впливає на ефективність роботи рухомого складу АТП.

В третьому розділі представлена методика оцінки економічної ефективності роботи АТП в умовах ринку.

Принципова схема визначення економічного потенціалу АТП зображена на рис. 2.

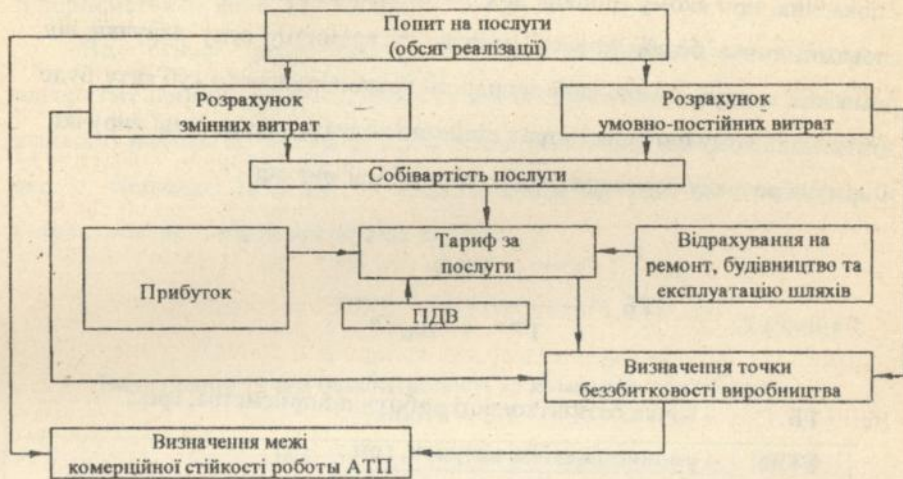


Рис. 2. Принципова схема визначення економічного потенціалу роботи АТП

Для розрахунку кожного компоненту схеми надані формули, які враховують специфіку роботи автомобільного транспорту.

Базою розрахунку всіх економічних вимірників є обсяг послуг, який фіксується спеціалістами транспорту в спеціально розроблених автором формах на основі матеріалів анкети. Однак, задоволення потреб замовників транспорту повинне в повній мірі сприяти розвитку економічного потенціалу АТП, спеціалісти якого, вивчивши попит, визначають собівартість послуг в розрізі змінних та постійних витрат, з врахуванням типів, моделей рухомого складу та форм організації його використання.

Валове значення умовно-постійних витрат, питоме - змінних та отриманий тариф дозволяють знайти точку беззбитковості виробництва - показник, при якому грошові доходи та витрати співпадають. Іншими словами, точка беззбитковості показує ту граничну суму виручки від реалізації послуг, нижче якої діяльність господарюючого суб'єкту буде збитковою, тому що лінія витрат стане знаходитись вище лінії виручки. Формула розрахунку точки беззбитковості має вигляд

$$ТБ = \frac{УПВ}{Т^{срзв} + В_{зм}^{срзв}}$$

- де ТБ - точка беззбитковості роботи підприємства, грн.;
- УПВ - умовно-постійні витрати, грн.;
- $Т^{срзв}$ - середньозважений тариф прийнятої одиниці калькулювання, грн.;
- $В_{зм}^{срзв}$ - середньозважена величина змінних витрат в розрахунку на прийняту одиницю калькулювання, грн.

У зв'язку з тим, що ринок послуг починає виробляти правила поведінки, для підприємств автомобільного транспорту важливо обрахувати (створити) ряд моделей по реалізації послуг стосовно можливих ситуаційних змін в поведінці ринкового партнера в цих умовах

Запропоновані в дисертаційній роботі методичні положення по моделюванню статей витрат собівартості транспортної продукції, маси прибутку, точки беззбитковості та комерційної стійкості виробництва впроваджені в АТП Житомирської облспоживспілки. Розрахунки вказують на те, що комерційна стійкість АТП на 1997 рік складає в

середньому 34 тис.годин, що відповідає в розрахунку на 1 год роботи автомобіля 3,59 грн., отриманню балансового прибутку для одного підприємства на рівні 122142 грн.

На основі розробленого та запропонованого методикою алгоритму проведений розрахунок точки безбитковості та комерційної стійкості роботи на прикладі АТП Коростишівської райспоживспілки, яке є типовим об'єктом - представником системи, що вивчається. Результати цієї роботи представлені у табл. 2.

Таблиця 2

Визначення точки безбитковості та комерційної стійкості роботи АТП

Показники	Одиниця виміру	Марка автомобілю				Загально-паркові показники
		ГАЗ-52	ЗІЛ-130	ГАЗ-53	ІЖ-2715	
Обсяг наданих транспортних послуг	год	36960	7129	7272	9392	-
Експлуатаційна швидкість	км/год	11,0	20,2	16,2	15,7	-
Річний пробіг автомобілів	тис.км	406,56	143,98	117,80	147,45	-
Постійні витрати на: - одну годину пробігу - в цілому по АТП	грн.	1,5	1,57	1,55	1,61	-
	грн.					9291,5
Змінні витрати на: - 1 км пробігу - 1 годину роботи	грн.	0,20	0,27	0,27	0,1	-
	грн.	2,22	5,52	4,41	1,61	-
Тариф на 1 годину роботи	грн.	5,30	10,11	8,50	4,60	-

Закінчення таблиці 2

Показники	Одиниця виміру	Марка автомобілю				Загально-паркові показники
		ГАЗ-52	ЗІЛ-130	ГАЗ-53	ІЖ-2715	
в тому числі:						-
- загальні витрати	грн.	3,71	7,09	5,96	3,22	-
- прибуток	грн.	0,56	1,06	0,89	0,48	-
- відрахування на ремонт, будівництво та експлуатацію шляхів	грн.	0,14	0,26	0,22	0,12	-
- податок на додану вартість	грн.	0,88	1,69	1,41	0,76	-
Середньозважена величина:						
- тарифу	грн.	-	-	-	-	6,14
- змінних витрат	грн.	-	-	-	-	2,77
Точка безбитковості виробництва:						
	год					27,6
	грн.					169683
Планова величина наданих послуг	год					60752
Комерційна стійкість АТП	тис. год					33,1

Варіювання показниками, що вводяться в розрахункову модель точки безбитковості, приводить до зміни нижньої межі ефективності роботи автомобільного транспорту. При збільшенні експлуатаційної швидкості автомобіля по відношенню до базисного варіанту, наприклад, на 15 %, що згідно досліджень прийнятно для АТП системи, положення точки зміститься вліво і складе 26200 год, зменшення даного експлуатаційного показника на ту ж величину буде відповідати її положенню на рівні 29200 год.

При зростанні рівня рентабельності на 10 % (домірність, що відповідає реалі) по відношенню до базисного варіанту, точка беззбитковості отримує відмітку при фіксації 23800 год.

В табл. 3 показана комерційна стійкість роботи АТП в залежності від прийнятого варіанту розрахунку.

Таблиця 3

Вплив величини стійкості виробництва на домірність прибутку

Варіант розрахунку	Комерційна стійкість, тис.год.	Прибуток, грн.	
		балансова	розрахункова
Базовий варіант	33,1	111310	77920
Зміна експлуатаційної швидкості автомобіля по відношенню до базисного варіанту			
- збільшення на 15 %	34,5	122142	85500
- зменшення на 15 %	31,5	100345	70240
Доведення рентабельності до 25% замість 15%, включених в базисний варіант	36,9	143800	100660

Максимізація прибутку пов'язана з виконанням обсягу робіт, при якому валовий дохід буде перевищувати валові видатки виробництва на найбільшу величину.

В даному випадку прийнятними є два перших варіанта, що вписуються до вимог обмеження комерційної стійкості підприємства та потенційний обсяг послуг, з врахуванням провізних можливостей АТП, що показово у табл. 4.

Рейтинг показників в залежності від прийнятої
технології розрахунку

Варіанти розрахунку	Відхилення планової величини показника від розрахункової точки безбитковості, %
Доведення рентабельності до 25 %	54,7
Збільшення експлуатаційної швидкості автомобіля на 15 %	31,4
Базовий варіант	19,8
Зменшення експлуатаційної швидкості на 15 %	10,7

Запис табличним редактором вихідної інформації, що вводиться в розрахунок комерційної стійкості роботи АТП, забезпечує багатоваріантний розрахунок вишукуемого вимірника.

За умови, що АТП виробляє п кількість послуг, точка безбитковості та комерційна стійкість його роботи встановлюється з врахуванням відповідних найменувань послуг, долі кожної у валовому доході, тарифу та змінних витрат.

Додатки включають: анкету опитування спеціалістів потенційної клієнтури, в якій наведений перелік послуг, що можуть надавати АТП, передбачені позиції з фіксації обсягів робіт, що вимагаються клієнтом, в розрізі кварталів на конкретний рік; алгоритм розрахунку змінних, умовно-постійних витрат і тарифу, їх середньозважена величина; алгоритм методики оцінки економічної ефективності роботи АТП в умовах ринку.

ОСНОВНІ ВИСНОВКИ

Виконане дослідження дозволило:

1. Визначити напрямки формування економічного потенціалу виробництва, виробити концептуальний підхід до підвищення ефективності роботи підприємств автомобільного транспорту, запропонувати методичне забезпечення оцінки економічного потенціалу АТП.

2. Розробити методика оцінки економічної ефективності роботи АТП, яка забезпечує можливість максимізації прибутку. В методиці акцентується увага на знаходженні точки беззбитковості, комерційної стійкості виробництва, обґрунтуванні потенційного обсягу транспортної продукції та послуг нетранспортного характеру, визначенні змінних та постійних витрат; розрахунку собівартості одиниці транспортної продукції і тарифу.

Пропонуємий методикою алгоритм розрахунку показників та форми таблиць призначені для збору та обробки інформації, а також забезпечують можливість формування банку даних для варіантних розрахунків знаходження шуканих економічних показників.

3. Зробити висновки стосовно того, що запропонована методика для оцінки економічної ефективності роботи АТП: вивчати, оцінювати та прогнозувати попит на транспортну продукцію; розробляти напрямки підвищення якості, надійності та конкурентоздатності послуги; вивчати клієнтуру, конкурентів, ринок транспортних послуг,

що склався в регіоні; розробляти методи стимулювання клієнта; пропонувати клієнту послугу конкретного АТП.

4. Запропонувати методику, адаптовану до реальних умов роботи АТП, що може бути рекомендована до використання у підприємствах автомобільного транспорту любого підпорядкування, форми господарювання та власності.

ПЕРЕЛІК РОБИТ, ЩО ОПУБЛІКОВАНІ
ПО ТЕМІ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Григор'єв Г.С. Концепція підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту. // Збірник наукових праць "Економічні проблеми розвитку транспорту України". - К.: КМУЦА, 1996. - С. 52-55.

2. Григор'єв Г.С. Прогнозування показників роботи автотранспортних підприємств методами соціологічного дослідження. // Збірник наукових праць "Економічні проблеми розвитку транспорту України". - К.: КМУЦА, 1996. - С. 137-140.

3. Григор'єв Г.С. Правове та економічне забезпечення господарського механізму взаємодії автотранспорту підприємства та обслуговуємої клієнтури. // Збірник наукових праць "Проблеми підвищення ефективності інфраструктури". - К.: КМУЦА, 1996. - С. 63-66.

4. Береговенко О.І., Григор'єв Г.С., Мазяр Г.Д. Визначення межі стійкості роботи підприємства. Методичні вказівки до практичних занять. - К.: КМУЦА, 1996. - 32 с. (з них автором дисертації написано 25 с.).

АННОТАЦИЯ

Григорьев Г.С. "Оценка экономической эффективности работы автотранспортного предприятия в условиях рынка".

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 - Экономика транспорта и связи. Киевский международный университет гражданской авиации. Киев, 1996.

В работе отображены концептуальные положения развития автотранспортного предприятия, отвечающие оптимальному выбору показателей эффективности работы всех участников транспортного процесса; установлены направления, формирующие экономический потенциал работы АТП; создано методическое обеспечение для оценки вариантов эффективности работы предприятий автомобильного транспорта.

Ключевые слова: АТП, методика, эффективность, коммерческая устойчивость.

ANNOTATION

Grigor'ev G.S. "Estimation method of economic efficiency of freight road transport enterprises work in market condition".

Dissertation for the degree of the candidate of economic sciences specialized in Economy of transport and communications (speciality 08.07.04). Kiev International University of Civil Aviation. Kiev, 1996.

The conceptional provisions of development of freight road transport, which meet the optimum choice of the efficient work indices, reflected at the work. The directions, which form the economic potential of freight road transport had been determined. The method providing for variant of efficient work of freightroad transport enterprise estimation have been carried out.

Key words: freight road transport enterprise, methodic, efficiency, commercial stability.



Підписано до друку ІВ. І2. 96.

Формат 60 x 84/16. Папір друкарський. Офсетний друк.

Ум. фарбові дб. 7. Ум. друк. арк. 1,39, Обл.-вид. арк. 1,5.

Тираж 65 прим. Замовлення № 4-6. Вид. № 10/П.

Видавництво КМУЦА,
252058, Київ-58, проспект Космонавта Комарова, 1.

AB 36.561