

РАНЖИРОВАНИЯ АВТОСЕРВИСНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

**Мамедов Ахмед Тахир оглы, диссертант каф.
«Автомобильные транспортные средства» АЗТУ**

Азербайджанский Технический Университет

***Аннотация:** В целях улучшения качества предоставляемых автосервисных услуг и развития этой отрасли необходимо ранжирование автосервисных предприятий. Это позволит не только повысить текущий спрос на автосервисные услуги, но и влиять на темпы будущего роста этой отрасли. Для ранжирования автосервисных предприятий, в практике используются показатели, косвенным образом отображающие качественные аспекты развития автосервиса. Это – показатели средней загрузки рабочего поста (количество автомобилей, проходящихся на один рабочий пост за год).*

***Ключевые слова:** ранжирование, автосервисное предприятие, рабочий пост, автосервисные услуги, производственная мощность.*

Стратегия улучшения качества предоставляемых автосервисных услуг и ранжирование автосервисных предприятий должны в обязательном порядке найти свое отражение в прогнозе: это важное направление развития рассматриваемой отрасли, которое позволяет не только повысить текущий спрос на автосервисные услуги, но и активно формировать рынок будущих автосервисных услуг, а значит и влиять на темпы будущего роста этой отрасли. Поэтому более высокий уровень качества должен соответствовать и более высоким темпам роста автопарка и связанной с ним более высокой динамикой развития автосервиса.

Следует заметить, что в ранжировании автосервисных предприятий, в практике традиционного прогнозирования используются также показатели, косвенным образом отображающие качественные аспекты развития автосервиса через фиксацию тех условий (предпосылок), которые имеются в отрасли для ее эффективной работы. Это – показатели средней загрузки рабочего поста (количество автомобилей, проходящихся на один рабочий пост за год). При этом предполагается, что при меньшей загрузке рабочего поста создаются более благоприятные условия для качественного автосервисного обслуживания: сокращаются очереди, появляется возможность комплексного обслуживания, лучшей диагностики, индивидуализированного подхода к техническим особенностям автомобиля и т.д. Этот показатель имеет устойчивую тенденцию к снижению: так в 1990 г. по г. Баку этот показатель составлял приблизительно 350-380 автомобилей, а к 1999 г. он составил уже 130-150 автомобилей на один рабочий пост. При этом для перспективных расчетов принимаются нормативы в 150 и 130 автомобилей на один рабочий пост.

Следует заметить, что большая часть вопросов, связанных с формированием комплексных программ развития регионов с включением проблемы развития автосервисного регионального хозяйства, находится за пределами данного исследования. Это обусловлено малозатратным принципом реализации этих программ, позволяющим обеспечить максимальное вовлечение небольших частных капиталов в производственную деятельность (например, в форме лизинга) и основанном на широком использовании различных механизмов взаимодействия крупного и малого бизнеса и создании высоких мотивационных стимулов к производительному труду. Опыт осуществления в регионах указанных программ на основе малого предпринимательства свидетельствует об их весомом социально-экономическом эффекте при одновременном обеспечении своевременного возврата инвестируемых средств. Как правило, на второй год реализации этих программ поступления в федеральный и местные бюджеты на 60% окупают начальные инвестиционные затраты; значительно снижается уровень безработицы, а рынок насыщается необходимыми товарами.

Однако разработка и реализация этих программ – процесс сложный и трудоемкий. Прежде всего, необходимо разработать общую экономическую концепцию возрождения региона, которая должна определить приоритетные направления развития. Эти направления должны быть дополнены

мероприятиями по решению наиболее насущных и не терпящих отлагательства проблем, связанных с поддержкой социально незащищенных слоев населения и повышением уровня его благосостояния.

Указанный цикл разработок формирует ядро региональной программы, в котором определенное место уделено развитию транспорта и автосервиса (которые могут являться либо приоритетным, либо дополняющим направлением развития).

Существенной частью формирования программы перспективного развития автосервисной сети региона является расчет необходимого числа производственных мощностей и объектов автосервиса вдоль его главных автомагистралей. Здесь важным моментом является не только комплексность сервисного обслуживания, но и дополнение предприятий автосервиса малыми предприятиями других отраслей сферы услуг: торговли, общественного питания, туризма и т.д. Плотность размещения таких центров автосервиса и их мощность должны быть существенно меньше, чем в крупных городах: они зависят главным образом от напряженности движения по примыкающей автомагистрали.

Сформулированные выше методические принципы прогнозирования развития и ранжирования автосервиса в крупном регионе могут быть отображены следующей системой соотношений.

Необходимое число производственных мощностей и предприятий автосервиса в крупных городах региона определяется по формулам:

$$M^g = \sum_{k=1}^k M_k \quad (1)$$

$$Q^r = \sum_{k=1}^k Q_k \quad (2)$$

где

k - количество крупных городов региона;

M_k - необходимый прирост мощностей для k -го города;

Q_k - необходимое число предприятий для k -го города.

Заметим, что M_k и Q_k определены по методике прогнозирования мощностей и предприятий в условиях крупного города, рассмотренной нами ранее.

Количество мощностей автосервиса вдоль крупных магистралей определяется следующим соотношением:

$$M^d = (\sum_{l=1}^L k_l D_l) / d, \quad (3)$$

Здесь M^d - мощности автосервиса, расположенные в придорожной зоне;

D_l - длина l -ой дороги;

k_l - коэффициент напряженности l -ой дороги (доля в общем грузообороте);

d - норматив мощностей на 100 км дороги;

L - количество наиболее важных автотранспортных магистралей.

Число автосервисных предприятий, расположенных вдоль автомагистралей определяется как отношение производственных мощностей к нормативной средней мощности автосервисных предприятий придорожного размещения:

$$Q^d = M^d / n^d, \quad (4)$$

где

Q^d - искомое число предприятий;

n^d - норматив их средней мощности.

Путем суммирования находим общие потребные мощности и численность автосервисных предприятий для региона в целом:

$$M^o = M^r + M^d; \quad (5)$$

$$Q^o = Q^r + Q^d. \quad (6)$$

Располагая информацией об имеющихся в регионе мощностях M^H и числе предприятий Q^o , можно рассчитать приростные характеристики:

$$\Delta M = M^o + M^H; \quad (7)$$

$$\Delta Q = Q^o + M^H. \quad (8)$$

Расчет необходимого объема инвестиций для осуществления намеченной стратегии развития автосервиса в регионе может быть осуществлен по следующей формуле:

$$V^u = \sum_{k=1}^k V_k^r + t^d Q^d, \quad (9)$$

где

V_k^c - объем потребных для k - го города инвестиций, рассчитанных по «городской» методике;
 t^d - средняя капиталоемкость строительства одного предприятия придорожного типа.

Соотношения (1)-(9) образуют модель балансового типа для расчета потребных мощностей региона в целом.

Литература

1. *Моделирование социо-эколого-экономической системы региона* /Под ред. В.И. Гурмана, Е.В. Рюминой. – М.: Наука, 2001 г.
2. *Моделирование и управление процессами регионального развития.* / Под ред. С.М. Васильева. – М.: ФИЗМАТЛИТ, 2001 г.
3. *Механизмы управл-я развитием региона.* – М.: Луч; Молодая гвардия, 2001 г.
4. Мудунов А.С., Егорова Н.Е. *Основные принципы формирования программ развития малого бизнеса и трудоустройства населения.* // Вопросы структуризации экономики, 2000, № 2.
5. Егорова Н.Е. *Моделирование деятельности малого предприятия, функционирующего в экономическом симбиозе с крупным промышленным объектом.* // Экономика и математические методы, 1999, вып. 2.