**Ярошевич Наталя Богуславівна. Структуризація виробничих ресурсів таксомоторних підприємств: Дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Національний ун-т "Львівська політехніка". - Л., 2002. - 208арк. - Бібліогр.: арк. 171-188**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| Ярошевич Н.Б. Структуризація виробничих ресурсів таксомоторних підприємств. – Рукопис.Дисертація на здобуття наукового степеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01.– економіка, організація і управління підприємствами. – Національний університет “Львівська політехніка”, Львів, 2003.Дисертація присвячена питанням оптимізації та регулювання структури виробничих ресурсів таксомоторних підприємств. Досліджено структурну динаміку, особливості та проблеми структуризації виробничих ресурсів таксомоторних підприємств. Проведено критичний аналіз теорій, концепцій, методів оцінки виробничих ресурсів, класичних моделей “затрати-випуск” та статистичну верифікацію класичної виробничої функції Кобба-Дугласа. Обґрунтована концепція та розроблено відповідну модель насичення виробництва оборотними засобами відносно основних фондів, завдяки якій можна оптимізувати та регулювати їх структуру. Обгрунтовано можливість тлумачення залишкового члена функції Кобба-Дугласа, побудованої для підприємства, як показника рівня ресурсного менеджменту – вимірника сукупної ефективності управлінської праці менеджерів підприємства. Запропоновано систему показників для оцінювання ефективності роботи менеджерів підприємства щодо управління виробничими ресурсами. Встановлено критерій та показники вибору транспортних засобів при формуванні структури рухомого складу таксомоторних підприємств. Розроблена регресійна модель ринкового знецінення легкових автомобілів для встановлення реального темпу їх зношування. |

 |
|

|  |
| --- |
| 1. В дисертаційній роботі наведене теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової проблеми структуризації виробничих ресурсів таксомоторних підприємств, що полягає в оптимізації і регулюванні пропорцій між їх складовими в залежності від кон’юнктурних змін зовнішнього і внутрішнього середовища підприємств.1. Проведене дослідження показало, що в економічній літературі є великі розбіжності в основних поняттях, термінах та класифікаціях виробничих ресурсів. З метою конкретизації об’єкта і предмета дослідження, виявлення і розв’язання основних проблем, визначено поняття, систематизовано та виділено три основні класифікації виробничих ресурсів, обґрунтовано пропозиції стосовно розв’язання дискусійних питань. Враховуючи особливості таксомоторних підприємств та структурну динаміку виробничих ресурсів в основу дослідження покладено розв’язання найважливіших проблем оптимізації та регулювання співвідношення між основними та оборотними засобами та якісної структури рухомого складу.
2. Теоретичною основою структуризації виробничих ресурсів є маржинальні теорії вартості, найбільшим досягненням яких, щодо практичного застосування, є методи оптимізації структури ресурсів – метод виробничої функції та метод фіксованих технологічних коефіцієнтів, що лежить в основі моделей балансового типу. В результаті критичного аналізу встановлено, що виробничий процес автотранспортних підприємств через автономність засобів праці не відповідає вимогам моделей балансового типу. Шляхом статистичної верифікації встановлено, що функція Кобба-Дугласа (і її модифікації – функції СЕS) також є непридатними для структуризації виробничих ресурсів на транспорті. Для оптимізації та регулювання структури виробничого капіталу обґрунтована концепція та розроблена відповідна модель насичення виробництва одними ресурсами відносно інших, що базується на принципі спадаючої віддачі ресурсів та положеннях маржинальних теорій вартості. Розроблена модель структуризації, названа прагматичною виробничою функцією, пропонується для практичного використання керівникам таксомоторних підприємств для оптимізації і регулювання структури виробничого капіталу, управління рентабельністю та конкурентоздатністю підприємств.
3. Функція Кобба-Дугласа, побудована для підприємства на основі реальних даних має практичне застосування як інструмент аналізу. При цьому вільний член функції пропонується вважати показником рівня ресурсного менеджменту та тлумачити як вимірник сукупної ефективності управлінської праці менеджерів підприємства щодо управління виробничими ресурсами. На основі інтерпретації залишкового члена виробничої функції Кобба-Дугласа розроблена система показників ефективності управління ресурсами. Система показників пропонується керівникам автотранспортних підприємств для об’єктивного оцінювання і моніторингу ефективності залучення і використання ресурсів, стимулювання і підвищення відповідальності суб’єктів управління активами.
4. Встановлено, що головним чинником конкурентноздатності автотранспортних підприємств є конкурентопридатність їх рухомого складу. Критерієм конкурентопридатності транспортних засобів обрано зменшення їх питомої ціни споживання. Формування та оновлення парків рухомого складу таксомоторного АТП пропонується здійснювати на основі порівняння конкурентопридатності автомобілів з числа тих моделей, що пропонуються на ринку на основі коефіцієнта конкурентопридатності. Запропоновано методику визначення коефіцієнта конкурентопридатності, питомої ціни споживання транспортного засобу та основних її складових. При обчисленні питомої ціни споживання автомобіля пропонується застосовувати встановлений за допомогою регресійної моделі процесу ринкового знецінення автомобілів темп їх зношення, рівний 17%.
5. На підставі результатів дисертаційного дослідження вносимо рекомендації Міністерству транспорту України при формуванні нормативних документів та рекомендацій перевізникам врахувати розроблені в роботі методику оцінки конкурентопридатності автомобілів, методику визначення ринкової ціни вживаних автомобілів; модель оптимізації співвідношення між основними і оборотними засобами; застосовувати обґрунтовану норму зменшення залишкової вартості, встановлену з розробленої моделі процесу ринкового знецінення легкових автомобілів за часом їх експлуатації для проведення ефективного амортизаційної політики.
 |

 |