

Узбекистан, Туркменистан, ЮАР, Бельгию, Италию, Польшу, Сербию, Болгарию, ОАЭ и Бахрейн [8]. Компания Милавица оказывает поддержку франчайзинговым партнерам на всех этапах создания и функционирования магазина.

Обобщая все вышеизложенное, приходится констатировать, что развитие франчайзинга в Беларуси выпадает из общих тенденций. Законодательно возможность заключать договоры франчайзинга в Беларуси появилась только в 2005 году. С этого времени было зарегистрировано 109 договоров франчайзинга с 37 франчайзерами, 20 из которых белорусские, а 17 – представители Бельгии, Чехии, Кипра, Германия, Финляндия, Италия, Литва, Мальта, Нидерланды, Россия, США. Франчайзинг только зарождается в Беларуси, иностранные инвесторы не стремятся расширять свое присутствие, а местные бизнесмены вообще не рассматривают франчайзинг в качестве эффективного инструмента развития собственного дела.

#### Список цитированных источников:

1. Гражданский кодекс РБ от 7 декабря 1998 г. № 218-3// Консультант Плюс: Беларусь. Технология Проф. Версия 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Сезар Плюс». – Брест, 2010.
2. Мендельсон М. Руководство по франчайзингу / Пер. с англ. – М.: Соваминко, 1995 г.
3. Майлер А.З. Что такое франчайзинг, его преимущества и недостатки [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://franch.bl.by/articles/286458.php>
4. Майлер А.З. Развитие франчайзинга в мире [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://franch.bl.by/articles/286462.php>
5. Черняк, М. Франчайзинг в Беларуси [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://www.verdict.by/articles/articles-biznes/franchaizing/index.htm>
6. Электронный бюллетень национального центра интеллектуальной собственности. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://belfranchising.by/franchising-in-belarus/>
7. Статья. Франчайзинг в Беларуси Июнь 2009 г. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.jurcatalog.by/articles/18706/franchajzing-v-belarusi>
8. СП ЗАО "Милавица". [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.milavitsa.com/franchising/profile/>

УДК 693.22.004.18

*Трофимов А.О., Литвинчук Д.В.*

*Научный руководитель: Концевич П.С.*

## **УЧЕТ ИЗМЕНЕНИЯ ТРУДОЕМКОСТИ СОВРЕМЕННЫХ АВТОБУСОВ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Завершающей стадией технологического проектирования автотранспортных предприятий (АТП) является анализ технико-экономических показателей, который проводится с целью выявления степени технического совершенства и экономической целесообразности разработанных проектных решений. Эффективность проекта оценивается путем сравнения его технико-экономических показателей с нормативными (эталонными) показателями, а также с показателями аналогичных проектов и передовых действующих предприятий. Номенклатура показателей для оценки проектов АТП достаточно большая и наряду с технологическими показателями (число производственных рабочих, число рабочих постов, уровень механизации процессов ТО и ТР и пр.) и строительно-планиро-

вочными (общая площадь участка, площадь застройки, плотность застройки, площадь производственно-складских помещений, площадь административно-бытовых помещений и пр.) включает показатели стоимости строительства, уровня рентабельности, сроков окупаемости капитальных вложений и ряд других.

Для оценки результатов технологического проектирования Гипроавтотрансом разработаны технико-экономические показатели для различных предприятий автомобильного транспорта. Данные показатели представляют собой удельные значения нормативов численности производственных рабочих (штатных), постов, площадей производственных и административно-бытовых помещений для наиболее характерных (эталонных) условий: - списочное число технологически совместимого подвижного состава – 300; - климатический район – умеренный; - категория условий эксплуатации – I; - среднесуточный пробег, км – 250; - условия хранения – открытая стоянка без подогрева при 50% независимого выезда автомобилей по углом 90°; - водоснабжение, теплоснабжение, электроснабжение – от городских сетей. При этом в качестве базовых (эталонных) моделей принимаются; для автобусов – ЛиАЗ-5256 [1].

Для АТП, условия эксплуатации и размер которого отличаются от эталонных, определение показателей производится с помощью коэффициентов, которые учитывают влияние следующих факторов: списочное число технологически совместимого подвижного состава (коэффициент  $k_1$ ), тип подвижного состава ( $k_2$ ), наличие прицепного состава к грузовым автомобилям ( $k_3$ ), среднесуточный пробег подвижного состава ( $k_4$ ), условия хранения ( $k_5$ ), категория условий эксплуатации ( $k_6$ ), климатический район ( $k_7$ ).

Значения приведенных удельных технико-экономических показателей для условий проектируемого предприятия определяются умножением удельного показателя для эталонных условий на соответствующие коэффициенты, учитывающие отличие конкретных условий от эталонных.

Абсолютные значения нормативных показателей определяются произведением соответствующего приведенного удельного показателя на списочное число  $A_i$  подвижного состава, одинакового по классу или грузоподъемности.

Осуществим расчет, используя различные методические указания. Методиками будут являться: Технический кодекс практики (ТКП) 248-2010, Общесоюзные нормы технологического проектирования предприятий автомобильного транспорта (ОНТП) 01-91 и Положение о техническом обслуживании (ТО) и ремонте (Р) подвижного состава (ПС) автомобильного транспорта (Положение).

После расчета сравним данные, результаты представим в виде таблиц 1-5.

Для сравнения методик определим эталонные значения ТЭП для проекта АТП. Данные по ПС проекта АТП и условиям его работы приведены в табл. 1

Таблица 1 – Абсолютные значения ТЭП АТП в состав которого входят автобусы особо малого класса

Показатель	ТКП	ОНТП	Положение	По техно- логич. расчету	% ТКП	% ОНТП	% Положе- ние
1	2	3	4	5	6	7	8
Число производственных рабочих, чел.	40	43	28	34,95	12,63	18,72	-24,82

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4	5	6	7	8
Число рабочих постов, шт.	9,29	10,26	7,5	14,75	-58,77	-43,76	-96,67
Площадь производственно-складских помещений, м <sup>2</sup>	1222,9	1391,3	1029	1237,05	-1,16	11,09	-20,22
Площадь административно-бытовых помещений, м <sup>2</sup>	1039,5	709,5	796,5	1536,8	-47,84	-116,6	-92,94
Площадь стоянки, м <sup>2</sup>	3496,5	3779,11	3496,5	3780	-8,11	-0,02	-8,11
Площадь территор., м <sup>2</sup>	10954,5	11982,4	10139,6	11419,85	-4,25	4,69	-12,63

Таблица 2 – Абсолютные значения ТЭП АТП в состав которого входят автобусы малого класса

Показатель	ТКП	ОНТП	Положение	По технологич. расчету	% ТКП	% ОНТП	% Положение
Число производственных рабочих, чел.	77	50	59	39,46	48,75	21,08	33,12
Число рабочих постов, шт.	15,05	10,11	12,79	16,79	-11,56	-66,07	-31,27
Площадь производственно-складских помещений, м <sup>2</sup>	2531,3	2241	2141	1855,57	26,69	17,20	13,33
Площадь административно-бытовых помещений, м <sup>2</sup>	1039,5	825	796,5	1589,19	-52,88	-92,63	-99,52
Площадь стоянки, м <sup>2</sup>	6525	6525	6525	5940	8,97	8,97	8,97
Площадь территор, м <sup>2</sup>	20597	19541	19267,6	16857,87	18,15	13,73	12,51

Таблица 3 – Абсолютные значения ТЭП АТП в состав которого входят автобусы среднего класса

Показатель	ТКП	ОНТП	Положение	По технологич. расчету	% ТКП	% ОНТП	% Положение
Число производственных рабочих, чел.	92	59	68	49,61	46,08	15,92	27,04
Число рабочих постов, шт.	16,75	10,76	12,88	19,97	-19,22	-85,59	-55,05
Площадь производственно-складских помещений, м <sup>2</sup>	3557	3068,1	3316,5	3015,3	15,23	1,72	9,08
Площадь административно-бытовых помещений, м <sup>2</sup>	1242	796,5	918	1659,04	-33,58	-108,3	-80,72
Площадь стоянки, м <sup>2</sup>	8615,63	8615,63	8615,63	8100	5,98	5,98	5,98
Площадь территор, м <sup>2</sup>	27398,4	25451,3	26230,9	23111,6	15,65	9,19	11,89

Таблица 4 – Абсолютные значения ТЭП АТП в состав которого входят автобусы большого класса

Показатель	ТКП	ОНТП	Положение	По техно-логич. расчету	% ТКП	% ОНТП	% Положе-ние
Число производствен-ных рабочих, чел.	115	72	89	56,37	50,98	21,71	36,66
Число рабочих постов, шт.	17,4	11,35	14,82	22,7	-30,46	-100,00	-53,17
Площадь производствен-но-складских поме-щений, м <sup>2</sup>	4237,5	3520,8	3979,8	3865,77	8,77	-9,80	2,87
Площадь администра-тивно-бытовых поме-щений, м <sup>2</sup>	1311	972	1201,5	1746,36	-33,21	-79,67	-45,35
Площадь стоянки, м <sup>2</sup>	10312,5	10312,5	10312,5	9000	12,73	12,73	12,73
Площадь территор., м <sup>2</sup>	32400	30173,9	31624,4	27190,11	16,08	9,89	14,02

Таблица 5 – Абсолютные значения ТЭП АТП в состав которого входят автобусы особо большого класса

Показатель	ТКП	ОНТП	Положение	По техно-логич. расчету	% ТКП	% ОНТП	% Положе-ние
Число производствен-ных рабочих, чел.	194	114	129	87,94	54,67	22,86	31,83
Число рабочих постов, шт.	28,85	17,61	19,84	34,5	-19,58	-95,91	-73,89
Площадь производствен-но-складских поме-щений, м <sup>2</sup>	10151,8	6646,9	7090,9	5798,66	42,88	12,76	18,22
Площадь администра-тивно-бытовых поме-щений, м <sup>2</sup>	1940	1299,6	1470,6	2008,31	-3,52	-54,53	-36,56
Площадь стоянки, м <sup>2</sup>	15468,8	15468,8	15468,8	15300	1,09	1,09	1,09
Площадь территор., м <sup>2</sup>	56745,4	47894	4915	43504,18	23,33	9,17	-785,13

По результатам расчета можно выделить следующее: для автобусов малого класса: при проектировании АТП по нормам ТКП и ОНТП полученные технико-экономические показатели различаются незначительно, а при использовании данных из Положения наблюдается значительное отличие от данных полученного при проектировании по нормам ТКП и ОНТП; для автобусов малого, среднего, большого и особо большого классов: наблюдается значительное расхождение между технико-экономическими показателями полученными при проектировании по данным ТКП и показателями полученными при проектировании по нормам Положения и ОНТП; для автобусов малого, среднего, большого и особо большого классов: наблюдается значительное расхождение между технико-экономическими показателями полученными при проектировании по данным ТКП и показателями полученными при проектировании по нормам Положения и ОНТП; самые большие расхождения с нормативными технико-эконо-

мическими показателями наблюдаются при проектировании АТП с автобусами малого, среднего, большого и особо большого классов по нормам ТКП.

На основании выше перечисленного можно сделать вывод о необходимости пересмотра нормативных технико-экономических показателей разработанных Гипроавтотрансом при проектировании пассажирских предприятий для автобусов малого, среднего, большого и особо большого классов. Рекомендуется повысить ТЭП «число производственных рабочих» в среднем на 38%, показатели «число рабочих постов» и «площадь административно-бытовых помещений» – существенно не нуждаются в корректировке, показатель «площадь производственно-складских помещений» – повысить на 18%, «площадь стоянки» и «площадь территории» – на 8 и 16% соответственно.

#### Список цитированных источников

1. Напольский, Г.М. Технологическое проектирование автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания // Транспорт. 1993. П.5.3. – С. 153-158.
2. Болбас, М.М. Проектирование предприятий автомобильного транспорта. – М.: Адукацыя і выхаванне, 2004. – С. 192-215. – Глава 5.
3. Акулич, Я.А. Методические указания «Методика технологического расчета при выполнении практических работ и курсового проектирования по дисциплине «Проектирование предприятий автомобильного транспорта» / Я.А. Акулич, С.В. Монтик. – Брест: Брестский государственный технический университет, 2010.
4. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Технический кодекс установившейся практики. – Минск, 2010.

УДК 330.322

*Ханмамедова А.К.*

*Научный руководитель: к.э.н., доцент Козинец М.Т.*

## ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Инвестиционный потенциал страны – это ее способность создать, привлечь или освоить необходимые объемы инвестиций в строительство новых предприятий и их комплексов, расширение и реконструкцию действующих предприятий, в развитие человеческого потенциала, в создание объектов производственного и социального назначения [1].

Его определяет ряд факторов, которые в свою очередь зависят от соотношения нескольких инвестиционно значимых частных показателей. Общий потенциал региона предлагается рассматривать как величину, складывающуюся из частных потенциалов, которые, в свою очередь, вычисляются на основе характеризующих их показателей. Для того чтобы определить численное значение каждого показателя, предлагается использовать следующую зависимость:

$$P = \frac{P_c}{P_{max}} * 100\% \quad (1)$$

где  $P$  – вычисляемый показатель;  $P_c$  – значение показателя в оцениваемом регионе;  $P_{max}$  – максимальное значение среди всех регионов.

После получения процентного выражения каждого показателя, полученные значения складываются и делятся на количество самих показателей в данном частном потенциале, а затем берется доля, равная весу этого потенциала: