

Afgangsprojekt



HD-studiets 1. del , AAU, maj 2016
Milena Nadj
Antal anslag : 6671

Indholdsfortegnelse

<i>INDLEDNING</i>	2
<i>PROBLEMFOMULERING</i>	3
<i>AFGRANSNING</i>	3
<i>METODE AFSNIT</i>	4
<i>VIRKSOMHEDENS PRSENTATION</i>	5
<i>SWOT ANALYSE</i>	6
<i>LEAVITT-RY MODEL</i>	11
<i>MARKEDSFORMER</i>	16
<i>PRIS</i>	18
<i>FINANSIERING</i>	24
<i>INVESTERING</i>	26

INDLEDNING

De fleste mennesker har en bekymring om, hvad der vil sker med vores planet i fremtiden. Vi taler om klimaforandringer, og CO2 udledning.

Hvis vores planet fortsætter uændret med at udlede CO2 i atmosfæren, vil Gletsjerne smelte, havniveauet vil stige, og vi vil opleve flere cykloner, oversvømmelser og tørke.

Der er kendt at CO2 og SO2 er to typer af naturforurening, som mennesker er årsag til. Vi mennesker har påvirket miljøet gennem brug af naturens ressourcer, både fødevarer, træ og andre råmaterialer. En stor del af det bruges i byggebranchen, metalbranchen og sundhedssektoren.

Vi ser at både medierne, politikkerne og forskerne taler om det. Vi har forskere i natur, naturpolitik, landbrugspolitik og samfundspolitik. Alle de videnskabelige grene er på en eller anden måde styret af hinanden gennem tilskud, regulering og kontrol.

Så kan vi se at der er en påvirkning fra EU, FN, ministerierne til den mindste borger i et samfund. Derfor vil jeg have min fokus på en lille gruppe, i et lille område og nok en lille påvirkning af CO2 i forhold til samlet CO2-udledning i hele atmosfæren, men stor nok til at lave et projekt.

En meget stor del af Danmarks CO2-udledninger kommer fra transportsektoren.

Da HPR er en af største privat skole i området, og har en kapacitet på ca. 820 elever, og op imod 1/4 del, af elever kommer fra små byer omkring Hjørring. En af årsagerne til hvorfor så stor del af børnene som går på HPR er pga. kommunernes lukning af skolerne i små byer omkring Hjørring og hele den besparelse i offentlige skole. Derfor indskriver flere og flere forældre deres børn på HPR.¹

Det har også medført, at flere og flere børn bliver transporteret i skole, og bliver kørt af deres forældre, og samtidigt med er CO2 udledning steget. Så med alt det i fokus, har HPR overvejet at etablere en rute, fra Sæby til Hjørring ruter i første omgang, med i alt 36 børn. Med henblik på at etablere tre ruter mere, på et senere tidspunkt. Denne første rute skal hjælpe os til at få et overblik over, om idéen er noget der er strategisk godt, og hvordan vil forældrene tage imod det, og om antal elever vil stige på HPR med bus implementeringen. Grunden til at mange elever først starter i fx. 7 klasse er pga. transport, så mange venter med at indskrive deres børn på HPR, fordi de ikke har

¹ <http://www.dr.dk/nyheder/indland/flere-vaelger-stadig-privatskole-friskole-eller-lilleskole>

mulighed for at køre dem i skolen. Så børnene starter først i de store klasse, med at for det faglige løft, de skal til bruge senere i andre ungdomsuddannelser.

Så om det er noget der kan pakkes ind, og om forældrene vil købe idéen, og om det vil skabe en vækst, burde dette projekt besvare.

PROBLEMFORMULERING

I de sidste 10 år kan man sige at et stigende antal af elever starter på HPR. Flere og flere skoler i nærheden af Hjørring blev lukket, og derfor er interessen for privat skole steget. Samtidigt med det er der steget antal forældre der køre børnene i skolen.

Med fokus på det og CO₂- udledning fra transportsektor ønsker jeg at analysere de forhold, der har en betydning for implementering af privatkørsel, og om det er noget det kan anbefales.

Så mit hovedspørgsmål lyder sådan:

Hvis HPR laver en aftale om transport af børn , og investerer i en bus, hvor stor, markedsandele, økonomisk og præference effekt vil der kunne skabes, og under hvilke forhold vil det være fordelagtig

AFGRANSNING

Jeg vælger ikke at lave en analyse i form af interview og spørgeundersøgelser, da de forrige gange kun fik op til 50 besvarelser, og da det ikke kunne opfattes som repræsentativt, vælger jeg ikke at lave disse.

Jeg vil bruge fiktive data, når jeg i mine beregninger skal bruge antal af børn der vil benytte bussen.

Jeg vil begrænse mig geografisk til Hjørring kommune, når jeg skal undersøge markedet.

METODE AFSNIT

Selve problemformulering er skabt af hjælp af avisartikler og rapporter tilknyttet transport branchen og om privatskoler generelt.

I mit analyseafsnit vil jeg inddrage flere økonomiske modeller. Det vil være kort beskrevet før hver model, begrundelser, hvorfor jeg valgt den, og hvad jeg ønsker at belyse med den. I den del, vil jeg tage udgangspunkt i den litteratur, som er blevet gennemlæst på studiet, og i relevante bøger som bliver lånt, og den empiri jeg finder.

Gennem dette projekt, ønsker jeg at sammensætte om det jeg undersøge vil være understøttet med videnskabelige antagelser, og om min idé, vil skabe kunder for samfundet, hvis det laves en aftale mellem HPR og FORÆLDRENE. Leavitt-ry-modellen vil jeg anvende som redskab i undersøgelsen. Det vil gøre mig i stand til at beskrive omverden, værdier, fysiske rammer, lovgivning, krav ... Det vil også kunne belyse om der vil skabes en effekt.

Der har jeg tænkt mig at inddrage SWOT-analyse, for at sammensætte fordele og ulemper, ved de antagelse jeg kommer med. Det vil også kunne besvare om det vil skabe præference hos kunder.

Porters Five forces vil bestå af HPR forhandlingsstyrke og den værdi der skabes for kunder.

I de fleste modeller vil jeg bruge kvantitativ metode, for at få repræsentativt overblik over generelle forhold, fra de data der ligger offentligt, i forhold til mine beregninger. Jeg har tænkt mig at lave en simple optimering og priselasticitets beregning for at finde ud af hvor stor DB er, og for at se på efterspørgsel på marked. Det vil give os svar på økonomiske og markedsandele effektivitet.

Kvalitative metoder vil jeg anvende for at opnå en dybere forståelse og forklaring på overstående problemformuleringen, hvor jeg vil bruge andres observationer, spøgeundersøgelser, interview.

Der har jeg tænkt mig at bruge data, tabeller fra fx. Danmark statistik, videnskabelig rapporter, artikler og undersøgelser der er offentlig.

VIRKSOMHEDENS PRÆSENTATION

HISTORIEN BAG

Hjørring Private Realskole blev grundlagt i 1875 som en ren pigeskole af Frøken Elisabeth Faye, i den gamle skolebygning på Skolegade i Hjørring. I 1912 fik skolen sin egen bygning i Brinck Seidelins gade, og i 1925 blev den omdannet til en realskole, fik navn Hjørring Private Realskole og blev åbnet for drenge. I 1958 blev realskoler afskaffet ved loven, men navnet blev beholdt. I 1980'erne flyttede skolen til Veniavej.

HPR har altid haft primært faglighed i fokus, en høj faglig kvalitet i undervisning, og at klasserne ikke blive overbooket med eleverne, som er en af skolens værdigrundlag.

HPR vil også være en attraktiv, moderne og international skole, men samtidig fastholde skolens værdier og traditioner.

ORGANISATION

HRP's skoleledelsen består af 3 fuldtidsleder, og 2,8 administrative medarbejdere. De skal være robust, fleksibel og dynamisk. Skoleledelsen og bestyrelsen sigtes mod at udarbejde langtidsbudgetter, således at skoleledelsen og bestyrelsen hele tiden har overblik over de økonomiske udfordringer.

FORRETNINGSMODEL

HPR skaber muligheder for at kunne blive større og større med tiden, og udnytter ressourcerne godt. Da Hjørring er en af de byer der er i udviklingen, og går efter at tiltrække flere og flere indbyggere til byen, stræber HPR efter en forretningsmodel, der er dynamisk, og at de kan relativt hurtigt tilpasse sig på markedet, og bliver i stand til at tage imod nye elever hele tiden.

HPR's indtægter er primært baseret på to faktor, statstilskud, der svarer til ca. 70 procent, og forældrebetaling på resten af, de 30 procent.²

² file:///Users/w/Downloads/Fordomme+og+fakta%20(4).pdf

SWOT ANALYSE

En SWOT analyse ville kunne give os et overblik over HPR-s interne og eksterne forhold, HPR-s status på nuværende tidspunkt, og deres muligheder i fremtiden.

De bogstaver, som danner ordet SWOT, står for :

S=Styrker (Strengths)

Her betragtes de elementer/handlinger, som virksomheden er i besiddelse af, og i dem afspejler man virksomhedens styrker.

W=Svagheder (Weaknesses)

Her betrækkes de elementer, som er med til at reducere virksomhedens handlekraft.

O=Muligheder (Opportunes)

Under muligheder kigger der på de muligheder, som er på nuværende tidspunkt i den givne virksomhed, konkurrencemæssige position på markedet.

T= Trusler (Threats)

Modellen nedenfor viser opstilling af en SWOT analyse, samt hvad der er internt og eksternt.



Figur 1

HPR har haft succes i det sidste stykke tid. Nedenfor er SWOT analyse det viser HPRs forhold, både internt og eksternt.

I forhold til den problemformulering, og eller den idé at HPR indføre fire ruter, burde SWOT-analysen afklare det i forhold til interne og eksterne forhold . Det vil være uddybet i næste afsnit.

STYRKER

HPR er i besiddelse af en del styrker. En er styrkerne er, at de er meget fokuseret på at udvikle sig, og følge med udviklingen, som for eksempel på IT-område. De skal være et skridt foran de andre skoler. Det gør de på den måde, at de løfter de faglige kompetence hos lærer og pædagoger, de indfører det i undervisningen. De følger med markedet. De er dominerende på markedet i den del af Nordjylland, og det er vigtigt for dem at være med helt fremme. HPR vægter kvalitet i forhold til undervisningen, deres fokus er at give børnene et fagligt løft her på skolen, sådan at de bliver klar til studierne der venter dem i den nærmeste fremtiden. De arbejder professionelt med forældrene, som betragtes som ”kunder”.

HPR vision er at skabe dygtige elever, der gør en forskel, der kan vises i ungdomsuddannelserne både fagligt, personlig og socialt. Der har de vist gode resultater. Andre faktor som spiller ind er selvfølgelig de mange års erfaring.

En anden vigtig faktor er at de forbedre faglige kompetence hos de ansætte, i form af PD-uddannelse, deltagelsen i forskningsprojekter, kurser, og samarbejde med udenlandske skoler.

De har en dynamisk og robust ledelse der vil implementere noget nyt, men samtidigt beholde de gamle værdier. Som bl.a. antal af elever i klasserne.

De har skolens fysiske rammer i fokus, et godt og sundt klima i lokalerne, modernisering af science lokaler og nye legepladser.

En anden ting er at de har et godt samarbejde med Hjørring gymnasium. HF, og Hjørring Stadion. I det sidste stykk tid, har de bygget om, og lavet nye lokaler, sådan at de kan tage imod de nye elever.

Så har de vist at de kan levere én god undervisning, selv om de er i gang med renovationen. De udnytter den mulighed der er nu, pga. lukning af skoler i nærheden af Hjørring, og har opkøbt den røde bygning ved siden er, og den er de i fuld gang med at renovere, og med det kan ses en ambition, og at de har den handlingsstyrke der skal til, for at der kan handles hurtigt.

De har en stabil økonomi, da de investerer i det, der sikkert kan betalt sig.

IT- områder i skolen skal blive frontløbere, gennem lærernes faglig opkvalificering.

SVAGHEDER

HPR besidder også nogen svagheder. En af de svagheder er at i forhold til deres vækst, hvor man optager flere og flere elever, og skabe større fysiske rammer, at på et tidspunkt vil det gå ud over deres kvalitet. Der kan opstå en problematik i form af, at ledelsen ikke længere vil have mulighederne for at drive virksomhed på den mest optimale måde. Ledelsen vil få flere og flere ting, de skal forholde sig til, og problemet vil afspejles i undervisningen. Det kan være at det vil forringe de værdier, HPR er kendt på.

Så det er en af de interne situation, som man burde være opmærksom på. Hvis man kigger på vækst, så er der en lille risiko om man vil finde de medarbejder der skal til, skolen blive større og større, og der skal ansættes nogen nye dygtige folk. De skal lære de værdier der er på skolen, men det kræver ressourcer fra de ansatte der. Så på et tidspunkt kan det være at de der er ansatte på skolen, bliver overpresset, og det kan have en påvirkning på arbejdsmiljøet på skolen. Nogen af dem vil måske overveje at opsige sin stilling, hvor andre vil kræve mere i løn.

Så ville HPR komme lidt i klemme, med at fastholde medarbejderne. De har et stor krav fra forældrene, de betaler for skolen, men stiller også store krav.

Derfor burde HPR ledelsen være opmærksom på hvad dette kan indebære, på en side kan udgifterne sige, fordi de skal betale for fx bonusordninger, for at fastholde de ansatte på skolen, men de kan også miste elever, da samlet kvalitet de leverer vil være forringet.

MULIGHEDER

En af de eksterne faktor, som giver HPR mulighed for at de kan blive større og større er kommunernes lukning af skole i området. Dette giver skolens mulighed for at øge antal af elever på skolen. De befinder sig strategisk godt i dette område af Nordjylland. I byen har de også en god beliggenhed. I forhold til de 8 andre privatskole i Hjørring har de bedre ressourcer, og de står bedre i forholdt til konkurrence på markedet.

En af muligheder kan også være at en del af forældre vil spare tid på kørsel, og vil opnå mere tid til barnet, fx derhjemme, fordi den tid der bliver brugt på transport kan bruges til arbejde.

Da antal af elever i de offentlige skole stiger, og flere og flere forældre vælge en privatskole i stedet har de god mulighed i forhold til konkurrence på markedet, med henblik på de offentlige/kommunale skoler.

Det er en stigning på ca. 2 procent på fem år i antal af elever på private skoler.³ Det giver HPR en mulighed, for at opnå større vækst, hvis vi forudser at den stigning fortsætter.

Som jeg benævnte i indledningen, antager jeg, at mange venter med at indskrive deres børn på HPR til i 7 klasse, grundet de ikke har mulighed for at transportere de små børn til skolen, og der er et potentiale i at etablere de ruter, sådan at de børn fra mindre klasser, kan komme til skolen. På samme tid vil CO2 udledning blive formindsket og trafikkaos om morgenen. Det vil også afhjælpe på parkeringsproblemer omkring skolen.

I forhold til Staten ligger der også mulighed for at man undersøger hvor meget tilskud der kan fås fra Staten, idet Staten giver tilskud til befordring.⁴

TRUSLER

³ <http://www.uvm.dk/Service/Statistik/Statistik-om-folkeskolen-og-frie-skoler/Statistik-om-elever-i-folkeskolen-og-frie-skoler/Elevtal-i-folkeskolen-og-frie-skoler>

⁴ <http://politiken.dk/oekonomi/privatoekonomi/ECE1802464/privatskoler-er-roerende-billige/>

HPR har muligheder for vækst, de har gode konkurrence evner, men de afhænger også af staten, lovgivningen og forældrenes betaling. Derfor skal de altid være opmærksomme hvilken tendenser der rører sig på de områder i samfundet.

Den samlede offentlig udgift på undervisningsområde er på 14 %.⁵ Da offentlige saldo, afhænger af BNP, konjunktur, finanspolitik, (på det kommer vi ind lidt senere i Leavitt-ry modellen). Sådan afhænger privatskoler af hele situation i samfundet og omverden. En privat skole i Danmark er ret meget billigere end i forhold til fx Tyskland og andre lande, og forældrenes indkomster ikke har så stor indflydelse, om de sender børn på en privat eller kommunale skole.⁶ Så en ændring i de parametre kan have stor påvirkning på privatskolernes overlevelse. Derfor opfattes det som en trusel.

Så det overfor nævnte kan påvirke HPR's fremtiden, og på HPR vækst.

HPR står i konkurrence om elever med andre skoler, dog privat kørsel står i konkurrence med eget/privat kørsel og den offentlige transport.

Skolens transport står i konkurrence med eget/privat kørsel også. Det betyder at selve kørsel er en ”nødvendigheds vare”, som påvirker priselasticitet. Uanset om priser på transport stiger eller falder, så skal der køres til skolen.

Forbrugernes præferencer kan have en vis betydning, eftersom oplevelsen samt tidsforbruget af transport til skolen har stor betydning. Nærgående trussel kan også være at mange forældre bruger transporttiden i bilen som kvalitets tid med sine børn, hvilken kan hæmme lysten til at benytte skolens transport.

Interne situation	
Styrke	Svagheder
<ul style="list-style-type: none"> Fokus på udvikling 	<ul style="list-style-type: none"> Hvis de optager flere elev kan det gå over kvaliteten <ul style="list-style-type: none"> Ansættelse af nye Fastholdelse af medarbejde

⁵ <http://www.dst.dk/da/Statistik/NytHtml?cid=18973>

⁶ <http://politiken.dk/oekonomi/privatoekonomi/ECE1802464/privatskoler-er-roerende-billige/>

<ul style="list-style-type: none"> • Dominerende på markedet <ul style="list-style-type: none"> • God beliggenhed • Dynamisk ledelse 	
Eksterne situation	
Muligheder	Trusler
<ul style="list-style-type: none"> • De har kapacitet til flere elever <ul style="list-style-type: none"> • Flere og flere vælger privatskoler • Tårs området stort potentiale 	<ul style="list-style-type: none"> • Samfundet og omverden <ul style="list-style-type: none"> • Off. Tilskud • Konkurrenter

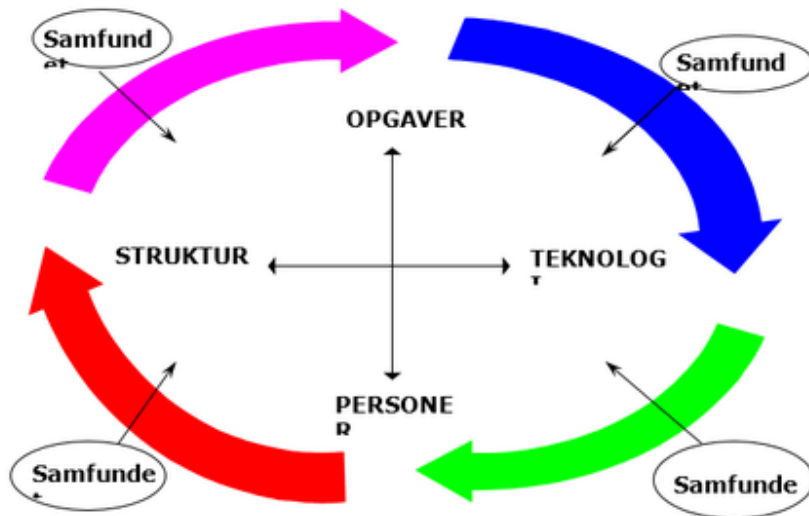
Figur 2

LEAVITT-RY MODEL

Leavitt's diamantmodel er et analyseværktøj udviklet af den amerikanske organisationsforsker H.J.Leavitt i 1960'erne. Leavitt's model arbejder med fire organisatoriske hovedelementer, som relater sig til hinanden.

De fire elementer er : opgave, teknologi, struktur og mennesker og oprindelige model ser sådan ud :

Leavitt's organisationsmodel



Figur 3

Modellen arbejder med fire hovedelementer, som er relateret til hinanden. Hvis et af elementerne ændres, vil det påvirke og have konsekvenser for de andre elementer.

Modellen er udviklet til at hjælpe ledelsen med at forudsige og forstå samspillet mellem elementer, og bruges når man vil indføre en nye opgave i organisationen.

Da vi her taler om implementering af de den ruter, og det kræver både ændring af nuværende struktur, mennesker, opgave og teknologi.

Jeg vil også nævne at modellen er blevet udviklet og et af de nyeste bud er præsenteret af Steen Hildebrandt i september 2011.

I modellen skal vi kigge på de 4 elementer :

1. Opgave

Her kigges på arbejdsopgaven som skal udføres og i hvilken omfang det berører arbejdsdelingen

2. Teknologi

Her kigges på de maskiner, metoder og programmer, det kan være lokaler, it-systemer, maskiner, administrative procedurer.

3. Aktorer/ Mennesker

Under aktorer kigger vi de ansatte, viden, færdigheder.

4. Struktur

Her kigger vi på organisationsplan, menneskesyn og ledelse.

OPGAVE

Her skal HPR's ledelse lave en strategisk plan, et mål, der er udtænkt, og herefter præsenterer det til de ansatte. Her består også ledelsesopgaven at skabe situation, hvor ansatte på HPR, bliver positivt indstillet på selve idéen.

Der skal vi kigge på økonomistyring. Hvis man vil have gode resultater kræver det også, at man sammenligner budget og regnskab. Budgetstyring og budgetopfølgning indebærer at budgettet justeres så snart, der er ændringer i forudsætningerne. Det bør ske på bestyrelsesmøder, hvor bestyrelsen som økonomisk ansvarlig, gennemgår budgettet og justerer om nødvendigt. Det bør ske kvartalsvis på alle bestyrelsesmøder for at sikre overensstemmelse mellem regnskab og det budgetteret mål, når man kommer i gang med projektet.

De fleste arbejdsopgaver ligger hos ledelsen, vil jeg markere, da selve buskørsel ikke har noget forbindelse med de allerede ansatte på skolen. Men lige så snart den bus blive implementeret kommer det på banen, vil det have nogle betydninger. Hvis antal af elever stiger, vil det blive mangel på pædagoger og lærer i de mindre klasser.

De allerede ansatte på skolen har en rutine, og den vil være en del berørt, fordi de skal oplærer de nye lærer, og det kan påvirke arbejdsklimaet på skolen.

Der skal ansættes en chauffør, primært nogen der er på efterløn, for at sænke omkostningerne, og der skal ansættes en projektleder.

Der skal også drøftes hvilke investering der vil være fordelagtig, og hvordan markedsfører vi det.

TEKNOLOGI

HPR besidder alle de teknologiske midler der skal til, og de står til rådighed for medarbejderne. (Hardware og software).

Da HPR vil have flere klasselokaler, efter den ombygning, og i de mindre klasser er der plads, for få elever i hver klasse, kan de bruge de lokaler uden ekstra omkostninger, og i forhold af transport med busser, forventes det at det vil få antallet af elever til at stige, og at klasserne vil være mere fyldt op. Det vil ikke være ekstra omkostninger til hardware og software, men IT- konsulent på skolen kan få lidt mere travlt i perioder, da alle elever på skolen skal besejle en Ipad og en bærbar computer.

AKTORER

Aktorerne på HPR skolen besidder den viden og de færdigheder, der skal til for at udarbejde den faglige del, og strategi implementering af kørsel af børn. De vil komme til at mangle en i ledelsesgruppen, der vil være ansvarligt for projektet. Så der skal ansættes en projektleder mere (evt. en på deltidsarbejde)

Der skal også ansættes en chauffør. Her burde vi nævne at hver organisation har deres værdier, holdninger og motivation, når nogle nye aktører træder ind på banen. Der kan opstå spændinger på skolen, og det kan have en negativ påvirkning på medarbejderne og deres motivation. Det tager tid at man vænner sig til de nye medarbejdere. Det vil også kræve at alle aktører på skolen på en måde skal være opdateret. Her burde det være i fokus at den nye projektleder vil lede hele projektet.

Her kan man også sige at man med de samme lærere besidder den viden og færdigheder og er i stand til at tage sig af lidt flere elever skolen, fordi der er nok kapacitet i en del klasser, fordi det kan forudses at man transporten af børn til skolen også vil øge antallet af elever.

STRUKTUR

Her vil vi kigge lidt på hvordan arbejdsfordeling er på en skolen, og hvordan informationer fordeles.

De fleste arbejdsopgave ligger hos ledelsen. Disse vil jeg markere, da selve buskørsel ikke har noget forbindelse med de allerede ansatte lærer på skolen. Men lige så snart de nye lærer kommer på banen, vil det have nogle betydninger. De allerede ansatte på skolen har en rutine, og de vil være en del berørt, fordi de skal oplærer de nye pædagoger og lærer.

Jeg går ud fra hvis der optages 20 elever i 0 klasse, så skal der ansættes en lære og 2 pædagoger. HPR har de værdier som er karakteriseret for HPR, men en der kommer udefra har værdier fra et andet sted, da det kan være svært at ændre tankegang og de værdier man har, kan det være fordelagtigt at ansætte nogle helt nyuddannede, hvor de bliver oplært fra starten af med de værdier og holdninger HPR har.

SAMFUNDET

Her skal vi kigge lidt på eksterne variabler der har påvirkning på implementering af transporten af børn.

Her har vi en problematik i at overbevise en mor eller far og vi kører deres børn i skolen i stedet for de gør det.

En privatskole må gerne være en holdningspræget skole. Hvis skolen har en holdning ” grøn transport ” og vil bidrage til nye værdier i samfundet. Man det kræver at man samarbejde med kommunen.

Vi kan kigge på kortet, at i Hjørring by opstår trafikprop lige i det område hvor HPR ligger. Vi har Gymnasiet, HF og VUC lige overfor HPR. Da et stort antal elever og personale kommer med biler skabes der en trafikprop og ventetid. På bilag nr. 1 kan man lige præcis se hvor det er.

Der kan også implementeres en samarbejde med fx. at trafikstyrelsen, lave en beregning og derved få et overblik over, hvor stor gavn det ville give, for trafikken i området, og hvor meget CO₂-udledningen vil blive reduceret. Når man få tallene, så ville vi kunne se det mere konkret, for at det kan præsenteres til forældrene.

Hvis vi kigger på den beregning som Forenede Danske Elbillister har lavet så reduceres CO₂ udledningen op til 40 procent.⁷

⁷ http://www.danskelbilkomite.dk/Elbilen_og_milj%C3%B8et.pdf

Her skal man også være opmærksomme på at kørsel er et vigtigt parameter, da elforbruget til dels afhænger af hvordan man kører.

Sådan at vores kunder, samarbejdspartner hurtigt får en opfattelse af, hvorfor det er vigtigt. De fleste organisationer er ikke særligt gode til nytænkning, de er mest tryk ved at holde sig tæt på eksisterende.

Derfor vil dette projekt i en omfang på lang sigt vise sin maksimale potentiale. Da en del af bestyrelsen i HPR er højstillede mænd, kan de bidrage med at det projekt kan lykkes.

Hvis vi siger at vi har de højuddannede folk i fokus der bor rund om Hjørring, og de vil benytte vores busser, så vil de også bruge tid på arbejde fra morgen af, og vil bidrage til samfundet mere.

Hvor HPR vil få flere elever på skolen, vil Hjørring kommune formindske CO2 udledningen en del, og med det kunne man inddrage politikkerne, og vil eventuelt kunne skabe nye tendenser i branchen. Kommunen vil på den måde evt. også kunne søge et tilskud fra Staten i at udarbejde et projekt om fordele i at skole søge for transport af børn. Samtidig vil antallet af ansatte stige i Hjørring kommune, og en del der er på overførsels indkomst vil kunne komme på arbejdsmarkedet. Her kan man også tale om offentlig forbrug, også om EU-tilskud.

Jeg nævnte nogle af de ting, for at man kan indse at en implementering som den, kræver at en bredere kreds involveres, og at den er kompleks.

Alt kan lade sig gøre, men kræver tid. Her vil man implementere assistance fra eksterne organisationer, eksterne konsulentbistande. Så en bevist overvejelse skridt for skridt, og det vil kunne gøres.

MARKEDSFORMER

I dette afsnit vil vi kigge nærmere på markedsformer. Et marked er et sted, hvor varer og tjenesteydelse udbydes og købes. Størrelsen af et marked bestemmes af den geografiske afgrænsning.

Ordet marked kan også bruges for at besvare disse spørgsmål: hvilken behov kan produktet opfylde og hvilken andre produkter kan opfylde de samme behov. Så markedet kan også varierer alt efter hvilke varer og markedsdefinition, man vælger.

Når definitionerne er på plads, kan vi se nærmere på de to inddelingskriterier :

forbrugernes præference overfor produktet/leverandør

Antallet af konkurrenter

Ved det første inddelingskriterier -forbrugernes præference- vil vi skelne mellem homogent og heterogent marked. Hvis køber ikke har nogen præference overfor produkt, vil vi befinde os på det homogene marked. Så snart køberen differentierer produktet vil der være præference og så vil vi befinde os på det heterogene marked.

Det andet kriterie vi vil kigge på er antallet af konkurrenter, der findes inden for den vare, og markedsdefinition vi har valgt. Antallet af konkurrenter er vigtigt for os, da det siger noget om hvor stor mulighed vi har, og om vi kan skrue på vores parametre.

PRODUKTET

Man vil kigge både på alm. busser og busser som en del af HPR har køberne præferencer over for busser. Busserne skal opfylde de sikkerheder forældrene og skolen stiller. Det skal være sikkerhedssæler.

Her kigger vi også på HPR skolen der eksistere på markedet med sine unikke værdier, og at busserne er en del af HPR, så er der tale om præference overfor busserne. Kunderne som er forældrene til børn på HPR skolen, vil forbinde det med HPR, deres professionalisering og deres værdier. Geografisk placering er også årsag til, at markedet bliver heterogent.

De overstående parametre har karakteriseret at vores produkt befindes sig på det heterogene marked.

ANTAL KONKURRENTER

Når vi kigger nærmere på antallet af konkurrenter i Hjørring kommune, der konkurrer med HPR, så kan vi se at der i vores kommune i alt er 8 private skoler, og 21 offentlige folkeskoler.⁸ Da jeg primært er fokuseret på de private, i dette geografiske område, vil jeg se bort fra de offentlige skole, fordi kunderne/ forældrene har nok en offentlige skole i nærheden, hvor de bor.

⁸ <http://www.hjoerring.dk/Kommunens-hjemmesider/Folkeskoler.aspx>

De andre private skoler har nogle andre værdier, og de forældre der vælger de andre skoler har mere eller mindre nogle særligt grund. Derfor vil antallet er konkurrenter variere lidt.

Tager vi udgangspunkt i de privatskoler, hvor antal er konkurrenter er 7, og da vi har tidligere konkluderet at vi er på et heterogent marked, vil markedformen for dette marked være differentieret oligopol.

Konkurrenceformer					
Graden af præference	Antal udbydere				
	1	2	En stor samt et antal små	Få store	Mange
Homogent marked (ingen præference)	Monopol	Duopol	Delvist monopol	Oligopol	Fuldkommen konkurrence
Heterogent marked (nogen præference)		Differentieret duopol	Differentieret, delvist monopol	Differentieret oligopol	Monopolistisk konkurrence

Fig. 9.3 Oversigt over konkurrenceformer.

Figur 4

PRIS

Det er lidt svært at fastsætte en pris på bustur pr. barn. Vi kan sammenligne priser med den offentlige transport, transport af børn med særligt behov, men vores produkt har en anden værdi, en sikkerhed, antal af børn i busser, vil ikke være lige som hos de private taxa. Prisen varierer også med faktor som udbud og efterspørgsel og olie priser.

Skolens transport står i konkurrence med eget/privat kørsel også. Det betyder at selve kørsel er en ”nødvendigheds vare”, som påvirker priselasticitet. Uanset om priser på transport stiger eller falder, så skal der køres til skolen.

På bussen vælges andres reklamer, for at HPR’s image bliver mere synlig, og hele den bevægelse med fokus på miljøet, kan bruges som en reklame, og en stimulans til at borgerne i den del af landet, ændre adfærd med hensyn til miljøet.

HPR har på basis af markedsundersøgelse, lavet en prisafsætningsfunktion for kunder. Men internt antager jeg at der er 20 elever, der er på skolen vil benytte vores transport, og at vi får 20 nye elever med indførelsen af kørslen op til skolen. Dem vil jeg ligge sammen i beregningerne. Hjørring kommune oplyste at ud fra 50 børn , vælger 20 af dem en privat eller friskole fra Tårs distrikt.⁹

Nu skal vi kigge på omkostningerne, hvis vi udlejer en bus.

- De faste omkostninger er budgetteret til 1.460.400 kr. pr. år.
- Bus omkostninger pr. år 400.000
- en lærer og 2 pædagoger løn 932.400
- chauffør løn pr. dag er 640 kr.
- antal skole dage er 200

Udgifter/omkostninger			
antal skole dage		200	
Bus omk. pr. dag udlejning		2000	400.000
Løn. I alt		640	1.060.400
omk. i alt			1.460.400

Her får vi et oversigt, over DB, hvis HPR indtjening kun kommer fra transporten.

⁹ artikel, Nordjyske, fra den 25.april. , 40 pct. vælger fri skole, af Jane Bunemann

indtjening (eksisterene elever)	
Salg pris pr. mnd	800
Antal mnd.	11
Antal elever	40
indjetning i alt	352.000
-	-
DB	-1.108.400

Jeg har beregnet følgende dækningsbidrag på – 1.108.400 per år, hvis HPR ingen nye elever får.

Man hvis vi antager at vi får 20 nye elever, så ser HPR dækningsbidrag på 1.744.120

omsætning i alt			
	Pris	antal	i alt
skolepenge pr.nye elev. Pr.år	72.578	20	1.451.560
transport pris pr. elev.pr.år	8800	40	352.000
SFO pr. nye elev	70048	20	1.400.960
omkostninger i alt			1.460.400
DB			1.744.120

Nu skal vi kigge hvad der sker, med vores DB, hvis vi i stedet for at udleje en bus, investerer i en elbus.

En anden vigtig faktor som vi skal fokuseres på er elbussens driftsomkostninger. En rutebus kører omkring 3 km.pr.liter. Der skal køres 200 dage gang 190 km, det giver i alt 38.000 km pr.år. Hvis vi antager at en elbus bruger 10 gang mere strøm i forhold til en el-bil. Elbilen ender med et energiforbrug på 25 øre pr.km.,¹⁰ så vil elbussens energifobruget være på 2,5 kr.pr. km. Giver det et årligt forbrug på 95.000 kr.

Hermed kan vi konstatere at vores omkostninger vil ser sådan ud:

- el forbrug 95.000 pr. år
- chauffør løn 128.000 kr. pr. År
- løn en lære og 2 pædagoger 932.400
- anskaffelse/finansierings omkostninger
- vedligeholdelser , forsikring, afgift 50.000

Udgifter/omkostninger	
el fobrug	95.000
chauffør løn	1.060.400
vedligehold.,forsikring.adm.omk.	50.000
Udgifter i alt	1.205.400

Vi kan herefter beregne følgende dækningsbidrag pr. år. (Vi antager at vi får 20 nye elever, der vil starte i HPR, primært fra Tårs område.

Omsætning	3.204.520
Omkostninger	1.205.400

¹⁰ http://www.danskelbilkomite.dk/Elbilen_og_milj%C3%B8et.pdf

Forudsætninger for simple optimering

- mange udbydere
 - mange købere
 - gennemsigtighed på markedet
- Varerne skal være homogene
 - Markedet skal være organiseret og gennemsigt, dvs. der skal være fuld klarhed og åbenhed om alle købs- og salgsbetingelser.
 - Antallet af sælgere og købere skal være relativt stor.
 - Ingen restriktioner for adgang til markedet
 - Fri etablering
 - Ingen personlige præferencer

Nu har vi følgende prisafsætningsfunktion :

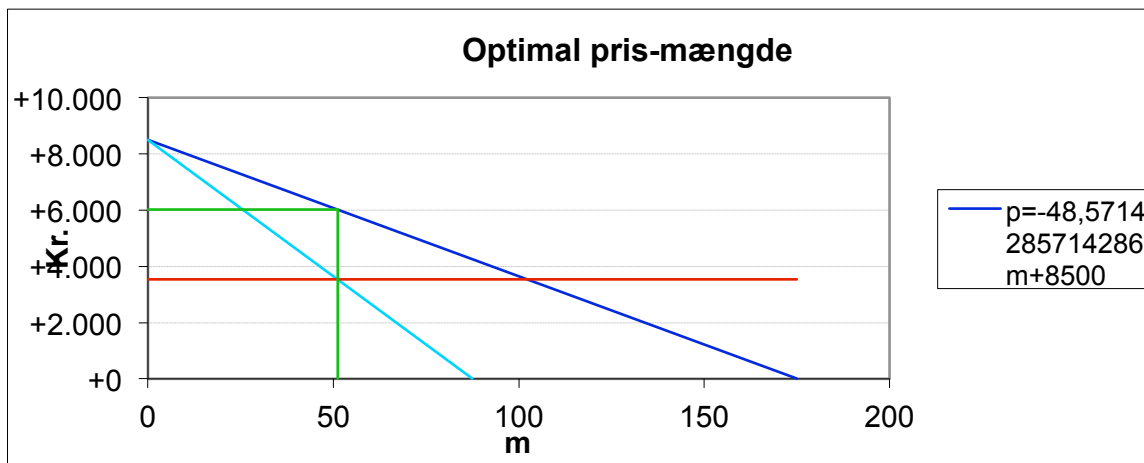
$$P = -48,5714m + 8.500$$

Kr. per antal elever, og har fået oplyst at :

$$GROMK = +0,0000m + 3.528$$

Kr. pr.elev.pr.mnd.

På den grafiske løsning forneden kan vi aflæse salg pris i kr, og antal elever.



Figur 5

Da vi kender vores omsætning og omkostninger, udregner vi følgende dækningsbidrag per måned:

	Mængde		Pris		Kr.
Omsætning	51	*	6014,00	=	307.810
FO	51	*	3528,00	=	180.571
DB					127.239

Figur

Priselastisitet blev udregnet til -2,41914. Priselastisitet er et udtryk i økonomisk teori mellem den relative (procentuelle) ændringer i to variable. Priselastisiteten siger hvor meget vil mængde ændre sig ved prisændring.

Ud fra det tal vi fik, kan man konstatere at efterspørgselen er elastisk, da den er numerisk større end 1.

Så hvis prisen falder med 2,419 %, vil vores udgifter stige, og hvis vi hæve prisen vil udgifter falde.

Prisen kan bruges også som en indikator for kvaliteten. Når varen har en elastisk efterspørgsel kan varen opfattes som en luksusvare, og den kan give status.

Når prisen er elastisk så overvejs købet, den er let at substituere og den belaster i betydelig grad budgettet.

I alt det overfor nævnte kan vi nemt kategoriseret vores produkt i det kategori.

Priselastisitet

$$e_p = \frac{p}{p-b} = \frac{6014}{6014-8500} = -2,419147$$

FINANSIERING

HPR har to muligheder for at kan lave et tilbud om transport til skolen. En mulighed kunne være at de lejer en bus 200 dage pr.år. En anden mulighed er at investere i en el-bus, der har en størrelse på 52 elever. Hvis man vælger investeringen så ville det være fornuftig at ansøge om et tilskud til elbus, da man kan få det. ¹¹

Men da vi kan få et tilskud på 2.7 mill.kr, skal vi kigge på hvordan finansiering vil ser ud på de 2.3 mill. Kr. På en el-bus.

Vi valgte at finansiere bussen med et annuitetslån, hvor vores pengebinding vil være på 10 år.

- Annuitetslånet
- Hovedstol på 2.300.000
- Løbetid på 10 år
- Årlig rente på 4 %
- Lånet udbetales til kurs 96 med et provenu på 2.203.000 kr.

I bilag nr. 2, kan man se et oversigt over afdragene og renterne. Efter den beregning har jeg fået en terminsydelse på kr. 70.048.

¹¹ <http://www.ens.dk/info/nyheder/nyhedsarkiv/energistyrelsen-stoetter-elbusser-trafikelskaberne>

Levertid på en bus er 15 år, derfor fastsætter jeg scrapværdien til 500.000 efter 10 år. Jeg har beregnet et årligt dækningsbidrag på 1.744.120, samt faste årlige omkostninger på 1.460.400 kr.

Så vil jeg beregne og vurderer fordelagtigheden af investeringen. Jeg tager udgangspunkt i de 3 princip.

1. **En investering er fordelagtig, såfremt af samtlige dens betalinger er større end (evt. lig med)nul**

$$\sum_{t=0}^n NB_t(1+i)^{-t} \geq 0$$

2. **En investering er fordelagtig, hvis kapitalværdien er større end evt. lig med nul**

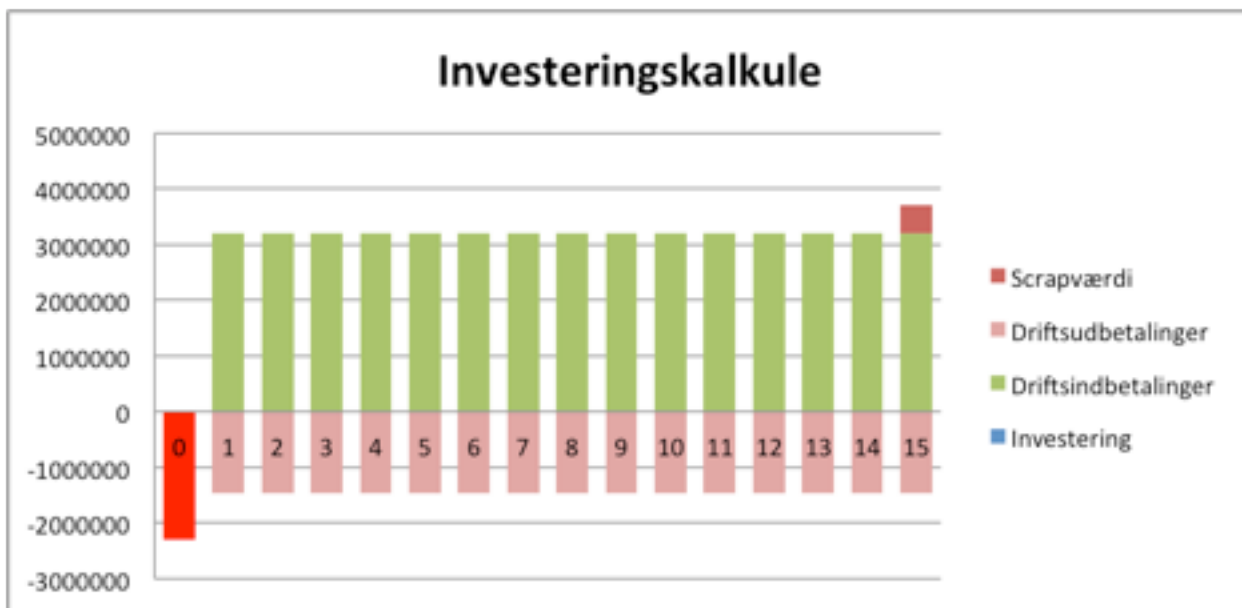
3. **En investering er fordelagtig, hvis dens interne rente er større end kalkulationsrenten.**

$$K_0 = \sum_{t=0}^n NB_t(1+i)^{-t} = 0$$

Da jeg valgte at bruge en kalkulationsrente på 10 % betød det at jeg vil sikre mig at den investering kunne tilbagebetales 10 % per år. Nu da jeg har beregnet hvilken intern rente betalingsstrømmen og fået et resultat på 75,82, og da den er over kalkulationsrenten, (bilag nr. 3), indikere det at der er fordelagtig at investere i bussen. (intern rentefodsmetode)

Vi kan også se på bilag nr.3, at vores kapitalværdi er på 1.457.467,00, og da kapitalværdien er større end nul kan vi konstatere at investeringen er fordelagtig jf. Kapitalmetoden.

Af figuren nedenfor ses den grafiske investeringskalkule.

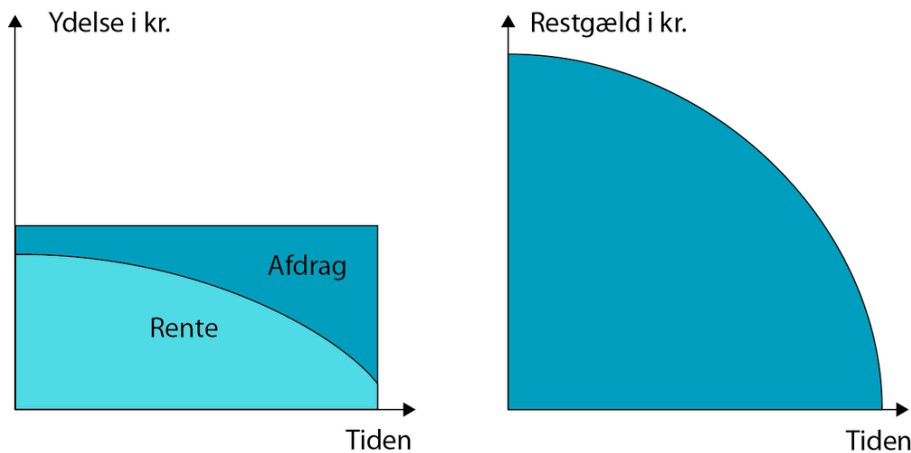


Figur 6

INVESTERING

Da pris på en nye elbus er på 5 mil. Kr., har vi trækker fra 2,7 mil., som HPR får i tilskud fra miljø styrelsen, og dermed er prisen fastsat til 2,3 mil. Kr. Det betyder at investeringen vil være på 2,3 mil.kr. over 10 år.

Jeg valgte et annuitetslån da ydelserne er lige store i alle lånets terminer. Ydelsen består af afdrag og rente, og ydelsen er konstant. I starten af låneperioden udgør renten den største del af ydelsen, da renten betales af restgælden, derved udgør afdragene en mindre del. Løbende vil renten udgøre en mindre del, og afdragene vil vokse.



KONKLUSION

Dette projekt har beskæftiget sig med etablering af en rute i retning fra Sæby til Hjørring. Der skulle implementeres en skolebuskørsel af børn, op til Hjørring Private Realskole.

Dette overvejelse skulle undersøges og vurderes. Det er nogle væsentlige forhold der spiller ind, og det findes nogle økonomiske modeller, som skulle hjælpe os med at få en bedre overblik over situationen.

Formålet med projektet var at belyse problemformuleringen :

- Under hvilke forhold vil det være fordelagtig at implementere en rute til transporten af børn-

I min analyse har jeg taget de modeller : SWOT, Leavitt-ry model, markedsforhold, salgs pris og mængde, samt investering og finansiering.

De tendenser som man ser i markedet i dette område understøttet selve idéen. Flere og flere forældre vælger en privat skole i stedet for det kommunale. Flere og flere har fokus på miljøet. Alt

det giver et udtryk for at man har der markedsdele som man kan udnytte. HPR med sin dynamiske ledelse og kompetancer er i stand til at igangsætte så et tilbud for forældrene. De har i fokus at de skal være en takt foran de andre.

Men ser også at antallet af elever og omsætning vil stige. Derover vil de udnytte det optimale kapacitet, fordi de har en mere lokal til en 0-klasse mere.

Men selve skoletransport implementeringen vil de holde sine konkurrenter uden for potentielle markedet.

Selv om vi har den optimale mængde og pris kan man ikke forvente at det skal fastholdes.

Det kan godt være at prisen skulle reguleres lidt oftere for at øje indtjeningsmargin, fordi antallet af elever der vil benytte bussen kan variere, og man kan ikke vide med sikkerhed, hvordan vil markedet opfører sig.

HPR bør være opmærksom på de forhandlingsstyrke og krav forældrene har. Skolens bestyrelsen består af forældre, som har ansvaret for de overordnede ledelse af skolen. Der kan opstå en slags problematik, i form at at forældrene vil stille højere sikkerhed, i selve transporten, og det kan øge omkostningerne og det skal tages i betragtning. Man skal har i fokus at det er rigtigt svært at ændre på noget, og da forældrene er vant til at køre deres børn i skolen, skulle vi tænke på at vi finde os i ”nye tider”, og mennesker er mere og mere tids presset, stresset, og at det skal ændres på nogle ting og vores nærmeste fremtiden. En transport tid er for nogen spil af tid, og for andre er det kvalitetstid med deres børn.

Ud fra investerings kalkule alt andet lige konstateres at en investering i en bus vil være fordelagtig. Kapitalværdien er større end nul og den interne rente er væsentlig større end valgte kalkulationsrente. Der bør man være opmærksom på det offentlige tilskud, og om i den givne tidspunktet er bedre at investere i en el-bus, eller det kan komme i tale en bus der kører på biogas. Selve det HPR kampagne med fokus på miljøet, EU-krav, give skolens gode muligheder, de vil være mere synligt, mere konkurrencedygtigt og skolens fagligheder ville være luftet endnu mere op, da de vil komme til at arbejde lidt mere med andre sektor, og på den måde vil børnene også får et faglig løft.

Jeg kan derfor konstateres at investeringen bør gennemføres.

LITTERATURLISTE

Bøger:

- Lynggaard, Peter: Driftsøkonomi 7. Udgave Handelshøjskolens Forslag, 2008
- Lynggaard Peter: Investering of finansiering. 9.udgave. Handelshøjskolens Forslag, 2013
- Jensen, Jens Oksen : Økonomistyring of budgettering. 7. Udgave.Hans Reitzels Forslag, 2013

Internettet :

- Google