

ШЛЯХИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

В роботі розглянуто сучасний стан та тенденції розвитку виробничо-технічної бази автомобільного транспорту України. На основі аналізу сучасного стану виробничо-технічної бази, розвитку рухомого складу, об'єктивних обмежень та загальних тенденцій виробничо-господарських відносин окреслено шляхи та перспективи її розвитку.

Ключові слова: *автотранспортне підприємство, автосервісне підприємство, виробничо-технічна база, розвиток, концентрація, кооперація, спеціалізація.*

Abstract

The article considers the current state and trends of development of the production-technical base of motor transport of Ukraine. Based on the analysis of the current state of the production-technical base, the development of rolling stock, objective constraints and general tendencies of industrial-economic relations, the ways and perspectives of its development are outlined.

Keywords: *motor transport enterprise, car service enterprise, production-technical base, development, concentration, cooperation, specialization.*

В сучасних умовах господарювання автомобільний транспорт залишається одним із основних видів перевезення вантажів і пасажирів в Україні. При цьому спостерігається стійка тенденція заміни рухомого складу існуючих автотранспортних підприємств (АТП) автомобілями іноземних виробників, як новими, так і вживаними. Завдяки цьому суттєво збільшується чисельність і різномарочність рухомого складу, а відповідно і потреба в їх технічному обслуговуванні (ТО) і ремонті. Якщо з ТО та ремонтом рухомого складу виробництва країн колишнього СРСР та досить старими закордонними автомобілями проблема стоїть не так гостро, адже більшу частину таких автомобілів можна відремонтувати на існуючій виробничо-технічній базі (ВТБ) відповідних АТП. Проте сучасні закордонні автомобілі, оснащені електронними системами, значно відрізняються від існуючого парку рухомого складу, що для ТО і ремонту вимагає застосування спеціального технологічного обладнання та персоналу, який має відповідну підготовку. Внаслідок цього ВТБ, яка створювалась на цих АТП роками під існуючий рухомий склад, буде не в змозі забезпечити підтримку в працездатному стані таких автомобілів.

З іншої сторони, в 1990-х років відбулося значне розукрупнення і роздержавлення великих автотранспортних підприємств. Так, на сьогоднішній день, парк автомобілів більшості АТП нараховує кілька десятків одиниць рухомого складу, і тільки близько 1% АТП мають у своєму складі понад 100 одиниць рухомого складу. Територія та виробничі потужності цих підприємств простоюють, здаються в оренду або використовуються не за призначенням, а потужності, що використовуються за призначенням, мають значний знос. Крім того, на ринку транспортних послуг працює велика кількість дрібних приватних перевізників, які мають у своєму складі декілька одиниць рухомого складу та взагалі не мають ремонтної бази.

Виконання повного переліку робіт на таких АТП призводить до малоефективного використання виробничих потужностей, втраті рентабельності і низькій фондовіддачі ВТБ. Крім того, обсягів робіт на таких АТП, як правило, недостатньо для застосування сучасних технологічних процесів і обладнання, що призводить до великих витрат на підтримку автомобілів в технічно справному стані і простою їх в очікуванні ТО і ремонту, зниженні коефіцієнта технічної готовності тощо. Велика різномарочність рухомого складу також ускладнює організацію ВТБ і виконання ТО і ремонту.

Зростання парку рухомого складу, особливо за рахунок дрібних перевізників, супроводжується зростанням попиту на послуги автосервісу. Поява в останні роки значної кількості автосервісних

підприємств все ще не дозволяє забезпечити існуючу потребу в ТО і ремонті на якісному рівні. Черга на обслуговування може призвести до простоїв рухомого складу на тиждень і більше, що негативно впливає на задоволеність власників рухомого складу певною маркою автомобіля тощо.

Задоволеність автоперевізників, як клієнтів автосервісу, а також поступову раціоналізацію потужностей ВТБ існуючих АТП можливо забезпечити за рахунок фірмового автосервісу. Фірмова мережа автосервісних підприємств забезпечує гарантоване високоякісне і швидке обслуговування через наявність оптимальної кількості площ, кваліфікованого персоналу, спеціалізованого обладнання, спеціальних пристосувань, а також необхідної номенклатури запасних частин. Проте не всі закордонні автовиробники мають в Україні розвинену фірмову мережу, що також негативно впливає і на обсяги продажу цих марок автомобілів.

На основі аналізу потужностей і стану ВТБ діючих автотранспортних і автосервісних підприємств, враховуючи прогнози розвитку рухомого складу, об'єктивні обмеження розвитку ВТБ та наукові розробки в цьому напрямку [1 – 4], можна виділити такі шляхи розвитку ВТБ автомобільного транспорту:

1. Удосконалення існуючої ВТБ без істотної зміни її структури і принципів функціонування;
2. Створення розвиненої системи спеціалізації і кооперації виробництва ТО і ремонту головним чином для автомобільного транспорту загального користування;
3. Організація ВТБ на основі концентрації, спеціалізації і кооперації виробництва на регіональному рівні незалежно від відомчої приналежності рухомого складу.

Для 1-го варіанту основними напрямками розвитку ВТБ є: реконструкція і технічне переозброєння існуючих АТП з доведенням їх до нормативної забезпеченості виробничо-складськими площами, робочими постами і технологічним обладнанням; спеціалізація і кооперація АТП по виконанню найбільш складних видів робіт ТО і ремонту; часткова кооперація АТП з автосервісними підприємствами при виконанні робіт поточного ремонту; вдосконалення методів управління виробничими процесами; перехід на комерційні відносини між технічної та експлуатаційної службами.

Для 2-го варіанту передбачається спеціалізація і кооперація АТП і автосервісних підприємств з доведенням цих форм до раціонального рівня. При цьому можливо як збереження існуючої організаційної структури ВТБ, так і її зміна на базі введення повної господарської самостійності інженерно-технічної служби.

Для 3-го варіанту передбачається створення єдиної системи організації ВТБ для ТО і ремонту рухомого складу регіону незалежно від відомчої підпорядкованості. Повна інтеграція обслуговування парку автомобілів регіону дозволить найбільш повно реалізувати переваги спеціалізації, кооперації і індустріальних методів виконання робіт, принципи комерційних відносин між технічної та експлуатаційними службами.

Проте, на сьогоднішній день реалізація якось одного окремого варіанту розвитку ВТБ недоцільна і неможлива. Враховуючи їх взаємопов'язаність, можна стверджувати, що в найближчій перспективі будуть реалізовуватись одночасно всі варіанти, але в різних масштабах. Останнім часом спостерігається найбільш широка реалізація 1-го варіанту, проте поступова оптимізація і комерціалізація відносин на автомобільному транспорті неодмінно призведе до розвитку ВТБ у вигляді переходу до наступних варіантів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Напольский Г. М. Технологическое проектирование автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания / Г. М. Напольский; – [2-е изд., перераб. и доп.] – М. : Транспорт, 1993. – 271 с.
2. Кузнецов Е. С. Управление технической эксплуатацией автомобилей / Е. С. Кузнецов. – М. : Транспорт, 1990. – 272 с. – ISBN 5-277-00502-1.
3. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика : [монографія] / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. – Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с. – ISBN 966-641-200-4.
4. Варфоломеев В. Н. Управление техническим развитием предприятий автомобильного транспорта : [учеб. пособие] / В. Н. Варфоломеев. – К.: УМК ВО, 1989. – 116 с.

Смирнов Євгеній Валерійович – канд. техн. наук, старший викладач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: zhekasmirnov@bigmir.net.

Smyrnov Yevhenii Valeriiovych – PhD (Eng.), Senior Lecturer of the Department of Automobiles and Transport Management, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: zhekasmirnov@bigmir.net.