

Смирнов Є. В., к.т.н.; Огневий В. О., к.е.н.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ОСНОВІ НАДАННЯ АВТОСЕРВІСНИХ ПОСЛУГ

В роботі розглянуто перспективи створення автосервісного підприємства (або відокремленого автосервісного підрозділу) на базі виробничо-технічної бази комплексного автотранспортного підприємства. Запропоновано принцип створення такого автосервісного підприємства та оптимізації його структури.

З переходом до ринкової моделі господарських відносин на автомобільному транспорті відбулися значні зміни. Так приватизація та розукрупнення державних автотранспортних підприємств (АТП) призвели до появи значної кількості приватних перевізників. При цьому великі та середні АТП (понад 100 автомобілів) майже зникли з ринку транспортних послуг, а середня потужність існуючих автоперевізників становить близько 20 автомобілів. Територія та виробничі потужності, які залишилися в складі АТП після їх розукрупнення простоюють, здаються в оренду або використовуються не за призначенням, а потужності, що використовуються за призначенням, мають значний знос.

Також з переходом до ринкових відносин відбувся процес децентралізації системи управління процесами технічного обслуговування (ТО) і ремонту (Р) автомобілів, з'явилася можливість вибору методів і форм ТО і Р з урахуванням економічної доцільності. Для малих приватних підприємств, якими є дрібні АТП, характерні як нестаціонарні процеси роботи автомобілів, так і нестаціонарні процеси їх обслуговування. Такі підприємства, як правило, не мають своїх виробничих потужностей для виконання ТО і Р власного автопарку, так як витрати на створення таких потужностей значно перевищують доходи цих АТП. У підсумку, ТО та ремонт автомобілів виконується або власними силами з порушенням технологічних норм, або вимагає звертання за послугами до підприємств автосервісу. І якщо легковий автосервіс в Україні є вже більш-менш розвинутим, то розвиток автосервісу вантажних автомобілів та автобусів знаходиться ще в початковому стані.

Тому для комплексних АТП, що експлуатують вантажні автомобілі або автобуси, і які все ще мають в своєму складі відносно ефективну виробничо-технічну базу (ВТБ) є перспективною реорганізація своєї виробничої структури та управління з метою відокремлення технічної служби та створення автосервісного підприємства (або відокремленого автосервісного підрозділу). Однак при цьому існуюча ВТБ, яка створювалась на АТП роками під існуючий рухомий склад, як правило буде не в змозі забезпечити підтримку в працездатному стані сучасних автомобілів, що вимагає її розвитку (технічного переозброєння, реконструкції тощо), а отже і додаткових коштів. Існуючі наукові роботи [1-3] з питань розвитку автотранспортних підприємств в цілому, або їх ВТБ зокрема, практично не розглядають питання такої реорганізації і перетворення технічної служби АТП в відокремлене автосервісне підприємство (відокремлений автосервісний підрозділ), що в свою чергу, суттєво ускладнює прийняття керівництвом підприємств управлінських рішень стосовно визначення можливостей таких змін та їх реалізації. Вирішення цих питань вимагає розробки науково обґрунтованих підходів формування організаційно-технічних та управлінських заходів розвитку АТП на основі взаємодії його комерційної та технічної експлуатації. Крім того, більшість наукових праць, в яких вивчаються ці проблеми, засновані на засадах планово-адміністративної економіки, що ускладнює їх застосування за ринкових умов.

В узагальненому вигляді задача визначення оптимальних заходів розвитку ВТБ для створення на базі АТП автосервісного підприємства (відокремленого автосервісного

підрозділу) полягає у забезпеченні оптимальної потужності його ВТБ за рахунок розширеного відтворення основних виробничих фондів шляхом найбільш раціонального використання площі наявних будівель та споруд, робочих постів, усунення виробничих протиріч і диспропорцій, заміни фізично і морально застарілого обладнання, впровадження прогресивних технологічних процесів, досконалих методів організації праці та засобів управління виробництвом. При цьому слід врахувати, що при визначенні заходів розвитку ВТБ, в сьогоденних умовах, не завжди доцільно весь комплекс робіт з ТО і ремонту виконувати в створюваному автосервісному підприємстві (підрозділі). Це пов'язано з тим, що вартість деяких видів технологічного обладнання, яке потрібне для сучасного рухомого складу, є дуже високою, що в поєднанні з малим попитом, може зробити виконання цих робіт надзвичайно вартісним для такої виробничої структури. Визначення робіт, які доцільно виконувати в умовах такого автосервісного підприємства (підрозділу), вимагає розробки оптимальної структури його ВТБ, відповідно до якої вже слід визначати реальні заходи по створенню автосервісного підприємства (відокремленого автосервісного підрозділу).

Визначення оптимальної структури такого автосервісного підприємства (підрозділу), доцільно проводити на основі визначення граничного обсягу j -го виду робіт (T_{0j}) ТО і ремонту рухомого складу при якому витрати на їх виконання на ВТБ створюваного автосервісного підприємства (підрозділу) є такими, що дорівнюють витратам на проведення тих же робіт конкуруючим автосервісним підприємством [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**]. Тому, якщо розрахункова трудомісткість за j -им видом робіт (T_j) не менша відповідної трудомісткості T_{0j} , то доцільним буде виконання даного виду робіт створюваним автосервісним підприємством (підрозділом):

$$T_j \geq T_{0j}. \quad (1)$$

Обсяги робіт T_j за видами робіт слід визначати як суму обсягів робіт на основі розрахунку виробничої програми АТП з ТО та ремонту власного рухомого складу ($T_j^{АТП}$) та прогнозних обсягів автосервісних послуг ($T_j^{СТО}$):

$$T_j = T_j^{АТП} + T_j^{СТО}. \quad (2)$$

При визначенні оптимальної структури створюваного автосервісного підприємства (відокремленого автосервісного підрозділу), за відомими методиками проектування ВТБ визначаються його потреби в площах території, виробничо-складських та адміністративно-побутових приміщень, постах, виробничих робітниках, технологічному обладнанні тощо. Паралельно з формуванням заходів створення автосервісного підприємства (відокремленого автосервісного підрозділу), визначають і попередні обсяги матеріальних та інших ресурсів на обрані заходи.

Список літературних джерел

1. Кузнецов Е. С. Производственная база автомобильного транспорта: состояние и перспективы / Е. С. Кузнецов, И. П. Курников. – М. : Транспорт, 1988. – 231 с.
2. Варфоломеев В. Н. Управление техническим развитием предприятий автомобильного транспорта / В. Н. Варфоломеев. – К. : УМК ВО, 1989. – 116 с.
3. Курников И. П. Развитие производственно-технической базы АТП : [учеб. пособие] / И. П. Курников. – К. : УМК ВО, 1991. – 80 с.
4. Дрючин Д. А. Оптимизация структуры производственно-технической базы комплексного автотранспортного предприятия / Д. А. Дрючин // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2011. – № 10 (129). – С. 108–114.

Смирнов Євгеній Валерійович – к.т.н., старший викладач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет.

Огневий Віталій Олександрович – к.е.н, старший викладач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет.