

Прокудін Георгій Семенович – д.т.н., професор, завідувач кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, Національний транспортний університет, м. Київ, e-mail: p_g_s@ukr.net.

Хоботня Тетяна Георгіївна – к.т.н., доцент кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, Національний транспортний університет, м. Київ, e-mail: evol_tanya@ukr.net.

Прокудін Олексій Георгійович – к.т.н., доцент кафедри транспортного права та логістики, Національний транспортний університет, м. Київ, e-mail: al_pro@ukr.net.

Prokudin Georgii – Doctor of Technical Sciences, Professor, Head of the Department of International Transportation and Customs Control, National Transport University, Kyiv, e-mail: p_g_s@ukr.net.

Khobotnia Tetiana – Candidate of Sciences (Engineering), Associate Professor of the Department of International Transportation and Customs Control, National Transport University, Kyiv, e-mail: evol_tanya@ukr.net.

Prokudin Oleksii – Candidate of Sciences (Engineering), Associate Professor of the Department of Transport Law and Logistics, National Transport University, Kyiv, e-mail: al_pro@ukr.net.

УДК 656.078

С.О. Романюк, В.О. Буряк

ВАЖЛИВІСТЬ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ ДЛЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В СУЧАСНИХ РИНКОВИХ УМОВАХ

Обґрунтовано необхідність стратегічного управління на вантажних автотранспортних підприємствах та впровадження стратегій у поточну та майбутню діяльність. Наведено основні стратегії розвитку для даних підприємств.

Ключові слова: транспортна система, вантажне автотранспортне підприємство, стратегія, потенціал, розвиток.

The necessity of strategic management at freight transport enterprises and implementation of strategies in current and future activity is substantiated. The main development strategies for these enterprises are given.

Keywords: transport system, truck motor transport enterprise, strategy, potential, development.

На сьогоднішній день перед вантажними автотранспортними підприємствами постають такі основні завдання як оновлення асортименту послуг, освоєння сучасних технологій перевезень, продуманий вихід на нові ринки перевезень при постійних нестабільності і низькій платоспроможності підприємств України. Негативні наслідки такої ситуації в подальшому впливають на ефективність роботи підприємства, а також зменшують конкурентні переваги на ринку перевезень, з'являється необхідність роботи на основі досліджень в області стратегічного управління.

Для того щоб розробити стратегії підприємства вантажного автомобільного транспорту, необхідно знати прогнози розвитку економіки регіону, транспортної системи і країни в цілому. Це дозволить визначити пріоритетні напрямки діяльності, змусить позбутися неперспективних, незатребуваних видів послуг, стати більш гнучким і успішно конкурувати на ринку.

Основна задача, яку вирішує стратегія розвитку для автотранспортного підприємства, полягає в впровадженні інновацій на підприємстві, в швидкому реагуванні та адаптуванні до змін зовнішнього середовища, використанні сильних сторін підприємства та протистоянні конкурентам. Тому вибір довгострокового якісного напрямку розвитку є необхідною умовою в конкурентній боротьбі та утримання вантажного автотранспортного підприємства на ринку перевезень.

Проблеми стратегічного управління та розробки стратегій приділяється багато уваги вітчизняними та закордонними науковцями. Основні стратегічні підходи та стратегії розвитку

описанні та обґрунтовані в багатьох джерелах [1-2], проте багато з цих підходів розглядають підприємства, основою продукції яких є товар, а не послуга. Підприємства автомобільного транспорту надають саме послуги у перевезеннях вантажів (пасажирів), що і викликає певні нюанси в розробці стратегій розвитку та часто неможливості застосування до таких підприємств розроблених рекомендацій та алгоритмів для промислових підприємств.

Не існує універсальних інноваційних стратегій, які однаково підходять для суб'єктів підприємницької діяльності в усіх випадках, навіть, для підприємств однієї галузі. Кожне підприємство являється індивідуальною господарською одиницею, що функціонує в специфічних умовах, тому вибір та обґрунтування варіанту інноваційної стратегії визначається для конкретного підприємства самостійно та залежить від ряду вимог, які визначаються ринком послуг, інноваційним потенціалом та рівнем його використання, а також від багатьох зовнішніх факторів [3].

Також потрібно враховувати основні елементи роботи будь-якого вантажного автотранспортного підприємства, а саме парк автотранспортних засобів, виробничо-технічну базу, організацію виробничого процесу (перевезення, технічного обслуговування та поточного ремонту і тд) та управління. Виходячи з цих напрямків, можна запропонувати основні стратегії розвитку до кожного з них на підприємстві.

Стратегії розвитку парку автотранспортних засобів (АТЗ) включають в себе оновлення, заміну, розширення та спеціалізацію. Оновлення відбувається за рахунок покупки нових, більш сучасних марок АТЗ з кращими за попередні техніко-економічними показниками. Оновлення АТЗ забезпечить необхідну вікову структуру парку, підвищить показники ефективності роботи підприємства, збільшить коефіцієнт технічної готовності, зменшить трудомісткість обслуговування та ремонту.

Заміна АТЗ має проводитись в разі його фізичного старіння або в результаті висновку про недоцільність подальшого використання для перевезень.

Розширення структури автобусного парку відбувається при наявності попиту на перевезення, за рахунок збільшення кількості АТЗ, що відповідає потребам перевізного процесу.

Спеціалізація полегшує організацію робіт по підтримці і матеріально-технічному забезпеченню парку АТЗ. В умовах високого рівня спеціалізації витрати на ТО і ПР суттєво зменшуються.

Оновлення та модернізація виробничо-технічної бази – стратегія розвитку, яка проводиться за рахунок реконструкції, технічного переоснащення, впровадження в технологічний процес нового, сучасного технологічного обладнання, з метою підвищення продуктивності технологічних процесів з технічного обслуговування та ремонту (ТО і ПР), покращення економічних показників. Впровадження сучасних технологічних процесів технічного обслуговування та ремонту зменшить простой АТЗ, трудові і матеріальні витрати на ТО і ПР та підвищить якість обслуговування. Застосування єдиних технологічних процесів забезпечить підвищення якості, ефективності використання обладнання, організації та контролю за виконанням операцій.

Серед інноваційних стратегій організації виробництва в першу чергу необхідно відзначити впровадження нових методів організації перевезень, що включає в себе – централізовану диспетчерську службу, застосування засобів дистанційного спостереження, впровадження нових методів організації перевезень, що дозволить збільшити коефіцієнт використання пробігу для вантажних перевезень.

До стратегій розвитку в управлінні, в першу чергу, слід віднести застосування стандартних управлінських рішень, що дозволить знизити негативний вплив недостатньої кваліфікації персоналу на ефективність управлінських рішень. Також, слід відзначити і впровадження сучасних автоматизованих систем управління та відслідковування АТЗ на маршруті.

Ефективна робота будь-якого вантажного автотранспортного підприємства, його зростання і розвиток визначаються правильним вибором стратегічних орієнтирів, що дозволяють найкращим чином реалізувати потенціал підприємства.

Це призводить до необхідності досліджувати потенціал вантажного автотранспортного підприємства, з метою вибору рекомендацій щодо формування стратегії підприємства, так як сила впливу кожного з факторів зовнішнього середовища на підприємства обумовлена особливостями самих підприємств, що планується зробити в подальших дослідженнях.

Список використаних джерел

1. Василенко В. О. Стратегічне управління: навч. посібник / В. О. Василенко. – К.: Центр навч. літер., 2007. – 396 с.

2. Пантелєєв М. С. Формування механізму стратегічного управління потенціалом підприємства / М. С. Пантелєєв, Н. М. Шматько // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 41, 2013. – С.209-215.

3. Біліченко В. В. Обґрунтування базових інноваційних стратегій для автотранспортних підприємств / В.В. Біліченко, С.О. Романюк // Вісник СевНТУ: зб. наук.пр. Серія: Машиноприладобудування та транспорт. – 2011. – Вип. 122/2011. – С. 92-94.

Романюк Світлана Олександрівна – кандидат технічних наук, доцент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: romchuk.s85@gmail.com

Буряк Владислав Олегович – магістрант групи 1АТ-20м, Факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: 1at.16b.buryak@gmail.com

Romaniuk Svitlana Oleksandrivna – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Automobiles and Transport Management, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: romchuk.s85@gmail.com

Buryak Vladyslav Olehovych – undergraduate group 1AT-20m, Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: 1at.16b.buryak@gmail.com

УДК 629.113

Д.П. Рубан, Л.В. Крайник, Г.Я. Рубан

ОСОБЛИВОСТІ ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ КУЗОВІВ АВТОБУСІВ РАМНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

Описано основні моменти технічного контролю кузовів автобусів громадського транспорту при допуску до експлуатації. Наведено особливості технічного контролю кузовів автобусів рамної конструкції на прикладі автобуса «Еталон» БАЗ 079.

Ключові слова: автобус, несівний кузов, кузов рамної конструкції, технічний контроль, допуск до експлуатації.

The main points of technical control of the bodies of public transport buses in terms of admission to operation are described. The peculiarities of technical control of buses of frame design on the example of bus "Etalon" BAZ 079 are given.

Keywords: bus, seeding body, frame structure body, technical control, access to operation.

Безпека перевезення пасажирів повинна бути на належному рівні незалежно від терміну експлуатації автобуса. Відповідним чином на стадії проектування та виготовлення кузов автобуса підлягає обов'язковому технічному контролю на відповідність до вимог пасивної безпеки згідно Правил ЄЕК ООН № 66 [1]. В процесі експлуатації кузов підлягає старінню у зв'язку з накопиченням осередків втомних тріщин та корозії. Розвиток корозії пов'язаний із атмосферним впливом, впливом вологи у поєднанні із пісчано-солевими сумішами проти обмерзання доріг. Накопичення осередків втомного руйнування пов'язане із завантаженням (перевантаженням) автобуса пасажирами, швидкістю руху по дорогам із різним мікропрофілем (особливо низької якості). В результаті такого старіння міцність кузова поступово погіршується і настає момент невідповідності вимогам Правил ЄЕК ООН № 66. Такий автобус продовжує експлуатацію до тих пір, доки не стане на відновлювальний ремонт, у зв'язку з неможливістю подальшої експлуатації. Таким чином для оцінки довговічності кузовів автобусів під час експлуатації та відповідності їх вимогам пасивної безпеки згідно Правил ЄЕК ООН № 66 було розроблено методологію [2].

Правила ЄЕК ООН № 66 передбачають перекидання автобуса, після якого визначається деформація пасажирського салону, що характеризується відповідними розмірами деформованої похилої площини. Але такий руйнівний метод контролю не підходить для оцінки безпеки кузова