

Біліченко В. В., д.т.н., проф.; Романюк С.О., к.т.н.
Вінницький національний технічний університет

РЕГІОНАЛЬНЕ ПАРТНЕРСТВО ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В НАПРЯМКУ ТЕХНІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ АВТОМОБІЛІВ

В економіці України до середини 1990-х рр. домінували комплексні підприємства автомобільного транспорту (АТП), тобто такі, які займалися перевезеннями пасажирів та вантажів – як основна діяльність, а також експедиційним обслуговуванням і технічною підготовкою парків автомобільних транспортних засобів (АТЗ) – як допоміжні діяльності. Проте, в останні два десятиліття, частка таких підприємств невпинно скорочується на користь тих, які займаються лише одним або декількома із вищезазначених видів діяльності. Також простежується тенденція до збільшення загальної кількості операторів ринку пасажирських та вантажних автомобільних перевезень при одночасному зменшенні концентрації (кількості) АТЗ в їх парках.

На сьогодні в Україні в сегменті пасажирських автомобільних перевезень, за оцінками фахівців, діє понад 30 тис. суб'єктів господарювання, переважна більшість яких має до 10 одиниць АТЗ [1]. Такі суб'єкти господарювання, не використовуючи, як правило, власної виробничо-технічної бази (ВТБ) для проведення всього комплексу необхідних робіт щодо профілактичних та ремонтних впливів, передають відповідні роботи, повністю або частково, на аутсорсинг.

Разом із тим, слід зазначити, що наявну в Україні структуру парків АТЗ суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів, вирізняє наступне: порівняно велика кількість марок, моделей і модифікацій АТЗ, які одночасно експлуатуються в одному парку; значний термін експлуатації АТЗ (за окремими моделями чи модифікаціями АТЗ він сягає 20-35 років); суттєву частку АТЗ складають АТЗ малої та середньої пасажиромісткості [1]. Це, в поєднанні з такими факторами як невизначеність інтенсивності та умов (зокрема щодо стану дорожньої інфраструктури) експлуатації АТЗ, зумовлює складність управління виробничими системами АТП, які надають послуги з пасажирських перевезень, зокрема відносно досягнення цільових значень показників, обраних за критерії успішності реалізації стратегій розвитку АТП в цілому і/або їх виробничих систем.

Водночас, на тлі спостерігаємої в Україні домінуючої ролі дрібних, за масштабом діяльності, АТП, які надають послуги з перевезення пасажирів, має місце поступове посилення державного регулювання ринків пасажирських автомобільних перевезень, зокрема в частині формування і додержання вимог до технічної підготовки парків АТЗ. При цьому вищевказані характеристики структури парків АТЗ суттєво послаблюють конкурентні позиції дрібних АТП за показниками витрат і якості технічної підготовки АТЗ. В першу чергу, це пов'язано із дією ефекту масштабу, який, в свою чергу, пов'язується із величиною ВТБ, або її окремих об'єктів основних виробничих фондів (ООВФ),

і обсягом надаваних послуг із технічної підготовки АТЗ. Крім того, вікова структура парків АТЗ та їх різномарочність може бути перешкодою до передачі послуг із технічної підготовки АТЗ дрібних АТП на аутсорсинг через відсутність суб'єктів господарювання, які пропонують їх взагалі, або за ціною, яка дозволить забезпечити конкурентоспроможність кінцевої послуги АТП – послуги з перевезення пасажирів. Відповідно, перед суб'єктами господарювання, в першу чергу дрібними, постає необхідність винайдення і реалізації стратегічних інноваційних рішень щодо підвищення ефективності процесів технічної підготовки парків АТЗ до здійснення перевезень. Можна очікувати, зокрема виходячи з методології багатовимірних інновацій, що інноваційність даних рішень має пов'язуватися, головним чином, із інноваційністю використовуваних бізнес-моделей. За перспективний різновид таких бізнес-моделей виступає бізнес-модель стратегічного партнерства АТП регіону, які надають послуги з перевезення пасажирів, щодо варіантів сумісного розвитку ВТБ АТП, які, за даних обставин, виступають за партнерів, і/або сумісного розміщення замовлень останніми на виконання послуг із технічної підготовки АТЗ на засадах аутсорсингу [2].

Таким чином, актуальним завданням є розроблення основ проектного управління реалізацією бізнес-моделі регіонального партнерства (РП) АТП у розвитку систем технічної підготовки (СТП) парків АТЗ. Вирішення даного завдання має сприяти розв'язанню такої важливої проблеми національної економіки як підвищення ефективності пасажирських та вантажних автомобільних перевезень при додержанні постійно зростаючих, відповідно до міжнародних стандартів, вимог до параметрів АТЗ, використовуваних в процесах перевезень, щодо надійності, транспортної безпеки, економічності, комфортності та екологічності в умовах відносно невисокої концентрації АТЗ в парках АТП.

Запропонована системна модель проектного управління стратегією АТП за етапами її життєвого циклу як за проектами [3]. Системний підхід в даній моделі, яка носить дескриптивний характер, спрямовується на комплексне упорядкування, на основі принципу системної єдності, процесів проектного управління формуванням (формулюванням) стратегії, розробленням стратегічного портфеля, плануванням і реалізацією стратегічного портфеля, а також моніторингом і контролем експлуатації стратегії з урахуванням функціональних сфер діяльності організації. При цьому в системі процесів проектного управління як взаємопов'язані розглядаються продукто-орієнтовані процеси, процеси управління проектами, а також процеси операційної діяльності організації щодо забезпечення проектного управління стратегією [4].

Відповідно до моделі проектного управління організаційною стратегією за етапами її життєвого циклу проект стратегії може бути описано виразом виду:

$$P_s = P_s (P_f, P_r, P_c, P_e) \quad (1)$$

де P_f , P_r , P_c , P_e – відповідно підпроекти етапів життєвого циклу організаційної стратегії: формування (формулювання) стратегії, розроблення стратегічного портфеля, планування і реалізація стратегічного портфеля, а також моніторинг і контроль експлуатації стратегії.

На основі системного підходу запропонована модель, яка описує, з урахуванням принципів індивідуалізації та інтеграції, умови проектного управління системою РП АТП в розвитку СТП парків АТЗ (рис. 1). В основу даної системи партнерства, як бізнес-моделі розвитку АТП, покладено припущення про підвищення ефективності сумісного (централізованого) виконання окремих робіт із технічної підготовки парків АТЗ із використанням продуктів проектів ООВФ ВТБ окремих АТП або сумісного замовлення на виконання цих послуг на засадах аутсорсингу.

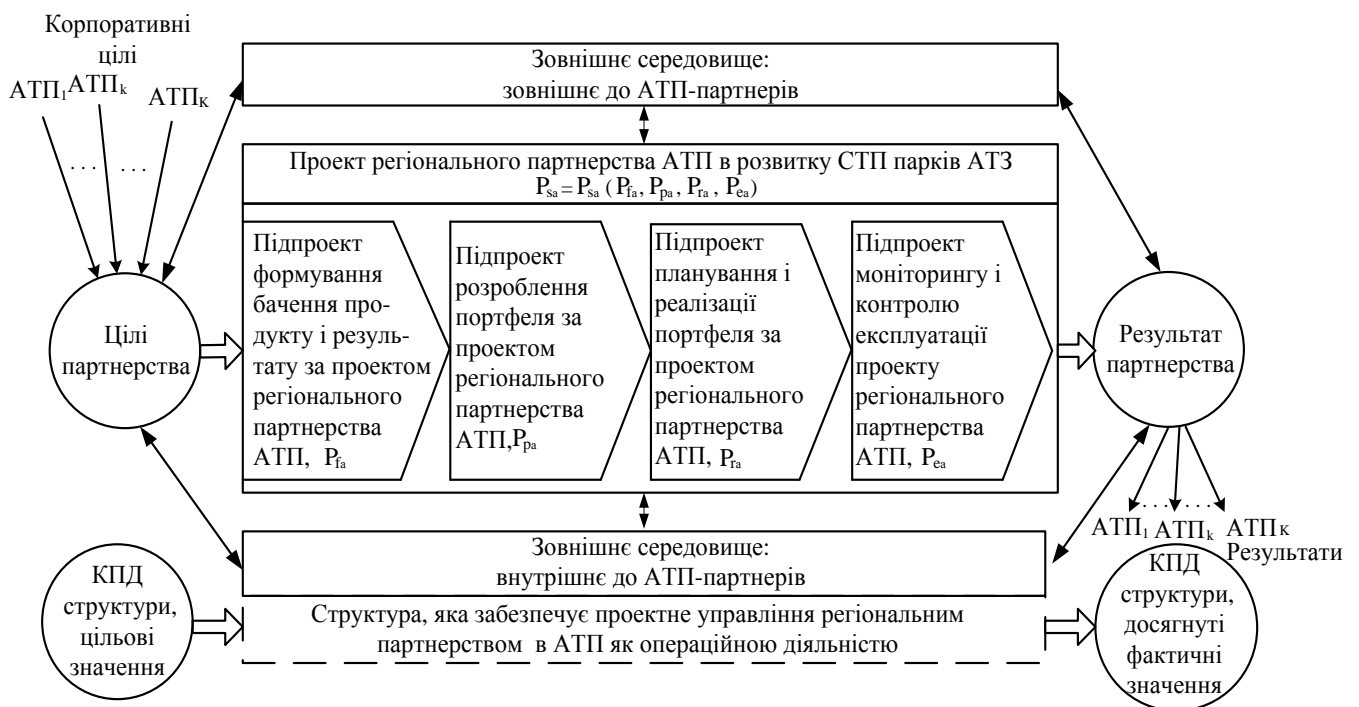


Рис. 1 – Системна модель проектного управління регіональним партнерством АТП в розвитку СТП парків АТЗ

На основі системної моделі РП АТП в розвитку СТП парків АТЗ як проекту запропонована концепція продукто-орієнтованого життєвого циклу останнього. Відповідно до неї за основні фази прийнято: формування бачення продукту і результату за проектом РП АТП; розроблення портфеля підпроектів за проектом РП АТП; планування і реалізація підпроектів за проектом РП АТП; моніторинг і контроль експлуатації проекту РП АТП.

При цьому за продукт проекту РП АТП пропонується розглядати фактичне використання результатів комплексу заходів організаційного, технічного та економічного характеру, реалізованих у складі портфеля проекту РП АТП відповідно до сформованого бачення продукту проекту РП АТП. Під результатом проекту РП АТП будемо розуміти досягнення цільових значень ключових показників діяльності СТП парків АТЗ АТП-партнерів у

встановлених часових періодах протягом планованого економічного терміну життя даного проекту за умовами надання послуг із технічної підготовки, виробництво і/або закупівля яких централізується в межах партнерства.

Продукт проекту РП АТП розглядається за засіб вирішення АТП-партнерами проблем досягнення в середовищі, яке постійно змінюється, стратегічних цілей, встановлених для СТП парків АТЗ, у взаємозв'язку зі стратегічними цілями даних АПТ в економічно найбільш ефективний спосіб.

АТП-потенційні партнери, як зацікавлені в продукті і результаті проекту РП АТП сторони і, водночас, раціонально "мислячі" суб'єкти господарювання, виходячи зі своєї "позиції" отримання максимуму вигід і можливостей при мінімумі витрат і прийнятному ступені ризику від участі в проекті РП АТП, можуть інтерпретувати ситуацію, яка складається, у відмінний спосіб. Відповідно, варіанти бачення продукту і результату, пропоновані за умов прийняття експертної підтримки, яка, в свою чергу, як припускається, виходить із цілей загальносистемної ефективності, можуть сприйматися учасниками як основа до "справедливого" розподілу вигід, можливостей, витрат і ризиків проекту РП АТП, включно зі стадією експлуатації. Непов'язаність ні з однією з АТП-потенційних партнерів експертів має виступати за суттєво значущий критерій в умовах вибору останніх.

Висновки: на основі системної моделі проектного управління організаційними стратегіями – за етапами життєвого циклу останніх як за проектами, а також із використання теорії стратегічного управління та стратегічного розвитку, зокрема в частині формування цілей організації, запропонована системна модель, яка описує, з урахуванням принципів індивідуалізації та інтеграції, умови проектного управління системою РП АТП в розвитку СТП парків АТЗ.

Список використаних джерел

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; за заг. ред. А. М. Редзюка. – К. : ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. – 400 с.

2. Біліченко В. В. Проблеми та ознаки ідентифікації проектів регіонального партнерства організацій автомобільного транспорту в розвитку системи технічної підготовки АТЗ / В. В. Біліченко, С. О. Романюк // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – 2013. – № 15 (204) Ч12. – С. 179–183.

3. Bilichenko V. Project Management of the System for Regional Partnership of the Organization of the Automobile Transport in the Development of the System of Technical preparation of the vehicle parks / V. Bilichenko, S. Romanyuk // Bulletin of Polytechnic Institute of Iasi. – 2013. – Tomul LIX(LXIII). Fasc. 2. – P. 9–17.

4. Воркут Т. А. Проектний аналіз / Т. А. Воркут. – К. : УЦДК, 2000. – 440 с.