

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ СИСТЕМ ТЕХНІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ПАРКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОРГАНІЗАЦІЙ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Ключові слова: *організація автомобільного транспорту, автомобільні транспортні засоби*

Делегування транспортної галузі України, яке відбулося в 1990-х рр., зумовило значні зміни в системі управління галуззю. Зокрема, різко скоротилася державна участь в управлінні процесами перевезень, що привело до появи приватних перевізників, доля яких на сьогодні в економіці України перевищує 90%, і посилення конкуренції між ними [1]. Як свідчать дані, станом на 1 січня 2013 року кількість приватних підприємств перевізників становить 95% у м. Вінниця та 87% у Вінницькій області, решту становлять публічні та приватні акціонерні товариства (4,3% та 9,6%) та підприємства муніципальної власності (0,7% та 3,4%).

У Україні ліцензії отримали понад 57 тис. перевізників. В тому числі на ринок пасажирських автотранспортних послуг вийшло понад 30 тис. перевізників різних форм власності, переважна більшість яких мають від одного до 10 автобусів. Вони не можуть утримувати кваліфікованих фахівців, не мають власної виробничо-технічної бази (ВТБ), не можуть придбати автобуси великої місткості [2, с. 23]. Вищезазначене можна наглядно продемонструвати на прикладі пасажирських автотранспортних підприємств Вінницької області. Станом на 1 січня 2013 р. у м. Вінниця лише 3% перевізників, які отримали ліцензії на здійснення пасажирських перевезень, мали власну ВТБ, інші обслуговуються, повністю або частково, в приватних СТО, майстернях тощо. У Вінницькій області цей показник становить 14,2%.

Слід відмітити, що станом на 1 січня 2013 р. кількість організацій автомобільного транспорту (ОАТ) (осіб), що здійснюють пасажирські перевезення у м. Вінниця, мають лише від 1 до 5 АТЗ, що становить 54% від загальної кількості ліцензованих перевізників у м. Вінниця та 43% – Вінницькій області.

Значно застарів парк АТЗ. Так парк вантажних автомобілів віком понад 8 років становить 56%, автобусів віком понад 10 років – 64%. Вікова структура парку транспортних засобів що здійснюють перевезення пасажирів у м. Вінниця та Вінницькій області представлена відповідно нижче. Як видно з наведених гістограм, переважна кількість автобусів, які здійснюють пасажирські перевезення, мають вік від 5 до 15 років (88% від загальної кількості АТЗ).

Парк АТЗ такої вікової структури має меншу продуктивність і значно більші затрати на ТО і ПР [3].

Коли характеризувати парк АТЗ, який здійснює перевезення пасажирів у м. Вінниця та області за його пасажиромісткістю, то переважають АТЗ малої та середньої пасажиромісткості (відповідно 40,8% та 46,5 у м. Вінниця). АТЗ великої пасажиромісткості становлять не велику частку (12,7% у м. Вінниця).

Для економіки СРСР, частиною якого була Україна, характерними були, так звані, комплексні підприємства автомобільного транспорту, які займалися перевезеннями пасажирів, вантажів, експедиційним обслуговуванням, виконанням робіт з ТО та ПР АТЗ. Проте на сьогодні доля таких підприємств скорочується. Все більша частина підприємств автомобільного транспорту замається одним або декількома з цих видів діяльності – або перевезеннями (підприємства перевізники), або наданням послуг з ТО та ПР (станції технічного обслуговування, ремонтні майстерні тощо), або експедиційним обслуговуванням (транспортно-експедиційні підприємства, логістичні провайдери тощо).

Наявна структура парків АТЗ ОАТ, які надають послуги з перевезення пасажирів, характеризується [4, с. 27; 12]:

- великою кількістю марок, моделей і модифікацій АТЗ, що одночасно експлуатуються в одному парку;
- порівняно великим терміном експлуатації АТЗ (від початку випуску певної моделі АТЗ до масового виходу АТЗ із експлуатації минає 20-35 років);

- спостерігається тенденція до зниження або підвищення – залежно від полярності показника, проте в негативному сенсі) основних експлуатаційних показників роботи АТЗ;
- більшу частину парків АТЗ складають АТЗ малої та середньої пасажиромісткості.

Це, в сукупності з такими факторами як невизначеність умов експлуатації АТЗ, зумовлює складність забезпечення технічної підготовки АТЗ ОАТ відносно досягнення цільових значень показників, обраних за критерії.

Як зазначалось вище, традиційно всі роботи, що пов'язані з ТО та ПР автомобілів, відновленням запчастин і т.д. на автомобільному транспорті, в колишньому СРСР виконувалися в рамках комплексних автотранспортних підприємств (АТП). З переходом до ринкових відносин ситуація істотно змінилася. По-перше, одержав поширення процес розукрупнення АТП, що супроводжується появою великої кількості приватних перевізників, у розпорядженні яких відсутня ВТБ для проведення всього комплексу необхідних профілактичних та ремонтних впливів. По-друге, з'явилася свобода вибору способів і форм обслуговування на основі аналізу економічної доцільності. Зокрема підприємства стоять перед вибором: здійснювати ТО та ПР власними силами чи звертатися до підприємств, які спеціалізуються на виконанні цих робіт, тобто віддати на аутсорсинг. За потенційно можливий можна розглядувати ще один варіант – створення регіональних систем забезпечення працездатності парків АТЗ різних перевізників на засадах партнерства.

Слід зауважити, що в періодах економічного спаду, невизначеності майбутнього світової і/або національної та регіональних економік простежується прагнення ОАТ до уникання реалізації проектів, пов'язаних з розширенням і/або оновленням як власне парків АТЗ, так і ВТБ. На тлі домінуючої на сьогодні в Україні ролі дрібних ОАТ, які надають послуги з перевезення, водночас, має місце поступове посилення державного регулювання ринків перевезень, зокрема в частині формування і додержання вимог технічної підготовки парків АТЗ. Разом з тим, вищезгадуванні характеристики структури парків АТЗ, стан дорожньої інфраструктури суттєво обмежують конкурентоспроможність дрібних ОАТ за витратами і якістю технічної підготовки АТЗ. В першу чергу, це пов'язано з тим, що існує зв'язок між величиною (масштабом) ВТБ і обслуговуванням нею парком АТЗ, який визначає програму ТО та ПР і завантаження технічного устаткування. Вирішуючи питання, щодо визначення кількості АТЗ, необхідно враховувати наявність для комплексного АТП наступного компромісу. Укрупнення комплексних АТП призводить, з одного боку, до зниження середніх витрат на ТО та ПР АТЗ, а з іншого – до збільшення середніх витрат власне на перевезення, що, в свою чергу, пов'язано зі збільшенням нульового пробігу АТЗ [3, с. 256-260]. При цьому додатній ефект від збільшення ВТБ простежують лише до певної величини (масштабу) обсягу робіт з технічної підготовки АТЗ.

Вікова структура парків АТЗ та їх різномарочність може бути перепорою до передачі послуг з технічної підготовки АТЗ на аутсорсинг через відсутність організацій, які їх пропонують взагалі, або за ціною, яка буде зумовлювати низьку конкурентну спроможність кінцевої послуги, а саме послуги з перевезення.

Список літературних джерел

1. Мягких І. М. Роль і місце автомобільного транспорту в системі споживчої кооперації та напрями покращення транспортних послуг в Україні / Мягких І. М. // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 7. – с. 71-75.
 2. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : Монографія / Державтотранс НДІ проект; За заг. ред. А. М. Редзюка. – К., 2005. – 400 с.
 3. Марчук М.М. Виробничо-технічна база підприємств автомобільного транспорту: ретроспектива, стан та проблеми розвитку / Марчук М.М., Скочук М.П., Морозюк С.В. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Chem_Biol/Vnuvvp/2009_2/v4641.pdf.
 4. Марков О. Д. Організація автосервісу / О. Д. Марков. – Л.: Оріяна-Нова, 1998. – 332 с.
- Романюк Світлана Олександрівна – асистент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет.