

Є. В. Смирнов, асистент

## ВИЗНАЧЕННЯ ЗАХОДІВ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ СТРАТЕГІЙ ТЕХНІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

**Ключові слова:** автомобільний транспорт, автотранспортне підприємство (АТП), виробничо-технічна база (ВТБ), стратегія, рухомий склад, технічний розвиток.

Визначення ефективних стратегій технічного розвитку підприємства автомобільного транспорту передбачає сукупність процесів з формування стратегій та, відповідно, моделювання показників роботи підприємства за кожною зі стратегій. Стратегія технічного розвитку являє собою комплекс заходів, направлений на оновлення рухомого складу АТП з урахуванням необхідного для підтримки даних автомобілів в роботоздатному стані розвитку ВТБ.

Як відомо, ВТБ являє собою сукупність приміщень, споруд, обладнання та інструменту, призначених для зберігання, технічного обслуговування та ремонту автомобілів із забезпеченням необхідних умов праці персоналу та збільшення його продуктивності. В залежності від ступеня впливу можна окреслити наступні форми розвитку ВТБ – нове будівництво, розширення, модернізація, технічне переозброєння та реконструкція ВТБ [1–4]. Проте, виходячи з того, що більшість діючих АТП були спроектовані і побудовані для експлуатації великих парків рухомого складу, а на сьогоднішній день реальна кількість рухомого складу значно менша, то такі підприємства повністю не використовують власні виробничі потужності, будівлі та території. Таким чином, нове будівництво та розширення, як шляхи розвитку ВТБ, в сучасних реаліях є незатребувані та надалі в роботі розглядатися не будуть.

Таким чином, після визначення шляхів розвитку рухомого складу більшості існуючих АТП, необхідно визначити шляхи розвитку її ВТБ – а саме заходи з модернізації, технічного переозброєння чи реконструкції ВТБ. Алгоритм визначення шляхів розвитку ВТБ показано на рис. 1.



Рисунок 1 – Алгоритм визначення шляхів розвитку ВТБ

Процес аналізу стану існуючої ВТБ та її відповідність новим автомобілям виконується провідними технічними спеціалістами підприємства на основі загальноприйнятих показників (коефіцієнт технічної готовності, забезпеченість виробничими площами, обладнанням тощо). За результатами аналізу експертним шляхом визначається «слабкі ланки» ВТБ та пропонується орієнтовний перелік заходів по її розвитку. На основі цих даних виконується підбір обладнання і визначається перелік ремонтно-будівельних та інших робіт і прогноуються необхідні обсяги інвестицій. Попередньо забезпеченість підприємства ВТБ для реалізації стратегій доцільно оцінювати на основі методики визначення ТЕПів [4].

Для визначення оптимальної структури ВТБ і уточнення заходів з її розвитку, необхідно виконати розрахунки роботи автомобілів на лінії, визначити виробничу програму і обсяги робіт з ТО і ремонту автомобілів та необхідні кількості постів, персоналу та площ підприємства. Розрахунки ВТБ підприємства виконуються на основі методики, наведеної в [3, 4].

На основі результатів розрахунку ВТБ та якісного аналізу конструктивних і технологічних вимог нового рухомого складу до виробничих будівель, споруд, технологічного обладнання, технічного стану ВТБ, необхідно визначити на скільки існуюча ВТБ в змозі забезпечити підтримку нових автомобілів в роботоздатному стані. При цьому необхідно визначити оптимальну структуру ВТБ, яка забезпечує найбільшу інтенсифікацію розвитку останньої. Так, в межах одного підприємства, не завжди доцільно виконувати всі види робіт з ТО та ремонту автомобілів, тому оптимальною є така структура ВТБ, до складу якої включені лише ті підрозділи, витрати на виробництво по яких менші витрат на оплату виконання тих же видів робіт в кооперації з автосервісними або іншими автотранспортними підприємствами.

Визначення оптимальної структури ВТБ, на наш погляд, доцільно проводити за методикою [5]. За цією методикою доцільність організації певного підрозділу на АТП виконується на основі даних граничного обсягу робіт ( $T_0$ ) при якому витрати на виконання робіт ТО і ремонту на ВТБ підприємства є рівними витратам на проведення тих же робіт автосервісним (авторемонтним) підприємством. Тому, якщо розрахункова трудомісткість за певним видом робіт  $T_j$  перевищує відповідну трудомісткість  $T_{0j}$ , то доцільним буде виконання даного виду робіт на власній ВТБ. За цим же принципом можливе створення такої структури ВТБ, при якій підприємство зможе надавати певні послуги з ТО та ремонту іншим підприємствам.

Визначивши оптимальну структуру ВТБ та її відповідність новому рухомому складу, експертна група уточнює заходи з розвитку ВТБ та визначає форму її розвитку, а саме модернізацію, технічне переозброєння чи реконструкцію ВТБ. Окрім форми розвитку ВТБ технічний спеціаліст (експерт або група експертів) підприємства, визначаючи заходи з її розвитку, визначають і попередні обсяги матеріальних та інших ресурсів на обрані заходи. Даний момент є дуже важливий, оскільки від точності визначення величини цих коштів будуть залежати величина початкових інвестицій на розвиток ВТБ, та відповідно і ефективність самої стратегії технічного розвитку. Тому за певних умов може бути доцільним на даному етапі залучення додаткових експертів зі спеціалізованих наукових і консалтингових організацій.

### Список використаних джерел

1. Варфоломеев В. Н. Реконструкция и техническое перевооружение предприятий автомобильного транспорта / В. Н. Варфоломеев, Н. А. Волошина. – К. : УМК ВО, – 1991. – 124с.
2. Курников И. П. Развитие производственно-технической базы АТП : [учеб. пособие] / И. П. Курников. – К. : УМК ВО, 1991. – 80с. – ISBN 5-7763-0381-8.
3. Формування виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту : Навч. посібник / В. Є. Канарчук, І. П. Курніков, Ю. Ф. Савін, С. І. Андрусенко. – К., 1994. – 140 с.
4. 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. : ил.; 21 см. – ISBN 5-277-01256-7.
5. Дрючин Д. А. Оптимизация структуры производственно-технической базы комплексного автотранспортного предприятия / Д. А. Дрючин // Вестник Оренбургского государственного университета, №10 (129). – Ориенбург, 2011. – с. 108 –114.