

УДК 656.078:658.28

С. О. Романюк

*Вінницький національний технічний університет
Хмельницьке шосе, 95, м. Вінниця, Україна, 21021
romchuk_85@mail.ru*

СИСТЕМНИЙ ІНТЕГРАЛЬНИЙ КРИТЕРІЙ ПО ОЦІНЮВАННЮ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ В СИСТЕМІ ТЕХНІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

На сьогоднішній день функціонування та розвиток організацій автомобільного транспорту (ОАТ) на базі колишніх комплексних автотранспортних підприємств ускладнено великою кількістю приватних перевізників, що підвищує конкуренцію на ринках перевезень. ОАТ необхідно використовувати всі можливі ресурси та напрямки діяльності для отримання додаткових прибутків. Цим напрямком може стати система технічної підтримки (СТП) та виробничо-технічна база (ВТБ), яка буде обслуговувати не тільки власні автотранспортні засоби (АТЗ), а й надавати послуги зовнішнім клієнтам, які не мають власної ВТБ, або вона є фізично і/або морально застарілою, або не відповідає вимогам структури парку АТЗ, або не використовується ефективно. При розробці такої стратегії розвитку ОАТ необхідно враховувати зміни та наслідки, які відбудуться в інших системах. Тому слід розглядати можливість використання СТП зовнішніми клієнтами системно, враховуючи наслідки та можливі зміни в подальшому для інших напрямків діяльності ОАТ.

Системний підхід спрямовується на комплексне упорядкування на основі принципу системної єдності процесів управління системами перевезень (СП), технічної підготовки (СТП) автотранспортних засобів (АТЗ) (діагностування, ТО та ПР АТЗ), а також експедиційного обслуговування (СЕО) в проєктах (підпроєктах), етапів життєвого циклу стратегій – формування, реалізація, контроль та коригування – ОАТ [1].

Для того, щоб СТП АТЗ склала конкуренцію діючим станціям технічного обслуговування вона повинна задовольняти певні умови та відповідати критеріям.

Системний інтегральний критерій оцінювання стратегій СТП парків АТЗ ОАТ на стадіях формування, реалізації і контролю стратегій в ОАТ у роботі [2, с. 11] пропонується формувати на основі трьох локальних критеріїв: надійність АТЗ, економічність АТЗ, а також екологічність АТЗ. При цьому надійність передбачає забезпечення безвідмовності, довговічності, ремонтпридатності та збереженості АТЗ. Водночас, умови забезпечення транспортної безпеки, в розумінні безпеки дорожнього руху, не виділяються, хоча в контексті автомобільних перевезень в цілому, і пасажирських зокрема, це є важливою функцією. З пропонованого підходу незрозуміло також з чим пов'язується економічність – рівнем експлуатаційних витрат на технічне обслуговування і ремонт [2, с. 9], чи продуктивністю технічного обслуговування і ремонту АТЗ [2, с. 24].

Екологічність розглядається тільки з точки зору шкідливого впливу власне АТЗ на навколишнє середовище, при цьому шкідливий вплив реалізації власне процесів технічної підготовки АТЗ в ОАТ до уваги не береться.

За обмеженість пропонованого підходу виступає також ігнорування комфортності АТЗ, що суттєво впливає на конкурентоспроможність послуг з перевезення пасажирів, які надаються ОАТ.

Виходячи з вищенаведених міркувань, видається за доцільне представити системний інтегральний критерій для оцінювання СТП парків АТЗ ОАТ наступним чином:

$$Sc = \max H \wedge \max B \wedge \min E \wedge \max K \wedge \min V, \quad (1)$$

де H – надійність АТЗ;

B – транспортна безпека АТЗ;

E – економічність АТЗ (рівень експлуатаційних витрат на технічну підготовку АТЗ);

K – комфортність АТЗ;

V – екологічність АТЗ (рівень шкідливого впливу АТЗ та реалізації процесів технічної підготовки АТЗ).

Бібліографічний список використаної літератури

1. Какаева Е. А. Инновационный бизнес: стратегическое управление развитием: учеб. пособие / Е. А. Какаева, Е. Н. Дуденкова. – М.: Издательство «Дело» АНХ, 2010. – 176 с.

2. Левківський О. П. Наукові основи забезпечення ефективності системних властивостей автотранспортних засобів в проєктах реалізації їх життєвого циклу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. техн. наук: спец. 05.13.12 – управління проєктами та програмами / Олександр петрович Левківський. К., – 2007. – 36 с.