

**С.О. Романюк, к. т. н., старш.викл.; Б.О. Петрук, студ.**

## **УДОСКОНАЛЕННЯ ВИРОБНИЧИХ ПРОЦЕСІВ АВТОСЕРВІСНИХ ПІДПРИЄМСТВ З МЕТОЮ ПІДВИЩЕННЯ ЇХ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ**

***Ключові слова:** конкурентоспроможності, автосервісні підприємства, виробничий процес, послуга, система технічної підготовки, автомобільний транспортний засіб,*

Традиційно всі роботи, що проводяться в системі технічної підготовки (СТП) парків автомобільних транспортних засобів (АТЗ), пов'язані з технічним обслуговуванням (ТО) і ремонтом автомобілів, відновленням запчастин і т.д. на автомобільному транспорті, 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 виробничо-технічна база (ВТБ) для проведення необхідних профілактичних та ремонтних впливів.

Свідченням цього є те, що в Україні ліцензії на пасажирські автотранспортні послуги отримали понад 57 тис. перевізників. Серед них понад 30 тис. перевізників різних форм власності мають від 1 до 5 автобусів. Вони не можуть утримувати кваліфікованих інженерно-технічних працівників, не мають відповідної власної ВТБ, тощо [1, с. 23].

Наведене вище можна наглядно продемонструвати на прикладі пасажирських АТП Вінницької області. Станом на 1 січня 2015 року у м. Вінниця лише 3% перевізників, які отримали ліцензії на здійснення пасажирських перевезень мають власну ВТБ, інші обслуговуються на приватних СТО, майстернях тощо. У Вінницькій обл. цей показник становить 14,2 %.

Разом з тим, як свідчить проведений аналіз, в Україні більша частина обсягів перевезень пасажирів здійснюється АТП, які або не мають власної ВТБ взагалі, або вона є фізично і/або морально застарілою, або не відповідає вимогам структури парку АТЗ, або не використовується ефективно.

Звідси випливає, що в більшості випадків АТП чи фізичні особи підприємці не мають відповідної СТП, що призводить до зниження якості ТО і ремонту, збільшення простоїв АТЗ та витрат на ТО і ремонт і, взагалі, відсутнє необхідне сучасне устаткування та обладнання.

Замінити чи купити обладнання для повного комплексу робіт по ТО і ремонту у АТП немає можливості і немає гарантій, що обладнання окупиться до того моменту, коли воно буде вважатися морально і/або фізично застарілим.

По-друге, проаналізувавши наявну структура парків АТЗ АТП в Україні, які надають послуги з перевезення пасажирів, можна зазначити, що вона характеризується [2, 3]: 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).

З наведеного можна зробити висновок, що АТП, які здійснюють пасажирські перевезення, в більшості випадків, експлуатують АТЗ, які мають значний вік з початку експлуатації. При цьому це переважно автобуси малої і середньої пасажиромісткості іноземного виробництва або вітчизняні, виготовлені на базі агрегатів іноземного виробництва. Навіть та ВТБ, яка існує на окремих підприємствах в більшості випадків не пристосована для обслуговування та ремонту наявного парку АТЗ.

Це, в сукупності з такими факторами як невизначеність інтенсивності та умов (зокрема щодо стану дорожньої інфраструктури) експлуатації АТЗ, зумовлює складність забезпечення технічної підготовки АТЗ відносно досягнення поставлених керівництвом підприємства показників роботи.

При цьому в періодах економічного спаду, невизначеності майбутнього світової і/або національної та регіональних економік простежується прагнення АТП до уникання реалізації проектів, пов'язаних з розширенням і/або оновленням як власне парків АТЗ, так і ВТБ.

Капітальні активи, як відомо, за своєю природою мають нечітко, до певної міри, обмежений термін служби. Відповідно, придбання основних засобів, яке носить дискретний характер, в деяких межах може бути відкладено. Старе обладнання, споруди, будівлі можна відремонтувати, що ефективно, коли праця є відносно дешевою, і продовжувати використовувати ще кілька років.

Оптимістичні економічні прогнози стимулюють до прийняття рішень про заміну, введення до експлуатації додаткових виробничих потужностей тощо, менш оптимістичні – обумовлюють мінімально необхідні капіталовкладення в очікуванні зміни ситуації на краще.

По-третє, з'явилася свобода вибору способів і форм обслуговування на основі аналізу економічної доцільності. Підприємства стоять перед вибором: здійснювати ТО і ремонт самотужки чи звертатися до допомоги спеціалізованих виробництв для виконання цих робіт. Для АТП, які займаються пасажирськими перевезеннями, можливим є ще один варіант – створення регіональних систем забезпечення працездатності рухомого складу на принципах партнерства щодо варіантів сумісного розвитку ВТБ окремих АТП регіону, які будуть розглядатися як партнери, і/або сумісного розміщення замовлень останніми на виконання послуг з технічної підготовки АТЗ на засадах аутсорсингу.

Партнерство, яке передбачає централізоване виконання окремих функцій і/або робіт, створює засади до зменшення витрат в СТП АТЗ завдяки дії ефекту економії масштабу, підвищенню ефективності використання площ, будівель та обладнання, можливості скористатися системою накопичувальних знижок, пропонованих постачальниками послуг із технічної підготовки АТЗ ззовні (відносно партнерства). Крім того знижуючи витрати на виконання певних функцій і/або робіт, окремі АТП, набуваючи конкурентних переваг, можуть отримати новий ринок для даних функцій і/або робіт – клієнтів в межах та поза межами партнерства.

На тлі домінуючої на сьогодні в Україні ролі дрібних АТП, які надають послуги з перевезення пасажирів, водночас має місце поступове посилення державного регулювання ринків пасажирських перевезень, зокрема в частині формування і додержання вимог технічної підготовки 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 і ремонту і завантаження технічного устаткування. Вирішуючи питання, пов'язані з визначенням 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 [4]. При цьому додатний 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 перешкодою 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 пасажирів.

Таким чином, в умовах ринку транспортних послуг перевезення пасажирів, що склався в Україні, перед АТП, в першу чергу дрібними, постає задача пошуку і реалізації стратегічних інноваційних рішень щодо забезпечення ефективності процесів технічної системи підготовки парків АТЗ до експлуатації (перевезення).

#### **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. Марков О. Д. Організація автосервісу. – Л. : Оріяна-Нова, 1998. – 332 с.
3. Міщенко С. П. Управління автотранспортними підприємствами в умовах нестабільної екологічної ситуації в Україні / С. П. Міщенко // Розвиток методів управління та господарювання та транспорту. – 2012. – № 28. – С. 132–142.
4. Канарчук В. Є. Виробничі системи на транспорті: підручник / В. Є. Канарчук,

І. П. Курніков. – К. : Вища шк., 1997. – 359 с.

1. Герасимчук В. Г. Розвиток підприємств: діагностика, стратегія, ефективність. — К.: Вища шк., 1995. — 265 с.
2. Завіновська Г. Т. Економіка праці: Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2000. — 200 с.
3. Макконнелл К., Брю С. Мікроекономіка /за ред. Панчишина С. : Львів: Просвіта, 1999. -Т. 2. - С. 240.
4. Закон України «Про захист економічної конкуренції» // Відомості Верховної Ради.— 2001.— № 12.— С. 64.
5. Гончарук Т. І. Конкуренція: сучасна економічна характеристика та особливості //«Актуальні проблеми економіки». - 2004р. - №2. - 137-138с.
6. Калина А.В., Осокіна В.В. Економічна теорія і практика господарювання: Навч. посібник. – К.: МАУП, 1998.
7. Канарчук В.Е., Курніков І.П. Виробничі системи на транспорті. – К.: Вища школа, 1997. – 360 с.
8. Лудченко О.А. Технічне обслуговування і ремонт автомобілів: організація і управління: Підручник. – К.: Знання, 2004. – 478 с.
9. Марков О.Д. Організація автосервісу. – Львів: Оріяна-Нова, 1998. – 332 с.
10. Андрусенко С.І., Бугайчук О.С. Принципи та інструменти управління якістю: Навчальний посібник – К.: НТУ, 2006. – 72 с.
11. ДСТУ ISO 9001–2009. Системи управління якістю. Вимоги.
12. ДСТУ ISO 9000–2007. Системи управління якістю. Основні положення та словник.
13. ДСТУ ISO 9004–2001. Системи управління якістю. Настанови щодо поліпшення діяльності.
14. Андрусенко С.І., Бугайчук О.С. Процесна модель циклу Шухарта-Демінга в управлінні якістю // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2006. – Випуск 11. – С. 207 – 211.
15. Технологічне проектування автотранспортних підприємств: Навчальний посібник / За ред. проф. С.І. Андрусенка. – К.: Каравела, 2009. – 368 с.
16. Андрусенко С.І. Управління бізнес-процесами в організації. – Київ: НТУ, 2005. – 78 с.
17. Андрусенко С.И. Что такое система качества // Автосервис – апрель 2003, С.70–71; июнь 2003, С. 30–32.
18. Мазур И.И., Шапиро В.Д., Ольдерогге Н.Г. Управление проектами: Учебное пособие / Под общ. ред. И.И.Мазура. – 3-е изд. – М.: Омега-Л,
19. Андрусенко С.І., Бугайчук О.С. Процесний підхід до управління та процеси діяльності підприємства автосервісу //Автошляховик України: Окремий випуск. Вісник Північного наукового центру Транспортної академії України. – №8. – 2005. – С.44–49.
20. Андрусенко С.І., Бугайчук О.С. Процесна модель автотранспортного підприємства // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ, 2007. – Випуск 4. – С. 37–44.
21. Андрусенко С.И., Бугайчук А.С. Управление бизнес-процессами на предприятиях автосервиса //autoExpert: Спецвыпуск.–2005.–№5.–С.32–34.
22. Андрусенко С.І., Бугайчук О.С., Лобода А.В. Дослідження виробничої системи підприємства автосервісу з використанням її імітаційної моделі. // Вісник НТУ. – К.: НТУ, 2007. – Випуск 15. – С. 10 – 17.
23. Бурдіян Г., Дерев'яно В., Кривульченко А. Навколишнє середовище та його охорона. — К., 1993.
24. Безопасность жизнедеятельности. Учебное пособие / Под ред. Э. А. Арустамова. — М.: Маркетинг, 1999.
25. Васильчук М. В., Вінокурова Л. Е., Тесленко М. Я. Основи охорони праці. — К.: Просвіта, 1997.
26. Джигирей В.С., Житецький В.Ц. Безпека життєдіяльності. Навчальний посібник. – Львів, 2000.
27. Безпека життєдіяльності / Під ред. Я. Бедрія – Львів: Видавнича фірма “Афіша”