

С.О. Романюк, к. т. н., старш.викл.; М.О. Шпуна, студ.

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ УПРАВЛІННЯ СИСТЕМАМИ ТЕХНІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ПАРКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Ключові слова: *система технічної підготовки, автомобільний транспортний засіб, виробничо-технічна база, технічне обслуговування і поточний ремонт*

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 ліцензію 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, пропонує поставачальниками 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, вищезгадувані характеристики структури парків АТЗ, стан дорожньої інфраструктури суттєво обмежують конкурентоспроможність дрібних АТЗ 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 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 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.