

АЛГОРИТМ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ РЕГІОНУ

Основним завданням автомобільного транспорту є повне і якісне забезпечення потреби країни в вантажних і пасажирських перевезеннях. Виконання цього завдання тісно пов'язано з підтримкою рухомого складу в працездатному стані, яка значною мірою залежить від стану виробничо-технічної бази (ВТБ) підприємств автомобільного транспорту. Розвиток парку автомобілів автотранспортних підприємств (АТП) і приватних перевізників на сьогоднішній день відбувається значними темпами і, перед усім, більш сучасними автомобілями іноземного виробництва. Це призводить до відставання розвитку ВТБ від розвитку парку рухомого складу.

На основі аналізу наукових праць [1 – 4], прогнозів розвитку парку рухомого складу та інших обмежень можна виділити такі шляхи розвитку ВТБ автомобільного транспорту:

1. Удосконалення існуючої ВТБ без істотної зміни її структури і принципів функціонування;
2. Створення розвиненої системи спеціалізації і кооперації виробництва технічного обслуговування і ремонту головним чином для автомобільного транспорту загального користування;
3. Організація ВТБ на основі концентрації, спеціалізації і кооперації виробництва на регіональному рівні незалежно від відомчої приналежності рухомого складу.

На погляд авторів, варіант, який передбачає створення єдиної системи організації ВТБ в умовах регіону, незалежно від організаційних структур і форм власності підприємств автомобільного транспорту, є найбільш перспективним. Хоча, на перший погляд може здатися, що даний підхід важко застосувати в ринкових умовах господарювання, але цей підхід можливо і доцільно застосовувати при створенні системи забезпечення працездатності автобусів та вантажних автомобілів, як при розвитку пасажирського транспорту регіону, так і створенні регіональної мережі автосервісу комерційних автомобілів. Інтеграція обслуговування парку автомобілів регіону дозволить найбільш повно реалізувати переваги концентрації, спеціалізації і кооперації виробництва, застосування перспективних методів виконання робіт та вдосконалення організаційної структури підприємств.

Формування стратегії розвитку ВТБ автомобільного транспорту на регіональному рівні дозволяє оптимізувати її потужності і перерозподілити обсяги робіт з технічного обслуговування і ремонту рухомого складу між підприємствами регіону із запровадженням спеціалізованих виробництв (на базі найбільш розвинених підприємств автомобільного транспорту). Такий похід може бути найкращим з точки зору системного підходу як за рахунок підвищення якості робіт та зниження витрат на підтримку рухомого складу АТП, що входять в таке об'єднання, так і забезпечення додаткового прибутку підприємствам, що будуть централізовано виконувати роботи, які потребують вартісного спеціалізованого обладнання. Алгоритм формування такої стратегії розвитку ВТБ наведено на рис. 1.

При формуванні раціональної мережі ВТБ в регіоні перш за все необхідно визначити необхідні потужності такої ВТБ та структуру підприємств, які будуть її формувати. Також слід врахувати можливість надання даною ВТБ послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобілів і для рухомого складу, не закріпленого за даною ВТБ, наприклад транзитного [5]. В кожному пункті розміщення рухомого складу формується потік вимог на технічне обслуговування та ремонт по кожному з видів послуг, що надаються для цих груп рухомого складу. Крім того, автомобільні дороги також можуть розглядатися в якості пунктів виникнення відмов рухомого складу, що рухається по ним. Виходячи з цього формується потік вимог на обслуговування і ремонт по всій мережі регіону.

Для оптимізації використання ВТБ мережі підприємств автомобільного транспорту в межах регіону попередньо необхідно здійснити їх групування у кластери, що характеризуються низьким ступенем віддаленості між підприємствами та з характерно вираженим підприємством – лідером. Підприємство – лідер в сформованій групі повинно характеризуватися високою ефективністю використання рухомого складу, високим коефіцієнтом технічної готовності та високим технологічним рівнем організації виробництва технічного обслуговування і ремонту [6].

Для оцінки підприємств автомобільного транспорту регіону та формування груп доцільно застосовувати методи розпізнавання образів, зокрема метод кластерного аналізу, який найбільш повно відповідає поставленому завданню [5-6].

Відповідно до принципів концентрації, спеціалізації і кооперації ВТБ відбувається перерозподіл робіт з обслуговування і ремонту автомобілів між підприємствами сформованої мережі. Таким чином на підприємствах – лідерах створюються спеціалізовані виробництва по виконанню найбільш складних і

трудомістких робіт. При цьому менш складні і трудомісткі роботи можна виконувати на підприємствах з менш розвинутою ВТБ.

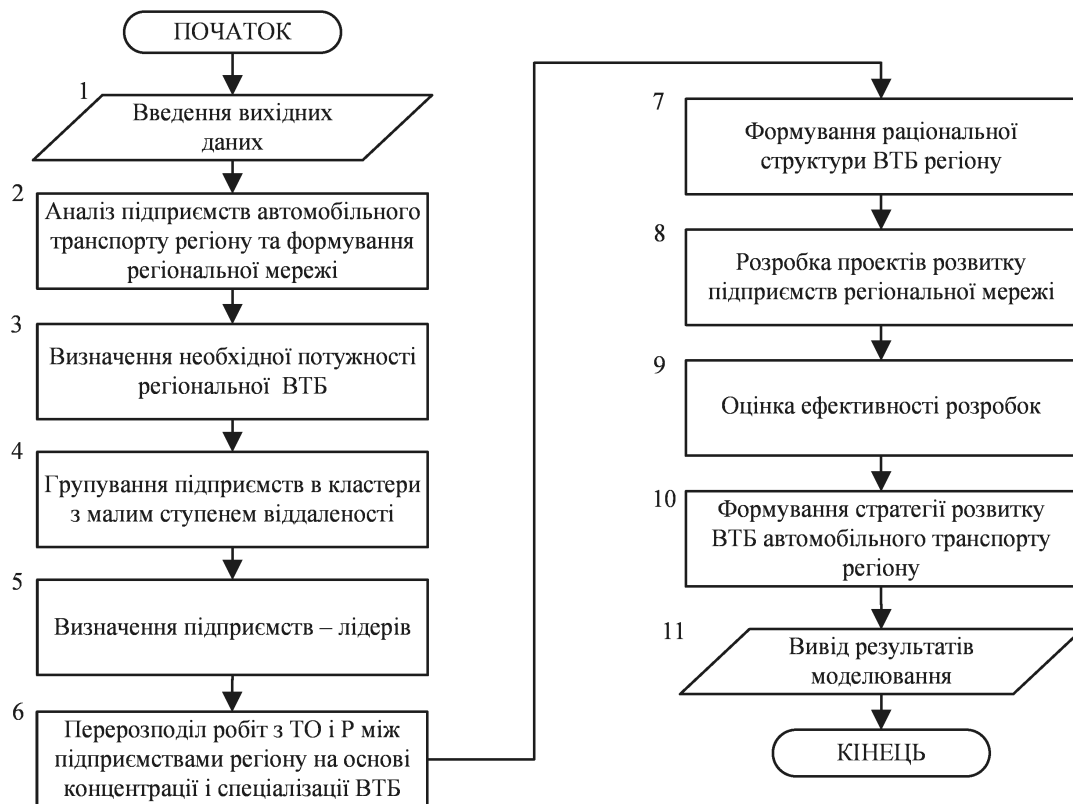


Рисунок 1 – Алгоритм формування стратегії розвитку ВТБ автомобільного транспорту регіону

Відповідно до отриманої структури ВТБ автомобільного транспорту регіону розробляються проекти розвитку підприємств, що входять до цієї регіональної мережі.

Оцінку ефективності ВТБ автомобільного транспорту регіону доцільно виконувати як за технічними, так і за економічними показниками. В якості економічних показників доцільно використовувати структуру і обсяг витрат на підтримку працездатності рухомого складу та прибуток від надання автосервісних послуг, а в якості технічних – показники, що характеризують рівень забезпеченості ВТБ, наявність і стан технологічного обладнання та рівень технології, коефіцієнт технічної готовності та інші показники.

В результаті виконаних розробок формується концепція та стратегія (програма) розвитку ВТБ автомобільного транспорту регіону. Дана стратегія дозволяє підвищити якість та знизити витрати на підтримку працездатного стану рухомого складу комерційного автомобільного транспорту регіону.

Література

1. Напольский Г. М. Технологическое проектирование автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания: [2-е изд., перераб. и доп.]. М. : Транспорт, 1993. 271 с.
2. Варфоломеев В.Н. Управление техническим развитием предприятий автомобильного транспорта. К. : УМК ВО, 1989. 116 с.
3. Кузнецов Е.С., Курников И.П. Производственная база автомобильного транспорта: состояние и перспективы. М. : Транспорт, 1988. 231 с.
4. Бідняк М. Н., Біліченко В. В. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика : [монографія]. Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. 176 с.
5. Чеканов А.Ю., Коньков В.А. Грузовой сервис: факторы формирования и развития фирменной сети. *Автотранспортное предприятие*. 2012. №7. С. 24-29.
6. Ермилов Д.С., Зенченко В.Л., Васильев В.А. Методика выбора предприятия-лидера при перераспределении программы ТО и ремонта автомобилей. *Естественные и технические науки*. М. : Компания Спутник+, 2005. №6(20), С. 246-254.