

УДК 656.13
UDC 656.13

ОЦІНЮВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В ПАРТНЕРСТВАХ

Грисяк Ю.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Лабута А.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

EVALUATION OF AUTOMOBILE TRANSPORT ENTERPRISES IN PARTNERSHIPS

Hrysiuk Yu.S., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Labuta A.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ОЦЕНКА ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ПАРТНЕРСТВАХ

Грисяк Ю.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Лабута А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Здатність автомобільних транспортних засобів (АТЗ) надавати послуги з перевезення пасажирів у заданих обсягах і на безпечному рівні залежить від періодичності здійснення та якості послуг із технічного обслуговування та ремонту АТЗ. Однією із головних вимог для формування партнерств підприємств автомобільного транспорту (ПАТ) в розвитку систем технічного обслуговування (ТО) та ремонту (Р) автомобільних транспортних засобів (АТЗ) є моніторинг та підтримка визначеного рівня послуг із ТО та Р АТЗ.

Постановка завдання. Необхідною умовою забезпечення заданого рівня якості послуг із ТО та Р АТЗ є визначення запитів партнерів та забезпечення підтримки вказаного рівня послуг із ТО та Р АТЗ. Відповідність якісних характеристик послуг із ТО та Р АТЗ здійснюється шляхом порівняння фактичних значень визначених оціночних показників з їх нормативними значеннями. Метою статті є визначення нормативних значень показників, які характеризують умови партнерства та запити партнерів.

Виклад основного матеріалу дослідження. У статті під партнерством підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів розглядається форма функціонально-технологічної інтеграції діяльності ПАТ на засадах взаємовигоди і сумісного використання незадіяної виробничо-технічної бази. На відміну від діючих форм партнерства, запропонована форма передбачає інтеграцію не структур, а функцій цілісного технологічного процесу якісного надання транспортних послуг, що дозволить за рахунок підтримки в належному стані транспортних засобів вирішити задачу підвищення безпеки перевезень, скорочення простоїв транспортних засобів, підвищення екологічної безпеки тощо.

Враховуючи особливості дослідження, пропонується розділяти учасників партнерства на дві групи: підприємства, які мають виробничо-технічну базу та можуть надавати послуги із технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів – базові (комплексні) підприємства та на підприємства, які не мають такої бази і здійснюють лише перевезення – визначати як підприємства-перевізники. Як показав аналіз статистичних даних, за останні роки суттєво змінилася структура ринку перевезень та автомобільних транспортних підприємств, які функціонують на цьому ринку. Якщо у 90-х роках минулого сторіччя середньостатистичне транспортне підприємство мало на своєму балансі 100–400 одиниць транспортних засобів [1], то на даний час середня чисельність транспортних засобів такого підприємства становить 5–6 одиниць [2]. Враховуючи те, що автотранспортні підприємства будувались за типовими проектами, в яких вартість транспортних засобів та виробничо-технічної бази розподілялась приблизно у рівних частинах, зроблено припущення щодо наявності на таких підприємствах незадіяних виробничих потужностей для здійснення технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Проте, стан та рівень забезпеченості виробничих потужностей даних підприємств необхідним обладнанням та інструментами може бути недостатнім для формування партнерств ПАТ і вимагатиме залучення додаткових ресурсів. Передбачається, що ресурси у вигляді інвестицій для облаштування виробничих постів будуть необхідні лише на етапі формування партнерств, а потім вони запрацюють самостійно,

зумовлюючи поступальний циклічний самодостатній розвиток виробничих потужностей шляхом додаткового прибутку, який з'явиться за рахунок постійних фінансових внесків до фонду розвитку партнерства. Завдяки залученню додаткових фінансових ресурсів виникає можливість оптимізації та переоснащення виробничих потужностей базових підприємств сучасним обладнанням, інструментами тощо, що в свою чергу забезпечить підвищення рівня механізації процесів технічного обслуговування та ремонту, призведе до зменшення трудомісткості і, відповідно, до зменшення собівартості робіт. Також очікується підвищення якості робіт із технічного обслуговування та ремонту шляхом планового виконання необхідного обсягу робіт та за рахунок підвищення мотивованості споживачів регулярно отримувати дані послуги. Внески учасників партнерств включають повну номенклатуру та обсяг необхідних послуг для підтримання транспортних засобів в належному технічному стані, за рахунок чого з'являється позитивний ефект не тільки для учасників партнерства, а й для зацікавлених сторін.

Визначення нормативних значень оціночних показників здійснюється шляхом аналізу статистичної інформації по галузі, пошуку існуючих нормативів та аналізу літературних джерел. Відомо, що питома вага транспортних засобів в основних засобах автотранспортних підприємств, які створювались за часів планової економіки складала 40–50 %, а решта засобів, які прийнято вважати виробничо-технічною базою – 50–60 %. З інших джерел відомо, що в теперішній час структура основних виробничих фондів ВТБ не приведена у відповідність з нормативами. Так, питома вага вартості ВТБ в загальній вартості виробничих фондів по Україні складає 43%, тобто нижче за рекомендовані 55–60 %, а вартість активної частини ВТБ, тобто засобів механізації складає 4–7 %, замість нормативних 13 % [3]. За даними [4], середня рентабельність послуг із ТО та Р АТЗ сервісних ПАТ становить 25–30%, а за даними [5], розрахункова рентабельність послуг підприємств-перевізників становить 15 %. Відповідно до цього, рентабельність послуг із ТО та Р автобусів для базового ПАТ задається на рівні 20 %. В залежності від собівартості послуг, рентабельність може змінюватись. Нормативне значення коефіцієнта платоспроможності (автономії) складає 0,5 [6]. Виходячи з цього, запропоновані нормативні значення оціночних показників, які необхідні для розрахунку інтегрального показника відповідності базових підприємств щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах.

Для успішного функціонування партнерств, керівництво базових ПАТ повинне визначити очікування та уподобання партнерів та здійснювати систематичну оптимізацію процесів, які відбуваються на підприємстві [7]. Нормативні значення показників групи «клієнти» визначаються для кожного партнерства окремо на основі запитів представників підприємств-перевізників в кожному із партнерств. Для здійснення переходу від нечислової до кількісної оцінки пропонується використовувати рівномірно розподілену шкалу на відрізку [0, 1] з кроком оцінки 0,25. Причому, до показників, збільшення значень яких призводить до зменшення загальної оцінки пропонується обернено застосовувати запроповану шкалу для приведення показників до єдиного вектору оптимізації (чим більше значення показника – тим вище рівень підприємства). Таким, чином відповіді партнерів будуть мати наступні значення:

– коефіцієнт тривалості очікування технічних впливів (час від прибуття транспортного засобу до обслуговуючого підприємства до початку його обслуговування чи ремонту): дуже критичний – 1,0; критичний – 0,75; відносно критичний – 0,5; не критичний – 0,25; абсолютно не критичний – 0;

– коефіцієнт якості виконаних робіт (повернення транспортних засобів з маршруту через несправність): допускається – 0; періодично допускається – 0,25; іноді допускається – 0,5; зрідка допускається – 0,75; не допускається – 1;

– коефіцієнт тривалості виконання робіт (збільшення тривалості виконання робіт із ТО та Р за встановлений нормативний час): допускається – 0; допускається з поважних причин (поганий стан агрегатів, кріпильні елементи з ознаками корозії тощо) – 0,25; допускається в окремих випадках – 0,5; допускається у виключному випадку – 0,75; не допускається – 1;

– коефіцієнт реклаमाцій, граничне значення якого задається на рівні 15 відсотків: 0 % – 1; 5 % – 0,75; 10 % – 0,5; 15 % – 0,25; більше 15 % – 0;

– коефіцієнт вартості послуг (вартість робіт із ТО та ремонту, за умови підвищення їх якості): дуже важливий – 1; важливий – 0,75; посередньо важливий – 0,5; відносно важливий – 0,25; неважливий – 0.

Запити партнерів, отримані в результаті опитування представників підприємств-перевізників потенційного партнерства Чернігівської області представлені в табл. 1.

Таблиця 1 – Результати визначення запитів партнерів в потенційному партнерстві ПАТ Чернігівської області

Показник	Партнери														Середн.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
K_{oob}	0,75	0,75	0,75	0,5	1,0	0,5	0,75	0,5	0,75	1,0	0,75	0,5	1,0	0,75	0,73
$K_{я}$	0,75	0,75	1,0	0,5	1,0	0,75	0,75	1,0	1,0	0,75	0,25	0,5	0,75	1,0	0,77
K_{mi}	0,25	0,5	0,25	0,5	1,0	0,5	0,75	0,5	0,5	0,75	0,5	0,5	0,25	0,75	0,54
K_p	0,75	0,75	0,75	0,75	1,0	0,75	1,0	0,5	0,75	1,0	0,75	0,5	0,75	1,0	0,79
K_{vni}	0,75	0,5	0,75	1	1	0,75	0,75	1	0,75	1	1	0,5	0,75	0,75	0,80

Визначення вагових коефіцієнтів показників та груп показників в даному прикладі виконувалось методом аналізу ієрархій [80], результати якого наведені в табл. 2.

Таблиця 2 – Результати визначення вагових коефіцієнтів показників та груп показників методом аналізу ієрархій

Експ.	Показники																	
	бізнес-процеси			персонал			клієнти					фінанси			групи показників			
	K_{mn}	K_z^{oz}	α_v	K_{zn}	K_{ct}	K_{kn}	K_{oob}	$K_{я}$	K_{mi}	K_p	K_{vni}	K_{fn}	K_{voz}	K_{pn}	C_{zvn}	C_{zn}	C_{zk}	$C_{zф}$
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	0,20	0,40	0,20	0,57	0,29	0,14	0,12	0,29	0,1	0,33	0,16	0,33	0,33	0,33	0,32	0,24	0,30	0,14
2	0,33	0,33	0,33	0,42	0,46	0,12	0,19	0,16	0,16	0,16	0,33	0,43	0,43	0,14	0,22	0,16	0,34	0,28
3	0,40	0,20	0,20	0,40	0,20	0,20	0,31	0,24	0,08	0,16	0,21	0,20	0,40	0,20	0,29	0,19	0,40	0,12
4	0,29	0,57	0,14	0,46	0,42	0,12	0,23	0,29	0,08	0,24	0,16	0,50	0,25	0,25	0,28	0,22	0,31	0,19
5	0,20	0,40	0,20	0,43	0,43	0,14	0,16	0,3	0,08	0,24	0,22	0,43	0,14	0,43	0,27	0,20	0,37	0,16
6	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,33	0,33	0,33	0,25	0,25	0,25	0,25
7	0,25	0,5	0,25	0,20	0,40	0,20	0,24	0,15	0,15	0,2	0,26	0,43	0,43	0,14	0,23	0,11	0,49	0,17
8	0,55	0,28	0,17	0,65	0,23	0,12	0,12	0,27	0,09	0,36	0,16	0,40	0,20	0,20	0,38	0,24	0,24	0,14
9	0,42	0,46	0,12	0,55	0,28	0,17	0,16	0,19	0,16	0,33	0,16	0,43	0,43	0,14	0,30	0,14	0,32	0,24
10	0,40	0,20	0,20	0,60	0,20	0,20	0,2	0,25	0,14	0,21	0,2	0,46	0,12	0,42	0,20	0,13	0,36	0,31
11	0,57	0,29	0,14	0,50	0,25	0,25	0,11	0,16	0,12	0,45	0,16	0,57	0,14	0,29	0,41	0,16	0,32	0,11
12	0,23	0,65	0,12	0,43	0,14	0,43	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,33	0,33	0,33	0,32	0,15	0,29	0,24
13	0,20	0,40	0,20	0,40	0,20	0,20	0,14	0,28	0,16	0,26	0,16	0,33	0,33	0,33	0,19	0,12	0,40	0,29
14	0,43	0,43	0,14	0,43	0,43	0,14	0,2	0,2	0,14	0,26	0,2	0,42	0,12	0,46	0,20	0,16	0,27	0,37
15	0,14	0,57	0,29	0,57	0,29	0,14	0,25	0,28	0,07	0,17	0,23	0,20	0,20	0,40	0,24	0,24	0,38	0,14
16	0,5	0,25	0,25	0,33	0,33	0,33	0,23	0,15	0,21	0,16	0,25	0,55	0,28	0,17	0,25	0,25	0,25	0,25
17	0,33	0,33	0,33	0,40	0,20	0,20	0,21	0,16	0,23	0,25	0,16	0,57	0,14	0,29	0,22	0,19	0,28	0,31
Σ	5,77	6,59	3,61	7,67	5,08	3,43	3,27	3,77	2,37	4,18	3,42	6,91	4,60	4,85	4,57	3,24	5,57	3,62
Се-редн..	0,64	0,73	0,40	0,85	0,56	0,38	0,36	0,42	0,26	0,46	0,38	0,77	0,51	0,54	0,51	0,36	0,62	0,40
Вага	0,36	0,41	0,23	0,47	0,32	0,21	0,19	0,22	0,14	0,25	0,2	0,42	0,28	0,3	0,27	0,19	0,33	0,21

де K_{mn} – коефіцієнт механізації виробничих процесів;

K_z^{oz} – коефіцієнт готовності основних засобів;

α_v – коефіцієнт випуску парку АТЗ на лінію;

K_{zn} – коефіцієнт забезпеченості ремонтними працівниками;

K_{ct} – коефіцієнт стабільності ремонтних працівників;

K_{kn} – коефіцієнт кадрового потенціалу;

K_{fn} – коефіцієнт фінансової незалежності;

K_{voz} – коефіцієнт вартості основних засобів для здійснення діяльності з надання послуг ТО та Р АТЗ у майні ПАТ;

K_{pn} – коефіцієнт рентабельності послуг із ТО та Р АТЗ;

K_{oob} – коефіцієнт очікування обслуговування;

$K_{я}$ – коефіцієнт якості виконаних робіт із ТО та Р АТЗ;

- K_{mi} – коефіцієнт тривалості виконання робіт із ТО та Р АТЗ;
 K_p – коефіцієнт рекламацій;
 K_{vni} – коефіцієнт вартості робіт із ТО та Р АТЗ;
 C_{zpn} – група показників «бізнес процеси»;
 C_{zpn} – група показників «персонал»;
 C_{zsk} – група показників «клієнти»;
 C_{zsf} – група показників «фінанси».

Визначивши нормативні значення комплексних показників, здійснюється зіставлення фактичних значень показників ПАТ із їх нормативними значеннями, враховуючи вагові коефіцієнти показників та груп показників.

Важливим аспектом забезпечення відповідності послуг із ТО та Р АТЗ умовам партнерства та запитам споживачів є моніторинг, який передбачає постійне відстеження процесу надання послуг із ТО та Р АТЗ за певними критеріями. На основі результатів моніторингу здійснюється оцінка відповідності послуг заявленим вимогам. Схема процесу моніторингу та коригування якості послуг із ТО та Р АТЗ представлена на рис. 1



Рисунок 1 – Схема процесу моніторингу та коригування якості послуг із ТО та Р АТЗ

Для здійснення процесу моніторингу формується система індикаторів, спираючись на які, третя сторона відстежує якісні характеристики послуг із ТО та Р АТЗ. Також важливо виявити існуючі слабкі місця, щоб їх усунення надало можливість підвищити якість послуг із ТО та Р АТЗ в майбутньому. Для відстеження якості надання послуг використовується інформація від співробітників ПАТ, скарги споживачів послуг із ТО та Р АТЗ тощо.

Висновки. Таким чином, у випадку, коли фактичні значення комплексних показників по всім групам рівні і/або перевищують нормативні – рекомендується формування партнерства ПАТ, в іншому випадку – керівництву базового підприємства надається час для приведення показників у відповідність до нормативних.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бортников С.П. Основы проектирования предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / С.П. Бортников. – Ульяновск: УЛГТУ, 2008. – 63 с.
2. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. За останній звітний рік. Міністерство інфраструктури України. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.
3. Чабанний В.Я. Тенденції розвитку виробничо-технічної бази автомобільного транспорту / В.Я. Чабанний, І.М. Осипов // Збірник наукових праць Кіровоградського національного технічного університету. Техніка в сільськогосподарському виробництві, галузеве машинобудування, автоматизація. – 2011. – Вип. 24(2). – С. 82–90. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpkntu_2011_24%282%29_18/.
4. Кужель В.П. Розвиток фірмового технічного сервісу на території України / В.П. Кужель, М.В. Букша. – Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту», 21–23 жовтня 2013 року: Збірник наукових праць. – Вінниця: ВНТУ, 2013. – С. 159–161.
5. Офіційний веб-портал Чернігівської міської ради: <http://www.chemnigiv-rada.gov.ua/news/view/9175>.
6. Майорова Т.В. Інвестиційна діяльність: Навчальний посібник / Т.В. Майорова. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 376 с.
7. Рославцев Д.М. Конспект лекцій з курсу «Логістичне обслуговування» (для студентів денної і заочної форм навчання за напрямом підготовки 6.030601 «Менеджмент» спеціальності «Логістика») / Д.М. Рославцев – Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х.: ХНАМГ, 2012. – 117 с.

8. Гурнак В.М. Розробка методики визначення ступеня впливу окремих показників на оцінку рівня виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту парків автомобільних транспортних засобів / В.М. Гурнак, Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута. – Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2015. Вип. 16. – М. 11–18.

REFERENCES

1. Bortnikov S.P. Basics of designing of the enterprises of motor transport: the manual. Ulyanovsk: UISTU, 2008. 63 p. (Rus)
2. Statistical data on road transport. During the last financial year. Ministry of Infrastructure of Ukraine: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html> (Ukr)
3. Chabannuy V., Osipov I. Trends in industrial and technological base of motor transport // Proceedings of Kirovograd National Technical University. Technology in agriculture, industrial machinery, automation. 2011. Vol. 24 (2). p. 82–90. Access: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpkntu_2011_24%282%29__18/ (Ukr)
4. Kuzhel V.P., Buksha N.V. Development of corporate technical services in Ukraine. Proceedings of the VI International Scientific Conference "Modern technologies and prospects of development of road transport", 21–23 October 2013: Collected Works. Binnytsya: VNTU, 2013. p. 159–161 (Ukr)
5. Official web-portal of Chernihiv City Council: <http://www.chernigiv-rada.gov.ua/news/view/9175>.
6. Mayorova T.V. Investment activity: Textbook. K. : Center of educational literature, 2004. 376 p. (Ukr)
7. Roslavtsev D.M. Lecture course "Logistics services" (for full-time students and distance learning in the direction of 6.030601 "Management" specialty "Logistics"). Kharkiv. nat. Acad. Gore. households islands. H. : KSAME, 2012. 117 p. (Ukr)
8. Hurnak V.M., Hrysiuk Y.S., Labuta A.V. Development of methods for determining the degree of influence on individual performance evaluation of production and technical base of enterprises in the development of road transport systems maintenance and repair of motor vehicles parks. Project management, systems analysis and logistics. K. : NTU. 2015. Vol. 16. p. 11–18 (Ukr)

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Оцінювання підприємств автомобільного транспорту в партнерствах / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2017. – Вип. 5.

В статті досліджуються процеси визначення нормативних значень оціночних показників підприємств автомобільного транспорту в аспектах формування та функціонування партнерств.

Об'єкт дослідження – показники оцінки підприємств автомобільного транспорту.

Мета роботи – визначення нормативних значень показників, які характеризують умови партнерства та запити партнерів.

Методи дослідження – методи економічного аналізу, метод аналізу ієрархії.

Необхідною умовою забезпечення заданого рівня якості послуг із ТО та Р АТЗ є визначення запитів партнерів та забезпечення підтримки вказаного рівня послуг із ТО та Р АТЗ. Відповідність якісних характеристик послуг із ТО та Р АТЗ здійснюється шляхом порівняння фактичних значень визначених оціночних показників з їх нормативними значеннями.

Визначення нормативних значень оціночних показників здійснюється шляхом аналізу статистичної інформації по галузі, пошуку існуючих нормативів та аналізу літературних джерел.

Для успішного функціонування партнерств, керівництво базових ПАТ повинне визначити очікування та уподобання партнерів та здійснювати систематичну оптимізацію процесів, які відбуваються на підприємстві. Нормативні значення показників групи «клієнти» визначаються для кожного партнерства окремо на основі запитів представників підприємств-перевізників в кожному із партнерств.

Визначивши нормативні значення комплексних показників, здійснюється зіставлення фактичних значень показників ПАТ із їх нормативними значеннями, враховуючи вагові коефіцієнти показників та груп показників.

Важливим аспектом забезпечення відповідності послуг із ТО та Р АТЗ умовам партнерства та запитам споживачів є моніторинг, який передбачає постійне відстеження процесу надання послуг із ТО та Р АТЗ за певними критеріями. На основі результатів моніторингу здійснюється оцінка відповідності послуг заявленим вимогам.

Для здійснення процесу моніторингу формується система індикаторів, спираючись на які, третя сторона відстежує якісні характеристики послуг із ТО та Р АТЗ. Також важливо виявити існуючі слабкі місця, щоб їх усунення надало можливість підвищити якість послуг із ТО та Р АТЗ в майбутньому. Для відстеження якості надання послуг використовується інформація від співробітників ПАТ, скарги споживачів послуг із ТО та Р АТЗ тощо.

У випадку, коли фактичні значення комплексних показників по всім групам рівні і/або перевищують нормативні – рекомендується формування партнерства ПАТ, в іншому випадку –

керівництву базового підприємства надається час для приведення показників у відповідність до нормативних.

Результати статті можуть бути використані на практиці для визначення нормативних значень та вагових коефіцієнтів показників оцінки підприємств автомобільного транспорту.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – використання результатів статті при визначенні нормативних значень та вагових коефіцієнтів оціночних показників суб'єктів господарювання різної галузевої приналежності.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОКАЗНИКИ ОЦІНКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ, ПАРТНЕРСТВО, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, РЕМОНТ.

ABSTRACT

Hrysiuk Yu.S., Labuta A.V. Evaluation of automobile transport enterprises in partnerships. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2017. Vol. 5.

The article examines the processes of determining the standard values of performance indicators road transport enterprises in the aspects of the formation and operation of partnerships.

Object of study – business indicators for assessing road.

Objective – definition normative values of indicators characterizing conditions of partnership requests and partners.

Research methods – methods of economic analysis, analysis method hierarchy.

A necessary condition for a given level of service quality of maintenance and repair automotive vehicles is to determine the requests of partners and providing support services for a specified level of maintenance and repair automotive vehicles. Compliance with the qualitative characteristics of services for maintenance and repair automotive vehicles by comparing actual performance indicators defined by their normative values.

Determining standard values of performance indicators is carried out by analyzing statistical information on industry standards existing search and analysis of the literature.

The successful operation of partnerships, management should define basic road transport enterprises expectations and preferences partners and carry out systematic optimization of processes occurring in the enterprise. Normative values of a group of "clients" are determined separately for each partnership requests from representatives of companies-carriers in each of the partnerships.

Defining normative values of complex parameters is performed comparing actual performance with road transport enterprises of normative values, taking into account the weights of indicators and sets of indicators.

An important aspect of ensuring that services of maintenance and repair automotive vehicles partnership conditions and needs of consumers is to monitor that provides continuous monitoring of service delivery and maintenance of repair automotive vehicles certain criteria. Based on the results of monitoring carried out conformity assessment services stated requirements.

To carry out the monitoring process, a system of indicators, based on which a third party tracking service quality characteristics of maintenance and repair automotive vehicles. Also important to identify existing weaknesses to eliminate enabled to increase the service quality of maintenance and repair automotive vehicles in the future. To monitor the quality of service information used by employees road transport enterprises, consumer complaints service of maintenance and repair automotive vehicles more.

In case the actual value of complex indicators for all groups are equal and / or exceed regulations - recommended forming partnerships road transport enterprises, otherwise – base management company is given time to bring rates in line with regulations.

The results of the article can be used in practice to determine normative values and weighting coefficients of indicators to measure road transport enterprises.

Projected assumptions about the object of study – using the results of the article when determining normative values and weighting coefficients of performance indicators entities in various industrial branches.

KEYWORDS: INDICATORS OF EVALUATION OF ROAD TRANSPORT ENTERPRISES, PARTNERSHIPS, MAINTENANCE, REPAIR.

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Оценивание предприятий автомобильного транспорта в партнерствах / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2017. – Вып. 5.

В статье исследуются процессы определения нормативных значений оценочных показателей предприятий автомобильного транспорта в аспектах формирования и функционирования партнерств.

Объект исследования – показатели оценки предприятий автомобильного транспорта.

Цель работы – определение нормативных значений показателей, характеризующих условия партнерства и запросы партнеров.

Методы исследования – методы экономического анализа, метод анализа иерархии.

Необходимым условием обеспечения заданного уровня качества услуг по ТО и Р АТС является определение запросов партнеров и обеспечение поддержки указанного уровня услуг по ТО и Р АТС.

Соответствие качественных характеристик услуг по ТО и Р АТС осуществляется путем сравнения фактических значений определенных оценочных показателей с их нормативными значениями.

Определение нормативных значений оценочных показателей осуществляется путем анализа статистической информации по отрасли, поиска существующих нормативов и анализа литературных источников.

Для успешного функционирования партнерства, руководство базовых ПАТ должно определить ожидания и предпочтения партнеров и осуществлять систематическую оптимизацию процессов, происходящих на предприятии. Нормативные значения показателей группы «клиенты» определяются для каждого партнерства отдельно на основе запросов представителей предприятий-перевозчиков в каждом из партнерств.

Определив нормативные значения комплексных показателей, осуществляется сопоставление фактических значений показателей ПАТ с их нормативными значениями, учитывая весовые коэффициенты показателей и групп показателей.

Важным аспектом обеспечения соответствия услуг по ТО и Р АТС условиям партнерства и запросам потребителей является мониторинг, который предусматривает постоянное отслеживание процесса предоставления услуг по ТО и Р АТС по определенным критериям. На основе результатов мониторинга осуществляется оценка соответствия услуг заявленным требованиям.

Для осуществления процесса мониторинга формируется система индикаторов, опираясь на которые, третья сторона отслеживает качественные характеристики услуг по ТО и Р АТС. Также важно выявить существующие слабые места, чтобы их устранения позволило повысить качество услуг по ТО и Р АТС в будущем. Для отслеживания качества предоставления услуг используется информация от сотрудников ПАТ, жалобы потребителей услуг по ТО и Р АТС и тому подобное.

В случае, когда фактические значения комплексных показателей по всем группам уровне и / или превышают нормативные - рекомендуется формирование партнерства ПАТ, в противном случае - руководству базового предприятия предоставляется время для приведения показателей в соответствие с нормативными.

Результаты статьи могут быть использованы на практике для определения нормативных значений и весовых коэффициентов показателей оценки предприятий автомобильного транспорта.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – использование результатов статьи при определении нормативных значений и весовых коэффициентов оценочных показателей субъектов хозяйствования различной отраслевой принадлежности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПОКАЗАТЕЛИ ОЦЕНКИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ПАРТНЕРСТВО, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ.

АВТОРИ:

Грисяк Юрій Сергійович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

Лабута Артем Віталійович, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: karerra@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

AUTHOR:

Hrysiuk Yurii S., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Transportation Law and Logistics, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1.

Labuta Artem V., National Transport University, assistant lecturer, department of Transportation Law and Logistics, e-mail: karerra@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1.

АВТОРЫ:

Грисяк Юрий Сергеевич, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

Лабута Артем Витальевич, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: karerra@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Алькама В.Г., доктор економічних наук, професор, Університет економіки та права «КРОК», професор кафедри зовнішньоекономічної діяльності та логістики, Київ, Україна.

REVIEWER:

Hurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Transportation Law and Logistics, Kyiv, Ukraine.

Alkema V.H., Ph.D., Economics (Dr.), professor, «KROK» University, professor, department of Foreign Economic Activity and Logistics, Kyiv, Ukraine.