

УДК 629.113.004.67: 656.13
UDC 629.113.004.67: 656.13

МОДЕЛЬ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПАРТНЕРСТВ
ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ФУНКЦІЇ
ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ПОТОЧНОГО РЕМОНТУ

Воркут Т.А., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна
Дмитриченко А.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна
Лушай Ю.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Цимбал Н.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

A PROJECT MANAGEMENT MODEL FOR DEVELOPMENT OF PARTNERSHIPS OF MOTOR
CARRIER FIRMS IN PROVIDING OF MAINTENANCE FUNCTION

Vorkut T.A., Sh.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Dmytrychenko A.N., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Luschay Y.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Tsybmal N.M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

МОДЕЛЬ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ПАРТНЕРСТВ
ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ФУНКЦИИ
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ПОТОЧНОГО РЕМОНТА

Воркут Т.А., доктор технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина
Дмитриченко А.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет,
Киев, Украина
Лушай Ю.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Цымбал Н.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми. Як відомо, економія, зумовлена ростом масштабу виробництва, або ефект масштабу, виявляється в зниженні витрат виробництва на одиницю продукту в довгостроковому періоді. При цьому за довгостроковий вважають період, тривалість якого є достатньою для того, щоб підприємство могло змінити кількість всіх використовуваних ресурсів, за які власне розглядається і величина (масштаб) виробництва. Тобто, в довгостроковому періоді всі використовувані ресурси підприємства мають бути аналізовані як змінні.

На початку, із розширенням підприємством виробництва, має місце, так званий, додатний ефект масштабу, тобто відбувається зниження довгострокових середніх витрат виробництва, яке пов'язується із дією таких факторів як: спеціалізація персоналу, в тому числі, управлінського; ефективне використання капіталу, зокрема щодо можливості застосування більш ефективних сучасних технологій виробництва, продуктивного обладнання тощо; виробництво побічних продуктів, наприклад, за рахунок більш повної утилізації відходів основного виробництва. Разом із тим, подальше розширення підприємством виробництва може привести до появи від'ємного ефекту масштабу, тобто ситуації, коли довгострокові середні витрати починають зростати. Дослідники вказують на складність управління великомасштабним підприємством як на один із основних факторів виникнення від'ємного ефекту масштабу [1, с.57-60].

Ефект масштабу в галузі транспорту досліджується, головним чином, за трьома аспектами: економія, зумовлена збільшенням величини транспортного засобу (ТЗ) щодо вантажопідйомності чи пасажиромісткості; економія, зумовлена збільшенням величини власне парків ТЗ (кількості ТЗ в парках); економія, зумовлена збільшенням пропускної здатності об'єктів транспортної інфраструктури.

За джерело економії при використанні ТЗ більшої величини виступають умови енергоспоживання та кількість осіб в екіпажі (команді), які не залежать прямопропорційно від величини ТЗ як «рухомого виробництва». Дослідження, які проводились на початку 1970-х рр., виявили існування межі у дії додатного ефекту масштабу при використанні особливо великих автомобільних транспортних засобів (АТЗ) – на рівні 11 т вантажопідйомності [2]. Водночас, дослідження, які проводились науковцями Великої Британії із використанням економетричних моделей вже у 1980-х рр., засвідчили наявність додатного ефекту масштабу і тоді, коли загальна маса АТЗ перевищуватиме 32,5 т, – максимальна загальна маса АТЗ, яка, на той час, допускалась регламентаціями на дорогах Великої Британії [3]. В контексті дослідження ефекту масштабу, залежно від величини (вантажопідйомності) АТЗ, представляють інтерес також роботи, які виконувались в колишньому СРСР із використанням аналітичних та імітаційних моделей визначення середніх витрат на перевезення із урахуванням умов здійснення останніх, зокрема їх партійності [4, 5, 6].

Зазначимо, що на практиці економію, яка може бути досягнута завдяки росту величини ТЗ, часто неможливо скористатися, навіть за наявності відповідного попиту на транспортні послуги. В багатьох ситуаціях існують фізичні обмеження, які, як правило, пов'язуються із транспортною інфраструктурою. Наприклад, використання АТЗ якомога більшої вантажопідйомності обмежується, як було зазначено вище, регламентаціями на дорогах – граничними вісьовими навантаженнями, загальною масою АТЗ, швидкісними режимами руху, зокрема на окремих ділянках дорожньої мережі, а також підготовкою пунктів навантаження-розвантаження (портів, аеропортів, терміналів, окремих підприємств різної галузевої приналежності) до прийому АТЗ та іншими факторами.

Разом із тим, підприємства транспортної галузі можуть сподіватися отримати не тільки вигоду від ефекту масштабу, але й вигоду від, так званого, ефекту охоплення. Останній пов'язується із досягненням гнучкості – в розумінні, що діяльність об'єкта, здатного виробити певну кількість продукту одного виду, а потім перелаштуватися на інший, може виявитися більш ефективною, принаймні із маркетингової точки зору, оскільки продукт на ринок поставляється частіше і меншими партіями. Так, в роботі [7, с.14] наводиться приклад контейнеровозу, місткістю 4000 ЕКО, який «виробляє» одиницю «транспортної продукції» – 1 ткм, здійснюючи перевезення, припустимо, із Гамбургу до Сингапуру дешевше, ніж об'єкт меншої місткості, наприклад, контейнеровоз місткістю 1000 ЕКО, за інших рівних умов. Контейнеровоз місткістю 4000 ЕКО може запропонувати на вищезазначеному маршруті ціну на 30 % нижчу, ніж контейнеровоз місткістю 1000 ЕКО. Разом із тим, ціна придбання одного судна на 4000 ЕКО еквівалентна ціні придбання трьох суден, місткістю 1000 ЕКО кожне. Маючи ці три судна можна проходити маршрут Гамбург-Сингапур як найменше в три рази частіше, оскільки менші судна, в загальному випадку, вимагають менше часу на оброблення в портах, водночас, їх крейсерська швидкість в морі є практично тією ж самою. Так, відправлення контейнеровозу кожні десять днів може бути привабливішим для багатьох вантажовідправників, ніж один раз на місяць, хоч, в останньому випадку, і за ціною меншою на 30 %. Таким чином, власник контейнеровозу на 1000 ЕКО отримує економію від охоплення, в той час як власник більшого за місткістю контейнеровозу отримує економію, зумовлену ростом масштабу. Реальна ринкова ситуація, за якої до того ж вантажовідправники можуть розглядати й інші варіанти транспортного обслуговування, покаже, в підсумку, яка із двох бізнес-моделей дає кращий результат.

Відповідно до другого із вищезазначених аспектів дослідження ефекту масштабу в транспортній галузі можна зробити наступне припущення – при збільшенні кількості ТЗ в парках перевізників має простежуватися дія ефекту масштабу. За джерело зниження довгострокових середніх витрат на перевезення при цьому можуть виступати: умови технічного обслуговування та ремонту парків ТЗ; спрощення складання графіків роботи екіпажів (команд) ТЗ; здатність задовольнити варіюючий попит, використовуючи неоднорідні – за спеціалізацією і/або вантажопідйомністю – структури парків ТЗ, тощо. До речі, останнє із наведених джерел можна визначити і як «економію за рахунок охоплення». Парк ТЗ, спроможний виробити певну кількість продуктів одного виду, а потім перелаштуватися на виробництво інших (інші види перевезень, маршрути, вимоги окремих клієнтів тощо), може забезпечувати додатний ефект охоплення за рахунок здатності гнучко реагувати на потреби ринку і пропонувати менші «партії» необхідних продуктів.

Можливість досягнення підприємствами економії за рахунок збільшення кількості ТЗ у різних – зокрема щодо видів транспорту, характеристик забезпечуваних перевезень тощо – парках залишається проблемою, яка потребує подальших досліджень. Так, в одній із найбільш часто цитованих до сьогодні наукових робіт, в основу якої було покладено результати дослідження, яке

проводилось в 1966–1967 рр. серед 44 муніципальних операторів Великої Британії, які надають послуги із перевезення пасажирів автобусами, вказується на незмінну, відносно масштабу, в такому його аспекті як кількість АТЗ, доходність [8]. Це узгоджується із результатами дослідження, яке проводилось в США вже на початку 1980-х рр. за умовами роботи 11 муніципальних операторів [9]. Разом із тим, як зазначається в роботі [10, с.73], проблема цих, як і більшості інших досліджень, результати яких вказують на відсутність дії ефекту масштабу для міських автобусних перевезень, полягає в тому, що використовувані в них економетричні моделі не розглядали варіювання обсягів виробництва при зміні масштабу виробництва. На початку 1980-х рр. аналіз міських автобусних перевезень із використанням моделей, які, дозволяли долати вищезазначені обмеження, показав, що до досягнення певної величини в обсязі перевезень пасажирів додатній ефект економії масштабу простежується [11]. В ряді досліджень, які проводились за умовами роботи операторів ринків вантажних автомобільних перевезень, зокрема тієї ж Великої Британії, вказується на складність коректного визначення відповідних транспортних витрат через значну частку працюючих на цих ринках АТЗ, власники яких, водночас, виступають і в якості водіїв для «своїх» автомобілів.

Розглянемо умови технічного обслуговування та поточного ремонту (ТО та ПР) ТЗ як джерело дії ефекту масштабу при збільшенні кількості АТЗ в парках підприємств автомобільного транспорту (ПАТ). На сьогодні все менша частина ПАТ України слідує моделі стратегічного розвитку (бізнес-моделі), яку директивно мали розвивати комплексні автотранспортні підприємства (АТП), які домінували в галузі автомобільних перевезень в ЄСРР. Зазначені підприємства сполучали діяльності щодо перевезень, яка виступала за основну, ТО та ПР і експедиційного обслуговування, які слугували за допоміжні. Досліджуючи світовий досвід становлення і розвитку підприємств, в яких виконуються відповідні види діяльності, можна дійти висновку, що поєднання останніх на вищезгадуваних умовах не є єдино прийнятним. Значна доля підприємств займається виключно одним видом діяльності, передаючи інші на аутсорсинг. Водночас, ряд підприємств поєднують ці види діяльності в певних сполученнях на умовах основних і/або допоміжних, якщо національне законодавство не стає цьому на заваді. Діяльності, які директивно мали забезпечувати АТП в умовах централізованої економіки, стали визначальними щодо можливих стратегічних напрямків їх подальшого розвитку при переході до ринкових відносин. В процесі реструктуризації АТП їх основні та допоміжні виробничі підрозділи набували «статусу» стратегічних бізнес-одиниць, виокремлювались в самостійні спеціалізовані підприємства або зберігали бізнес-модель комплексного АТП.

Умовами заснування комплексного АТП передбачалось створення технологічно замкненого циклу ТО та ПР АТЗ. Це не завжди дозволяло використовувати прогресивні форми організації виробництва, які базуються на принципах концентрації та кооперації, і, відповідно, за деяких обставин, мала місце часткова передача виробничої програми до виконання спеціалізованим підприємствам. В сучасних умовах в Україні, зі зменшенням середньої кількості АТЗ в парках (табл.1), зростанням частки моделей АТЗ, виробники яких розвивають національні мережі сервісного обслуговування, відносно невисоким ступенем стандартизації парків АТЗ, можна очікувати на поступове збільшення робіт із ТО та ПР, які будуть передаватися на аутсорсинг.

Таблиця 1 – Розподіл парків АТЗ перевізників пасажирського транспорту в Чернігівській області України: дані за 2012 р.

Кількість автомобілів у парку	Кількість операторів ринку	Загальна кількість автомобілів у парках
1	2	3
1	55	55
2-5	107	350
6-20	60	565
21-100	9	361
Понад 100	1	159
Разом	232	1490

Адаптовано, джерело: Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників.

За умовами функціонування комплексних АТП проводились дослідження щодо визначення оптимальної величини їх виробничо-технічної бази (ВТБ) як сукупності будівель, споруд, устаткування й оснащення, а також певної території, взаємопов'язаних між собою відповідно до певних організаційно-технічних принципів і призначених для зберігання, ТО та ПР АТЗ. Очевидно, що існує зв'язок між величиною (масштабом) ВТБ і обслуговуваним нею парком АТЗ, який визначає

програму ТО та ПР й завантаження технологічного устаткування. Вирішуючи питання, пов'язані із визначенням кількості АТЗ, необхідно враховувати наявність для комплексного АТП наступного компромісу. Укрупнення комплексних АТП призводить, з одного боку, до зниження довгострокових середніх витрат на ТО та ПР АТЗ, а з іншого – до збільшення довгострокових середніх витрат власне на перевезення, що, в свою чергу, пов'язано зі збільшенням порожнього пробігу АТЗ – за рахунок збільшення відстані до місця першого навантаження і від місця останнього розвантаження [12, с. 256–260]. При цьому додатний ефект від збільшення ВТБ простежується лише до певної величини (масштабу) обсягу робіт із ТО та ПР.

В підсумку, можна зазначити, що в галузі автомобільних перевезень, за виключенням регульованих державою напрямів, існують ґрунтовні економічні передумови до того, щоб дрібні і крупні, за кількістю АТЗ, підприємства «чистих», тобто тих, які не виконують ТО чи ПР власними силами, перевізників могли конкурувати між собою. Очевидно, що відмінності у якості менеджменту та адміністрування можуть дозволити окремим, в тому числі і крупним, підприємствам функціонувати більш ефективно, зростати вищими темпами, проте це не є однозначним доказом на користь існування суттєвої економії, зумовленої величиною парків АТЗ. Разом із тим, в кожному окремому випадку (бізнес-ситуації) раціональна величина парку АТЗ має комплексно визначатися факторами, сукупність яких, в свою чергу, визначається характером поставленої задачі.

Погоджуючись в цілому із точкою зору тих дослідників, які вказують на те, що дія ефекту економії масштабу на сегментах ринку вантажних автомобільних перевезень через збільшення кількості АТЗ в парках перевізників не простежується, автори роботи [13, с. 148–149] вказують на наступне виключення – перевезення дрібних відправлень, які здійснюються із використанням термінальної технології і, відповідно, вимагають розвитку мереж терміналів підприємствами перевізників (експедиторів). Взагалі, вартість входу на даний сегмент є суттєво вищою, він є концентрованим і має ознаки олігополістичної моделі.

В умовах спостерігаемого в Україні домінування дрібних, за кількістю АТЗ, ПАТ, водночас, має місце поступове посилення державного та муніципального регулювання ринків пасажирських автомобільних перевезень, зокрема в частині формування і додержання вимог до ТО та ПР парків АТЗ. При цьому конкурентні позиції дрібних ПАТ суттєво послаблюються через рівень забезпечення в останніх показників витрат і якості ТО та ПР АТЗ. В значній мірі, це пов'язано із дією вищезгаданого ефекту масштабу. Таким чином, постає необхідність пошуку, із подальшим теоретичним і методичним обґрунтуванням, бізнес-моделей, які б дозволили ПАТ, в першу чергу дрібним, суттєво підвищити ефективність процесів ТО та ПР парків АТЗ.

За перспективний різновид таких бізнес-моделей для країн пострадянського простору ряд науковців і практиків на сьогодні розглядають стратегічне партнерство ПАТ регіону щодо сумісного розвитку їх ВТБ і/або сумісного розміщення замовлень на виконання послуг із ТО та ПР на засадах аутсорсингу. При цьому можна зазначити, що проблематика міжорганізаційних партнерств в бізнесі як така на сьогодні отримала значний розвиток в сфері управління, зокрема логістичного, ланцюгами постачань. Таким чином, маючи на меті розроблення теоретичних і методичних засад ефективного управління партнерствами ПАТ в забезпеченні функції ТО та ПР, видається за доцільне провести аналіз літературних та інших інформаційних джерел, присвячених партнерству, в контексті розвитку партнерств в системах ланцюгів постачань.

Аналіз попередніх публікацій. Узагальнюючи, можна дійти висновку, що більша частина відомих на сьогодні визначень партнерства в ланцюгах постачань за ключові характеристики останнього розглядає: довготерміновий характер відносин; спільну діяльність; впровадження інтеграційних принципів у міжорганізаційних відносинах. Зазначеними принципами зокрема передбачається координація та кооперація, раціональний розподіл вигід, витрат та ризиків, обмін інформацією, функціональна інтеграція, а також розвиток інтеграційних відносин. Можна виокремити ряд елементів, які є характерними саме для відносин інтеграції, — взаємна довіра, співпраця і відповідальність. Ознакою відносин інтеграції є також спроможність керувати конфліктом і забезпечувати його якомога швидше розв'язання. Дані характеристики партнерства, ідентифіковані за умовами функціонування та розвитку систем ланцюгів постачань, можуть бути поширені і на регіональне партнерство ПАТ в сфері ТО та ПР парків АТЗ. За відмінність можна відзначити умови реалізації принципу функціональної інтеграції – вертикальна, як правило, в системах ланцюгів постачань і горизонтальна «м'яка» в розглядуваній системі регіонального партнерства ПАТ.

Д. Ламберт, М. Еммелхайнц та Дж. Гарднер пропонують визначати партнерство як адаптовані бізнесові відносини, які ґрунтуються на взаємній довірі, відкритості, розподілі ризику, а також розподілі винагород і які забезпечують конкурентну перевагу, яка відбивається на результаті

бізнесової діяльності підприємств. Останній, в свою чергу, є відносно більшим від того, який міг би бути досягнутий даними підприємствами окремо [14]. Тобто, об'єднуючись, потенційні партнери очікують на синергію. Відповідно до наведених міркувань партнерство ПАТ в сфері розвитку функції ТО та ПР парків АТЗ може бути визначено як міжорганізаційні бізнесові відносини, які, передбачаючи інтеграцію ПАТ в сфері розвитку функції ТО та ПР парків АТЗ, а також характеризуючись довготерміновістю і впровадженням інтеграційних принципів, зокрема таких як координація і кооперація, розподіл прибутків і ризиків, відкритий доступ до інформації, розвиток інтеграційних відносин, забезпечують економічно значуще покращення результату діяльності ПАТ-партнерів порівняно до того, який міг би бути досягнутий даними ПАТ окремо [15, с.7-8].

Слід зазначити, що в більшості наукових робіт щодо управління партнерствами в ланцюгах постачань автори зосереджуються на доцільності впровадження партнерства як такого і формуванні систем критеріїв вибору постачальників. В сфері управління партнерствами ПАТ на сьогодні взагалі відомо небагато робіт і, в основному, вони акцентують увагу на технічному аспекті партнерства, зокрема в частині доцільності забезпечення централізації виконання окремих робіт щодо ТО та ПР. Водночас, питання власне управління, в тому числі проектного, партнерствами ПАТ досліджені мало. Виключення складає робота [15]. Проте, в ній автор, розвиваючи теорію і практику проектного управління партнерством ПАТ, водночас, не розглядає проблему виокремлення різних типів партнерства ПАТ. Водночас, як можна очікувати, різні типи останнього будуть вимагати диференціації застосовуваних методів управління, в тому числі проектного, реалізацією партнерств.

Таким чином, для коректної постановки і вирішення задач розроблення і/або вибору методів управління партнерством ПАТ необхідно запропонувати підходи до виокремлення власне типів партнерства і встановлення того, за яких умов, які типи партнерства ПАТ доцільно розвивати.

Мета статті – розробити модель проектного управління розвитком партнерства ПАТ в забезпеченні функції ТО та ПР парків АТЗ у взаємозв'язку із умовами (факторами) вибору типу зазначеного партнерства.

Виклад основного матеріалу. Виходячи зі встановленої мети даної статті, найбільший інтерес представляють роботи [14,16], в яких автори пропонують моделі вибору типу партнерства підприємств в ланцюгах постачань. Беручи до уваги метод аналогів, викладений у вищезазначених роботах метод моделювання партнерства може бути використаний при розробленні моделі проектного управління розвитком партнерства ПАТ в забезпеченні функції ТО та ПР парків АТЗ. Концептуальна структура даної моделі представлена на рисунку 1.

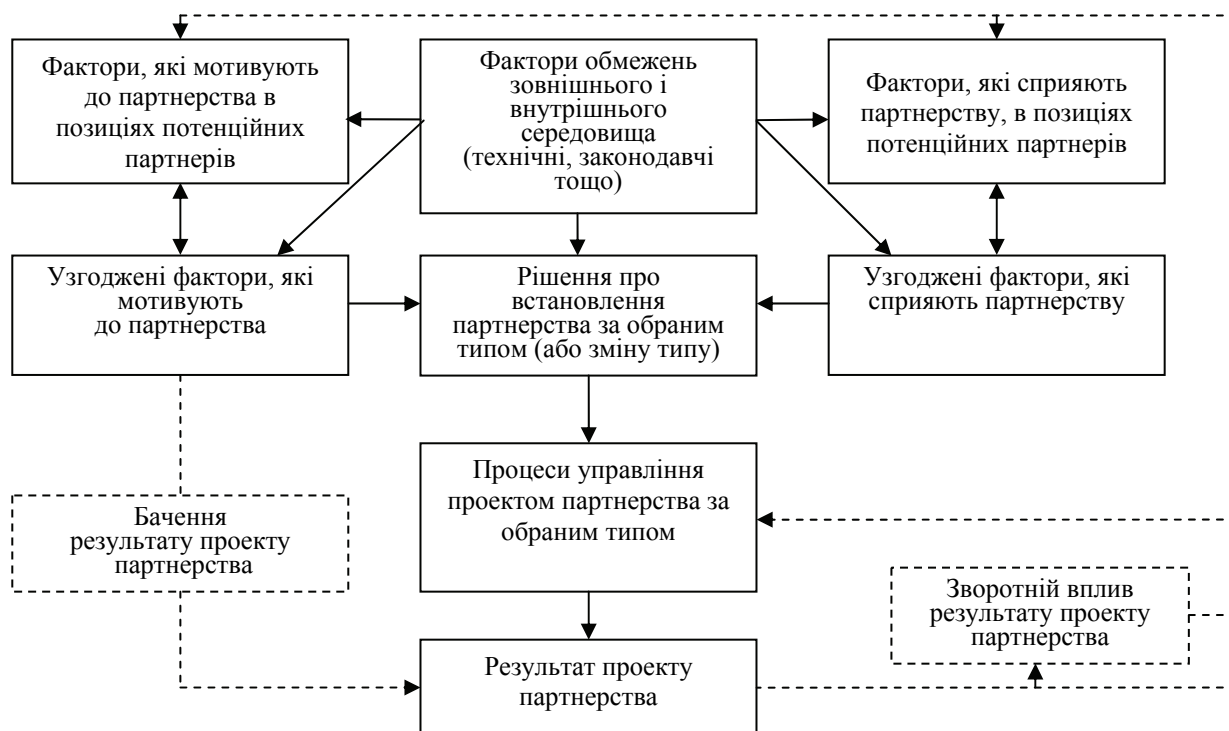


Рисунок 1 – Модель проектного управління розвитком партнерства ПАТ в забезпеченні функції ТО та ПР парків АТЗ

Як видно, за основні елементи даної моделі виступають: фактори, які мотивують до партнерства (фактори мотивування або рушії партнерства); фактори, які сприяють партнерству (фактори сприяння); обмеження зовнішнього і внутрішнього середовища (фактори обмеження), а також процеси управління проектом партнерства, за типом визначеним відповідними факторами.

За факторами, які мотивують до партнерства в забезпеченні функції ТО та ПР, розглядаються стратегічні вигоди, які будуть результатом розвитку партнерських відносин: зниження витрат; підвищення якості; забезпечення відповідності вимогам клієнтів (внутрішніх і/або зовнішніх); зниження невизначеності (витрат, якості, часу виконання, впливу зовнішніх факторів тощо); ріст (стабільність) добробуту власників (прибуток, ринкова вартість бізнесу тощо); диверсифікація (в тому числі обумовлена надлишком виробничих потужностей); набуття переваг щодо основної діяльності (перевезення) на ринку (окремих сегментах ринку), можливість ефективної адаптації до змін у зовнішньому та внутрішньому середовищі. За основні джерела щодо зниження витрат виступають: дія ефекту економії масштабу; зменшення витрат на перелаштування виробництва; підвищення ефективності використання об'єктів основних виробничих фондів (зокрема, в умовах дефіциту або, навпаки, надлишку виробничих потужностей); уникнення додаткових капіталовкладень; отримання знижок від зовнішніх щодо партнерства постачальників власне послуг із ТО та ПР і/або деталей, вузлів, комплектуючих; формування систем централізованого матеріально-технічного забезпечення тощо.

За фактори сприяння партнерству виступають сумісність корпоративних культур; сумісність філософії і методів управління; співставимість масштабів діяльності і/або наявність певних джерел влади у відносинах (посилання, експертиза, природне право – на притивагу винагороді, покаранню чи праву, яке закріплено законодавством); досвід попередньої співпраці; спільні конкуренти; ступінь близькості розташування; ступінь взаємної відповідності структури парків АТЗ; подібність умов експлуатації парків АТЗ.

Крім того, за останніми трьома із вищенаведених факторів сприяння може бути накладено «вето» щодо можливості участі в партнерстві взагалі – як окремими потенційними партнерами при формуванні відповідної позиції, так і узгодженою позицією власне партнерства. Тобто, за таких умов, вони виступають за фактори обмеження, до яких також можна включити певні законодавчі обмеження і взаємну неконкурентність (в розумінні, що потенційні партнери не виступають за прямих конкурентів стосовно окремих маршрутів, замовників тощо).

Крім факторів, які мотивують ПАТ до партнерства і які сприяють партнерству ПАТ, а також обмежуючих факторів зовнішнього і внутрішнього середовища, можна виокремити ще один елемент моделі проектного управління розвитком партнерства ПАТ в забезпеченні функції ТО та ПР парків АТЗ – власне процеси проектного управління партнерством.

Представлена модель партнерства передбачає, що спочатку фактори, які мотивують до партнерства, і фактори, які сприяють партнерству, оцінюються, із урахуванням прийнятих (виявлених) обмежень, окремими ПАТ незалежно і, далі, після ведення переговорів і узгодження позицій, оцінюються сумісно.

Кожний із наведених факторів в групах факторів рушіїв і факторів сприяння щодо партнерству пропонується оцінювати за трьохбальною шкалою. Таким чином, максимальний підсумковий бал за кожною групою факторів буде дорівнювати – 24.

Залежно від кількості набраних балів може бути визначено тип партнерства, рисунок 2.

		Рівень мотивації до партнерства (бали)		
		низький	середній	високий
Рівень сприяння партнерству (бали)	низький	Партнерство не є доцільним	Тип 1	Тип 2
	середній	Тип 1	Тип 2	Тип 3
	високий	Тип 2	Тип 3	Тип 3

Рисунок 2 – Матриця вибору типу партнерства

В межах партнерства ступінь інтеграції може варіювати – від власне розгляду доцільності його запровадження взагалі до створення спільних підприємств. Можна виокремити три концептуальних типи партнерства. Перший тип – це тип, за яким ПАТ вважають себе за партнерів і, на доволі обмеженому рівні, планують і координують свої дії. Як правило, мова йде про короткостроковий період і ПАТ зосереджуються або на сумісному (централізованому) замовленні окремих робіт із ТО та ПР (чи запчастин, деталей, вузлів, комплектуючих, тобто матеріально-технічному забезпеченні) за межами партнерства і/або на сумісному (централізованому) виконанні окремих робіт із ТО та ПР в межах партнерства. Другий тип партнерства вже передбачає перехід від координації до інтеграції ПАТ в забезпеченні сумісного (централізованого) замовлення і/або виконання більшого переліку і обсягу робіт із ТО та ПР в партнерстві в довгостроковому періоді. І, нарешті, за третім типом партнерства можна вести мову про створення єдиної централізованої системи ТО та ПР партнерства, коли кожне ПАТ розглядає інше як своє «продовження» назовні. Як правило, кінцевий термін в існуванні такого партнерства не зазначається. Типом партнерства передбачається визначення умов сумісного планування; контролю за сумісною діяльністю, комунікації, розподілу ризиків та винагород, здійснення капіталовкладень тощо, залежно від обраного типу партнерства.

Висновок. Запропонована модель проектного управління розвитком партнерства ПАТ в забезпеченні функції ТО та ПР парків АТЗ у взаємозв'язку із умовами проектного управління партнерством залежно від обраного типу партнерства. Подальші дослідження вимагають, на основі аналізу можливих варіантів (конфігурацій) системи партнерства, розроблення методичних основ управління проектами партнерств ПАТ за типами останніх.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономика: Принципы, проблемы и политика. В 2 т.: Пер. с англ. 11-го изд. Т. 2. – М.: Республика, 1992. – 400 с.
2. Edwards S.H. Operating Costs in Road Freight Transport. / S.H. Edwards, V.T. Bayliss // London, Department of the Environment, 1971.
3. Report of the Inquiry into Lorries, People and the Environment, London, HMSO, 1980.
4. Афанасьев Л.Л. Автомобильные перевозки / Л.Л. Афанасьев, Н.Б. Цукерберг. – М.: Транспорт, 1977. – 320 с.
5. Великанов Д.П. Эффективность автомобиля / Д.П. Великанов. Москва: Транспорт, 1969. – 240 с.
6. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки / А.И. Воркут. -2-е изд., перераб. и доп. – К.: Вища школа, 1986. – 447 с.
7. Материалы семинара по рыночным структурам и реформе регулирования в грузовом транспорте. 4-8 марта 1996 г, Хельсинки, Финляндия. – ИЭР МБ. Турку: Школа экономики и делового администрирования. 1996. – 106 с.
8. Lee N. Economies of Scale in Bus Transport: Some British Municipal Results / N. Lee, I.W Steedman// Journal of Transport Economics and Policy, 1970, №4. – P. 15 -28.
9. Williams M. The Economic Justification for Local Bus Transport Subsidies / M. Williams // International Journal of Transport Economics, 1981, P.79-88.
10. Button K.J. Transport Economics / K.J. Button. – 2nd. ed Hants- Edward Elaar, 1994. – 269p.
11. Button K.J. An Examination of the Structures Associated with Providing Urban Bus Services in Britain Scottish / K.J. Button, K.J. O'Donnel // Journal of Political Economy 1985, №32.-P. 67-81.
12. Канарчук В.С. Виробничі системи на транспорті / В.С. Канарчук, І.П. Курніков. – К.: Вища школа, 1977. – 359 с.
13. Coyle J.J. Transportation / J.J. Coyle, E.J. Bardi, R.A. Novack. – 4nd ed – San Francisco: West Publishing Company, 1994. – 574 p.
14. Ламберт Д., Немейер М. Партнерство – дело общее / В сборник. Как организовать цепочку поставок (Harvard Business Review on Supply Chain Management); пер. с англ.– Москва : Альпина Бизнес Букс, 2008. – 207 с.
15. Романюк С.О. Управління проектами розвитку виробничих систем організацій автомобільного транспорту: Автореф. дис. на здобуття ступеня кандидата технічних наук:

спец.05.13.22 «Управління проектами та програмами»/Романюк Світлана Олександрівна. – Київ, 2014. – 25 с.

16. Lambert D.M., Emmeihainz M.A., Gardner J.T. Building successful logistics partnerships// Journal of Business Logistics, vol. 20, №1. – p. 165-182.

REFERENCES

1. McConnell C.R., Brue S.L. Economics: Principles, Problems and Policies. In 2 vols. : Trans. from English. 11th ed. T. 2. – M. : Republic, 1992 – 59 p. (Rus)
2. Edwards S.H. Operating Costs in Road Freight Transport. / S.H. Edwards, B.T. Bayliss // London, Department of the Environment, 1971.
3. Report of the Inquiry into Lorries, People and the Environment, London, HMSO, 1980.
4. Afanasiev L.L. Road transport / LL Afanasiev, NB Zuckerberg. – M. : Transport, 1977. – 320 p. (Rus)
5. Velikanov D.P Efficiency of the vehicle / DP Giants. Moscow: Transport, 1969. – 240 p. (Rus)
6. Vorkut A.I. Freight transport by road / A.I Vorkut. -2-Ed., Rev. and add. – K. : School, 1986 – 447 p. (Ukr)
7. Proceedings of the seminar on market structure and regulatory reform in the freight transport. 4-8 March 1996, Helsinki, Finland. – EDI MB. Turku School of Economics and Business Administration. 1996. – 106 p.
8. Lee N. Economies of Scale in Bus Transport: Some British Municipal Results / N. Lee, I.W Steedman// Journal of Transport Economics and Policy, 1970, №4. – P. 15 -28.
9. Williams M. The Economic Justification for Local Bus Transport Subsidies / M. Williams // International Journal of Transport Economics, 1981, P.79-88.
10. Button K.J. Transport Economics / K.J. Button. – 2nd. ed Hants- Edward Elaar, 1994. – 269p.
11. Button K.J. An Examination of the Structures Associated with Providing Urban Bus Services in Britain Scottish / K.J. Button, K.J. O'Donnel // Journal of Political Economy 1985, №32.-P. 67-81.
12. Kanarchuk B.C. Virobnichi systemy on transporty / BC Kanarchuk, I.P. Kurnikov. – K. : Vishcha School, 1977. – 359 p. (Ukr)
13. Coyle J.J. Transportation / J.J. Coyle, E.J. Bardi, R.A. Novack. – 4nd ed – San Francisco: West Publishing Company, 1994. – 574 p.
14. Lambert D., Nemeyer M., Partnership - GENERAL Case / V sbornyk. How orhanyzovat tseepochku supplies; Per. with the English. (Harvard Business Review on Supply Chain Management) - Moscow: Alpina Business Books, 2008. – 207 p.
15. Romaniuk S. Project management of production systems of road transport organizations: Author. Thesis. for the degree of candidate of technical sciences spets.05.13.22 "Program and Project Management" / Romaniuk Svetlana. - Kyiv, 2014. – 25 p. (Ukr)
16. Lambert D.M., Emmeihainz M.A., Gardner J.T. Building successful logistics partnerships// Journal of Business Logistics, vol. 20, №1. – p.165-182.

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Модель проектного управління розвитком партнерств підприємств автомобільного транспорту в забезпеченні функції технічного обслуговування та поточного ремонту / Т.А. Воркут, А.М. Дмитриченко, Ю.В. Луцай, Н.М. Цимбал // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 1 (31).

В статті розглядається модель проектного управління розвитком партнерств підприємств автомобільного транспорту в забезпеченні функції технічного обслуговування та поточного ремонту парків автомобільних транспортних засобів.

Метою дослідження є розробка моделі проектного управління розвитком партнерства підприємств автомобільного транспорту в забезпеченні функції технічного обслуговування та поточного ремонту парків автотранспортних засобів у взаємозв'язку із умовами (факторами) вибору типу зазначеного партнерства.

Предмет дослідження – методи і моделі управління партнерствами.

Методи дослідження – метод зіставно-порівняльного аналізу, абстрактно-логічний метод, метод аналогії та порівнянь.

За результатами дослідження можна стверджувати, що в роботі запропонована модель проектного управління розвитком партнерств підприємств автомобільного транспорту в забезпеченні функції технічного обслуговування та поточного ремонту парків автомобільних транспортних засобів у взаємозв'язку із умовами проектного управління даним партнерством залежно від обраного типу останнього.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МОДЕЛЬ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПАРТНЕРСТВ, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ПОТОЧНИЙ РЕМОНТ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ПІДПРИЄМСТВА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.

ABSTRACT

Vorkut T.A., Dmytrychenko A.M., Lus chay Y.V., Tsymbal N.M. A project management model for development of partnerships of motor carrier firms in providing of maintenance function. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 1 (31).

In the paper the A project management model for development of partnerships of motor carrier firms in providing of maintenance function parks motor carrier

The aim of the study is to develop a model of project management development partnerships road transport enterprises to provide features maintenance and repair of motor vehicles in parks interrelation of conditions (factors) select the type specified partnership.

Purpose of the study – the methods and models of partnerships.

Methods of the study – the contrastive method of comparative analysis, abstract and logical method, analogies and comparisons.

The study can be argued that in the proposed model of project management development partnerships road transport enterprises to engage in maintenance and repair of motor vehicles parks in interrelation with the terms of this partnership project management depending on the type.

KEYWORDS: MODEL PROJECT MANAGEMENT DEVELOPMENT PARTNERSHIP, MAINTENANCE OF ROAD TRANSPORT, MOTOR CARRIER FIRMS.

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Модель проектного управления развитием партнерства предприятий автомобильного транспорта в обеспечении функции технического обслуживания и текущего ремонта / Т.А. Воркут, А.М. Дмитриченко, Ю.В. Лушай, Н.Н. Цымбал // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Технические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 1 (31).

В статье рассматривается модель проектного управления развитием партнерства предприятий автомобильного транспорта в обеспечении функции технического обслуживания и текущего ремонта парков автотранспортных средств.

Целью исследования является разработка модели проектного управления развитием партнерства предприятий автомобильного транспорта в обеспечении функции технического обслуживания и текущего ремонта парков автотранспортных средств во взаимосвязи с условиями (факторами) выбора типа указанного партнерства.

Предмет исследования - методы и модели управления партнерствами.

Методы исследования - метод сопоставимо сравнительного анализа, абстрактно-логический метод, метод аналогии и сравнений.

По результатам исследования можно утверждать, что в работе предложена модель проектного управления развитием партнерства предприятий автомобильного транспорта в обеспечении функции технического обслуживания и текущего ремонта парков автомобильных транспортных средств во взаимосвязи с условиями проектного управления данным партнерством в зависимости от выбранного типа последнего.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МОДЕЛЬ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПАРТНЕРСТВ, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СРЕДСТВ, ПРЕДПІЯТІЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТА.

АВТОРИ:

Воркут Тетяна Анатоліївна, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 433а.

Дмитриченко Андрій Миколайович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, старший науковий співробітник кафедри аеропортів, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 344.

Лушчай Юрій Володимирович, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: lushchay_y_v@mail.ru, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 439.

Цимбал Н.М., к.т.н., Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, тел. 0445707753 Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

AUTHOR:

Vorkut Tetiana.A., Doctor of Technical Science, Professor, National Transport University, Head of Transport Law and Logistics Department, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 433a.

Dmytrychenko Andrii.M., Candidate of Technical Science, National Transport University, Senior Research Associate, email: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 344.

Lushchay Yurii.V., National Transport University, assistant of the department of transportation law and logistics, e-mail: lushchay_y_v@mail.ru, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 439.

Tsymbal N.M., Ph.D., National Transport University, associate professor of logistics and transport law, tel. 0445707753 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

АВТОРЫ:

Воркут Татьяна Анатольевна, доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 433а.

Дмитриченко Андрей Николаевич, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, старший научный сотрудник кафедры аэропортов, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 344.

Лушчай Юрий Владимирович, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: lushchay_y_v@mail.ru, Украина, 01010, Киев, ул. Суворова 1, к. 439.

Цымбал Н.Н., к.т.н., Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, тел. 0445707753 Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспорт університет, учений секретар Національного транспортного університету, Київ, Україна.

Сидорчук О.В., доктор технічних наук, професор, член-кореспондент Національної академії аграрних наук, заступник директора з наукової роботи Національного наукового центру «ІМЕСТ», Київ, Україна.

REVIEWER:

Melnychenko O. I., Candidate of Technical Science, Professor, National Transport University, scientific secretary National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Sydorchuk O.V., Doctor of Technical Science, Professor, member of National Academy of Agricultural Sciences, deputy Director of Research of the National Research Center «ІМЕСТ», Kyiv, Ukraine.