

УДК 656.13
UDC 656.13

РОЗРОБЛЕННЯ МЕТОДИКИ ФОРМУВАННЯ ПАРТНЕРСТВ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В РОЗВИТКУ СИСТЕМ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

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

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

DEVELOPMENT METHODS FORMING PARTNERSHIPS ROAD TRANSPORT ENTERPRISES IN THE DEVELOPMENT OF SYSTEMS MAINTENANCE AND REPAIR OF MOTOR VEHICLES

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

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

РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ ФОРМИРОВАНИЯ ПАРТНЕРСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ СИСТЕМ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

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

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

Вступ.

Реалізація стратегії партнерств підприємств автомобільного транспорту (ПАТ) в розвитку систем технічного обслуговування (ТО) та ремонту (Р) автомобільних транспортних засобів (АТЗ) на відміну від стратегії в умовах ринку жорсткої конкуренції має свої особливості, які полягають в тому, що кожен учасник ринку ставить за мету отримання максимального прибутку і/або зменшення витрат, не зачіпаючи при цьому інтереси один одного. В цих умовах, функціонування підприємств розглядається в якості єдиної системи, яка виконує визначений комплекс послуг із ТО та Р АТЗ. Процес формування партнерств визначає виникнення нових системних властивостей, що дозволяють підтримувати своє функціонування в подальшому без вливання зовнішніх ресурсів. Ресурси у вигляді інвестицій необхідні лише для формування партнерств, а потім вони запрацюють самостійно, зумовлюючи циклічний розвиток партнерств.

Мета дослідження, постановка задачі.

Доцільність створення партнерств ПАТ в розвитку систем ТО та Р АТЗ, визначається наявністю і станом виробничо-технічної бази (ВТБ) та результатами роботи підприємств за попередні періоди, після аналізу яких з'являються підстави для проведення переговорів про співпрацю та можливу передачу визначених обсягів послуг з ТО та Р по маркам (класам) транспортних засобів чи видам послуг одних підприємств іншим [1]. Причому, необхідно юридично закріплювати дану співпрацю шляхом укладання договорів про співробітництво, на основі яких суб'єкти передають визначений обсяг робіт іншому учаснику партнерства – базовому підприємству, на виробничо-технічній базі якого буде здійснюватись технічне обслуговування та ремонт АТЗ.

Метою дослідження є розроблення методики формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі удосконалення процесів технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів.

Матеріали досліджень.

Стратегічне партнерство підприємств набуває все більшого поширення не тільки в Україні, але і в світі. Сутність та особливості стратегічної взаємодії підприємств розглянуті в роботах Уоллеса Р. [2], Гаррета Б., Дюссожа П. [3], Карделл С. [4]. В працях Ансофф І. [5], Кембелл Э. [6] акцент зроблений на визначення та оцінку синергійних ефектів, що виникають в процесі взаємодії партнерів. Гребешкова О.М. та Махова Г.В. в своїй роботі розглядають концептуальні основи створення стратегічних партнерств [7], в якій автори дають характеристику партнерств. В роботі [8] розглянуте питання формування стратегічних партнерств у малому бізнесі та наведено перелік форм стратегічних партнерств.

З метою розробки рекомендацій щодо формування партнерств запропоновано методику формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі удосконалення процесів технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів, яка складається з 29 блоків (рис. 1 – 2).

Блок 1. Для отримання інформації від представників ПАТ проводиться організація прикладного емпіричного дослідження.

Блок 2. Здійснюється аналіз та обробка отриманої інформації.

Блок 3. Розраховується необхідна кількість постів для обслуговування рухомого складу партнерів N_{pn} .

Для того щоб визначити необхідну кількість постів для обслуговування АТЗ партнерів, спочатку потрібно розрахувати необхідну кількість транспортних засобів для завантаження одного поста, на якому здійснюються операції із ТО та Р у відповідності з нормативними величинами [9].

Річний робочий фонд поста буде становити:

$$T_{rich} = D_r \times T_{zm} \times N_{zm} \quad (1)$$

де D_r – кількість робочих днів в році;

T_{zm} – тривалість робочої зміни;

N_{zm} – кількість робочих змін на добу.

Загальна річна трудомісткість технічного обслуговування та ремонту одного транспортного засобу може бути визначена з формули:

$$T_{zag} = T_{so} + T_{to-1} + T_{to-2} + T_{pr} \quad (2)$$

Річна трудомісткість щоденного обслуговування АТЗ складатиме:

$$T_{so} = D_r \times \overline{T_{so}} \quad (3)$$

де $\overline{T_{so}}$ – нормативна трудомісткість одного щоденного обслуговування.

Річна трудомісткість ТО-1 транспортного засобу складатиме:

$$T_{TO-1} = \frac{L_{sd} \times D_r}{L_{TO-1}} \times \overline{T_{TO-1}} \quad (4)$$

де L_{sd} – середньодобовий пробіг одного АТЗ, визначений шляхом проведення анкетного опитування представників ПАТ;

$\overline{L_{TO-1}}$ – нормативна періодичність ТО-1;

$\overline{T_{TO-1}}$ – нормативна трудомісткість ТО-1.

Річна трудомісткість ТО-2 АТЗ складатиме:

$$T_{TO-2} = \frac{L_{sd} \times D_r}{L_{TO-2}} \times \overline{T_{TO-2}} \quad (5)$$

де $\overline{L_{TO-2}}$ – нормативна періодичність ТО-2;

$\overline{T_{TO-2}}$ – нормативна трудомісткість ТО-2;

Річна трудомісткість поточного ремонту транспортного засобу визначається трудомісткістю робіт з ПР на кожну тисячу кілометрів пробігу і складатиме:

$$T_{PR} = \frac{L_{sd} \times D_r}{1000} \times \overline{T_{PR1000}} \quad (6)$$

де $\overline{T_{PR1000}}$ – нормативна трудомісткість поточного ремонту на кожну тисячу кілометрів пробігу.

Підставивши формули 3-6, формула 2 прийме вигляд:

$$T_{zag} = (D_r \times \overline{T_{so}}) + \left(\frac{L_{sd} \times D_r}{L_{TO-1}} \times \overline{T_{TO-1}} \right) + \left(\frac{L_{sd} \times D_r}{L_{TO-2}} \times \overline{T_{TO-2}} \right) + \left(\frac{L_{sd} \times N_d}{1000} \times \overline{T_{PR1000}} \right) \quad (7)$$

Вишодячи з вищенаведеного, нескладно визначити кількість обслуговуваних транспортних засобів одним постом:

$$N_{OA} = \frac{T_{rich}}{T_{zag}} \quad (8)$$

Відповідно до попередньої формули, визначається необхідна кількість постів для обслуговування АТЗ партнерів N_{pn} з відношення:

$$N_{pn} = \frac{N_{ap}}{N_{OA}} \quad (9)$$

де N_{ap} – кількість транспортних засобів підприємств-споживачів послуг з ТО та Р партнерства.

Трудомісткість та кількість обслуговуваних транспортних засобів одним постом визначаються для автобусів малого, середнього та великого класів.

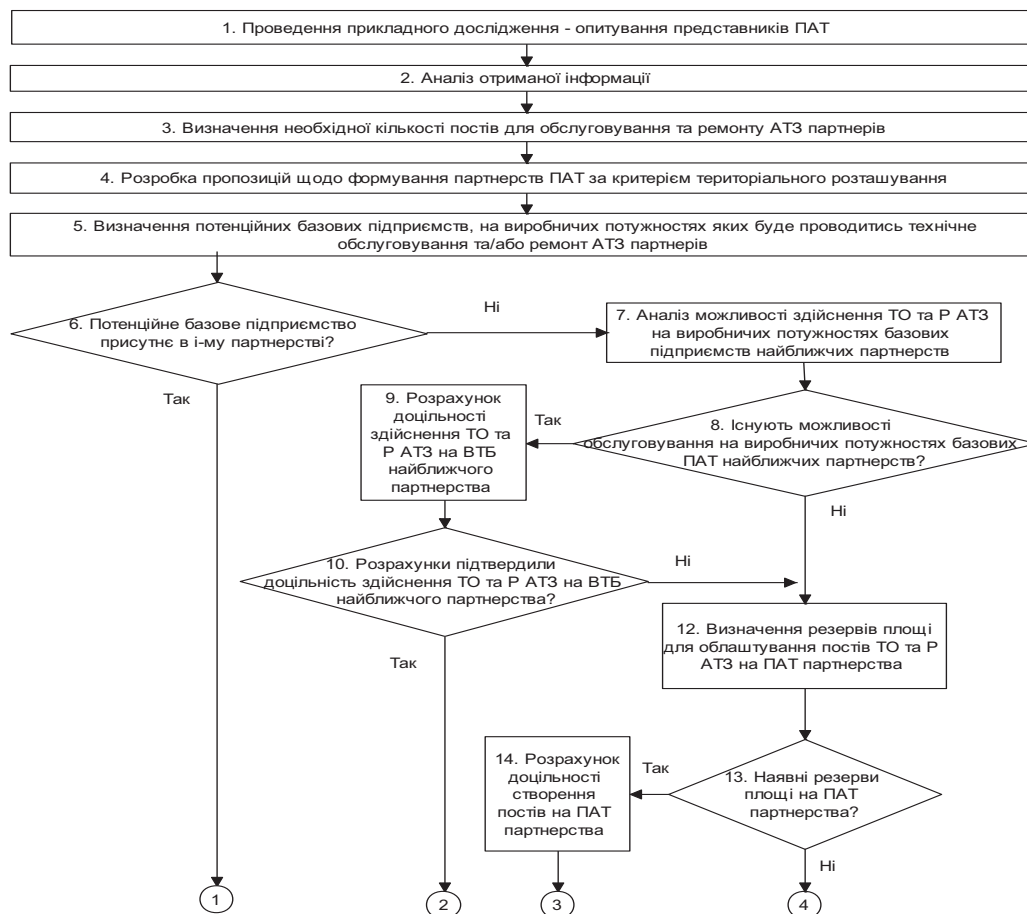


Рисунок 1 – Методика формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі удосконалення процесів технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів

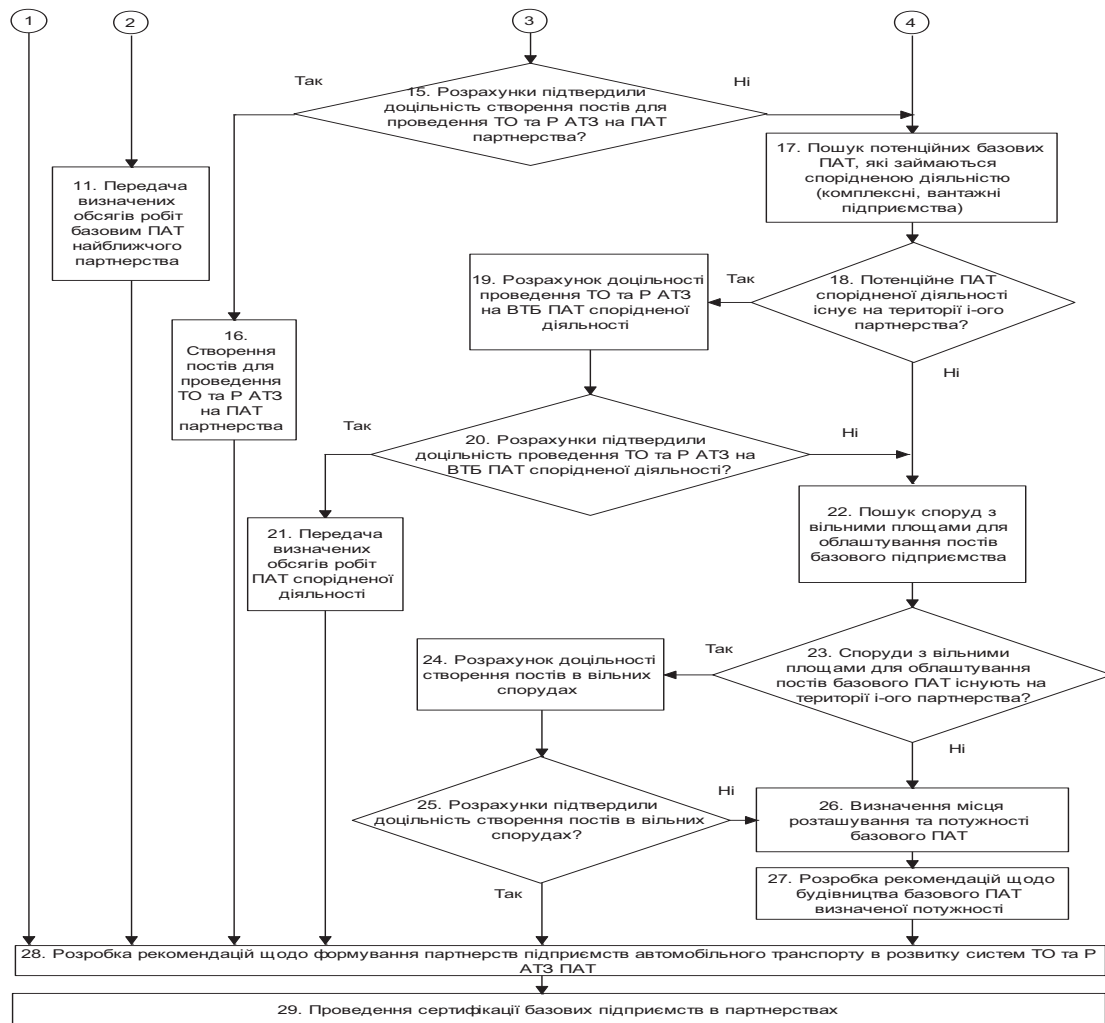


Рисунок 2 – Методика формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі удосконалення процесів технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів (продовження)

Блок 4. Розробляються пропозиції щодо формування партнерств ПАТ за критерієм територіального розташування. Дану задачу пропонується виконувати з використанням методів кластерного аналізу.

Блок 5. Здійснюється визначення потенційних базових підприємств, на виробничих потужностях яких буде проводитись ТО та Р АТЗ. Метою даного завдання є знаходження виробничих потужностей для здійснення ТО та Р АТЗ з найменшими витратами на їх оновлення чи створення. дане завдання вирішується двома шляхами. Перший – при наявності невеликої кількості підприємств на визначеній території проводиться шляхом наскрізного опитування керівництва підприємств чи їх представників. Другий – при наявності значної кількості підприємств на визначеному територіальному утворенні, що вимірюється в десятках підприємств – визначається встановленням залежностей між статистичними показниками (наприклад, такими, як кількість транспортних засобів і наявність виробничої бази ПАТ).

Блок 6. Проводиться визначення наявності базових підприємств в партнерствах. При наявності в партнерстві потенційних базових ПАТ, проводяться переговори з керівництвом щодо можливості передачі обсягів робіт із ТО та Р АТЗ.

Блок 7. При відсутності хоча б одного потенційного ПАТ у партнерстві, пропонується здійснювати аналіз наявності вільних потужностей в найближчих партнерствах.

Блок 9. При наявності вільної ВТБ та можливості обслуговування та ремонту рухомого складу партнерства на виробничій базі ПАТ найближчих партнерств, здійснюються розрахунки доцільності проведення ТО та Р на виробничих потужностях ПАТ найближчих партнерів.

Блок 10. Якщо розрахунки підтвердили економічну доцільність обслуговування та ремонту транспортних засобів партнерства на виробничій базі ПАТ найближчих партнерств, то даним підприємствам передається визначений обсяг робіт з ТО та Р АТЗ (блок 11) шляхом заключення договорів та формується партнерство (блок 29).

Блок 12. При відсутності вільної ВТБ та можливостей здійснення обслуговування та ремонту АТЗ і/або проведення розрахунків визначило економічно недоцільним здійснення ТО та Р АТЗ на виробничій базі ПАТ найближчих партнерств, визначаються резерви площ ПАТ партнерства для облаштування на них виробничих потужностей для проведення ТО та Р АТЗ.

Блок 13. При наявності резервів площ для облаштування обслуговуючих постів, проводяться розрахунки доцільності облаштування постів на вільних площах шляхом розрахунків загальних витрат на їх переобладнання (блок 14).

Блок 15. Якщо розрахунки підтвердили економічну доцільність облаштування постів на вільних площах ПАТ, визначаються шляхи залучення коштів на облаштування, створюються виробничі пости на підприємствах партнерства (блок 16) та формується партнерство (блок 29).

Блок 17. При відсутності резервів площ для облаштування обслуговуючих постів чи проведення розрахунків визначили економічно недоцільним їх створювати, пропонується визначити наявність в територіальних межах партнерства потенційних підприємств з ПАТ спорідненої сфери діяльності. Таким підприємствами можуть бути комплексні, вантажні ПАТ. При цьому ставиться умова, що на наявних потужностях підприємства можливо обслуговувати визначені АТЗ та ремонтний персонал знайомий (або за умови проведення курсів з вивчення конструктивних особливостей АТЗ) з конструкцією та вимогами проведення ремонту та обслуговування даних транспортних засобів.

Блок 18. При наявності на території партнерства потенційних підприємств спорідненої сфери діяльності, здійснюються розрахунки доцільності проведення ТО та Р на виробничих потужностях ПАТ спорідненої сфери діяльності шляхом розрахунків загальних витрат на проведення ТО та Р АТЗ (блок 19).

Блок 20. Якщо розрахунки підтвердили економічну доцільність обслуговування та ремонту транспортних засобів партнерства на виробничій базі ПАТ спорідненої сфери діяльності, то даним підприємствам передається визначений обсяг робіт з ТО та Р АТЗ (блок 21) шляхом підписання договорів та формується партнерство (блок 29).

Блок 22. При відсутності вільної ВТБ та можливостей здійснення обслуговування та ремонту АТЗ і/або проведення розрахунків визначило економічно недоцільним здійснення ТО та Р АТЗ на виробничій базі ПАТ спорідненої сфери діяльності, здійснюється пошук споруд в межах партнерства для облаштування на них виробничих потужностей для проведення ТО та Р АТЗ.

Блок 23. Якщо вільні споруди для облаштування обслуговуючих постів наявні на території партнерства, проводяться розрахунки доцільності облаштування постів в даних спорудах шляхом розрахунків загальних витрат на купівлю чи оренду споруд та їх переобладнання (блок 24).

Блок 25. Якщо розрахунки підтвердили економічну доцільність облаштування постів в вільних спорудах, що знаходяться на території партнерства, визначаються шляхи залучення коштів на облаштування.

Блок 26. Визначається рекомендоване місце розташування підприємства, на базі якого будуть проводитись роботи із ТО та Р АТЗ партнерів. Визначення місця розташування нового обслуговуючого підприємства в даному дослідженні пропонується визначити з використанням методу центру мас. Запропонований метод дозволить обрати з множини рішень одне оптимальне, що враховує відстань між обслуговуючим підприємством і ПАТ-споживачами і наявну кількість транспортних засобів на підприємствах. Математично задача оптимізації полягає у визначенні таких координат (x, y) нового підприємства, щоб витрати на доставку рухомого складу до місця обслуговування, що дорівнюють сумі добутків відстаней від базового підприємства до ПАТ, що мають координати (X_i, Y_i) , на кількість транспортних засобів споживачів (A_{spi}) , були мінімальні, тобто цільова функція матиме вигляд:

$$P = \sum_{i=1}^n r_i A_{spi} \rightarrow \min \quad (10)$$

Формули для визначення географічних координат розташування базового підприємства в партнерстві з врахуванням кількості транспортних засобів ПАТ прийме вигляд:

$$X = \frac{\sum_{i=1}^n x_i A_{spi}}{\sum_{i=1}^n A_{spi}} \quad (11)$$

$$Y = \frac{\sum_{i=1}^n y_i A_{spi}}{\sum_{i=1}^n A_{spi}} \quad (12)$$

Розроблюються рекомендації щодо потужностей нового підприємства використовуючи положення логістичної концепції - побудова підприємства такої потужності, скільки є споживачів послуг в партнерстві, використання універсальних обслуговуючих постів, універсального обладнання та врахування «розміру» споживачів, тобто наявної кількості рухомого складу, після чого формується партнерство (блок 29).

Блок 27. Здійснюється розробка рекомендацій щодо створення нового базового підприємства.

Блок 28. Здійснюється розробка рекомендацій щодо формування партнерств ПАТ в розвитку систем ТО та Р.

Блок 29. Проводиться сертифікація базових підприємств в партнерствах.

Висновки. Запропонована методика дозволяє розробити рекомендації щодо формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі удосконалення процесів технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів з найменшими витратами на створення чи оновлення виробничо-технічної бази.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ляско В.И. Разработка стратегии развития автотранспортного предприятия. Учебное пособие / В.И. Ляско, Л.С. Надольская, П.М. Чочуа – МАДИ – М.: 2000 – 61 с.

2. Уоллес Р.Л. Стратегические альянсы в бизнесе. Технологии построения долгосрочных партнерских отношений и создания совместных предприятий / Р.Л. Уоллес. – М.: Добрая книга, 2005. – 288 с.

3. Гаррет Б. Стратегические альянсы [пер. с англ.] / Б. Гаррет, П. Дюссож – М.: ИНФРА-М, 2002 – 332с.

4. Карделл С. Стратегическое сотрудничество : креативный бизнес-курс / Стивен Карделл.; пер. с англ. К. Ткаченко. – М.: ФАИР-ПРЕСС, 2005. – 256 с.

5. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.

6. Кембелл Э. Стратегический синергизм / Э. Кембелл, Л. Саммерс, пер. с англ. – СПб.: Питер, 2004. – 416 с.

7. Гребешкова О.М. Стратегічні партнерства підприємств: навч. посіб. / О.М. Гребешкова, Г.В. Махова. – К.: КНЕУ, 2012. – 401 с.

8. Паливода О. Формування стратегічних партнерств у малому бізнесі: проблеми та перспективи. / О. Паливода, Ю. Теміндарова – Економічний аналіз. – 2011. – Вип. 8. – с. 144 - 147.

9. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, затверджене Наказом Мінтрансу України від 30.03.98 № 102.

REFERENCES

1. Lyasko V.I. Strategy development of motor transport enterprise. Textbook / V.I. Lyasko, L.S. Nadolsky, P.M. Chochua - MADI - M.: 2000 – 61 p. (Rus)

2. Wallace R.L. Strategic alliances in the business. Technology building long-term partnerships and sovmetnyhpredpriyaty / R.L. Wallace. - M.: Good Book, 2005. - 288 p. (Rus)

3. Garrett B. Strategic Alliances [trans. from English.] / B. Garrett, P. Dyussozh - M.: INFRA-M, 2002 – 332 p. (Rus)

4. S. Cardell S. Strategic cooperation: Creative Business course / Stephen Cardell.; lane. from English. K. Tkachenko. - M.: FAIR PRESS, 2005. -256 p. (Rus)

5.. Ansoff I. Strategic Management / I. Ansoff. - M.: Economics, 1989. - 519 p. (Rus)

6. Campbell E. Strategic synergies / E. Campbell, L. Summers, lane from English. - SPb.: Peter, 2004. - 416 p. (Rus)

7. Grebeshkova O.M. Strategic partnership of companies: Textbook. / O.M. Grebeshkova, G.V. Machova. - K.: KNEU, 2012. - 401 p. (Ukr)

8. Palyvoda O. Forming strategic partnerships in small business: problems and prospects. / O. Palyvoda, Yu. Temindarova - Economic Analysis. - 2011. - Vol. 8 - p. 144 - 147. (Ukr)

9. Regulations on maintenance and repair of road vehicles road transport, approved by Order Ministry of Transport of Ukraine of 30.03.98 number 102. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Розробка методики формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2016. – Вип. 3 (36).

В статті описана методика формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів.

Об'єкт дослідження – підприємства автомобільного транспорту.

Мета роботи – розроблення методики формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі удосконалення процесів технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів.

Методи дослідження – метод техніко-економічних розрахунків.

Великі підприємства, що надавали послуги з пасажирських перевезень за часів планової економіки, які за умови ефективного функціонування були здатні утримувати виробничо-технічну базу, виконувати регламентні роботи з технічного обслуговування та ремонту, здійснювати технічні огляди та надавати якісні послуги, в ринкових відносинах стали неефективними, внаслідок відсутності кваліфікованих кадрів, недосконалої конкуренції та непрозорості ринку, недосконалої законодавчої та нормативно-правової бази, непрозорих механізмів приватизації та корупційної складової цих процесів. Водночас, створюється велика кількість дрібних підприємств перевізників які не в змозі утримувати власну виробничо-технічну базу. Як наслідок, з'явилась проблемна ситуація невідповідності перевізників вимогам щодо технічного стану транспортних засобів, якості послуг, безпеки та екології.

В цих умовах виникає необхідність розроблення універсального інструменту, за допомогою якого можна здійснювати розробку рекомендацій щодо формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів.

Процес формування партнерств визначає виникнення нових системних властивостей, що дозволяють підтримувати своє функціонування в подальшому без вливання зовнішніх ресурсів. Ресурси у вигляді інвестицій необхідні лише для формування партнерств, а потім вони запрацюють самостійно, зумовлюючи циклічний розвиток партнерств.

Доцільність створення партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів, визначається наявністю і станом виробничо-технічної бази та результатами роботи підприємств за попередні періоди, після аналізу яких з'являються підстави для проведення переговорів про співпрацю та можливу передачу визначених обсягів послуг з технічного обслуговування та ремонту по маркам або класам транспортних засобів чи видам послуг одних підприємств іншим. Причому, необхідно юридично закріплювати дану співпрацю шляхом укладання договорів про співробітництво, на основі яких суб'єкти передають визначений обсяг робіт іншому учаснику партнерства – базовому підприємству, на виробничо-технічній базі якого буде здійснюватись технічне обслуговування та ремонт автомобільних транспортних засобів.

Результати статті можуть бути використані на практиці для розробки рекомендацій щодо формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – можливість застосування результатів дослідження для розроблення рекомендацій щодо формування партнерств підприємств різних галузей промисловості.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПІДПРИЄМСТВА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ, ПАРТНЕРСТВО, ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, РЕМОНТ.

ABSTRACT

Hrysiuk Y.S., Labuta A.V. Development methods forming partnerships road transport enterprises in the development of systems maintenance and repair of motor vehicles. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2016. – Issue 3 (36).

The article describes the method of forming partnerships road transport enterprises in the development of maintenance and repair of motor vehicles.

The object of study - enterprises road.

Purpose - to develop methods of forming partnerships road transport enterprises based process improvement maintenance and repair of motor vehicles.

Methods - the method of technical and economic calculations.

Large companies that provide services on passenger transportation in the days of the planned economy, which provided effective functioning were able to maintain production and technical base, perform routine maintenance and repairs, perform technical reviews and provide quality service, market relations have become ineffective, due to the lack of qualified personnel, lack of transparency and imperfect competition market, imperfect legislative and regulatory framework, opaque mechanisms of privatization and corruption component of these processes. At the same time, creating a large number of small enterprises carriers are not able to hold its own technological base. As a result, discrepancies appeared problematic situation carriers on technical requirements for vehicles, service quality, safety and the environment.

In these circumstances, it is necessary to develop a universal tool with which you can rozroblyuvaty recommendations on forming partnerships road transport enterprises in the development of maintenance and repair of motor vehicles.

The formation of partnerships identifies the emergence of new system properties that can maintain its operation without further infusion of external resources. Resources in the form of investments in necessary only for the formation of partnerships, and they earn themselves, causing cyclic development partnerships.

The feasibility of partnerships road transport enterprises in the development of maintenance and repair of motor vehicles, defined as the presence and production and technical base and business results for prior periods, after which analysis there grounds for talks on cooperation and possible transfer of specified amounts of maintenance services and repair for brands or classes of vehicles or types of services some other companies. Moreover, you need to legally consolidate this cooperation by concluding cooperation agreements on which the actors convey certain amount of work to another member partnership - basic enterprise for production and technical base which will be carried out maintenance and repair of motor vehicles.

The results of the article can be used in practice to develop recommendations on forming partnerships road transport enterprises in the development of maintenance and repair of motor vehicles.

Projected assumptions about the object of study - the possibility of applying the research results to develop recommendations on forming partnerships of enterprises in various industries.

KEYWORDS: ROAD TRANSPORT ENTERPRISES, PARTNERSHIPS, VEHICLES, MAINTENANCE, REPAIR.

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Разработка методики формирования партнерств предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта автомобильных транспортных средств / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2016. – Вып. 3 (36).

В статье описана методика формирования партнерств предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств.

Объект исследования - предприятия автомобильного транспорта.

Цель работы - разработка методики формирования партнерств предприятий автомобильного транспорта на основе совершенствования процессов технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств.

Методы исследования - метод технико-экономических расчетов.

Крупные предприятия, которые предоставляли услуги по пассажирским перевозкам во времена плановой экономики, которые при условии эффективного функционирования были способны содержать производственно-техническую базу, выполнять регламентные работы по техническому обслуживанию и ремонту, осуществлять технические осмотры и предоставлять качественные услуги, в условиях рыночных отношений стали неэффективными, из-за отсутствия квалифицированных кадров, несовершенной конкуренции и непрозрачности рынка, несовершенной законодательной и нормативно-правовой базы, непрозрачных механизмов приватизации и коррупционной составляющей этих процессов. В то же время, создается большое количество мелких предприятий перевозчиков которые не в состоянии содержать собственную производственно-техническую базу. Как следствие, появилась проблемная ситуация несоответствия перевозчиков требованиям технического состояния транспортных средств, качества услуг, безопасности и экологии.

В этих условиях возникает необходимость разработки универсального инструмента, с помощью которого можно осуществлять рекомендации по формированию партнерств предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств.

Процесс формирования партнерств определяет возникновение новых системных свойств, позволяющих поддерживать свое функционирование в дальнейшем без вливания внешних ресурсов. Ресурсы в виде инвестиций необходимы лишь для формирования партнерств, а потом они начнут самостоятельно, вызывая циклическое развитие партнерства.

Целесообразность создания партнерств предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, определяется наличием и состоянием производственно-технической базы и результатами работы предприятий за предыдущие периоды, после анализа которых появляются основания для проведения переговоров о сотрудничестве и возможной передаче определенных объемов услуг по техническому обслуживанию и ремонту по маркам или классам транспортных средств или видам услуг одних предприятий другим. Причем, необходимо юридически закреплять эту сотрудничество путем заключения договоров о сотрудничестве, на основе которых субъекты передают определенный объем работ другому участнику партнерства - базовому предприятию, на производственно-технической базе которого будет осуществляться техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств.

Результаты статьи могут быть использованы на практике для разработки рекомендаций по формированию партнерств предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - возможность применения результатов исследования для разработки рекомендаций по формированию партнерств предприятий различных отраслей промышленности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРЕДПРИЯТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ПАРТНЕРСТВО, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ.

АВТОРИ:

Грисюк 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. Суворова 1.

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

AUTHORS:

Hrysiuk Yuriy Serhiiiovych, Ph. D., Associate professor, National Transport University, assistant professor of the department of transportation law and logistics, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

Labuta Artem Vitaliiiovych, National Transport University, assistant of the department of transportation law and logistics, e-mail: karerra@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

АВТОРЫ:

Грисюк 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. Суворова 1.

Лабуа Артем Витальевич, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: karerra@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 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 управлінських технологій, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Hurnak V.M., Ph.D. Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of the department of transportation law and logistics, Kyiv, Ukraine.

Alkema V.H., Ph.D. Economics (Dr.), Professor, "KROK" University, Professor of the department of management technologies, Kyiv, Ukraine.