

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ЛАБУТА АРТЕМ ВІТАЛІЙОВИЧ



УДК 656.071.8: 338.47

**ФОРМУВАННЯ ПАРТНЕРСТВ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТУ В РОЗВИТКУ СИСТЕМ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
ТА РЕМОНТУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2017

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано на кафедрі транспортного права та логістики Національного транспортного університету Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник кандидат економічних наук, доцент
Грисюк Юрій Сергійович,
Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України, доцент
кафедри транспортного права та логістики.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-дорожній
університет Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук
Гарбар Костянтин Вікентійович,
директор ТОВ "НІКО Центр Київ".

Захист відбудеться 28 квітня 2017 року о 15 год. 15 хв. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 у Національному транспортному університеті Міністерства освіти і науки України за адресою: 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, ауд. 333.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Національного транспортного університету за адресою: 01103, м. Київ, вул. М. Бойчука, 42.

Автореферат розіслано 28 березня 2017 року.

**Виконуючий обов'язки
вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради,
доктор економічних наук,
доцент**

Н.М. Бондар

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Формування та розвиток ринкової економіки в Україні призвели до кардинальних змін в транспортній галузі нашої держави, як в цілому, так і на пасажирському транспорті зокрема. Внаслідок чого склалася проблемна ситуація невідповідності перевізників вимогам щодо технічного стану транспортних засобів, якості послуг, безпеки та екології.

Проблема викликана наступними причинами: більшість підприємств автомобільного транспорту мають менше п'яти одиниць транспортних засобів, не можуть самостійно забезпечити проведення всіх необхідних технологічних процесів із технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів і утримувати відповідну виробничо-технічну базу; ремонт та обслуговування транспортних засобів на таких підприємствах здійснюють працівники без відповідної кваліфікації (на практиці, в більшості випадків, це водії транспортних засобів); регламентні роботи із технічного обслуговування та ремонту не виконуються вчасно і в повному обсязі; порушується процедура передрейсового огляду водіїв та технічного стану транспортних засобів; відбувається прогресуючий знос транспортних засобів, значне збільшення витрат на їх експлуатацію; відсутня досконала система контролю та адміністративного впливу у сфері надання послуг із обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Наслідками проблеми є збільшення дорожньо-транспортних пригод з летальними випадками, незадовільний рівень якості послуг із перевезень пасажирів, підвищення собівартості перевезень; відсутність можливості відтворення основних фондів підприємств транспорту та оновлення парку; забруднення навколишнього середовища, порушення законодавства з боку перевізників.

У цих умовах виникає необхідність пошуку та реалізації стратегічних рішень, які спрямовані на вирішення проблеми. Одним з таких рішень може бути впровадження і розвиток процесів інтеграції та кооперації на автомобільному транспорті, тобто об'єднання зусиль суб'єктів господарювання для ведення господарської діяльності, обміну товарами та послугами на постійній, довготривалій, взаємовигідній основі. В даній роботі розглядається можливість створення технологічно інтегрованих структур підприємств, спрямованих на підвищення якості надання транспортних послуг, ефективне використання наявних потужностей виробничої бази, створення умов для поступового розвитку транспортної галузі шляхом партнерської взаємодії підприємств транспорту на основі забезпечення ефективної системи технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. На нашу думку, це дозволить завантажити наявні резервні виробничі потужності, які не задіяні, а підприємствам у яких вони відсутні – налагодити повний цикл технологічних процесів із обслуговування та ремонту транспортних засобів на базі підприємств автомобільного транспорту з резервними потужностями чи з потенціалом до створення таких потужностей.

Гіпотезою дослідження є припущення про те, що партнерська взаємодія підприємств у сфері надання послуг із обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів дозволить отримати ефект у розмірі, достатньому для повного чи часткового усунення причин ідентифікованої проблеми та її вирішення, а також для поступального розвитку автомобільних пасажирських перевезень.

Проблемам організації та управління транспортними підприємствами присвячена велика кількість робіт вчених, зокрема Анісімова А.П., Авдонькіна Ф.Н., Афанасьєва Л.Л., Бідняка М.Н., Біліченка В.В., Бондар Н.М., Бронштейна Л.А., Воркут А.І., Воркут Т.А., Голобородкіна Б.М., Голованенка С.Л., Гурнака В.М., Канарчука В.Є., Курнікова І.П., Канторовича Л.В., Клейнера Б.С., Левковця П.Р., Ложачевської О.М., Лудченка А.А., Луйка І.А., Маркова О.Д. Омельяновича О.Р. Сича Є.М. та ін. Також існує ряд робіт присвячених інтегрованим структурам, у тому числі і у транспортній галузі, таких авторів як: Базиліук А.В., Грисюк Ю.С., Делмон Дж., Джапарідзе Р.М., Кельман І.І., Левітін І.Е., Ложачевська О.М., Максимов В.В., Петракова Г.П., Шинкаренко В.Г. та ін.

Питання стратегічного партнерства підприємств розглянуті в роботах Уоллеса Р., Гаррета Б., Дюссожа П., Ансоффа І., Гребешкової О.М., Махової Г.В. та ін. Питанням партнерських відносин на транспорті присвячені праці Біліченка В.В., Воркут Т.А., Диканя В.Л., Єрмілова Д.С., Романюк С.О. Проте, залишається багато нерозкритих питань у процесах розвитку партнерських відносин на транспорті, зокрема в частині механізмів формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі управління функціонуванням систем технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до тем науково-дослідних робіт кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету: “Методи оцінювання результатів діяльності логістичних систем в ланцюгах постачань” (державний реєстраційний номер 0112U008413), в межах якої автором проведено аналіз напрямів інтеграції в логістичних стратегіях розвитку підприємств; “Корпоративне управління логістичними проектами” (державний реєстраційний номер 0114U006494), в межах якої автором здійснено дослідження моделей партнерства в проектах розвитку транспортної галузі; “Розробка моделей партнерства підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту парків транспортних засобів” (державний реєстраційний номер 0115U002288), в межах якої автором здійснено розробку методичних основ формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Сфера дослідження дисертаційної роботи відповідає основним напрямкам Транспортної стратегії України на період до 2020 року, а саме в частині організаційно-правового забезпечення укрупнення автомобільних перевізників та створення мережі комплексних автотранспортних підприємств (пп. 4.12 Основних напрямів реалізації Стратегії), та оптимізації термінів експлуатації, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів (пп. 8.3 Основних напрямів реалізації Стратегії).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розроблення організаційно-економічного механізму формування партнерств підприємств автомобільного транспорту, що забезпечить розв'язання важливої прикладної проблеми підвищення безпеки перевезень, екологічної безпеки та якості транспортного обслуговування на основі створення системи надання на постійній основі послуг із технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних

засобів підприємств автомобільного транспорту.

Для досягнення мети дослідження поставлено *наступні завдання*:

- узагальнити теоретичні основи інтеграційних процесів підприємств;
- теоретично обґрунтувати зміст та концепцію нової форми функціонально-технологічної інтеграції підприємств автомобільного транспорту;
- розробити механізм формування партнерств підприємств автомобільного транспорту;
- сформувати методику оцінювання підприємств автомобільного транспорту щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів;
- розробити стратегії формування та розвитку партнерств підприємств автомобільного транспорту;
- сформувати методичні основи організаційно-економічного та фінансового забезпечення функціонування підприємств автомобільного транспорту.

Об'єктом дослідження є процеси надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту.

Предметом дослідження є організаційно-економічний механізм формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Дисертаційна робота за назвою, метою, завданнями, об'єктом, предметом, структурою дослідження та представленими науковими розробками відповідає спеціальності 08.00.04 та напрямам досліджень – «організаційно-правові та економічні форми підприємницької діяльності» (п.2); «основні засоби (фонди) підприємства: економічна сутність, структура, знос, амортизація; виробнича потужність підприємства» (п.7); «виробничо-господарська діяльність підприємства» (п.10); «економічні проблеми та механізми ресурсо- та енергозбереження й інтенсифікації виробництва» (п.13).

Методи дослідження. Теоретичну та методичну основу дослідження становлять методи теоретичного аналізу та синтезу (для визначення сутності поняття “партнерство підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів”); емпіричне прикладне дослідження, за допомогою якого визначено стан та умови здійснення технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів на підприємствах автомобільного транспорту; методи кластерного аналізу (для групування підприємств-перевізників навколо базового підприємства за ступенем територіальної віддаленості); методи експертної оцінки (для формування системи оціночних показників підприємств транспорту), метод системи збалансованих показників (для оцінки підприємств, які обслуговують та ремонтують транспортні засоби); матричний метод аналізу (використано для визначення зв'язків між стратегіями розвитку партнерств та задачами, які необхідно виконати для реалізації визначених стратегій); абстрактно-логічний метод (для здійснення теоретичних узагальнень, формування висновків та пропозицій).

Інформаційною базою дослідження є основні положення та результати теоретичних та практичних розробок, опублікованих у наукових працях вітчизняних

та зарубіжних вчених; матеріали науково-практичних конференцій, спеціалізованих, періодичних видань та мережі Інтернет; інформація, отримана за допомогою опитування представників підприємств автомобільного транспорту; офіційні матеріали Державної служби статистики України, Головного управління статистики у Чернігівській області, Чернігівської міської ради, Чернігівської обласної ради.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розширенні теоретико-методичних засад формування партнерств підприємств автомобільного транспорту на основі удосконалення і розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

вперше:

– відносно до транспортних підприємств побудовано механізм формування технологічно-інтегрованої структури ведення бізнесу, який полягає в розробленні організаційно-економічних заходів та методичних прийомів реалізації процедури формування партнерств підприємств автомобільного транспорту, спрямованих на розв'язання локальних задач: оцінювання спроможності базових підприємств обслуговувати та ремонтувати транспортні засоби сторонніх підприємств, визначення потенційних учасників партнерства, встановлення ступеню відповідності наявної можливості потребам в технічному обслуговуванні та ремонті транспортних засобів з подальшим визначенням стратегій розвитку партнерств і систем фінансового та адміністративного забезпечення їх функціонування. Реалізація зазначеного механізму дозволить підвищити безпеку транспортних послуг за рахунок підтримки в належному технічному стані транспортних засобів, скорочення часу їх простою, зменшення шкідливих викидів.

удосконалено:

– методичні основи оцінювання спроможності і відповідності підприємств автомобільного транспорту надавати послуги із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах, які на відміну від традиційного підходу – за локальними параметрами, передбачають визначення комплексних та інтегральних показників спроможності та відповідності потенціалу підприємств щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів із врахуванням показників внутрішніх бізнес-процесів, персоналу, фінансів та клієнтських запитів. Науковим доробком комплексного оцінювання є обґрунтування вибору одиничних показників моделі оцінювання та визначення вагових значень показників.

набуло подальшого розвитку:

– узагальнено теоретичні основи інтеграційних процесів підприємств шляхом здійснення порівняльного аналізу їх інтеграційних утворень, виходячи з якого визначено, що найбільш оптимальним напрямом інтеграції підприємств в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів є партнерство. На відміну від функціонуючих інтеграційних форм підприємств транспорту, партнерство передбачає довготермінові та взаємовигідні відносини учасників, добровільний вибір партнерства та вільний вихід з нього, єдину взаємопов'язану стратегію розвитку для всіх учасників партнерства та низький рівень невизначеності у відносинах партнерів за рахунок використання договірної системи;

– визначення змісту категорії «партнерство підприємств автомобільного

транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів», яка розглядається як форма функціонально-технологічної інтеграції діяльності юридично відокремлених структур, різних за спроможністю виконання транспортних послуг та забезпечення в належному технічному стані транспортних засобів, на засадах добровільності, 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;

– методичні основи управління партнерствами підприємств шляхом визначення стратегій їх подальшого розвитку відповідно до встановленого значення комплексного показника спроможності щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах. Вибір стратегій за даним принципом, дозволяє максимально повно задіяти наявну виробничо-технічну базу і потенціал для її відтворення та задовольнити потреби підприємств-перевізників в послугах із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів;

– методичні основи організаційно-економічного та фінансового забезпечення функціонування партнерств підприємств автомобільного транспорту за рахунок розроблення порядку формування єдиного фонду розвитку партнерства, а також формування нормативно-договірної бази, яка включає в себе: перелік та обсяги послуг, які мають отримувати учасники партнерства, періодичність їх здійснення та ступінь відповідальності за дотриманням договірних зобов'язань.

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає у тому, що теоретичні положення доведено до рівня методик, які дозволяють оцінити спроможність та відповідність підприємств автомобільного транспорту щодо обслуговування та ремонту транспортних засобів інших учасників партнерств, шляхом розрахунків комплексних та інтегральних показників. Викладені в дослідженні розробки мають прикладне значення та використовуються в процесах формування партнерств підприємств автомобільного транспорту.

Практична значущість результатів дослідження підтверджується їх використанням, а саме, знайшли своє впровадження в діяльності: ТОВ «Автоекспрес» (акт впровадження №19 від 22.09.2016), ТОВ «Пассервіс-люкс» (акт впровадження № 16 від 27.10.16), ПАТ «Чернігівавтосервіс» (акт впровадження № 29 від 28.10.2016), Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників «ВААП» (акт впровадження № 93/к від 18.11.2016), Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій Міністерства інфраструктури України (акт впровадження № 11/1807–17 від 16.01.2017).

Розроблені теоретичні та методичні положення використовуються у процесі викладання дисциплін «Корпоративне управління проектами», «Нормативно-правове забезпечення діяльності автосервісних підприємств», «Логістика» на кафедрі транспортного права та логістики Національного транспортного університету (акт впровадження від 01.12.2016).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є результатом одноосібного наукового дослідження. Наукові положення, методичні розробки, висновки і пропозиції, висвітлені в ній, належать особисто автору та є його внеском у розвиток теорії та практики формування партнерств підприємств автомобільного транспорту. Особистий внесок здобувача в опублікованих у співавторстві працях наведений в списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати дисертаційного дослідження були апробовані автором на 13-й Міжнародній науково-практичній конференції «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики» (Київ, Міністерство транспорту та зв'язку України, 2011), шестой Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (Київ, ГЭТУТ, 2011); девятой Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (Київ, ЭКУЖТ 2014); VI міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми розвитку транспортних систем і логістики» (Сєверодонецьк-Кременчук, 2015); Міжнародній науково-практичній конференції «Інформаційні технології та взаємодії» (Київ, КНУ ім. Т.Г. Шевченка, 2016); LXVII – LXXII Наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (2011, 2012, 2015, 2016 роки); VI Міжнародній науково-практичній конференції “Економіка підприємства: теорія і практика” (Київ, КНЕУ ім. Вадима Гетьмана, 2016).

Публікації. Основні результати дисертаційної роботи опубліковано у 20 наукових працях (12 з яких у співавторстві) загальним обсягом 5,43 умовних друкованих аркушів (особисто автору належить – 3,46 друк. арк.), з них: 8 статей у наукових фахових виданнях України загальним обсягом 4,12 друк. арк., 2 публікації у зарубіжних виданнях загальним обсягом 0,61 друк. арк., та 10 праць апробаційного характеру загальним обсягом 0,7 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 234 сторінки друкованого тексту, з них 157 сторінок основного тексту. Робота містить 15 таблиць, з яких 5 таблиць повністю займають площу на 15 сторінках та 28 рисунків. Список використаних джерел налічує 205 найменувань, розміщених на 21 сторінці, додатки займають 41 сторінку.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено мету та завдання, предмет та об'єкт дослідження, зв'язок роботи з науковими темами, практичне значення отриманих результатів, структуру та обсяг дисертації, наукову новизну, теоретичне та практичне значення дисертаційного дослідження.

У першому розділі «**Теоретичні основи партнерських відносин підприємств автомобільного транспорту в контексті розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів**» здійснено аналіз теоретичних положень щодо інтерпретації інтеграційних форм підприємств

автомобільного транспорту в партнерствах. За результатами аналізу визначено, що найбільш оптимальним напрямом взаємодії підприємств автомобільного транспорту в сфері технічного обслуговування та ремонту є партнерство, яке розглядається як форма функціонально-технологічної інтеграції діяльності юридично відокремлених структур, різних за спроможністю виконання транспортних послуг та забезпечення в належному технічному стані транспортних засобів, на засадах добровільності, взаємовигоди і сумісного використання виробничо-технічної бази. На відміну від діючих форм партнерства, запропонована форма передбачає інтеграцію не структур, а функцій цілісного технологічного процесу якісного надання транспортних послуг.

Як показав аналіз статистичних даних, за останні роки суттєво змінилася структура автомобільних транспортних підприємств. Якщо у 90-х роках минулого сторіччя середньостатистичне транспортне підприємство мало на своєму балансі 100–400 одиниць транспортних засобів, то на даний час середня чисельність транспортних засобів підприємства становить 5-6 одиниць. 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. У зв'язку з цим, побудовано концептуальну модель формування та функціонування партнерств підприємств транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Дана модель визначає, що безпосередніми учасниками партнерства є суб'єкти господарювання, які мають вільні потужності виробничо-технічної бази та підприємства-перевізники, які не мають таких потужностей. Передбачається, що підприємства, які не мають власної виробничо-технічної бази будуть використовувати виробничо-технічну базу підприємств, які мають її надлишкову потужність (далі – базові підприємства) за рахунок фіксованих щомісячних внесків до створеного фонду розвитку партнерства. Передбачається, що ресурси у вигляді інвестицій для облаштування виробничих постів необхідні лише на етапі формування партнерств, а потім вони запрацюють самостійно, зумовлюючи їх поступальний циклічний самодостатній розвиток шляхом додаткового прибутку, який з'являється 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 справному стані, за рахунок чого з'являється позитивний ефект не тільки для учасників партнерства, а й для інших стейкхолдерів (рис.1).

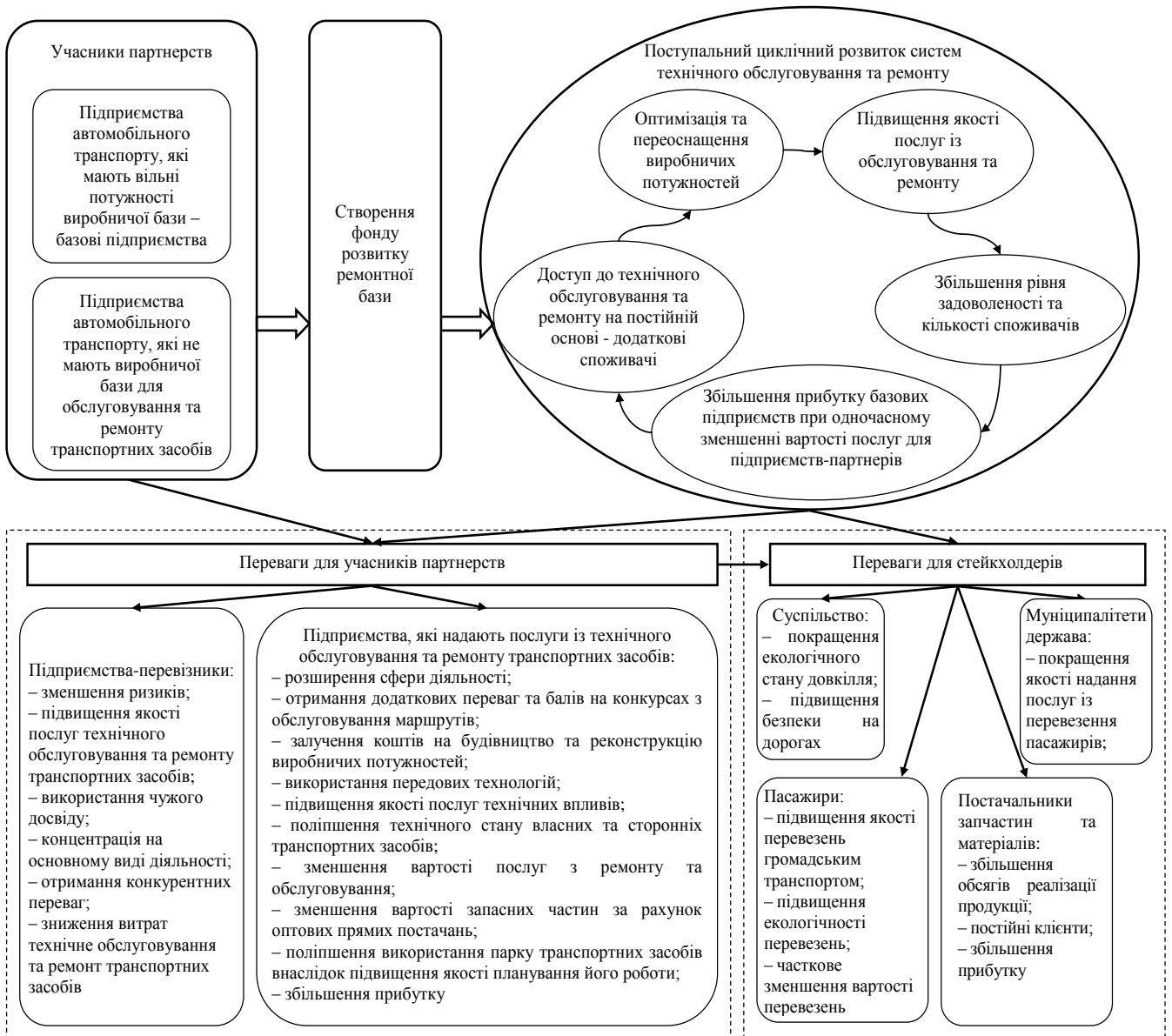


Рисунок 1 – Концептуальна модель формування та функціонування партнерств підприємств транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту

Для формування партнерств підприємств автомобільного транспорту виникає необхідність оцінювання базових підприємств щодо можливості надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах. Виходячи з проведеного огляду визначено, що для оцінки підприємств використовується значна кількість показників різної природи, проте до цього часу не існує єдиної методики, яка б забезпечувала системну оцінку базових підприємств. Однією з методик, яка відповідає вищезазначеним вимогам, є система збалансованих показників, яка оцінює роботу підприємства на основі чотирьох збалансованих груп показників: фінанси, клієнти, внутрішні процеси, персонал.

Другий розділ **“Методичні основи формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів”** присвячено дослідженню процесів технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів, розробці методики

оцінювання базових підприємств, а також розробці механізму формування партнерств.

Опрацювання статистичних даних дозволило визначити, що Чернігівська область є типовою серед областей за пасажирооборотом та загальним пробігом автобусів, тому її було обрано базою для аналізу в рамках дисертаційного дослідження. Здійснено емпіричне дослідження щодо умов надання та якісних характеристик послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів підприємств Чернігівської області. Аналіз статистичної інформації дозволив диференціювати підприємства автомобільного транспорту, які спеціалізуються на наданні послуг з перевезення пасажирів автобусами, на категорії за кількістю автобусів у парку підприємств (рис. 2).

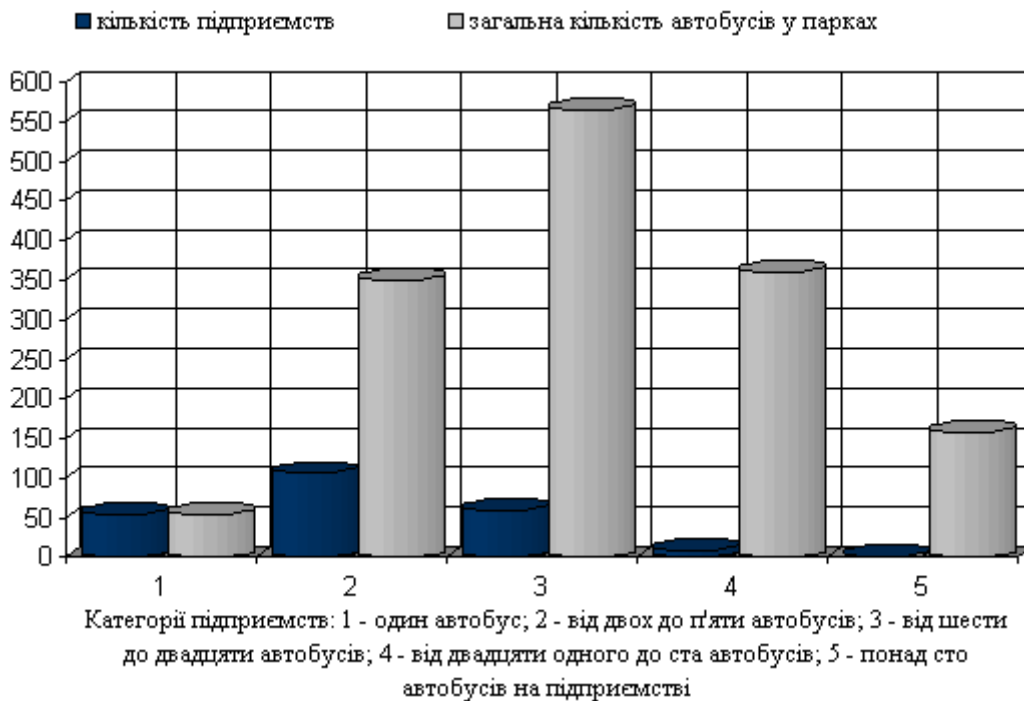


Рисунок 2 – Поділ підприємств транспорту Чернігівської області на категорії

Визначено проблеми функціонування підприємств пасажирського автомобільного транспорту Чернігівської області та розроблено напрямки їх вирішення шляхом формування сукупності задач. Для розв'язання поставлених в роботі локальних задач та усунення ідентифікованих проблем, побудовано механізм формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, який представляє собою взаємозв'язок упорядкованих елементів і складається з оцінювання спроможності базових підприємств щодо технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів; формування партнерств підприємств автомобільного транспорту; оцінювання відповідності потенціалу базових підприємств, розробки організаційно-економічного і фінансового забезпечення формування та функціонування партнерств підприємств в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів (рис. 3).

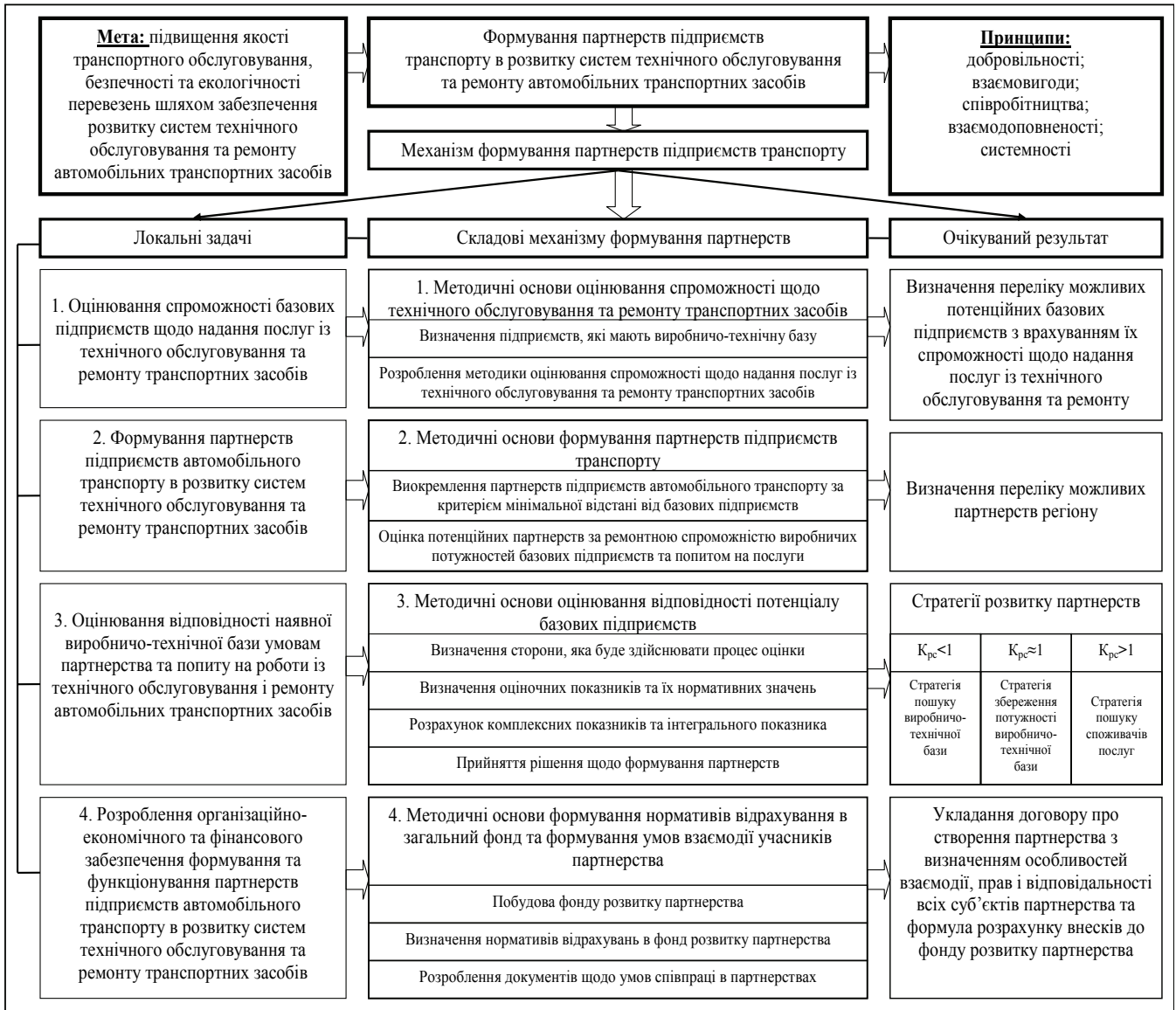


Рисунок 3 – Механізм формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів

Формування партнерств підприємств автомобільного транспорту передбачає оцінювання можливостей базових підприємств надавати послуги із технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів. В зв'язку з цим, в роботі був проведений аналіз показників, які характеризують діяльність підприємств автомобільного транспорту в частині надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Із загального обсягу показників, були вибрані такі, які визначають спроможність базових підприємств надавати послуги із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, на основі яких розраховується комплексний показник спроможності базових підприємств надавати послуги із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах. Даний показник визначається відношенням потенційної спроможності підприємства надавати послуги із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах до фактично необхідної потреби в цих послугах:

$$K_{pc} = \frac{N_n + N_{pn}}{A_{cn} + A_{ck}}, \quad (1)$$

де N_n – кількість постів для виконання робіт із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів; N_{pn} – кількість постів, які можуть бути обладнані на вільних площах базового підприємства; A_{cn} – облікова кількість власних транспортних засобів базового підприємства; A_{ck} – кількість транспортних засобів сторонніх клієнтів, які ремонтуються та обслуговуються на виробничих потужностях базового підприємства.

Водночас, при формуванні партнерств підприємств недостатньо визначати лише спроможність базових підприємств, потрібно також визначати відповідність базових підприємств умовам партнерства та запитам учасників, тому в роботі було розроблено інтегральний показник відповідності базових підприємств умовам партнерства та запитам споживачів.

Для формування комплексних та окремих показників у складі інтегрального показника було здійснено аналіз, систематизацію, визначення вагових коефіцієнтів та вибір показників і побудовано схему формування інтегрального показника відповідності базових підприємств умовам партнерства та запитам партнерів щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах з урахуванням його складових (рис.4).

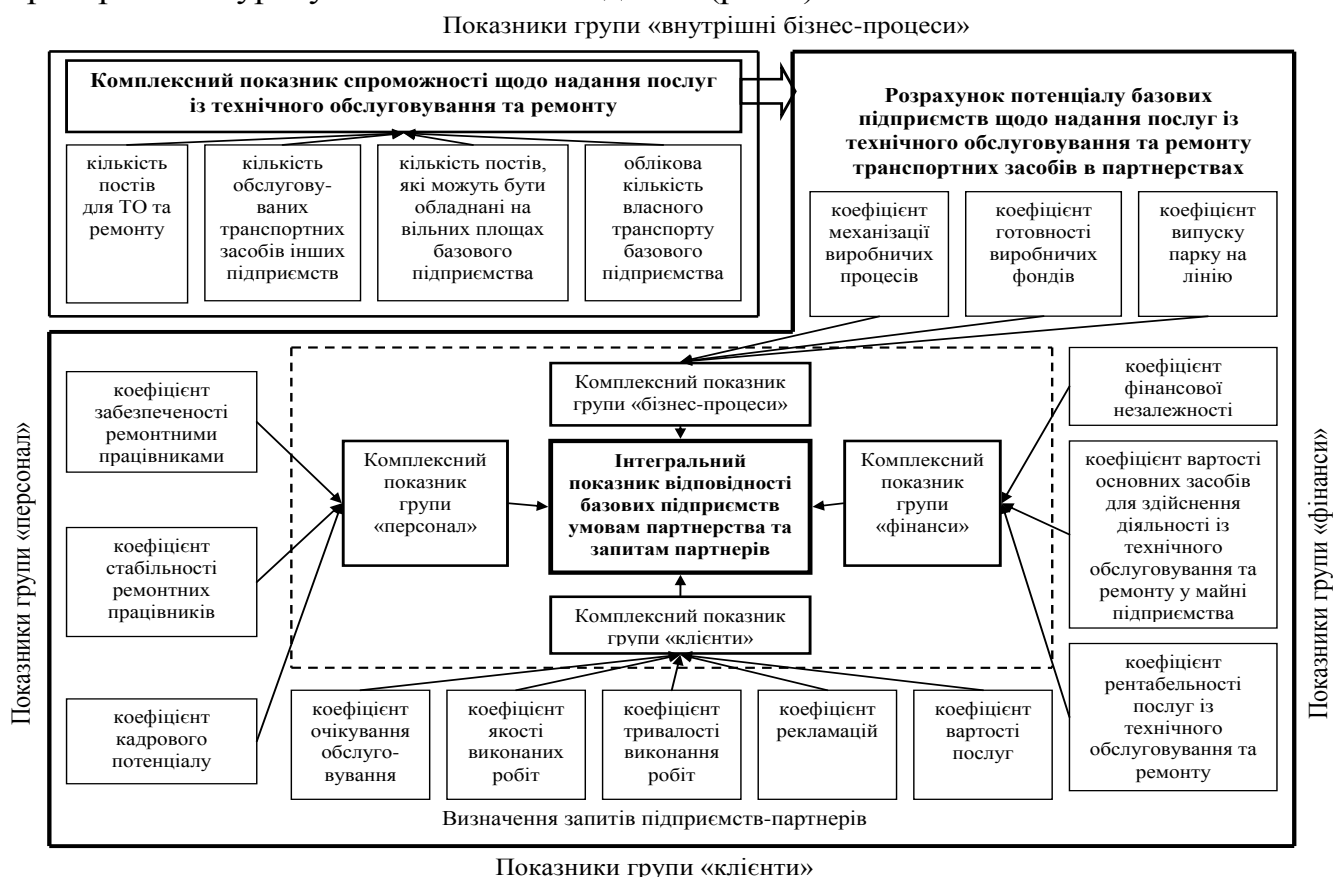


Рисунок 4 – Загальна схема формування інтегрального показника відповідності базових підприємств умовам партнерства та запитам партнерів щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах

Комплексні оціночні показники за групами визначаються:

$$W_{gi} = \sum_{i=1}^I C_i W_i, \quad (2)$$

де C_i – окремі показники, які формують комплексний показник; I – кількість складових комплексного показника; W_i – ваговий коефіцієнт i -го показника.

Результуюча оцінка здійснюється за допомогою розрахунку інтегрального показника відповідності потенціалу базових підприємств:

$$Int = C_{звн} W_{звн} \times + C_{зн} W_{зн} + C_{зк} W_{зк} + C_{зф} W_{зф}, \quad (3)$$

де $C_{звн}, C_{зн}, C_{зк}, C_{зф}$ – комплексний показник, відповідно, групи показників внутрішніх бізнес-процесів; персоналу, клієнтів, фінансів;

$W_{звн}, W_{зн}, W_{зк}, W_{зф}$ – ваговий коефіцієнт, відповідно, групи показників внутрішніх бізнес-процесів; персоналу, клієнтів, фінансів.

Використання запропонованої оціночної моделі дозволяє отримати вихідну інформацію для прийняття як стратегічних, так і тактичних управлінських рішень в процесах формування, функціонування та розвитку партнерств.

У третьому розділі **“Практичні аспекти формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в сфері технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів”** здійснено реалізацію механізму формування партнерств підприємств автомобільного транспорту, розроблено стратегії формування партнерств підприємств в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, розроблено критерії визначення ефективності реалізації механізму формування партнерств, розроблено методичні основи організаційно-правового та фінансового забезпечення функціонування підприємств автомобільного транспорту; сформовано взаємовигідну модель розподілу доходів учасників партнерств.

Для апробації методичного апарату групування підприємств за віддаленістю від базових підприємств та їх спроможністю щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів на підприємствах Чернігівської області методом кластерного аналізу, було виділено партнерства, які оцінювались на предмет балансу, який передбачає врахування існуючих потужностей виробничо-технічної бази та потреби в послугах із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Проведені розрахунки показали, що більшість партнерств підприємств автомобільного транспорту мають надлишкові потужності виробничо-технічної бази. В зв'язку з цим, в роботі було запропоновано здійснювати стратегічне управління, для чого розроблені стратегії формування та розвитку партнерств підприємств автомобільного транспорту, вибір яких здійснюється в залежності від значення комплексних та інтегральних показників спроможності та відповідності базових підприємств щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах. Метою

диференціації визначених стратегій є якомога повне завантаження виробничо-технічної бази та повне задоволення потреб в роботах із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів учасників партнерства. В зв'язку з чим, розроблено три базові стратегії формування та розвитку партнерств, а саме: стратегія збереження потужності виробничої бази, яка є оптимальною і передбачає формування партнерств без пошуку додаткових резервів; стратегія розвитку виробничих потужностей; стратегія залучення споживачів послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Базові стратегії також поділяються на стратегії, які використовуються при визначених умовах, а також на комбіновані стратегії.

Для зменшення трудомісткості та автоматизації процесу оцінювання базових підприємств розроблено програмний продукт для оцінювання підприємств автомобільного транспорту шляхом розрахунку комплексних та інтегрального показників оцінки базових підприємств щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах із врахуванням показників внутрішніх бізнес-процесів, персоналу, фінансів та клієнтських запитів. Даний програмний продукт побудований об'єктно-орієнтованою мовою програмування Java здійснює розрахунок та порівняння фактичних значень оціночних показників підприємств з їх нормативними значеннями та формує висновки по кожному аналізованому об'єкту.

Побудовано порядок формування єдиного фонду розвитку партнерства. Розміри щомісячних внесків залежать від кількості транспортних засобів, їх класу та обсягу надаваних учасникам послуг, який визначається загальною нормативною річною трудомісткістю робіт із технічного обслуговування та поточного ремонту. Розраховано трудомісткість робіт із технічного обслуговування та ремонту, яка становить 487,3 люд.-год. для автобуса малого класу, 556,2 люд.-год. для автобуса середнього класу, 641,6 люд.-год для автобуса великого класу. За умови рівномірного розподілу річної трудомісткості робіт, розраховані значення номінального місячного фонду трудомісткості. Виходячи з обсягу якого, розраховуються розміри щомісячних внесків партнерів в фонд розвитку партнерства та річна економічна ефективність пропонованих заходів для одного поста базового підприємства, яка за умови двозмінного режиму роботи становить 39595 грн.

Встановлено, що економічна ефективність для підприємств-партнерів укрупнено визначається різницею витрат на роботи з технічного обслуговування та ремонту в існуючому варіанті та в умовах партнерства. Річна економічна ефективність пропонованих заходів для одного поста базового підприємства розраховується за формулою:

$$E_{\text{он}}^n = (B_{\text{нг}} - C_{\text{нг}}) \times T_p, \quad (4)$$

де $B_{\text{нг}}$ – вартість нормо-години робіт із технічного обслуговування та ремонту;

$C_{\text{нг}}$ – собівартість нормо-години робіт із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів; T_p – річний фонд робочого часу поста.

Річна економічна ефективність для партнерів укрупнено визначається

різницею витрат на роботи з технічного обслуговування та ремонту в існуючому варіанті та в умовах партнерства. Середнє значення річного економічного ефекту пропонуванних заходів з розрахунку на один автобус малого класу становить 5616 грн., середнього класу – 9456 грн., великого класу – 12612 грн.

Для регулювання відносин між учасниками партнерств, побудовано нормативно-договірну базу шляхом розробки примірного договору, який включає в себе: перелік та обсяги послуг, які мають отримувати учасники партнерства, періодичність їх здійснення, ступінь відповідальності за дотриманням договірних зобов'язань та особливості взаємодії учасників партнерств.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і сформовано нові підходи до вирішення наукового завдання, яке полягає в розробці теоретико-методичних положень, методичних і практичних рекомендацій щодо формування та функціонування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Результати дослідження характеризуються науковою новизною і дають можливість зробити певні узагальнюючі висновки, які мають теоретичне та практичне значення.

1. В роботі узагальнено теоретичні основи інтеграційних процесів підприємств автомобільного транспорту. Визначено, що необхідною умовою їх ефективного функціонування на сучасному етапі розвитку економіки є інтеграція. Для визначення оптимального напрямку інтеграції підприємств автомобільного транспорту, проведено порівняльний аналіз інтеграційних утворень підприємств, виходячи з якого визначено, що найбільш доцільним напрямом функціонування підприємств в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів є партнерство підприємств. Партнерство за рахунок функціонально-технологічної інтеграції діяльності суб'єктів господарювання на транспорті забезпечить підтримання в належному технічному стані транспортних засобів на засадах взаємовигоди і сумісного використання виробничо-технічної бази, що в свою чергу дозволить підвищити безпеку перевезень, скоротити простої транспортних засобів, підвищити екологічну безпеку тощо.

2. Для підприємств автомобільного транспорту обґрунтовано зміст та концепцію нової форми функціонально-технологічної інтеграції, удосконалено форму партнерства, яка на відміну від існуючих форм, передбачає інтеграцію не організаційних структур, а функцій цілісного технологічного процесу якісного надання транспортних послуг. Побудовано концептуальну модель формування та функціонування партнерств підприємств транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, яка описує зміст партнерства, визначає закономірності функціонування учасників партнерства та припущення щодо індивідуальних ефектів учасників та інших стейкхолдерів партнерств.

3. Побудовано механізм формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, який представляє собою взаємозв'язок упорядкованих елементів та включає в себе оцінювання спроможності базових підприємств щодо технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів; формування партнерств

підприємств автомобільного транспорту; оцінювання відповідності потенціалу базових підприємств, нормативно-економічного та фінансового забезпечення формування та функціонування партнерств підприємств в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Реалізація зазначеного механізму дозволяє сформувати партнерства підприємств автомобільного транспорту та забезпечити їх ефективне функціонування.

4. Сформовано методику оцінювання підприємств автомобільного транспорту щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. Побудовано оціночну модель базових підприємств, яка за рахунок визначення комплексних та інтегрального показників спроможності та відповідності умовам партнерства і запитам споживачів щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, дозволяє здійснити комплексну оцінку підприємств автомобільного транспорту в умовах партнерств із врахуванням показників внутрішніх бізнес-процесів, персоналу, фінансів та клієнтських запитів.

5. Розроблено стратегії формування та розвитку партнерств підприємств автомобільного транспорту. Прийняття управлінських рішень в процесах формування та розвитку партнерств здійснюється шляхом вибору стратегій в залежності від значення комплексних та інтегрального показників спроможності та відповідності базових підприємств щодо надання послуг із технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в партнерствах. Також формалізовано управлінські задачі, які необхідно вирішувати в межах запропонованих стратегій. Метою диференціації визначених стратегій є якомога повне завантаження виробничо-технічної бази та надання учасникам партнерства якісних послуг із технічного обслуговування та ремонту в достатньому обсязі для підтримки транспортних засобів в належному справному стані.

6. Сформовано методичні основи організаційно-економічного та фінансового забезпечення функціонування підприємств автомобільного транспорту. Розроблено порядок формування єдиного фонду розвитку партнерства на основі регулярних внесків учасників, розмір яких залежить від кількості та класу транспортних засобів кожного учасника партнерства. Для регулювання відносин між учасниками партнерств, розроблено примірний договір, який включає в себе: перелік та обсяги послуг, які мають отримувати учасники партнерства, періодичність їх здійснення, ступінь відповідальності за дотриманням договірних зобов'язань та особливості взаємодії учасників партнерств тощо.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях України:

1. Лабута А.В. Реорганізація підприємств пасажирського транспорту шляхом їх укрупнення / А.В. Лабута // Управління проектами, системний аналіз і логістика, – №8, 2011, – С. 114–118 (0,28 д.а.).

2. Лабута А.В. Формування робочих груп та визначення компетентності експертів в процесах управління проектами і програмами / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал. – 2012. – Вип. 9. – С. 36–39. (0,32 / 0,14 д.а.; особистий внесок: побудовано алгоритм формування групи експертів для здійснення експертної оцінки).

3. Лабута А.В. Розробка моделі оцінювання виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту парків транспортних засобів / А.В. Лабута // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – Науковий журнал, Випуск 15, 2015. – К.: НТУ, 2015. – С. 125–132 (0,62 д.а.).

4. Лабута А.В. Розроблення методики визначення економічної доцільності переміщення рухомого складу підприємств автомобільного транспорту до обслуговуючого підприємства партнерства / А.В. Лабута // Вісник НТУ. – К.: НТУ – 2015. Вип. 33 – С. 190–197 (0,61 д.а.).

5. Лабута А.В. Аналіз передумов реалізації проектів партнерства підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту парків транспортних засобів. / А.В. Лабута, Ю.С Грисюк // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля № 1 (218) 2015. – м. Сєверодонецьк. – С. 276–279. (0,48 / 0,19 д.а.; особистий внесок: проаналізовано проблеми функціонування підприємств автомобільного транспорту в сучасних умовах господарювання).

6. Лабута А.В. 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. – С. 11–18. (0,71 / 0,22 д.а.; особистий внесок: виконано вибір методу для оцінки ступеня впливу критеріїв та окремих показників на оцінку виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту).

7. Лабута А.В. Проблеми визначення та підходи до розробки системи показників для сертифікації підприємств / А.В. Лабута // Стратегія економічного розвитку України – Збірник наукових праць, Випуск 39. – К.: КНЕУ ім. Вадима Гетьмана – 2016.– С. 189–197 (0,39 д.а.).

8. Лабута А.В. Розробка концептуальної моделі формування стратегічних партнерств підприємств автомобільного транспорту. / А.В. Лабута, Ю.С Грисюк // Економіка та управління на транспорті. – Науковий журнал, Випуск 3 – К.: НТУ, 2016. – С. 178–185 (0,72 / 0,29 д.а.; особистий внесок: визначено особливості стратегічної взаємодії підприємств автомобільного транспорту).

Статті у виданнях іноземних держав:

9. Лабута А.В. Моделювання організаційних структур управління інтегрованими партнерствами підприємств автомобільного транспорту. / Ю.С Грисюк, А.В. Лабута // «Transport 2015. Systemy i srodki transportu samochodowego». Politechnika Rzeszowska – Monografia nr.6. Rzeszow – 2015.– С. 335–339. (0,37 / 0,14 д.а.; особистий внесок: проведено аналіз організаційних структур партнерств підприємств автомобільного транспорту).

10. Лабута А.В. Визначення потенційних базових підприємств в процесі створення партнерств підприємств автомобільного транспорту / А.В. Лабута // Proceedings of the III International Scientific and Practical Conference Topical Problems of Modern Science and Possible Solutions: Международное периодическое научное издание. –№ 10(14), Vol.2, October 2016, Dubai, UAE. p. 39–43. Видання входить до

наукометричних баз даних: Index Copernicus, eLIBRARY, ПІНЦ, RSCI, Google Scholar, ORCID (0,24 д.а.).

Опубліковані праці апробаційного характеру:

11. Лабута А.В. Кластерний підхід як шлях підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы Шестой Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2011. – С. 245–247 (0,14/0,06 д.а.; особистий внесок: охарактеризовано особливості застосування кластерного підходу на транспорті).

12. Лабута А.В. Вибір методів розрахунку кількості рухомого складу / А.В. Лабута // LXVIII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: Тези доповідей. – К.: НТУ, 2011. – С. 219 (0,03 д.а.)

13. Лабута А.В. Кластеризація в процесах проектування логістичних систем / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Збірник доповідей 13 Міжнародної науково-практичної конференції. (Київ, 11–13 жовтня 2011 р.) – К.: Міністерство транспорту та зв'язку України, 2011. – С. 49–51 (0,11/0,04 д.а.; особистий внесок: визначено складові транспортно-логістичних кластерів).

14. Лабута А.В. Аналіз структури логістичної системи міських пасажирських перевезень / А.В. Лабута // LXVIII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: Тези доповідей – К.: НТУ, 2012. – С. 249–250. (0,04 д.а.)

15. Лабута А.В. Реалізація проектів реструктуризації підприємств транспорту як шлях підвищення якості обслуговування та безпеки пасажирів / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2014: Материалы IX Международной научно-практической конференции.– К.: ГЭТУТ, 17 ноября – 14 декабря 2014. – С. 298–299 (0,08/0,04 д.а.; особистий внесок: визначено актуальність партнерської взаємодії підприємств автомобільного транспорту).

16. Лабута А.В. Дослідження моделей партнерства в проектах партнерства підприємств транспорту / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // VI міжнародна науково-практична конференція «Проблеми розвитку транспортних систем і логістики». – Кременчук.: Кременчуцький національний університет ім. Михайла Остроградського. – 4-7 травня 2015. – С. 66–67 (0,07/0,03 д.а.; особистий внесок: визначено особливості функціонування транспортної галузі України).

17. Лабута А.В. Аналіз міжорганізаційних відносин в проектах партнерства підприємств транспорту / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // LXXI Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: Тези доповідей. – К.: НТУ, 2015. – С. 302–303 (0,03/0,01 д.а.; особистий внесок: визначено необхідність формування системи ефективних міжорганізаційних відносин суб'єктів господарювання на транспорті).

18. Лабута А.В. Дослідження альтернативних варіантів створення партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного

обслуговування та ремонту за критерієм територіальної близькості / А.В. Лабута // LXXII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: Тези доповідей. – К.: НТУ, 2016. – С. 273–274 (0,03 д.а.).

19. Лабута А.В. Інформаційна взаємодія підприємств автомобільного транспорту в інтегрованих партнерствах / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута, О.О. Данилов // III Міжнародна науково-практична конференція IT&I «Інформаційні технології та взаємодії». – К.: КНУ ім.Т.Шевченка – 8–10 листопада 2016 року – С. 296 (0,06/0,02 д.а.; особистий внесок: досліджено особливості моделювання руху інформаційних потоків в процесах взаємодії учасників партнерств).

20. Лабута А.В. Взаємодія, інтеграція та партнерство суб'єктів господарювання автомобільного транспорту / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута, О. О. Данилов // Економіка підприємства: теорія і практика [Електронний ресурс] : зб. матеріалів VI Міжнар. наук.-практ. конф., 13 жовт. 2016 р., ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана – Київ: КНЕУ, 2016. – С. 133–134 (0,11/0,04 д.а.; особистий внесок: виконано порівняльний аналіз інтеграційних утворень підприємств).

АНОТАЦІЯ

Лабута А.В. Формування партнерств підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний транспортний університет, Київ, 2017.

Дослідження присвячене розробленню теоретико-методичних положень формування партнерств підприємств пасажирського автомобільного транспорту.

В роботі вирішено важливу прикладну задачу підвищення безпеки перевезень, екологічної безпеки та якості транспортного обслуговування на основі створення системи надання на постійній основі послуг із технічного обслуговування та ремонту автомобільних транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту. Дана проблема вирішувалась за допомогою побудови механізму формування партнерств підприємств автомобільного транспорту, який включає в себе: оцінювання спроможності базових підприємств щодо технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів; формування партнерств підприємств автомобільного транспорту; оцінювання відповідності базових підприємств умовам партнерства, розробки організаційно-економічного і фінансового забезпечення формування та функціонування партнерств підприємств в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Ключові слова: партнерство, підприємство автомобільного транспорту, технічне обслуговування, ремонт, транспортний засіб, виробничо-технічна база.

АННОТАЦИЯ

Лабута А.В. Формирование партнерств предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта транспортных средств. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по

специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Национальный транспортный университет, Киев, 2017.

Диссертационная работа посвящена разработке научно-методических положений формирования партнерств предприятий пассажирского автомобильного транспорта по обеспечению развития систем технического обслуживания и ремонта транспортных средств.

В работе осуществлен анализ теоретических подходов интеграции предприятий транспорта. Выполнен сравнительный анализ интеграционных образований предприятий, исходя из которого определено, что наиболее оптимальным видом объединения для предприятий автомобильного транспорта является партнерство. Уточнено содержание категории «партнерство предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств». Партнерство рассматривается как функционально-технологическая интеграция деятельности юридически обособленных структур, различных по способности выполнения транспортных услуг и обеспечения в надлежащем техническом состоянии транспортных средств на основе совместного использования производственно-технической базы.

Разработано механизм формирования партнерств предприятий автомобильного транспорта в развитии систем технического обслуживания и ремонта транспортных средств, который представляет собой взаимосвязь упорядоченных элементов и состоит из оценки способности базовых предприятий по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств; формирования партнерств предприятий автомобильного транспорта; оценки соответствия потенциала базовых предприятий условиям партнерства и запросам партнеров, организационно-экономического и финансового обеспечения формирования и функционирования партнерств предприятий в развитии систем технического обслуживания и ремонта транспортных средств. Реализация указанного механизма позволяет сформировать партнерства предприятий автомобильного транспорта и обеспечить их эффективное функционирование.

Формирование партнерств предприятий автомобильного транспорта предусматривает оценку возможностей базовых предприятий предоставлять услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств. В связи с этим, построена оценочная модель базовых предприятий, которая за счет определения комплексных и интегральных показателей способности и соответствия условиям партнерства и запросам потребителей по предоставлению услуг технического обслуживания и ремонта транспортных средств позволяет осуществить комплексную оценку предприятий автомобильного транспорта в условиях партнерства с учетом показателей внутренних бизнес процессов, персонала, финансов и клиентских запросов. Для формирования комплексных и отдельных показателей в составе интегрального показателя был осуществлен анализ, выполнена систематизация и выбор, а также определены весовые коэффициенты показателей. Разработана схема формирования интегрального показателя соответствия базовых предприятий условиям партнерства и запросам партнеров по предоставлению услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных

средств в партнерствах. Для уменьшения трудоемкости и автоматизации процесса оценки базовых предприятий разработан программный продукт оценки предприятий автомобильного транспорта в партнерствах

Принятие управленческих решений в процессах формирования и развития партнерств осуществляется путем выбора стратегий в зависимости от значения комплексных и интегральных показателей способности и соответствия базовых предприятий по предоставлению услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в партнерствах. Также формализованы управленческие задачи, которые необходимо решать в рамках предложенных стратегий. Реализация предложенных стратегий обеспечивает наиболее полную загрузку производственных мощностей и предоставляет участникам партнерств качественные услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в достаточном объеме для поддержки транспортных средств в надлежащем исправном состоянии.

Разработан порядок формирования единого фонда развития партнерства на основе регулярных взносов, размер которых зависит от количества и класса транспортных средств каждого из участников партнерства. Для регулирования отношений между участниками партнерства, разработан примерный договор, который включает в себя: перечень и объемы услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, которые должны получать участники партнерства, периодичность их осуществления, степень ответственности за соблюдение договорных обязательств и особенности взаимодействия участников партнерства.

Ключевые слова: партнерство, предприятие автомобильного транспорта, техническое обслуживание, ремонт, транспортное средство, производственно-техническая база.

SUMMARY

Labuta A.V. Formation partnerships road transport enterprises in the development of maintenance and repair of vehicles. – Manuscript.

Dissertation on the receipt of scientific degree of candidate of economic sciences on the speciality 08.00.04 – economics and management of enterprises (by types of economic activity). – National transport university, Kyiv, 2017.

Research is devoted to development of theoretical and methodical positions forming partnerships road passenger transport enterprises.

The paper decided important applied problems increase transport safety, environmental safety and quality of transport services through the creation of system of permanently services in maintenance and repair of motor vehicles road transport enterprises. This problem was solved by building the mechanism of forming partnerships road transport enterprises, which includes: evaluation capacity on basic business maintenance and repair vehicles; forming partnerships road transport enterprises; conformity assessment basic business terms of partnership, developing organizational, economic and financial support to the formation and operation partnerships in the development of business systems maintenance and repair vehicles.

Keywords: partnership, road transport enterprises, maintenance, repair, vehicle, production and technical base.

Підписано до друку 23.03.2017р.
Папір офсетний №1. Гарнітура Times New Roman
Формат 60 x 84 / 8. Тираж 100. Зам. 4521.

Редакційно-видавничий відділ НТУ.
01010, Україна, Київ, вул. М. Бойчука, 39, тел. +(38 044) 284 26 26