

## **КОНЦЕПТУАЛЬНА І ФУНКЦІОНАЛЬНА МОДЕЛІ РЕГІОНАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Вінницький національний технічний університет

### **Анотація**

*Постійне забезпечення працездатності автобусів є ключовим фактором ефективної роботи пасажирських перевезень. Умови сучасного транспортного ринку, особливо в регіонах, потребують інноваційних підходів до обслуговування автобусного парку. Партнерство між транспортними підприємствами може стати ефективним інструментом для зниження витрат, підвищення якості обслуговування та продовження строку експлуатації автобусів.*

**Ключові слова:** автомобільний транспорт, взаємодія, партнерство, пасажирські перевезення.

### **Abstract**

*Constant maintenance of bus performance is a key factor in the effective operation of passenger transportation. The conditions of the modern transport market, especially in the regions, require innovative approaches to bus fleet maintenance. Partnership between transport enterprises can become an effective tool for reducing costs, improving the quality of service and extending the service life of buses.*

**Keywords:** road transport, interaction, partnership, passenger transportation.

### **Вступ**

В Україні на сьогоднішній день на ринку пасажирських автотранспортних перевезень діє понад 30 тис. перевізників, переважна більшість з них мають менше 10 одиниць автотранспортних засобів. Ці суб'єкти господарювання повністю або частково передають відповідні роботи на аутсорсинг, не використовуючи власної виробничо-технічної бази (ВТБ) для виконання повного комплексу необхідних робіт, що стосуються ремонтних та профілактичних впливів.

Розробка теоретичних та методичних основ реалізації бізнес-моделі регіонального партнерства ОАТ у розвитку систем ТО і ПР АТЗ є актуальним науковим завданням. Його розв'язання має сприяти вирішенню важливої проблеми національної економіки – питання з підвищення ефективності автомобільних пасажирських перевезень при дотриманні відповідно до міжнародних стандартів постійно зростаючих вимог до параметрів АТЗ, які використовуються у процесах перевезення, стосовно економічності, надійності, транспортної безпеки, екологічності та комфортності в умовах відносно невеликої концентрації АТЗ у парках ОАТ.

### **Результати дослідження**

Концептуальна модель регіонального партнерства передбачає заправдання так званої експертної підтримки, що за вказаних умов являє з точки зору проекту партнерства загальносистемне бачення можливостей, ризиків, вигід і витрат останнього. Експертна підтримка може з позиції партнерства визначати проблему об'єктивно ("справедливо"), в той час як потенційні партнери-підприємства, які без деталізації їхніх організаційних структур, узагальнено виконують окремі ролі в проекті, виступаючи в ролі власників, користувачів тощо, є сторонами, зацікавленими в проекті. Як сторони бізнесу і водночас раціональні суб'єкти господарювання, виходячи зі своїх позицій отримання від участі в партнерстві максимальної вигоди та можливостей при мінімальних витратах і прийнятних величинах ризиків, окремі автотранспортні підприємства можуть витлумачити наявну ситуацію інакше. За даних умов експертна підтримка є ґрунтом для формування раціонального механізму розподілу можливостей, вигід,

ризиків і витрат, що будуть мати місце при впровадженні проекту, включно з його експлуатацією.

Керуючись функціональною моделлю формування проекту регіонального партнерства АТП в розвитку СТП парків АТЗ з використанням принципу декомпозиції можна побудувати універсальну ієрархічну структуру робіт за умовами формування, перерахованими вище..

Концептуальна модель формування бачення продукту та результату проекту регіонального партнерства АТП у розвитку СТП парків АТЗ представлена на рис. 1.

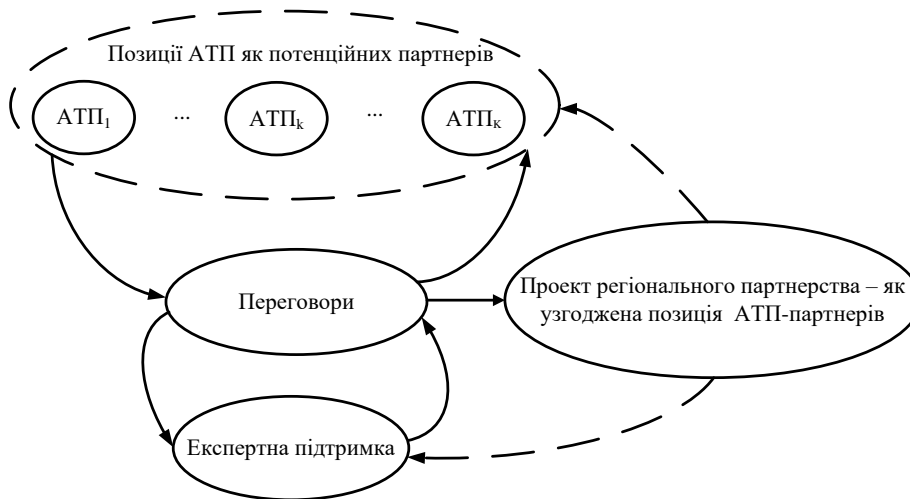


Рис. 1. Концептуальна модель регіонального партнерства пасажирських АТП щодо системи ТО та ПР АТЗ

можна використовувати метод експертних опитувань, що передбачає виконання чотирьох етапів. На першому визначаються експерти, яких будуть залучати до опитування. Можуть бути запрошені менеджери та спеціалісти служб ТО і ПР парків автотранспортних засобів, перевезень (в якості внутрішніх клієнтів), маркетингу (в разі, коли пропонується реалізувати послуги з ТО та ПР АТЗ за межі АТП і партнерства), управління персоналом, фінансів тощо. Їх можна залучати в загальному випадку як для ідентифікації критеріїв, за всіма вищезгадуваними чотирма групами збалансованої системи показників (ЗСП) – внутрішні бізнес-процеси, клієнти, фінанси, а також навчання персоналу і розвиток, так і за якимось одним із них або ж обраними за якимось іншим принципом. Наприклад, служба перевезень може бути обрана для визначення критеріїв стосовно вимог і потреб клієнтів; служба технічної підготовки парків автотранспортних засобів – для визначення критеріїв внутрішніх бізнес-процесів тощо. На другому етапі обирається метод проведення опитування і розробляються анкети. На даному етапі ідентифікують перелік показників, що потенційно можуть виступати в якості критеріїв. Для цього експерти отримують анкети і повинні відповісти на питання, які з показників є важливими в кожній з груп, виокремлених в рамках вигід, витрат, можливостей, ризиків. При цьому виключають ті формулювання, які повторюються, або є залежними (один з показників охоплює інший за змістом). На цьому етапі також кожному експерту пропонують певний перелік, за яким необхідно упорядкувати показники, які у цьому наведені. Ранжування можна здійснювати з використанням методу попарних порівнянь.

Розподіл критеріїв проходить за відповідними ієрархіями, вершиною яких є "мета" – можливості, вигоди, витрати або ризики, за якою слідом іде рівень груп критеріїв, які саме і впливають на досягнення мети – у даній моделі їх можна визначити за групами ЗСП. В межах кожної із зазначених груп наводяться відповідні критерії. На найнижчому рівні ієрархії за розглядуваною моделлю дві альтернативи – партнерство вбачається за "доцільне" або "недоцільне".

Критерії вигід і витрат можуть бути ідентифіковані за наступними показниками:

- додаткові для АТП доходи від надання послуг із ТО та ПР автотранспортних засобів (АТП-партнерам, зовнішнім клієнтам тощо);
- економія поточних витрат (по окремим видам послуг з ТО і ПР автотранспортних засобів і/або загалом – сумарними витратами, на одне обслуговування, тощо).

В якості критеріїв оцінювання можливостей, які відкриваються перед АТП за умов входження до партнерських структур, можна вказати такі – як стосовно послуг з ТО і ПР автотранспортних засобів в цілому, так і їхніх окремих видів:

- вихід на ринки відповідних послуг;

- отримання високої прогнозованості попиту на пропоновані назовні послуги;
- зниження поточних витрат надання послуг;
- підвищення рівня якості послуг, які надаються;
- зменшення терміну виконання замовлень;
- збереження (набуття) контролю щодо виконання відповідних послуг;
- завантаження надлишкових виробничих потужностей;
- реалізація прибуткового проекту;
- вивільнення грошових коштів і направлення їх на профільну діяльність.

### **Висновки**

Запропонована концептуальна модель регіонального партнерства автотранспортних підприємств стосовно системи ТО і ПР автотранспортних засобів як поступове узгодження позицій окремих підприємств-потенційних партнерів в процесі переговорів з використанням експертної підтримки. В даному випадку експертна підтримка розглядається з точки зору проекту партнерства як загальносистемне бачення витрат, вигід, ризиків та можливостей і описує проблему через об'єктивні фактори. Таким чином, експертна підтримка є основою для формування дієвого механізму раціонального розподілу ризиків, витрат, вигід і можливостей, що будуть мати місце при експлуатації проекту. На основі концептуальної моделі запропоновано функціональну модель проекту регіонального партнерства автотранспортних підприємств стосовно системи ТО і ПР автотранспортних засобів. Модель розглядає в якості основних функцій експертизу, формування проекту як узгодження позицій, формування позицій потенційними партнерами-АТП, а також власне проектне управління.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ**

1. Воркут Т. А. Управління системами логістичного обслуговування в ланцюгах постачань / Т. А. Воркут. – К. : НТУ, 2008. – 120 с.
2. Мягих І. М. Роль і місце автомобільного транспорту в системі споживчої кооперації та напрями покращення транспортних послуг в Україні / І. М. Мягих // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 7. – С. 71–75.
3. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; за заг. ред. А. М. Редзюка. – К. : ДП «ДержавтотрансНДПроект», 2005. – 400 с.

**Біличенко Віктор Вікторович** — д-р техн. наук, професор, ректор, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [bilichenko.v@gmail.com](mailto:bilichenko.v@gmail.com)

**Романюк Світлана Олександрівна** — канд. техн. наук, доцент, доцент кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [romchuk.s85@gmail.com](mailto:romchuk.s85@gmail.com)

**Грущенко Олександр Олександрович** — студент групи ІАТ-23м факультету машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [atm.kafedra@gmail.com](mailto:atm.kafedra@gmail.com)

**Bilichenko Victor V.** — Dr. Sc., Professor, Rector, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [bilichenko.v@gmail.com](mailto:bilichenko.v@gmail.com)

**Romaniuk Svitlana O.** — Ph.D., Associate Professor of Car and Transport Management Department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [romchuk.s85@gmail.com](mailto:romchuk.s85@gmail.com)

**Hrushchenko Oleksandr O.** — student of ІАТ-23m group of the Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [atm.kafedra@gmail.com](mailto:atm.kafedra@gmail.com)