

6. Подригало, М.А. Оценка устойчивости ведущего колеса против бокового скольжения / М.А. Подригало, Д.М. Клец, О.А. Назарько // Механіка та машинобудування. Науково-технічний журнал. – 2012. – № 2. – С. 138–143.

7. Подригало, М.А. Определение зависимости коэффициента сцепления шины с опорной поверхностью от кинематического параметра колеса / М.А. Подригало, Д.В. Абрамов // Ученые записки Крымского инженерно-педагогического университета. Технические науки. – 2014. – № 43. – С. 18–21.

8. Абдулгасис, А.У. Моделирование контакта пневматической шины с дорогой / А.У. Абдулгасис, С.А. Феватов // Ученые записки Крымского инженерно-педагогического университета. Технические науки. – 2012. – № 36. – С. 9–16.

9. Федосов, А.С. Модель стационарного плоского движения колеса / А.С. Федосов // Автомобильный транспорт. Сб. науч. тр. / ХНАДУ. – Харьков, 2002. – Вып. 9. – С. 122–126.

УДК 656.113

**АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ
СИСТЕМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ
АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПАССАЖИРСКИХ
ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНА
ANALYSIS OF PROBLEMS AND DEVELOPMENT OF TECHNICAL
PREPARATION OF VEHICLE ON THE PASSENGER MOTOR
TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE**

Биличенко В.В., профессор, доктор технических наук;
Романюк С.А., старший преподаватель, кандидат технических наук;
Петрук Б.А., Яновой Д.Г., студенты
(Винницкий национальный технический университет (ВНТУ),
г. Винница, Украина)

Bilichenko V.V., Professor, Doctor of Technical Sciences;
Romanyuk S.O., Candidate of Technical Sciences, Senior Lecturer;
Petruk B.A., Yanovyi D.G., Students
(Vinnytsia National Technical University (VNTU), Vinnytsia city, Ukraine)

Аннотация. В статье проведен анализ проблем функционирования и развития систем технической подготовки автотранспортных средств пассажирских автотранспортных предприятий в Украине на примере города Винницы.

Abstract. *The problems of functioning and development of technical training systems of vehicles of passenger transport enterprises in Ukraine as example of Vinnitsa city are analyzed in the article.*

Введение

Развитие экономики Украины на современном этапе требует решения комплекса научно-технических, производственных, экономических и социальных проблем. Одной из них является повышение эффективности работы автомобильного транспорта – ведущего звена транспортного комплекса страны, условия функционирования и развития которой существенно влияют на условия функционирования и развития всех отраслей экономики, а также уровень удовлетворения спроса населения в перевозках.

Создание, с использованием научно-технических разработок и передовых технологий, новых автомобильных транспортных средств (АТС), которые имеют высокую надежность и производительность, в свою очередь, требует качественно новых подходов к их эксплуатации и поддержания в работоспособном состоянии, большего внимания к организации производственного процесса, условий хранения АТС, повышения качества и безопасности перевозок, обеспечение развития предприятий автомобильного транспорта (ПАТ).

Основная часть

Сокращение государственного регулирования в транспортной отрасли, которое состоялось в Украине в 1990-х гг., обусловило значительные изменения в системе управления этой отраслью. В частности, резко сократилось государственное участие в управлении процессами перевозок, судьба частных перевозчиков на сегодня в экономике Украины превышает 90 %, и конкуренция между ними усиливается [1]. Как свидетельствуют статистические данные, по состоянию на 1 января 2015 количество частных перевозчиков составляла 95 % в г. Винница и 87 % в Винницкой области, остальные составляю акционерные общества – 4,3 % и 9,6 %, а также предприятия муниципальной собственности – 0,7 % и 3,4 % соответственно.

В Украине лицензию на пассажирские автотранспортные услуги получили более 57 тыс. перевозчиков. Среди них более 30 тыс. перевозчиков разных форм собственности, которые имеют до 10 автобусов. Они не могут содержать квалифицированных инженерно-технических специалистов, не имеют соответствующей собственной производственно технической базы и т.д. [2, с. 23].

На 1 января 2015 количество ПАТ, которые осуществляли пассажирские перевозки и имели до 5 единиц АТС, составляла 54 % от общего ко-

личества лицензированных перевозчиков в г. Винница (рисунок 1) и 43 % – в Винницкой области (рисунок 2).

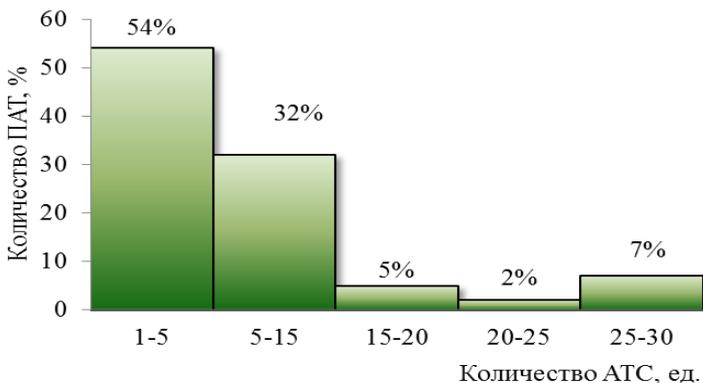


Рисунок 1 – Распределение ПАТ по количеству единиц АТС в г. Винница по состоянию на 01.01.2015 г.

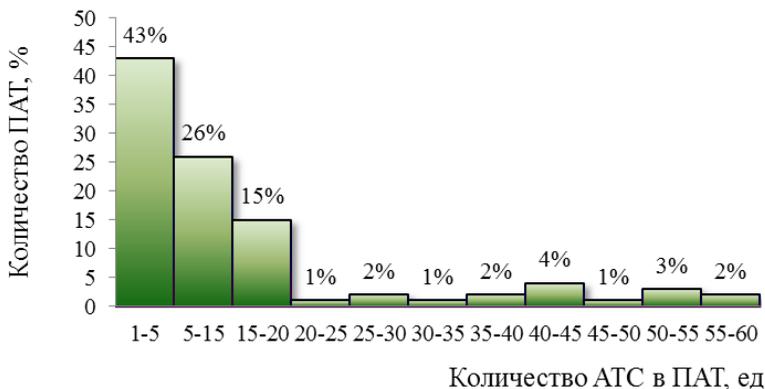


Рисунок 2 – Распределение ПАТ по количеству единиц АТС в Винницкой области по состоянию на 01.01.2015 г.

Значительно устарел парк АТС предприятий перевозчиков Украины. Так, доля грузовых АТС старше 8 лет составляет 56 %, автобусов старше 10 лет – 64 %. Возрастная структура парка АТС, осуществляющих перевозки пассажиров в г. Винница, представлена ниже (рисунок 3). Как видно,

около 90 % АТС (автобусов различной пассажироместимости), осуществляющих пассажирские перевозки, имеют возраст от 5 до 15 лет.

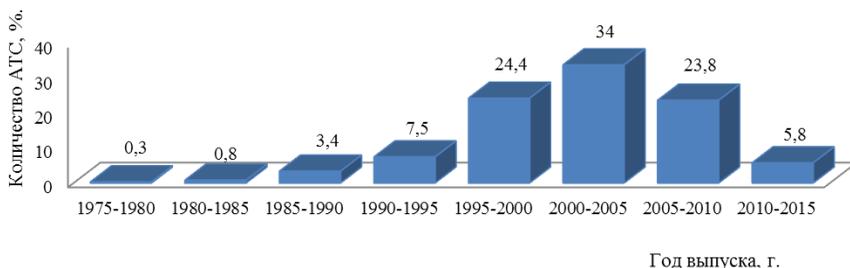


Рисунок 3 – Распределение автобусного парка по возрасту в г. Винница по состоянию на 01.01.2015 г.

Можно ожидать, что парк АТС такой возрастной структуры имеет, наряду с другими проблемами (относительно меньшая производительность, больше вредное воздействие на окружающую среду и т. д.), значительно большие затраты на выполнение технического обслуживания (ТО) и текущего ремонта (ТР) [3].

Когда характеризовать парк АТС, который осуществляет перевозки пассажиров в г. Винница и Винницкой области его пассажироместимостью, то преобладают АТС малой и средней пассажироместимости (соответственно 40,8 % и 46,5 % в г. Винница). АТС большой пассажироместимости составляют относительно небольшую долю.

Для экономики СССР, в которую была интегрирована экономика Украины, характерными были, так называемые, комплексные ПАТ, которые занимались перевозками пассажиров и грузов, экспедиционным обслуживанием выполнением работ по ТО и ПР АТС. Однако на сегодняшний день часть таких предприятий постепенно сокращается. Все большая часть ОАТ занимается только одним или двумя (в определенном сочетании) из видов деятельности – или перевозками (предприятия перевозчики), либо предоставлением услуг по ТО и ПР (СТО, ремонтные мастерские и т.д.), или экспедиционным обслуживанием (транспортно-экспедиционные предприятия, логистические провайдеры и т.д.). Приведенное выше в совокупности с такими факторами как неопределенность интенсивности и уклов эксплуатации АТС (в частности о состоянии дорожной инфраструктуры) обуславливает сложность обеспечения их технической подготовки на уровне требуемых условиями конкуренции и государственного (муниципального) регулирования на соответствующих рынках.

Решение этой задачи возможно на основании разработки бизнес-модели стратегического партнерства пассажирских автотранспортных предприятий с целью обеспечения технической подготовки АТС на основании разработки вариантов совместного развития производственно технической базы отдельных предприятий, которые в рассматриваемых условиях, являются партнерами и/или совместного размещения заказов последними на выполнение услуг с технической подготовки АТС на условиях аутсорсинга.

Выводы

Обобщая, можно отметить, что существующая в Украине структура парков АТС ПАТ, которые предоставляют услуги по перевозке пассажиров, характеризуется [4, с. 27]: большим количеством марок, моделей и модификаций АТС, что одновременно эксплуатируются в одном парке; значительным сроком эксплуатации АТС (от начала выпуска конкретной модели АТС к массовому выходу АТС с эксплуатации проходит 20–35 лет); тенденцией к понижению или повышению – в зависимости от полярности показателя, однако в негативном смысле по выработки АТС, себестоимости перевозок и т.д., основных эксплуатационных показателей работы АТС; существенной частью в парках АТС (автобусов) малой и средней пассажировместимости.

Разработка и реализация бизнес-модели стратегического партнерства пассажирских автотранспортных предприятий должна способствовать решению такой важной проблемы национальной экономики как повышение эффективности пассажирских и грузовых автомобильных перевозок.

Литература

1. 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.
2. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; за заг. ред. А.М. Редзюка. – К.: ДП «Державтотранс-НДІпроект», 2005. – 400 с.
3. Марчук, М.М. Виробничо-технічна база підприємств автомобільного транспорту: ретроспектива, стан та проблеми розвитку / М.М. Марчук, М.П. Скочук, С.В. Морозюк // Вісник НУВГП. – 2009. – № 2 (46). – С. 314–321.
4. Марков, О.Д. Організація автосервісу / О.Д. Марков. – Л.: Оріяна-Нова, 1998. – 332 с.