

**МЕТОДИ ЗМЕНШЕННЯ ТРУДОМІСТКОСТІ РОБІТ ТЕХНІЧНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ НА АВТОТРАНСПОРТНОМУ ПІДПРИЄМСТВІ****С. Король, к.т.н., доцент;****М. Мороз, студент***Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського*

У теперішній час на автомобільному транспорті України залишилися існуючі автотранспортні підприємства різних міністерств і відомств та створено велику кількість нових невеликих транспортних підприємств. За останні роки в Україні кількість автопідприємств, які засновані на колективній або приватній власності та нараховують від 1 до 10 автомобілів, збільшилося майже у 60 разів і складає близько 130 тисяч [1, 2].

Значні зміни відбуваються і на транспорті загального користування. Внаслідок приватизації підприємств і змінення форм власності більшість у минулому відомчих АТП стали відкритими або закритими акціонерними товариствами. Відбулися зміни структури та обсягів автомобільних перевезень, змінилися вимоги до структури автомобільного парку. Такі зміни привели до порушення сталих виробничих зв'язків між підприємствами, у тому числі і в галузі технічного обслуговування рухомого складу транспорту [1 - 3].

За роки планової економіки на автомобільному транспорті загального користування був створений значний виробничий потенціал, який в основному забезпечував необхідний рівень працездатності рухомого складу. Зараз виробництво з технічного обслуговування (ТО) і ремонту автомобілів визначається трьома організаційними структурами: комплексне автотранспортне підприємство, територіальне виробниче об'єднання (ТВО), а також структура, основана за принципами спеціалізації, концентрації і кооперування робіт (регіональна або індустріальна структура) [4].

Як стверджують автори в [4, 6] удосконалення технічної експлуатації багато в чому залежить від стану і рівня розвитку виробництва з обслуговування і ремонту рухомого складу. До прогресивних форм організації виробництва з обслуговування та ремонту автотранспортних засобів відносяться концентрація, спеціалізація та кооперування.

Концентрація – зосередження на підприємствах виробничо-технічної бази, трудових, матеріальних, сировинних та енергетичних ресурсів, а також робіт з технічного обслуговування і ремонту рухомого складу.

Процес концентрації – це один із найважливіших факторів, які забезпечують ефективність виробництва. Сучасні форми і тенденції концентрації виробництва мають велике практичне значення для розробки найбільш доцільних напрямів у розвитку підприємств автомобільного транспорту.

Збільшення кількості автомобілів, що обслуговуються і ремонтуються, призводить до того, що окремі підрозділи можуть виділятися у самостійні виробництва або філіали, які працюють на головне підприємство. Так, концентрація робіт з технічного обслуговування і ремонту автомобілів приводить до створення нових об'єктів на вищому організаційно-технічному рівні. Такими об'єктами є централізовані підприємства.

Концентрація виробництва – це зосередження виробництва різних видів послуг (робіт) і ресурсів на одному підприємстві. Економічні переваги великого підприємства складаються з можливостей використання високопродуктивного технологічного обладнання, забезпечення високого рівня продуктивності праці, зменшення питомих капітальних вкладень, зниження собівартості послуг.

За інформацією [5,6], при збільшенні добової програми виробництва ТО-2 з 5 до 25 автомобілів витрати знижуються на 15-30%. При збільшенні програми поточних ремонтів з 10 до 150 умовних одиниць питомі витрати знижуються на 20-40%. Збільшення відносної частки робіт допоміжного виробництва дозволяє скоротити тривалість поточного ремонту автомобілів. Так при збільшенні частки ремонтних і комплектувальних робіт, що виконуються в період підготовки виробництва, з 5 до 25% тривалість ремонту скорочується майже в два рази. При скороченні марок обслуговуваних автомобілів з 10 до 2 продуктивність праці ремонтних робітників збільшується на 80%. При скороченні кількості найменувань операцій, що виконуються одним робітником, з 25 до 5 рівень механізації може бути збільшений з 20 до 60%. Тому доведення масштабів виробництва, при якому забезпечується найвищий організаційно-технічний рівень і найкращі економічні показники, є головною вимогою, що витікає з дій економічного закону концентрації виробництва. Чим вища капіталомісткість виробництва, тим вище його технологічний рівень і нижче собівартість продукції.

Концентрація як умова удосконалення технології та організації виробництва передбачає не будь-яке укрупнення підприємств, а таке, що супроводжується зменшенням різноманітності продукції. Цього досягають концентрацією технологічно однорідного виробництва, тобто його спеціалізацією.

Спеціалізація виробництва – зосередження певних видів послуг і спеціалізація на цій основі технологічного обладнання і виконавців. Головна мета спеціалізації – створення умов для ефективного використання високопродуктивного обладнання і досягнення високого рівня якості послуг, що забезпечують конкурентоспроможність виробництва [4 - 6]. Основою спеціалізації є однорідність виробництва, яка характеризується схожістю технологічного процесу обслуговування, застосовуваного технологічного обладнання та оснастки, кваліфікаційного і професійного складу виконавців. Підвищення рівня концентрації однорідної продукції в межах одного підприємства створює умови для застосування спеціального і спеціалізованого обладнання. В залежності від видів робіт, що виконуються, розрізняють наступні форми регіональної спеціалізації: предметна, технологічна, агрегатна, подетальна і функціональна

Предметна – спеціалізація підрозділів з виконання робіт з ТО і ремонту різних видів (марок) рухомого складу (вантажних автомобілів, легкових автомобілів, автобусів).

Технологічна – спеціалізація підрозділів з виконання однорідних технологічних операцій або процесів, наприклад, виконання ТО-1, ТО-2 або окремих видів робіт з ТО-1, ТО-2, ПР, а також робіт за усією структурою цехових підрозділів.

Агрегатна – спеціалізація підрозділів з проведення робіт з підтримання працездатності агрегатів, вузлів і систем рухомого складу. До агрегатної форми спеціалізації відносяться централізовані спеціалізовані виробництва з ремонту двигунів, інших агрегатів, паливної системи, гальмівної системи, системи електрообладнання та іншого обладнання.

Подетальна – спеціалізація підрозділів з виготовлення, відновлення і ремонту деталей одного функціонального призначення для рухомого складу усіх видів, наприклад, відновлення корпусних деталей, кріпильних виробів, ущільнюючих пристроїв, трубопроводів і їх деталей та інше.

Функціональна – спеціалізація підрозділів з проведення допоміжних робіт, що забезпечують основний виробничий процес та утримання основних виробничих фондів у справному стані. До функціональної форми спеціалізації відносяться виробництва, які виконують ремонт і обслуговування усього технологічного обладнання, централізована доставка запасних частин, матеріалів, ремонтного фонду, центральне виробництво уніфікованих деталей, оснастки, нестандартного обладнання.

Досягнення високого рівня спеціалізації забезпечує підвищення продуктивності праці виконавців, знижує час простою автомобіля у ремонті та зменшує трудомісткість робіт технічного обслуговування та ремонту автомобілів.

Висновки. Показано, що найбільш ефективною формою організації технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів на автотранспортному підприємстві з малим або середнім кількісним складом автомобілів є структура, яка заснована за принципами спеціалізації, концентрації і кооперування робіт у межах транспортного об'єднання.

Список використаних джерел

1. Митко М.В. Визначення доцільності створення виробничих підрозділів з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів / М.В. Митко // Вісник Вінницького політехнічного інституту. - № 1 (124) – 2016. -С. 138-141.
2. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі. РК-4 Автомобільний транспорт. Інститут стратегічних досліджень. Заключний звіт 4.1., 2010. – 60 с. [Електронний ресурс]: – Режим доступу: http://ten.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_4._road_transport_ukr.
3. Курніков С.І. Характеристика сучасного стану автотранспортних підприємств / С.І. Курніков // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2013. – №. 28 – С. 267-270.
4. Канарчук В.Є., Курніков І.П. Виробничі системи на транспорті: Підручник. – К.: Вища шк.,1997.– 359 с.
5. Лудченко О.А., Технічне обслуговування і ремонт автомобілів: організація і управління: Підручник. – К.: Знання, 2004. – 478 с.
6. Митко М.В. Удосконалення структури виробничих підрозділів з обслуговування та ремонту автомобілів / М.В. Митко // Вісник Вінницького політехнічного інституту. - №6 (141) – 2018. -С. 104-110.