

УДК 656.13
UDC 656.13

РОЗРОБКА КОНЦЕПТУАЛЬНОЇ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЧНИХ
ПАРТНЕРСТВ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

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

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

DEVELOPMENT OF CONCEPTUAL MODEL OF THE FORMATION OF STRATEGIC
PARTNERSHIPS ROAD TRANSPORT ENTERPRISES

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

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

РАЗРАБОТКА КОНЦЕПТУАЛЬНОЙ МОДЕЛИ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ПАРТНЕРСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

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

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

Вступ. Нині на ринку автотранспортних послуг склалася ситуація, коли близько 70 % ринку пасажирських перевезень в Україні складають перевізники, що мають в роботі один або два транспортні засоби. Окрім того, значна кількість перевізників – це приватні підприємства, що працюють на орендованому транспорті, часто з грубими порушеннями вимог чинного законодавства. Очевидно, що зі збільшенням кількості окремих дрібних перевізників знижується якість та безпека перевезень, так як контролювати їх стає складніше.

Підприємства перевізники пасажирського автомобільного транспорту, а також приватні підприємці найчастіше здійснюють тільки перевезення пасажирів. Для підтримки автомобільного парку в технічно справному стані вони користуються послугами сторонніх підприємств автосервісу. У зв'язку з цим, щоб забезпечити підтримку рухомого складу в працездатному стані, необхідно дотримуватись вимог профілактичних заходів, які повинні проводитися примусово в плановому порядку. В роботі [1] визначено, що підтримання автомобіля у працездатному стані за весь період його роботи вимагає витрат, що в 9 разів перевищують первісну вартість автомобіля. Отже, якщо прийняти усі витрати, пов'язані з придбанням, утриманням і обслуговуванням автомобіля протягом строку служби за 100 %, то вартість його придбання складатиме 10 %, щодобовий догляд - 17 %, технічне обслуговування - 30 %, поточний та капітальний ремонт - 43%. Виходячи з цього, належний рівень технічного обслуговування та ремонту відіграє важливу роль в діяльності підприємств автомобільного транспорту (ПАТ).

Мета дослідження. Здатність рухомого складу виконувати послуги з перевезення пасажирів у заданих обсягах і на безпечному рівні, можлива за умови відповідності його технічного стану певним нормативам і параметрам, які можуть досягатися тільки за умови виконання робіт з технічного обслуговування та ремонту відповідно до норм і стандартів. Для цих цілей, пов'язаних з підтримкою транспортних засобів у працездатному стані та надання належного рівня їхнього обслуговування та ремонту виникає необхідність створення і модернізації ремонтних обслуговуючих потужностей на базі великих ПАТ для обслуговування власного рухомого складу, а також парків транспортних засобів інших підприємств перевізників шляхом реалізації проектів партнерства підприємств автомобільного транспорту.

Матеріали досліджень. В Україні з 249,7 тисяч загальної кількості пасажирських автобусів, майже половина (120,7 тисяч) належать громадянам, причому їхній загальний пробіг за 2013 рік становив 2 млрд 615 млн. кілометрів [2]. Користування автотранспортом в силу ряду причин супроводжується значними соціальними, економічними та екологічними наслідками. Особливо великих збитків населенню приносять дорожньо-транспортні пригоди, число яких з кожним роком збільшується. Високий рівень аварійності через несправність рухомого складу, пов'язаний з високою зношеністю та «віком» автотранспортних засобів, які, у свою чергу, є наслідками незадовільного

стану доріг і наднормативних термінів експлуатації рухомого складу. Недостатній розвиток мережі та поганий стан автодоріг приводить до того, що середні швидкості руху на дорогах майже у два рази менше, ніж у розвинених промислових країнах, а термін служби автомобілів майже на третину менше, ніж у Європі, що визначає високий рівень експлуатаційних витрат [3]. У цих умовах значно зростає роль сервісних підприємств і спостерігається нестача підприємств, що спеціалізуються на технічному обслуговуванні та ремонті сучасних автобусів середньої та великої місткості. Існуючі ремонтні та сервісні підприємства мають потребу в зміцненні матеріально-технічної бази, у поліпшенні постачання запасними частинами та ремонтними матеріалами, удосконалюванні організації і гнучкості виробництва.

Проведення операцій технічного обслуговування парків транспортних засобів підприємств є необхідною і обов'язковою складовою процесу експлуатації. Планове виконання робіт з технічного обслуговування (ТО) дозволяє значно скоротити витрати у процесі експлуатації автомобілів за рахунок зменшення витрат на проведення поточних ремонтів. Основна кількість вимог на проведення поточного ремонту виникає внаслідок неякісного ТО. Проте, проведення ТО може приводити також до понаднормативних витрат, це пов'язано насамперед із невідповідністю форм організації його проведення. Виконання технічного обслуговування та поточного ремонту (ПР) транспортних засобів може відбуватися за двома організаційними формами. Перша, коли ТО та ПР проводиться на власній ВТБ підприємства, друга - коли ТО та ПР проводиться на сторонній ВТБ. Проведення ТО за першою формою має ряд переваг перед другою, зокрема відсутність простоїв у очікуванні обслуговування та відсутність витрат на транспортування до місця обслуговування, хоча знижується якість обслуговування, зростає його трудомісткість і ін. При проведенні ТО та ПР на великих потужностях підвищується якість виконання, скорочується час перебування автомобілів у обслуговуванні, проте зростають витрати на доставку автомобіля до місця виконання обслуговування, створюються черги при очікуванні обслуговування і т. і. Фактично, місце проведення технічного обслуговування обмежується рядом економічних і технічних параметрів [4].

Перехід до ринкової економіки та зміна механізмів функціонування підприємств автомобільного транспорту в конкурентному середовищі вимагає пошуку та реалізації нових шляхів забезпечення конкурентних переваг ПАТ, одним з яких є стратегічні партнерства підприємств в сфері транспорту. 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.Л. [5], Гаррета Б., Дюссожа П. [6], Карделл С. [7]. В працях Ансофф І. [8], Кембелл Е. [9] акцент зроблений на визначенні та оцінці синергійних ефектів, що виникають в процесі взаємодії партнерів. Гребешкова О.М. та Махова Г.В. в своїй роботі розглядають концептуальні основи створення стратегічних партнерств [10], в якій автори дають характеристику стратегічних партнерств за участю українських підприємств.

Різні автори по-різному трактують сутність поняття «Стратегічне партнерство». Так, Шраменко Е.В. вважає, що стратегічне партнерство - загальна назва форм кооперації ресурсів і координації діяльності компаній з метою отримання взаємних вигід, тобто ефекту синергії [11]. В основі стратегічного партнерства лежить співпраця їх менеджменту, що обумовлена взаємною участю в капіталах, збігом стратегічних інтересів з розвитку та диверсифікації виробництва, розширення ринків збуту, виходу на нові ринки тощо [12].

Узагальнюючи вищезазначене, можна дійти висновку, що більша частина відомих на сьогодні визначень за основні характеристики стратегічного партнерства визначають: довготерміновий характер відносин; спільну діяльність; впровадження інтеграційних принципів. Зазначеними принципами зокрема передбачається координація та кооперація, раціональний розподіл вигід, витрат та ризиків, обмін інформацією, функціональна інтеграція, а також розвиток інтеграційних відносин.

Реалізація стратегії партнерства підприємств на ринку транспортних послуг на відміну від стратегії в умовах ринку жорсткої конкуренції має свої особливості, які полягають в тому, що підприємство, яке працює на даному ринку керується ідеєю отримання максимального розміру прибутку не зачіпаючи при цьому інтереси один одного. У цих умовах функціонування підприємств розглядається в якості єдиної системи, яка виконує певний комплекс послуг з технічного обслуговування та ремонту парків транспортних засобів. Такий підхід дозволяє використовувати принцип синергізму, який забезпечує досягнення приросту прибутку підприємств за рахунок зниження питомої собівартості при перерозподілі і максимальній концентрації сервісних послуг в рамках підприємств. Доцільність створення партнерств підприємств необхідно починати з аналізу результатів роботи підприємств за попередній рік. За результатами аналізу проводять переговори про співпрацю та можливу передачу обсягів послуг певних клієнтів один одному [13].

Виходячи з сутності, цілей партнерств розроблено концептуальну модель формування стратегічних партнерств підприємств автомобільного транспорту в сфері технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів (рис. 1).

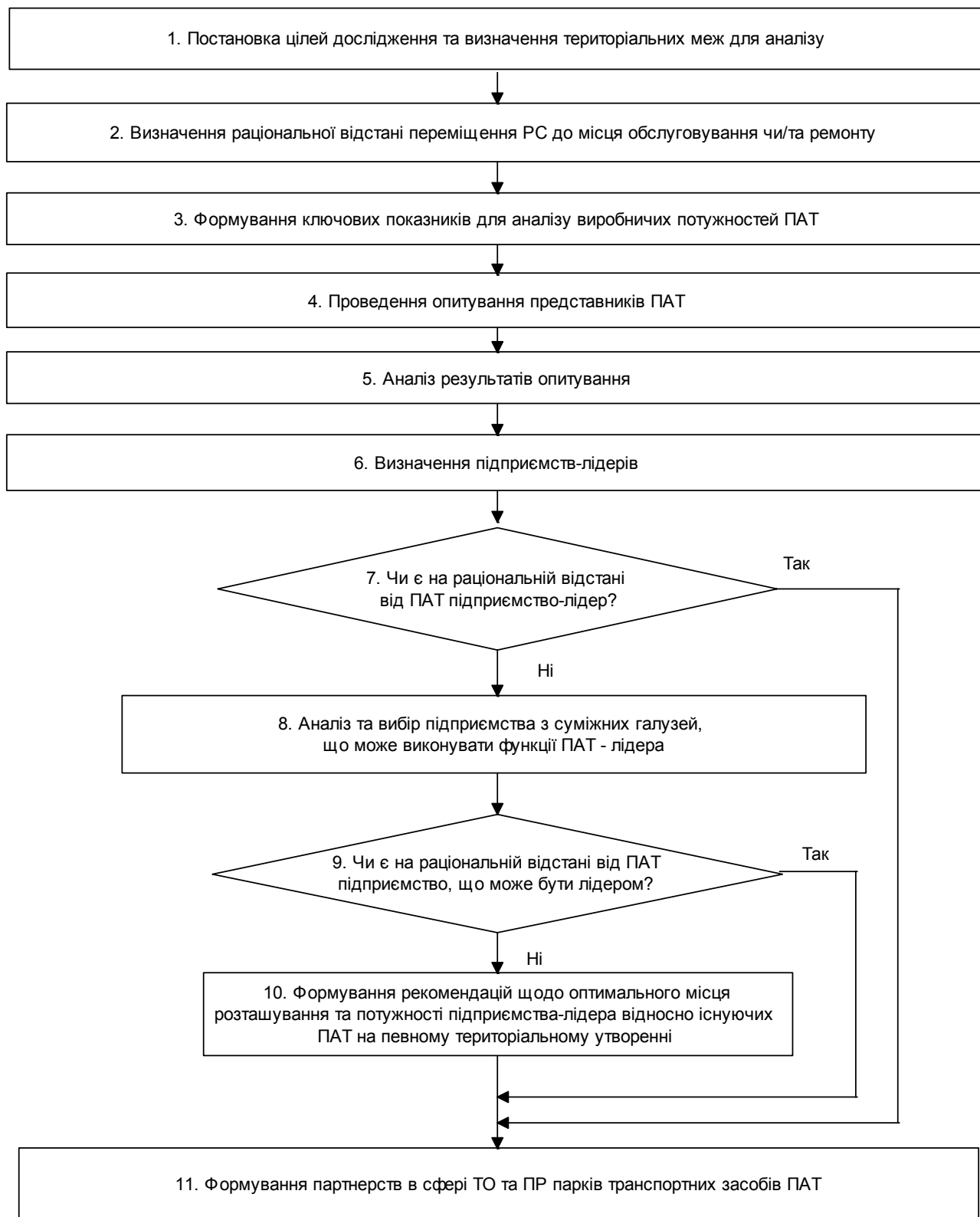


Рисунок 1 – Концептуальна модель формування стратегічних партнерств ПАТ

Концептуальна модель формування стратегічних партнерств ПАТ складається з одинадцяти блоків.

Блок 1. Відбувається постановка цілей дослідження, що полягають в аналізі ПАТ та на основі його формування партнерств. Також визначаються територіальні межі для дослідження – місто, область, країна.

Блок 2. Для успішного функціонування партнерств виникає необхідність визначення раціональної відстані переміщення рухомого складу до місця обслуговування та ремонту, що дозволить поліпшити економічні показники та знизити витрати.

Блок 3. Важливим етапом формування партнерств є визначення ключових показників для аналізу виробничих потужностей ПАТ. Для визначення наявності, ефективності використання та стану виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту необхідно сформувати сукупність технічних та економічних показників, що комплексно і адекватно відображають всі аспекти використання підприємством виробничо-технічної бази, а саме: наявність або недолік різних виробничих ресурсів (виробничих ділянок, постів, площ), кількість і кваліфікацію виробничого персоналу, показники використання наявного рухомого складу тощо.

Умовно, сукупність всіх показників можна представити в наступному вигляді:

$$\tau_i, t = (\overline{1, T}) \quad (1)$$

У загальному випадку система показників повинна задовольняти наступним вимогам: відображати об'єктивну реальність і мати об'єктивний зміст при характеристиці основних завдань організації технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів; піддаватися точній кількісній та якісній оцінці; окремі показники повинні доповнювати, але не дублювати і не суперечити один одному; об'єктивно реагувати на зміну умов діяльності ПАТ в цілому і його окремих підрозділів і служб; створювати моральну і матеріальну зацікавленість працівників технічної служби ПАТ у підвищенні ефективності організації виробництва; забезпечувати єдність планування та обліку; забезпечувати порівнянність оцінки організації технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів в різних ПАТ [14]. Однією з методик, що відповідає вищезазначеним вимогам, є система збалансованих показників, яка оцінює роботу підприємств на основі чотирьох збалансованих параметрів: фінанси, клієнти, внутрішні процеси, персонал [15].

Блок 4. Джерелами необхідної інформації підприємства можуть бути внутрішня, фінансова та інші види звітності. Проте, дані джерела не містять повної інформації щодо умов, особливостей та якісних характеристик здійснення технічного обслуговування та ремонту парків транспортних засобів. Виходячи з цього, виникає необхідність проведення анкетного опитування представників підприємств автомобільного транспорту.

Блок 5. Після проведення опитування здійснюється обробка та аналіз отриманої інформації.

Блок 6. На основі аналізу інформації обираються підприємства-лідери, на виробничих потужностях яких буде проводитись технічне обслуговування та поточний ремонт парків транспортних засобів ПАТ.

Блок 7. Перевіряється існування підприємства-лідера в межах раціональної віддаленості від підприємств автомобільного транспорту, і при його наявності здійснюється формування партнерства ПАТ навколо підприємства-лідера (блок 11).

Блок 8. У разі відсутності підприємства-лідера аналізуються можливості виконання ТО та ремонту на потужностях підприємств суміжних галузей (комплексні, вантажні підприємства тощо).

Блок 9. Якщо підприємство, що може бути лідером присутнє на визначеній території - відбувається формування партнерства ПАТ навколо підприємства-лідера (блок 11).

Блок 10. У разі відсутності на територіальному утворенні підприємства-лідера чи такого, що може бути лідером – розроблюються рекомендації щодо оптимального місця розташування підприємства-лідера та його потужності.

Блок 11. Вирішення задач формування партнерств підприємств автомобільного транспорту реалізовується з використанням методів кластерного аналізу [16-20], який найбільш повно відображає риси багатовимірного аналізу в класифікації [21]. Кожне підприємство буде позначатись точкою в просторі, а їх партнерства будуть виглядати як скупчення точок.

Висновки. За допомогою запропонованої моделі можна всебічно проаналізувати виробничі потужності підприємств автомобільного транспорту, що дозволить визначити підприємства-лідери, що в свою чергу надає можливість ґрунтовно підійти до формування стратегічних партнерств в сфері технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів ПАТ.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Рева В.М. Вантажний парк малотонажних автомобілів. Яким він має бути? /В.М. Рева, В.В. Рудзінський // Автошляховик України. 1995 № 2, С. 2-3.
2. Державна служба статистики України. Транспорт і зв'язок України 2013. Статистичний збірник. Київ - 2014 – 222 с.
3. Пеньшин Н.В. Эффективность и качество как фактор конкурентоспособности услуг на автомобильном транспорте: монография / Н.В. Пеньшин. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2008. – 224 с.
4. Чичилук С.Б. Оптимізація і економічна оцінка організаційних форм ремонту мобільних машин. - Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за фахом 08.07.02. Економіка сільського господарства і АПК. Державний агроєкологічний університет, Житомир, 2004. – 22 с.
5. 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.
6. Гаррет Б. Стратегические альянсы / Б. Гаррет, П. Дюссож - М.: ИНФРА-М, 2002. – 332 с.
7. Карделл С. Стратегическое сотрудничество: креативный бизнес-курс / Стивен Карделл.; пер. с англ. К. Ткаченко. - М.: ФАИР-ПРЕСС, 2005. - 256 с.
8. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф. - М.: Экономика, 1989. - 519 с.
9. Кембелл Э. Стратегический синергизм / Э. Кембелл, Л. Саммерс.; пер. с англ. - СПб.: Питер, 2004. - 416 с.
10. Гребешкова О.М. Стратегічні партнерства підприємств: навч. посіб. / О.М. Гребешкова, Г.В. Махова. - К.: КНЕУ, 2012. - 401 с.
11. Шраменко Е.В. Стратегическое партнерство как путь укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства / Е.В. Шраменко, У.В. Монакова //Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - № 44. - С. 82-86.
12. Финансово-кредитный энциклопедический словарь / Под ред. А.Г. Грязновой. - М.: Финансы и статистика, 2002. - 491 с.
13. Ляско В.И. Разработка стратегии развития автотранспортного предприятия. Учебное пособие / В.И. Ляско, Л.С. Надольская, П.М. Чочуа - МАДИ - М., 2000 - 61 с.
14. Карташов В.П. Организация технического обслуживания и ремонта автомобилей / В.П. Карташов, В.М. Мальцев - М.: Транспорт, 1979. 215 с.
15. Каплан Р.С. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию: пер. с англ. / Р.С. Каплан, Д.П. Нортон. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2003.- 214 с.
16. Близоруков М.Г. Количественные методы анализа многомерных величин. / М.Г. Близоруков – Урало-Сибирский институт бизнеса : Издательство АМБ, 2006 – 68 с.
17. Айвазян С.А. Классификация многомерных наблюдений / С.А. Айвазян, З.И. Бежаева., О.В. Староверов // М.«Статистика» 1974. – 241 с.
18. Андреенков В.Г. Анализ нечисловой информации в социологических исследованиях / В.Г. Андреенков, А.И. Орлов. – М. «Наука» 1985 - 226 с.
19. Ким Дж.-О. Факторный, дискриминантный и кластерный анализ: Пер. с англ./Дж.-О. Ким, Ч.У. Мьюллер, У.Р. Клекка и др.; Под ред. И.С. Енюкова. - М.: Финансы и статистика, 1989.- 215 с.
20. Симчера В.М. Методы многомерного анализа статистических данных: учеб. пособие. / В.М. Симчера - М.: Финансы и статистика, 2008. - 400 с.
21. Дюран Б. Кластерный анализ./ Б. Дюран, П. Оделл П.// М., «Статистика», 1977. 128 с.

REFERENCES

1. Reva V.N., Rudzinskiy V.V. Freight car park. What will it be? Avtoshlyahovyk Ukraine. 1995. № 2, pp. 2-3. (Ukr)

2. State Statistics Service of Ukraine. Transport and Communications Statistical Yearbook 2013. Ukraine. Kyiv. 2014. 222 p. (Ukr)
3. Penshin N.V. The efficiency and quality of services as a competitive factor in road transport: a monograph. Tambov: Publishing House of the Thumb. state. tehn. University Press, 2008. 224 p. (Rus)
4. Chychylyuk S.B. Optimization and economic evaluation of organizational forms mobile repair vehicles. Thesis for the degree of candidate of economic sciences on specialty 08.07.02. The economy of agriculture and agribusiness. State Agroecological University, Zhitomir, 2004. 22 p. (Ukr)
5. Wallace R.L. Strategic alliances in the business. Technology building long-term partnerships and sovместnyhpredpriyaty / RL Wallace. - M.: Good Book, 2005. - 288 p. (Rus)
6. Garrett B., Dyussozh P. Strategic Alliances. Moscow: INFRA-M, 2002. – 332 p. (Rus)
7. Cardell S. Strategic cooperation: Creative Business course. per. from English. K. Tkachenko. M.: FAIR PRESS, 2005. 256 p. (Rus)
8. Ansoff I. Strategic unravlenie. M: Economics, 1989. 519 p. (Rus)
9. Campbell E. Strategic synergies; SPb.: Peter, 2004. 416 p. (Rus)
10. Grebeshkova A.M., Makhova O.M. Strategic partnership of companies: teach. guidances. K.: KNEU, 2012. 401 p. (Ukr)
11. Shramenko E.V., Monakova W.V. The strategic partnership as a way of strengthening the productive capacity of a locomotive economy. News Economy Transport i promislovosti. 2013. № 44. pp. 82-86. (Rus)
12. Financial and credit encyclopaedic dictionary. Ed. A.G. Hraznova. M.: Finance and Statistics, 2002. 491 p. (Rus)
13. Lyasko V.I., Nadolsky L.S., Chochua P.M. Strategy development of motor transport enterprise. Textbook MADI. M., 2000. 61 p. (Rus)
14. Kartashov V., Maltsev V. Organization of maintenance and repair of motor vehicles. M.: Transport, 1979. 215 p. (Rus)
15. Kaplan R.S., Norton D.P. Balanced Scorecard. From strategy to action: Per. from English. M.: JSC "Olympus-Business", 2003. 214 p. (Rus)
16. Blizorucov M.G. Quantitative methods of analysis of multidimensional variables. Ural-Siberian Institute of Business: SPB Publishing, 2006. 68 p. (Rus)
17. Ayvazyan S.A., Bezhaeva Z.I., Staroverov O.V. The classification of multidimensional observations. Old Believers M. "Statistics". 1974, 241 p. (Rus)
18. Andreenkov V.G., Orlov A.I., Tolstova Y.N. An analysis of non-numerical information in sociological research. M. "Science" 1985. 226 p. (Rus)
19. Kim Dzh.-O. Factor, discriminant and cluster analysis. M.: Finance and Statistics, 1989. 215 p.
20. Simchera V.M. Methods of multivariate statistical data analysis: Textbook. Allowance. M.: Finance and Statistics, 2008. 400 p. (Rus)
21. Duran B., Odell P. Cluster analysis. Moscow, "Statistics", 1977. 128 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Розробка концептуальної моделі формування стратегічних партнерств підприємств автомобільного транспорту / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабуца // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2016. – Вип. 3.

В статті розроблена концептуальна модель формування стратегічних партнерств підприємств автомобільного транспорту.

Об'єкт дослідження – стратегічні партнерства в проектах розвитку транспортної галузі.

Мета роботи – побудувати концептуальну модель формування стратегічних партнерств підприємств автомобільного транспорту.

Методи дослідження – теорія аналізу, економічне моделювання.

Здатність рухомого складу виконувати послуги з перевезення пасажирів у заданих обсягах і на безпечному рівні можлива за умови відповідності його технічного стану певним нормативам і параметрам, які можуть досягатися тільки за умови виконання робіт з технічного обслуговування та

ремонту відповідно до норм і стандартів. Для цих цілей, пов'язаних з підтримкою транспортних засобів у працездатному стані та надання належного рівня їхнього обслуговування та ремонту виникає необхідність створення і модернізації ремонтних обслуговуючих потужностей на базі великих підприємств автомобільного транспорту для обслуговування власного рухомого складу, а також парків транспортних засобів підприємств перевізників шляхом реалізації проектів партнерств підприємств автомобільного транспорту. Тобто, виникає необхідність розробки концептуальної моделі, за допомогою якої можна всебічно проаналізувати виробничі потужності підприємств автомобільного транспорту, що дозволить визначити підприємства-лідери, що в свою чергу надасть можливість ґрунтовно підійти до формування стратегічних партнерств в сфері технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту.

Результати статті можуть бути використані для формування стратегічних партнерств підприємств автомобільного транспорту.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – застосування концептуальної моделі для формування партнерств підприємств інших галузей.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МОДЕЛЬ, СТРАТЕГІЧНЕ ПАРТНЕРСТВО, ПІДПРИЄМСТВА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.

ABSTRACT

Grysjuk Y.S., Labuta A.V. Development of conceptual model of the formation of strategic partnerships road transport enterprises. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2016. Vol. 3.

The paper developed a conceptual model of strategic partnerships road transport enterprises.

Object of study - the strategic partnership in transport sector development projects.

Purpose - to build a conceptual model of strategic partnerships road transport enterprises.

Research methods - theory analysis, economic modeling.

The ability to perform rolling transportation of passengers in the given amount and at a safe level possible provided that its technical condition certain standards and parameters that can be achieved only when all of the maintenance and repair in accordance with the standards. For these purposes related to support vehicles in working condition and a reasonable level of their maintenance and repair becomes necessary establishment and modernization of facilities maintenance service at the large enterprises of road transport for own rolling stock maintenance and vehicle parks carriers by enterprises projects partnerships road transport enterprises. That there is a need to develop a conceptual model, which enables you to comprehensively analyze the production facilities of road transport that will define enterprise leaders, which in turn will enable a thorough approach to the formation of strategic partnerships in the area of maintenance and current repair vehicle parks business car transport.

The results of the article can be used to form strategic partnerships road transport enterprises.

Projected assumptions about the object of study - the use of a conceptual model for the formation of partnerships, companies in other industries.

KEYWORDS: MODEL, STRATEGIC PARTNERSHIP, ROAD TRANSPORT ENTERPRISES.

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Разработка концептуальной модели формирования стратегических партнерств предприятий автомобильного транспорта / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2016. – Вып. 3.

В статье разработана концептуальная модель формирования стратегических партнерств предприятий автомобильного транспорта.

Объект исследования - стратегические партнерства в проектах развития транспортной отрасли.

Цель работы - построить концептуальную модель формирования стратегических партнерств предприятий автомобильного транспорта.

Методы исследования - теория анализа, экономическое моделирование.

Способность подвижного состава выполнять услуги по перевозке пассажиров в заданных объемах и на безопасном уровне возможна при условии соответствия его технического состояния определенным нормативам и параметрам, которые могут достигаться только при условии выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту в соответствии с нормами и стандартами. Для этих целей, связанных с поддержкой транспортных средств в работоспособном состоянии и предоставления надлежащего уровня их обслуживания и ремонта возникает необходимость создания и модернизации ремонтных обслуживающих мощностей на базе крупных предприятий автомобильного транспорта для обслуживания собственного подвижного состава, а также парков транспортных средств предприятий перевозчиков путем реализации проектов партнерства предприятий автомобильного транспорта. То есть возникает необходимость разработки концептуальной модели, с помощью которой можно всесторонне проанализировать производственные мощности предприятий автомобильного транспорта, что позволит определить предприятия-лидеры, в свою очередь позволит основательно подойти к формированию стратегических партнерств в сфере технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств предприятий автомобильного транспорта.

Результаты статьи могут быть использованы для формирования стратегических партнерств предприятий автомобильного транспорта.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - применение концептуальной модели для формирования партнерств предприятий других отраслей.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МОДЕЛЬ, СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО, ПРЕДПРИЯТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА.

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.

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

AUTHOR:

Grysjuk Yurii Serhiiovych, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Transportation Law and Logistics, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1.

Labuta Artem Vitaliiovych, National Transport University, assistant lecturer, department of Transportation Law and Logistics, e-mail: karrera@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 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.

Лабута Артем Витальевич, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: karrera@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.

Алькема В.Г., доктор економічних наук, професор, Університет економіки та права «КРОК», професор кафедри зовнішньоекономічної діяльності та логістики, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Hurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Transportation Law and Logistics, Kyiv, Ukraine.

Alkema V.H., Ph.D., Economics (Dr.), professor, «KROK» University, professor, department of Foreign Economic Activity and Logistics, Kyiv, Ukraine.