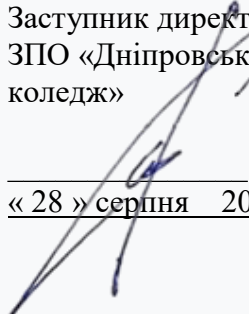


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Заклад професійної освіти
Дніпровський професійний технологічний коледж

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник директора з навчально-методичної роботи
ЗПО «Дніпровський професійний технологічний
коледж»


Світлі ГОРДІСНЮК
« 28 » серпня 2026 р.



Конспект лекції

з предмету:

ОРГАНІЗАЦІЯ І ПЛАНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ (В АВТОТРАНСПОРТІ)

МОДУЛЬ 1. Організація автотранспортного виробництва

**Тема 1. Автотранспортне підприємство як виробнича система.
Типи і структура АТП та СТО.**

Розроблено для здобувачів
фахової передвищої освіти

Викладач: Юлія ПУСТОВОЙТ

Дніпро

2026

ЗМІСТ

Вступ

Тема 1. АТП як виробнича система

1.1. Класифікація АТП та СТО

1.2. Виробнича і загальна структура управління АТП .

Висновки

ВСТУП ДО КУРСУ ТА МОДУЛЯ 1

Автомобільний транспорт є найважливішою та стратегічно вагомою складовою частиною не лише транспортної інфраструктури, а й національної економіки в цілому. З огляду на беззаперечні маневрені переваги автомобільного транспорту порівняно з іншими видами транспорту, саме йому належить провідне місце у перевезенні вантажів і пасажирів на короткі та середні відстані. Сучасний розвиток суспільства неможливий без чіткого і безперервного функціонування транспортної системи.

Перехід економіки України до розвинених ринкових відносин, інтенсифікація євроінтеграційних процесів та глобалізація ринків вимагають кардинального перегляду підходів до управління автотранспортними підприємствами (АТП). Діяльність суб'єктів господарювання в сфері автотранспорту охоплює широкий спектр організаційно-технологічних, економічних та фінансових питань, які потребують повсякденного і стратегічного вирішення.

Перший модуль нашого курсу присвячений фундаментальним основам — розумінню автотранспортного підприємства як складної відкритої соціально-економічної та виробничої системи. Ми детально розглянемо класифікацію підприємств галузі, структуру їх управління та закономірності побудови виробничих процесів. Розуміння цих базових принципів є необхідною передумовою для подальшого вивчення методів планування, оптимізації витрат та забезпечення конкурентоспроможності АТП на ринку транспортних послуг.

Ключова мета теми:

Сформувати у здобувачів вищої освіти системне розуміння сутності АТП, принципів його побудови, типологізації та функціонування організаційних структур управління.

ТЕМА 1. АТП ЯК ВИРОБНИЧА СИСТЕМА

1.1. Класифікація АТП та СТО

Будь-яке підприємство, у тому числі й автотранспортне, являє собою певну виробничу систему, результатом функціонування якої є випуск конкретної продукції або надання специфічних послуг. На автомобільному транспорті такою "продукцією" є транспортна послуга — переміщення вантажів або пасажирів у просторі та часі.

Підприємство автомобільного транспорту (АТП) — це самостійний суб'єкт господарювання, що здійснює вантажні та/або пасажирські перевезення автомобільним транспортом, а також забезпечує зберігання, технічне обслуговування (ТО) і поточний ремонт (ПР) рухомого складу.

Відповідно до Господарського кодексу України, підприємства мають такі загальні ознаки: виробничо-технічна єдність (спільність продукції, процесів, складу фондів), організаційно-соціальна єдність (наявність трудового колективу, керівництва, прав юридичної особи) та фінансово-економічна самостійність.

Загальна класифікація підприємств в Україні

Перш ніж перейти до специфічної галузевої класифікації, варто зазначити, що АТП підпадають під загальнодержавну класифікацію підприємств. Залежно від **форм власності** в Україні діють такі підприємства:

- **Приватні підприємства** — діють на основі приватної власності громадян чи юридичних осіб.
- **Колективні підприємства** — діють на основі колективної власності.
- **Комунальні підприємства** — діють на основі комунальної власності територіальних громад (класичний приклад — міські тролейбусні та автобусні парки).
- **Державні підприємства** — діють на основі державної власності.
- **Спільні та іноземні підприємства** — базуються на змішаній власності або власності іноземних інвесторів.

Залежно від кількості працюючих та обсягу валового доходу підприємства поділяються на **мікро, малі, середні та великі**. Для сфери автотранспорту характерна наявність великої кількості мікро- та малих підприємств (особливо у сфері вантажних перевезень), тоді як великі підприємства частіше зустрічаються у сфері регулярних пасажирських міських перевезень.

Галузева класифікація АТП

Окрім універсальних класифікаційних ознак, підприємства автомобільного транспорту класифікуються за специфічними галузевими критеріями, основними з яких є характер виконуваних робіт та цільове призначення.

За характером виконуваних робіт АТП поділяються на:

1. **Вантажні АТП** — спеціалізуються на перевезенні різних видів вантажів. Вони можуть бути як загального призначення, так і вузькоспеціалізованими (наприклад, для перевезення небезпечних вантажів, рефрижераторні перевезення, будівельні вантажі).
2. **Пасажирські АТП** — поділяються на автобусні парки (обслуговування міських, приміських, міжміських та міжнародних маршрутів) та таксомоторні парки.
3. **Змішані АТП** — виконують як вантажні, так і пасажирські перевезення. У сучасних ринкових умовах такі АТП зустрічаються рідко через потребу у високій спеціалізації виробничо-технічної бази.
4. **Спеціальні АТП** — обслуговують транспортні засоби спеціального призначення (автокрани, швидка медична допомога, пожежні машини, комунальна техніка).

За цільовим призначенням (належністю) розрізняють:

- *АТП загального користування* — надають транспортні послуги будь-яким юридичним та фізичним особам на комерційній основі за затвердженими або договірними тарифами.
- *Відомчі АТП* — входять до складу неавтотранспортних міністерств, відомств, промислових або будівельних підприємств і обслуговують виключно їхні внутрішні потреби у перевезеннях.

Ознака класифікації	Види автотранспортних підприємств
За характером транспортного процесу	Вантажні, пасажирські, змішані, спеціальні
За цільовим призначенням	Загального користування, відомчі
За формою власності	Державні, комунальні, приватні, колективні, спільні
За організаційно-правовою формою	Акціонерні товариства (ПрАТ, ПАТ), ТОВ, ТДВ, повні товариства
За ступенем кооперування	Комплексні (виконують перевезення + ТО і ремонт) та спеціалізовані (наприклад, тільки перевезення, або тільки ремонт)

Класифікація Станцій Технічного Обслуговування (СТО)

В умовах ринкової економіки значна частина АТП відмовилася від утримання власної повноцінної ремонтної бази, делегувавши ці функції спеціалізованим підприємствам — СТО та авторемонтним підприємствам (АРП).

СТО — це спеціалізовані підприємства, призначені для виконання робіт з технічного обслуговування, діагностування, поточного ремонту автомобілів, а також для надання інших супутніх послуг автовласникам (продаж запчастин, автокосметики, консультації).

Класифікація СТО здійснюється за кількома ключовими ознаками:

- **За місцем розташування:**
 - *Міські СТО*: розташовані в межах населених пунктів, обслуговують переважно місцевий парк автомобілів. Мають широкий спектр послуг.
 - *Дорожні СТО*: розташовані на автомагістралях. Їхня головна функція — надання термінової технічної допомоги транзитному транспорту, евакуація, дрібний ремонт.
- **За спеціалізацією:**
 - *Універсальні*: виконують роботи з ТО і ПР автомобілів різних марок і класів.
 - *Спеціалізовані*:
 - *За маркою автомобіля (дилерські, фірмові СТО)*: авторизовані центри, що обслуговують автомобілі одного або кількох споріднених брендів (наприклад, Toyota, Mercedes-Benz). Відрізняються високим рівнем оснащеності оригінальним дилерським обладнанням.

- *За видами робіт:* вузькоспеціалізовані майстерні (СТО з ремонту АКПП, кузовні майстерні, шиномонтажні центри, центри тонування та автозвуку).

- **За виробничою потужністю (кількістю робочих постів):**

- *Малі СТО:* до 10 робочих постів.
- *Середні СТО:* від 11 до 30 робочих постів.
- *Великі СТО:* понад 30 робочих постів.

Економіка СТО, на відміну від АТП, формується не за рахунок продажу транспортної послуги (тонно-кілометрів чи пасажиро-кілометрів), а за рахунок продажу **нормо-годин** праці ремонтних робітників та торговельної націнки на запасні частини.

Продуктивність СТО (обсяг послуг) визначається за формулою:

$$V_{\text{сто}} = N_{\text{обсл}} \times t_{\text{ср}} \times C_{\text{н-г}} + V_{\text{зап}}$$

де $N_{\text{обсл}}$ — кількість обслугованих авто;

$t_{\text{ср}}$ — середня трудомісткість одного замовлення (нормо-год);

$C_{\text{н-г}}$ — вартість однієї нормо-години (грн);

$V_{\text{зап}}$ — дохід від реалізації запасних частин.

1.2. Виробнича і загальна структура управління АТП

Згідно з основними положеннями теорії систем, АТП є складною, відкритою, штучною, соціально-економічною системою. Вона є *відкритою*, оскільки може існувати лише за умови активної взаємодії з навколишнім середовищем (отримання палива, запчастин, інформації, кадрів на «вході» та надання транспортних послуг на «виході»). Вона є *соціально-економічною*, оскільки головним її елементом є люди (персонал), які взаємодіють для досягнення економічної мети — отримання прибутку.

Будь-яке підприємство потребує управління. **Управління** в широкому розумінні — це діяльність, спрямована на координацію роботи трудових колективів. Диференціація та координація управлінської праці, формування рівнів управління здійснюються за допомогою вертикального поділу праці.

Теорія організаційних структур

Категорія «структура» відображає будову та внутрішню форму системи. Організаційна структура управління (ОСУ) — це конструкція організації, на основі якої здійснюється управління підприємством. Вона визначає склад, взаємозв'язки та супідрядність організаційних одиниць (підрозділів) апарату управління, які виконують різні функції.

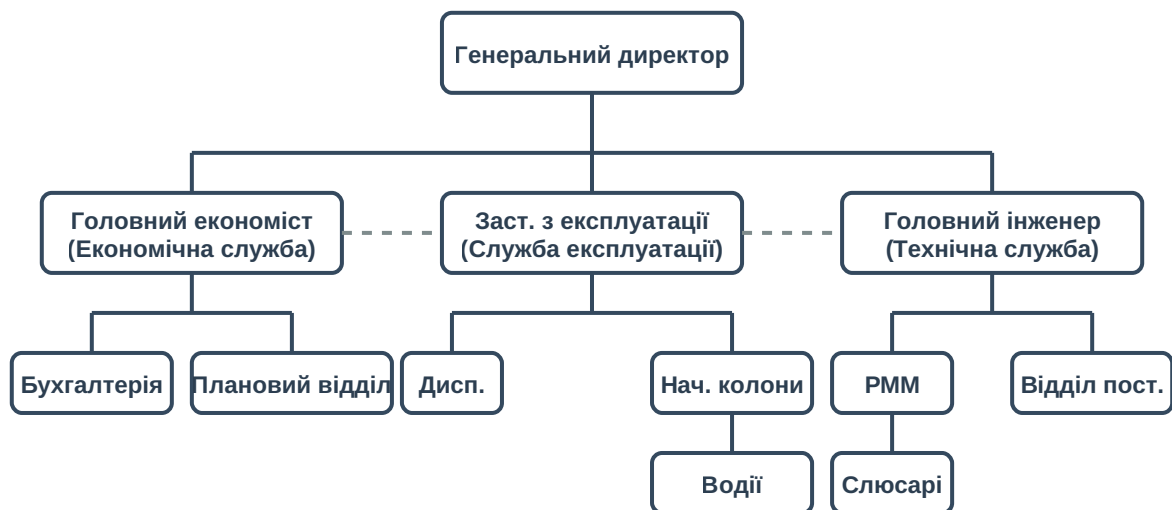
Теорія менеджменту виділяє класичні типи організаційних структур, які застосовуються на АТП:

1. **Лінійна структура:** характеризується жорстким прямим підпорядкуванням (керівник -> підлеглий). Переваги: чіткість розпорядництва, швидкість реакції. Недоліки: вимагає від

керівника універсальних знань з усіх питань (техніка, економіка, кадри), що в сучасних умовах неможливо. На АТП застосовується лише в невеликих бригадах або мікропідприємствах.

2. **Функціональна структура:** передбачає створення підрозділів, кожен з яких виконує вузьку функцію (планування, облік, ремонт) і має право віддавати накази виконавцям у межах своєї компетенції. Недолік — подвійне підпорядкування робітників (порушення принципу єдиначальності).
3. **Лінійно-функціональна (комбінована) структура:** найпоширеніша на вітчизняних АТП. За цієї структури лінійні керівники (директор, начальник колони) мають усю повноту влади, а функціональні підрозділи (бухгалтерія, відділ кадрів, технічний відділ) виконують роль штабів, які готують рішення, але не мають права прямо розпоряджатися лінійними виконавцями (водіями).

Схема: Базова лінійно-функціональна структура АТП



Організаційно-виробнича структура управління АТП

Під організаційно-виробничою структурою розуміється упорядкована сукупність виробничих підрозділів, їх кількість, розмір, спеціалізація та взаємозв'язок. Від раціонального складу підрозділів залежить ефективність роботи підприємства.

У стандартній системі управління великим та середнім АТП історично і функціонально виділяють три самостійних блоки (служби) управління: **експлуатаційний, технічний та економічний**. Кожен з них підпорядковується відповідному заступнику директора.

1. Експлуатаційна служба

Очолюється заступником директора з експлуатації. Головне завдання служби — організація транспортного процесу і ефективне використання транспортних засобів. Вона визначає можливості для найбільш раціонального здійснення перевезень з найменшими витратами.

- **Начальник відділу експлуатації** — забезпечує виконання договірних зобов'язань щодо надання послуг. Організовує вивчення ринку (маркетинг), укладання договорів. Контролює розклад руху, стан дорожньої документації, ефективне використання рухомого складу.
- **Диспетчерська група** — здійснює оперативне планування та контроль: виписує дорожні листи, приймає заявки, керує рухом автомобілів на лінії в режимі реального часу, взаємодіє з клієнтурою у разі збоїв.
- **Начальник автомобільної колони (загону)** — є безпосереднім лінійним керівником водіїв. Забезпечує випуск на лінію технічно справного складу, контролює роботу водіїв, витрати палива (ПММ), проводить інструктажі з техніки безпеки та виховну роботу в колективі.

2. Технічна служба

Очолюється Головним інженером (заступником з технічної частини). Ця служба відповідає за підтримку транспортних засобів у технічно справному стані, розвиток виробничої бази та матеріально-технічне постачання.

- **Виробничо-технічний відділ (ВТВ)** — мозковий центр технічної служби. Займається розробкою технологічних карт ТО і ПР, аналізує причини поломок і перевитрат ПММ, впроваджує нову техніку, відповідає за екологічні норми та паспортизацію обладнання.
- **Відділ технічного контролю (ВТК)** — здійснює жорсткий контроль технічного стану автомобілів при виїзді на лінію та поверненні в гараж. Запобігає випуску несправної техніки. Контролює якість ремонтних робіт.
- **Ремонтно-механічні майстерні (РММ) або зона ТО і ПР** — підпорядковується начальнику майстерень або головному механіку. Безпосередньо виконує регламентні роботи з ТО-1, ТО-2, сезонного обслуговування та поточного ремонту. Тут працюють слюсарі, агрегатники, електрики, зварювальники.
- **Відділ постачання** — організує забезпечення АТП паливом, запасними частинами, шинами, матеріалами. Організує роботу складського господарства з урахуванням оптимізації рівня запасів.
- **Відділ головного механіка (ВГМ)** — забезпечує працездатність стаціонарного обладнання самих майстерень, енергосилового та сантехнічного господарства АТП (опалення, вода, компресори).

3. Економічна (фінансово-адміністративна) служба

Очолюється Головним економістом або Головним бухгалтером. Відповідає за планування, облік, аналіз та управління кадрами.

- **Планово-економічний відділ (ПЕВ)** — здійснює бізнес-планування, розраховує тарифи на перевезення, кошториси витрат, аналізує рентабельність видів діяльності та визначає шляхи зниження собівартості.
- **Бухгалтерія** — веде суворий фінансовий і податковий облік, нараховує заробітну плату, розраховується з бюджетом і контрагентами, формує фінансову звітність.
- **Відділ праці та заробітної плати (ОТіЗ)** — розробляє системи преміювання, нормує працю ремонтників і водіїв, впроваджує ефективні форми мотивації.
- **Відділ кадрів (HR)** — забезпечує підприємство персоналом необхідної кваліфікації, оформлює документацію, аналізує плинність кадрів.

Специфічні відділи АТП

Крім трьох основних блоків, на АТП обов'язково існують специфічні відділи, підпорядковані безпосередньо директору або головному інженеру:

- **Відділ безпеки руху (БР)** — критично важлива структура на транспорті. Здійснює профілактику ДТП, перевіряє водіїв на знання ПДР, проводить службові розслідування аварій, перевіряє безпеку маршрутів (особливо для пасажирських перевезень та небезпечних вантажів).
- **Господарський відділ** — відповідає за утримання будівель, прибирання території, протипожежні заходи та благоустрій АТП.

Виробничі потужності та їх розрахунок

Управління АТП тісно пов'язане з плануванням виробничої потужності. Виробнича потужність АТП — це обсяг роботи, який може бути виконаний наявним рухомим складом за певних техніко-експлуатаційних показників.

Річна виробнича потужність вантажного АТП (у тонно-кілометрах) обчислюється як:

$$P_{\text{в}} = A \times D_p \times \alpha_{\text{в}} \times W_{\text{д}}$$

де A — спискова кількість автомобілів;

D_p — кількість днів у році (365);

$\alpha_{\text{в}}$ — коефіцієнт випуску автомобілів на лінію (характеризує технічну готовність);

$W_{\text{д}}$ — добова продуктивність одного автомобіля (ткм).

Якщо плановий обсяг робіт перевищує розраховану потужність, менеджмент АТП повинен приймати управлінські рішення: підвищувати змінність роботи (інтенсивний шлях), купувати новий рухомий склад (екстенсивний шлях) або покращувати логістику (маршрутизацію) для зниження порожніх пробігів.

ВИСНОВКИ

Автотранспортне підприємство є складною виробничо-економічною системою, успіх функціонування якої в ринкових умовах залежить від глибокого розуміння керівництвом принципів менеджменту та здатності адаптуватися до змін зовнішнього середовища. Класифікація АТП за формами власності, розміром та характером послуг визначає вибір організаційно-правової форми та стратегії поведінки на ринку.

В основі забезпечення безперебійного транспортного процесу лежить чітко побудована організаційна структура управління, яка найчастіше є лінійно-функціональною. Розподіл повноважень між експлуатаційною, технічною та економічною службами дозволяє забезпечити спеціалізацію праці керівників та ефективний контроль за витратами. Технічна готовність рухомого складу, що підтримується зусиллями інженерної служби та СТО, у поєднанні з оптимізованою логістикою, яку забезпечує служба експлуатації, формують базові конкурентні переваги АТП — надійність, безпеку та економічну ефективність перевезень.



**ДНІПРОВСЬКИЙ
ПРОФЕСІЙНИЙ
ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
КОЛЕДЖ**

ЗАКЛАД ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ

Документ містить ознайомчий фрагмент.

**Повна версія доступна в електронній
бібліотеці закладу після входу в особистий
кабінет студента.**