

УДК 656.135: 330.131.5

**ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ
ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ**

Т.Г. Чухрай, аспірант⁶

Узагальнено теоретичні аспекти використання вантажного автотранспорту на аграрних підприємствах та визначено основні шляхи підвищення його ефективного використання.

⁶ Науковий керівник – доктор економічних наук, професор, член-кореспондент НААН України М.М. Ільчук

Теоретичні аспекти, вантажний автотранспорт, аграрні підприємства, транспортні вузли, рухомий склад, ефективність.

Ефективне функціонування аграрних підприємств формується його структурними підрозділами, що повною мірою стосується ефективного використання вантажного автотранспорту, тому важливим завданням є своєчасне ресурсне забезпечення виробничої діяльності, в тому числі вантажним автотранспортом.

До основних складових ефективного використання вантажного автотранспорту належить інформаційне забезпечення вантажних перевезень, оптимізована кількість рухомого складу та його раціональне використання.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Дослідженням даної тематики займалися такі вчені: Л. Л. Островський, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенова, А. А. Матаїшвілі, А. И. Воркут.

Трансформаційні зміни в економіці України та її рентабельність потребують подальшого вивчення питань ефективності використання вантажного автотранспорту.

Мета дослідження – узагальнення теоретичних аспектів ефективного використання вантажного автотранспорту та визначення шляхів її підвищення на аграрних підприємствах.

Інформаційне забезпечення вантажних перевезень автотранспортом, враховуючи його специфіку, є необхідною складовою організації використання та взаємодії з іншими видами транспорту. Саме тут на вантажний автотранспорт припадає великий обсяг завезення-вивезення вантажів, що потрапляють від роздрібних відправників та обслуговування клієнтів.

Виклад основного матеріалу. Транспорт є галуззю, яка знаходиться на стику виробничої сфери і сфери послуг. Він забезпечує перевезення вантажів і людей, розвиваючи зв'язки між підприємствами, галузями, регіонами. Його ще називають "кровоносною системою економіки", оскільки він є необхідною умовою функціонування господарства. Транспорт поділяється на вантажний і пасажирський, залежно від того, які об'єкти ним перевозяться. Вантажний транспорт забезпечує виробничі зв'язки між підприємствами і доставку населенню продуктів споживання; основними показниками ефективності його роботи є вантажоперевезення (кількість перевезених за рік вантажів у тоннах) і вантажообіг (добуток обсягу перевезеного вантажу на відстань перевезень (т-км) [1].

Для забезпечення господарства країни всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані й працювати злагоджено. Сукупність усіх видів транспорту, об'єднаних між собою транспортними мережами (дорогами) і вузлами, в яких відбувається обмін вантажами і пасажирями, називається транспортною системою.

При організації перевезення вантажів важливе значення має своєчасність доставки, збереження якості, ефективне використання техніки, зниження матеріальних і трудових витрат.

Одним з важливих елементів організаційно-технічної підготовки щодо перевезення продукції є розрахунок необхідної кількості транспортних засобів. Досвід перевезення вантажів у народному господарстві свідчить, що правильний розрахунок дає можливість меншою кількістю рухомого складу виконати намічений обсяг перевезень.

Останніми роками в різних джерелах неодноразово висвітлювалися питання контейнерних перевезень продовольчих та непродовольчих товарів; картоплі, овочів, фруктів і баштанних культур з поля до підприємств оптової торгівлі, в яких було показано розвиток у нашій країні і за кордоном цього прогресивного методу доставки продукції. Було наведено приклади організації транспортного процесу в окремих областях України, набуто певний досвід в застосуванні контейнерів.

Проте, головну увагу при дослідженні було зосереджено на пропаганді передового досвіду, при цьому, на такі важливі питання, як розробка технології та економіки транспортних перевезень.

Під час дослідження значну увагу було зосереджено на виборі і економічному обґрунтуванні раціональних економічних систем транспортування продукції з поля до покупця і від торговельника до споживача.

Транспортування сільськогосподарської продукції з поля до підприємств оптової торгівлі базується, у багатьох випадках на недосконалій технології, проходження товарів пов'язано з великою кількістю малопродуктивних ручних операцій, на які доводиться затрачувати значні трудові ресурси, що підвищує собівартість заготівок.

Значна частка вантажного транспорту підпорядкована Міністерству автомобільного транспорту України. Крім того, вантажний автотранспорт знаходиться у приватних структурах і має різні організаційно-економічні форми використання.

Так, деякі торговельні організації використовують власний транспорт. Ці автогосподарства, як правило, невеликі і в них гірше використовується транспорт, висока вартість і низька рентабельність [2].

В умовах ринкових відносин доцільним є використання одного автомобіля більшої вантажопід'ємності, оскільки такий же вантаж з меншою вантажопід'ємністю доставлять декілька машин. Ефективність і в тому, що на машині більшої вантажності використовується тільки один водій. На початок 2000 року середня вантажність автомобіля становила 5 т. Використання спеціалізованого автотранспорту дозволяє знизити транспортні витрати, звести до мінімуму витрати товарів, забезпечити високу культуру перевезень.

Найбільш широко для перевезення товарів у сфері торгівлі застосовуються автомобілі з кузовом типу "Фургон" на шасі автомобіля ГАЗ-52,

ГАЗ-53, ЗІЛ-130. Значно підвищуються експлуатаційні показники роботи автотранспорту при використанні автопоїздів.

Однією з найбільш удосконалених форм перевезень вантажів – є перевезення товарів у контейнерах та на піддонах. Застосування контейнерів та піддонів дозволяє широко використовувати транзитну доставку вантажів, прискорює навантажувально-розвантажувальні роботи і доставку до споживача. Така доставка також зменшує трудомісткість вантажних робіт та потребу у вантажниках, покращує використання транспортних засобів, особливо зменшуються простой транспорту та потреба в тарі, скорочуються товарні витрати [1].

Досвід показує, що перевезення в контейнерах загального призначення кожного мільйона тон вантажів дає економію 3,5–4 млн грн і дає змогу вивільнити більш ніж 1500 працівників. Впровадження більш вантажних контейнерів (10,20,30 т) дає можливість у 4–5 разів підвищити продуктивність праці на навантажувально-розвантажувальних операціях, у 1,5 раза знизити собівартість цих операцій.

Велику роль у вдосконаленні організації доставки товарів у магазини займає пакування на піддонах. Пакети можуть бути сформовані з товарів у будь-якій тарі; мішках, ящиках, паперових пакетах тощо. Таке транспортування товарів на піддонах від промислових та сільськогосподарських підприємств до роздрібної торгівельної мережі зменшує необхідність ручної перекладки товарів, дозволяє ефективно механізувати операції, забезпечує краще використання транспортних засобів та складської ємності [2].

Розмір пакету не повинен перевищувати 840 мм завширшки та 1240 мм завдовжки. Заввишки за двоярусного навантаження – 1150 мм, за однорусного – 1900 мм. Розміри піддонів повинні бути стандартними – це дозволяє організовувати обмін піддонами між підприємствами, які поставляють товари в туристський комплекс.

На основі отриманого досвіду стало впровадження централізованої доставки товарів, як одного з важливих шляхів зниження рівня транспортних витрат. Цей захід стимулював широке розповсюдження централізованої доставки автотранспортом продовольчих товарів із баз оптової торгівлі та промислової продукції з підприємств безпосередньо в магазини транспортом загального використання. На сьогодні централізовані перевезення товарів отримали широкий розвиток у Києві, де таким чином перевозяться майже всі продовольчі товари.

У 2011 р. централізованим методом було перевезено: 1324,6 тис. т борошна, 22,7 тис. т овочів, 2444 тис. т молока та молокопродуктів, 154,8 тис. т риби та рибних продуктів, 489,5 тис. т м'яса та м'ясопродуктів, 1222,9 тис. т хліба та хлібопродуктів, 452,3 тис. т лікєро-горілочаних виробів та 3629,2 тис. т інших продовольчих товарів [3].

Кількість товарів, за належної централізованої доставки, встановлюється постачальниками, які дають рознарядку, з вказівкою місячного фонду товару. На основі рознарядки замовник погоджує з постачальником графік, у якому визначені об'єм, частота, а також години завантаження. Графік завантаження повинен будуватися таким чином, щоб забезпечити безперервну доставку товарів в обсязі та асортименті, передбачити роботу автотранспорту в одну та дві зміни [4].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Ефективне використання вантажного автотранспорту забезпечується такими складовими: інформаційне забезпечення вантажних перевезень, оптимізована кількість рухомого складу та його раціональне використання.

Раціональне поєднання цих складових та їх взаємодія дозволить забезпечити високоефективне використання вантажного автотранспорту, вирішити ряд питань щодо забезпечення виробничої діяльності підприємств. Крім того, це сприятиме вирішенню ряду соціальних проблем, зокрема забезпечення населення робочими місцями.

Список літератури

1. Афанасьев Л. Л. Единая транспортная система и автомобильные перевозки / Л.Л.Афанасьев, Н.Б. Островский, С.М. Цукерберг. – М. : Транспорт, 1984. – 335 с.
2. Экономические проблемы развития транспорта / под ред. А. А. Митаишвили. – М. : Транспорт, 1982. – 231 с.
3. Пащенко Ю. Є. Перспективи розвитку транспортного комплексу / Ю.Є. Пащенко, А.М. Давиденко. – К. : Либідь, 1998. – 40 с.
4. Воркут А.И. Разработка теоретических основ и методов рациональной организации транспортного процесса при автомобильных перевозках партийных грузов : дисс. на соискание ученой степени д-ра техн. наук : спец. 05.22.10 / А.И. Воркут. – К., 1987. – 299 с.

Обобщены теоретические аспекты использования грузового автотранспорта на аграрных предприятиях и определены основные пути повышения его эффективного использования.

Теоретические аспекты, грузовой автотранспорт, аграрные предприятия, транспортные узлы, подвижной состав, эффективность.

Theoretical aspects of freight transport of agricultural enterprises and the basic ways to improve its efficiency.

Theoretical aspects trucks, farms, transportation hubs, rolling stock, effectiveness.