

## ПОКАЗНИКИ ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

**Харченко О.О.**

Науковий керівник – к.т.н., доц. Циганенко М.О.

Харківський національний технічний університет сільського господарства  
імені Петра Василенка

(61050, Харків, пр. Московський, 45, каф. «Оптимізація технологічних систем  
імені Т.П. Євсюкова», тел. (057) 732-98-21, e-mail: kafedra\_emtp@ukr.net)

Для виходу з економічної кризи, яка має місце в аграрному секторі, поряд з іншими засобами більше уваги слід приділити транспортному фактору. Адже від безперервної і ритмічної роботи транспорту залежить повнота та своєчасність виконання технологічних процесів у тваринницьких і рослинницьких галузях, а також раціональна реалізація товарної продукції. Роль транспорту пов'язана також з тим, що на перевезення вантажів та вантажно-розвантажувальні роботи припадає 25-30% затрат праці та 17-22% прямих експлуатаційних витрат від загальних витрат на виробництво та реалізацію сільськогосподарської продукції. Порівняно з іншими галузям народного господарства складність транспортного обслуговування галузі зумовлюється сезонним характером сільськогосподарського виробництва, що позначається на значному коливанні обсягів перевезень протягом року.

Головне завдання транспорту — забезпечити ритмічність виробничого процесу, швидкий і планомірний рух вантажів і робочої сили. Без цього виробництво зупиняється, завмирає. Особливо це стосується підприємств з безперервним процесом виробництва.

Для планування, обліку, аналізу і оцінки роботи рухомого складу сільськогосподарського транспорту встановлена система показників, що дозволяє оцінювати ступінь його використання і ефективність роботи.

Ступінь використання рухомого складу характеризують наступні показники; коефіцієнт технічної готовності рухомого складу (автопарку), коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію, коефіцієнт використання вантажопідйомності. Під вантажопідйомністю автомобіля розуміють граничну масу корисного вантажу, який поміщається в кузові. Визначають статистичний і динамічний коефіцієнти вантажопідйомності.

Статистичний коефіцієнт вантажопідйомності визначається відношенням кількості фактично перевезеного вантажу до кількості вантажу, яка могла бути перевезена при повному використанні вантажопідйомності, тобто до номінальної вантажопідйомності автомобіля або автопоїзда.

У економічних розрахунках частіше використовують динамічний коефіцієнт вантажопідйомності. Цей показник визначається відношенням кількості фактично виконаної транспортної роботи в тонно-кілометрах до можливої транспортної роботи (за умови повного використання вантажопідйомності впродовж всього пробігу з вантажем). Таким чином, на відміну від коефіцієнта статистичного використання вантажопідйомності він

враховує не тільки кількість перевезеного вантажу, але і відстань, на яку перевозиться вантаж.

До показників, що характеризують ефективність використання автомобільного транспорту, відносять продуктивність рухомого складу, що визначає кількість вантажу, перевезеного одним автомобілем за робочий день. Визначається як добуток числа їздок на кількість вантажу, що перевозиться за одну їзду. Продуктивність транспортних засобів характеризується кількістю перевезених вантажів або роботою виконаною за одиницю часу. Це один з узагальнюючих показників, що характеризує рівень використання транспортних засобів.

Як економічний показник роботи автотранспорту це собівартість тонно-кілометра. Для розрахунку собівартості необхідно всі витрати на утримування вантажного автотранспорту господарства за мінусом витрат на капітальний ремонт автомобілів розділити на кількість виконаних тонно-кілометрів. Значний вплив на величину собівартості роблять оплата праці водіїв, витрати на поточний ремонт, паливо і змащувальні матеріали.

Ефективність використання автотранспорту залежить від його структури. Так у сільськогосподарських підприємствах має бути близько 60% самоскидів, до 30% автомобілів вантажопідйомність до 10т і до 70% малої вантажопідйомності до 4 т. При перевезеннях на великі відстані більш ефективні автомобілі великої вантажопідйомності, важливим є також використання причепів та автопоїздів, скорочення повторних перевезень.

Важливу роль у підвищенні ефективності використання автотранспорту має відіграти наукова організація централізованих перевезень. При цьому доцільно створити диспетчерську при цукровому заводі, хлібоприймальних пунктах, та інших заготівельних організаціях в іншому випадку транспортні засоби багато часу простоюють в черзі для оформлення документів та розвантаження. Головним завданням диспетчерської служби має бути оптимізація вантажоперевезень на основі сучасних економіко-математичних методів і ЕОМ, розробка та впровадження почасових графіків роботи автомобілів на транспортуванні різних видів сільськогосподарської продукції. Оптимізація транспортних потоків, ритмічність перевезень продукції, ліквідація простоїв автомобілів у чергах для завантаження та розвантаження, як свідчить досвід, значно підвищують ефективність їх експлуатації.