

підприємств, усвідомити децентралізацію влади та завершити адміністративно-територіальну реформу. Ми повинні забезпечити подальшу лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності та підвищити ефективність використання фінансових ресурсів виділених ЄС на підтримку економічної реформи в нашій країні. Щоб наблизити транспортний сектор України до транспортної системи ЄС, головними завданнями повинні бути наступні:

- забезпечення цілісності країни;
- приближення сектору реформ відповідно до європейських стандартів;
- збільшення попиту на транспорт;
- зменшення викидів газів в оточуюче середовище;
- безпека транспорту, а саме зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод;
- підвищення ефективності транспорту;
- сприяння дослідженню діяльності;
- вдосконалення інтеграції автомобільних доріг;
- зібрання автомобільного, залізничного, повітряного та водного (морського та внутрішнього) транспортів в єдиний логістичний ланцюг.

З урахуванням вищесказаного можна резюмувати, що українська транспортна галузь потребує модернізації, підвищення ефективності та конкурентоспроможності, адаптації до європейських норм. Це дозволить забезпечити повну інтеграцію української національної транспортної мережі, а також ефективний, якісний і безперервний транспортний зв'язок між усіма регіонами. Від ефективності роботи та розвитку цього господарства залежить майбутнє Української держави та добробут її громадян.

Список посилань

1. Савчук О.В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України [Текст] / О.В. Савчук, О.В. Захарова / Національна та регіональна економіка // Вісник Маріупольського державного університету. – 2011. – вип.2. (Серія «Економіка»). – С. 42-52.

2. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України [Електронний ресурс] / Я.Р. Корнійко // Наукові журнали Національного Авіаційного Університету.

3. Боровицька Л.О. Проблеми та сучасний стан транспортної системи України [Електронний ресурс] / Л.О. Боровицька, А.В. Круць / Регіональна економіка / Економічні науки // Publishing house Education and Science.

4. Лагоденко П.І. Транспортна галузь в системі національної економіки України [Електронний ресурс] / М.В. Гоцуляк, П.І. Лагоденко / Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Проблеми та перспективи розвитку науки на початку третього тисячоліття у країнах СНД», 29-30 грудня 2013 р. // Наукові конференції.

УДК 656:338

ОСОБЛИВОСТІ СИСТЕМНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ВАНТАЖІВ

Городецька Т.Е., к.е.н., доцент, Колісник І.В., студент

*Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

FEATURES OF THE SYSTEM ORGANIZATION OF TRANSPORTATION OF AGRICULTURAL CARGO

Gorodetska T.E., Kolisnik I., student

Kharkiv Petro Vasilenko National Technical University of Agriculture

Проблема перевезення сільськогосподарських вантажів пов'язана з сезонною потребою переміщення великих обсягів або з їх рідкісної періодичністю. Зміст на балансі великотоннажної або спеціалізованої техніки стає обтяжливим навіть для великих

агрохолдингів, не кажучи про фермерські господарства середньої руки. Крім цього, перевезення вантажів сільського господарства і її організація сильно залежить від структури вантажу, що вимагає різних транспортних засобів або їх оснащення.

Організація і проведення перевезення сільськогосподарського вантажу не вимагає спеціальних дозволів, крім негабаритних вантажів, тому що маса, габарити і завантаження транспортних засобів відповідають паспортним даним і вимогам до переміщення вантажів автомобільними дорогами різного підпорядкування.

Перевезення сільськогосподарських вантажів мають ряд особливостей: сезонність в збиранні врожаю, яка веде до коливань в вантажообігу і обсязі перевезень; короткі строки збирання врожаю, що вимагають напруженої роботи автомобільного транспорту; нерівномірність дозрівання сільськогосподарських культур в різних кліматичних і ґрунтових районах країни; коливання врожайності, що має місце при посухи та інших несприятливих кліматичних умовах; важкі дорожні умови роботи рухомого складу, особливо в весняно-осінній період; низький об'ємний вага сільськогосподарських вантажів, що не дають повністю використовувати вантажопідйомність рухомого складу.

Складність організації перевезення сільськогосподарських вантажів полягає в: великій номенклатурі вантажів (вище 75); мінливості їх механічних властивостей під впливом вологи, тиску, температури, тривалості зберігання; схильності до злежування і змерзання; багато сільськогосподарських вантажі легко пошкоджуються (так, втрати від пошкодження бульб картоплі при вантажно-розвантажувальних роботах досягають 16%).

Для організації чіткої і злагодженої роботи транспорту необхідно: забезпечити оперативне (добове) планування перевезень; вибір і організацію раціональних маршрутів руху; розподіл і закріплення транспортних засобів за маршрутами, видами перевезень і вантажоутворюючими пунктами; правильне використання засобів механізації вантажно-розвантажувальних робіт; чіткість диспетчерського управління перевезеннями.

До сучасних методів оперативного керівництва і управління роботою АТ можна віднести диспетчерську службу сільськогосподарських підприємств, оперативні графіки транспортних процесів на напружені періоди, застосування ПК і сучасної оргтехніки для збору і обробки оперативної інформації по виконанню транспортних процесів та інші.

Основними початковими принципами розробки планування потреб сільськогосподарської галузі в АТ в умовах ринку являються:

- цільова спрямованість, при орієнтуванні розвитку автотранспорту на потреби виробника;
- збільшення кількості і зростання якості сільськогосподарської продукції;
- об'єм перевезення вантажів;
- підвищення ефективності діяльності наявних автотранспортних підрозділів підприємств АПВ і виробничих потужностей [1, с. 5].

При організації перевезень потрібно розраховувати потребу в транспортних засобах для виконання роботи. Для виробничого транспорту оптимальну кількість транспортних засобів визначається за умовою рівності продуктивності групи технологічних машин і групи транспортних засобів.

Необхідно врахувати функціональну спеціалізацію потенційних операторів змішаного перевезення, наприклад, прийнявши до уваги ситуацію, типізацію операторів мультимодального перевезення (експлуатують або не експлуатуються морські судна, які експлуатують тільки наземні і повітряні транспортні засоби). І, навпаки, до числа логічних варіантів слід спочатку віднести вже добре відпрацьовані схеми в світовій та вітчизняній практиці. З міркувань поєднання найбільш економічних видів транспорту в справі оптимізації транспортування продукції АПК зарекомендували себе варіанти: «автомобільний транспорт – залізничний транспорт» та конкретно контейнерні перевезення; «Залізничний транспорт – морський/річковий транспорт» і конкретно контейнерні перевезення; «Авіаційний транспорт – автомобільний транспорт» та ін.

У поєднанні більшого числа видів транспорту слід взяти до уваги практику створення транспортно-технологічних магістралей, де один вид транспорту домінуючий [2, с. 117].

Таким чином, роль транспорту в сільськогосподарському виробництві постійно збільшується, він має велике значення в конкурентній боротьбі за ринки збуту сільськогосподарської продукції; в значній мірі від нього залежить збереження продукції і її якість. Витрати ж на доставку продукції до місць її реалізації становлять значну частку в собівартості продукції, а з огляду на дальність перевезень, вони співвідносяться з витратами на її виробництво. Тому, питання раціонального використання транспорту в сільському господарстві набувають більшої значущості.

В даний час особливе значення має система вдосконалення організації використання транспорту і агротехнічного сервісу в сільському господарстві, а також економічних взаємин як усередині підприємств, так і між ними.

В процесі оптимізації транспортної системи в сільському господарстві слід враховувати систему чинників, що впливають на ефективність використання транспорту в сільському господарстві: рівень організації перевезень, організації вантажно-розвантажувальних і супутніх їм робіт, ступінь технічної підготовки рухомого складу, раціональне використання трудових ресурсів, рівень розвитку економічних взаємовідносин між підприємствами АПК, стан дорожньої мережі, щільність і якісний стан сільських доріг та ін.

Крім того, необхідно враховувати умови і особливості в організації транспортних робіт, які включають: нерівномірність перевезень протягом року, взаємодія транспортних засобів з іншою технікою при виконанні технологічних процесів, широкий діапазон відстані перевезень, особливості сільськогосподарських вантажів, складність транспортних схем, багаторазовість перевезень в процесі виробництва.

Список посилань.

1. Аулін В.В., Голуб Д.В., Гриньків А.В. Удосконалення системи транспортного обслуговування підприємств агропромислового виробництва / В.В. Аулін, Д.В. Голуб, А.В. Гриньків // Конструювання, виробництво та експлуатація сільськогосподарських машин. – 2017. – Вип. 47(2). – С. 3-10.

2. Пішенін І.К. Головні принципи забезпечення системної організації транспортних перевезень продукції АПК [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.intellect21.nuft.org.ua/journal/2018/2018_1/25.pdf

УДК 656.073

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ВАНТАЖНОГО ТРАНСПОРТУ

Калюжна А.О., бакалавр

*Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

Evaluation of the efficiency of freight transport

Kalyuzhna A.O.

Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

Домінування автомобільних вантажних перевезень у вантажному транспорті є важливим питанням публічних дебатів. Цей вид транспорту часто критикують за негативні зовнішні наслідки (забруднення, аварії, затори тощо). Незважаючи на чітку політичну волю (як на національному, так і на європейському рівні) виправити модальний розкол, тенденцію, здається, важко зупинити, враховуючи різницю у витратах на інфраструктуру та труднощі альтернативних способів адаптації до сучасних тенденцій у виробничих системах.

Економічні показники зазвичай аналізуються з точки зору продуктивності праці [1], що визначається як співвідношення між випуском продукції (обсягом вироблених товарів чи послуг) та вкладом (обсягом виробничих факторів, що використовуються в процесі виробництва цих товарів і послуг). Випуск вантажного транспорту, як правило, вимірюється у фізичних одиницях (тонни або одиниці перевезення, тонна-кілометри тощо) або у