

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

вартісному вираженні (товарообіг). Виробничі фактори вимірюються з точки зору персоналу та транспортних засобів [2,3].

Крім того, фізичні транспортні операції дедалі більше інтегруються у складні логістичні системи. Окрім транспортних операцій, строго кажучи, транспортні фірми надають різні послуги з управління потоками, введення (а іноді і управління) інформаційних систем, упаковки, спільного виробництва тощо. Таким чином, ефективність фізичних транспортних операцій залежить від тісних взаємозв'язків з виробничими системами, управлінням логістикою та інформаційно-комунікаційними системами [4], які неможливо проаналізувати лише за допомогою показників продуктивності.

Інша проблема полягає в тому, що матеріальний капітал (інфраструктура, рухомий склад, інформаційні та комунікаційні системи), як правило, вважається головним виробничим фактором на транспорті. Отже, стратегії підвищення ефективності в основному покладаються на інвестиції в інфраструктуру, обладнання, транспортні технології.

Основне припущення полягає в тому, що існує не єдиний спосіб досягнення ефективності вантажних перевезень (як і будь-яка інша послуга), а різноманітність транспортних послуг, кожна з яких має певну логіку виконання.

З точки зору економіки послуг при оцінці ефективності послуг виникають дві серії проблем:

- Проблеми, пов'язані зі специфічною взаємодією користувача та виробника у послугах.
- Проблеми, пов'язані з вимірюванням виробництва у сфері послуг.

Звичайні показники продуктивності, засновані на тонні км, таким чином, оцінюють лише безпосередній обсяг послуг вантажного транспорту. З іншого боку, результат цих послуг, який пов'язаний з ефективністю сукупності між системою вантажного транспорту та виробничою системою для товарів, що пересилаються, не вимірюється в традиційних показниках. Для оцінки довгострокових показників необхідно вийти за межі єдиного кількісного показника та розробити багатокритеріальну систему з урахуванням якісних аспектів результативності.

Аналіз ефективності вантажних перевезень повинен бути пов'язаний із системою промислового виробництва, в якій здійснюється транспортне обслуговування. В літературі з управління логістичні показники все частіше вимірюються з точки зору задоволеності споживачів [5] - не просто з точки зору вантажовідправника, а з урахуванням глобального ланцюга поставок. Показники ефективності вантажних перевезень повинні охоплювати глобальну ефективність потоків товарів та інформації всередині виробничої системи. У таких рамках основними важелями підвищення ефективності є якісна та кількісна адаптація до виробничих систем, а не просто зменшення витрат та інвестиції в транспортні технології чи інфраструктуру.

Підводячи підсумок, традиційні показники продуктивності, що використовуються в транспортних аналізах, переважно на основі т-км як міри обсягу виробництва, оцінюють лише прямий, короткостроковий випуск. По-перше, ці показники включають лише певний вид послуг - перенесення товарів з однієї точки в іншу - і виключають усі інші сервісні операції, які ставали дедалі важливішими у галузі вантажного транспорту в недалекому минулому. По-друге, вантажні перевезення дають інші результати в довгостроковій перспективі, і, зокрема, важливі наслідки для ефективності та довгострокової еволюції систем промислового виробництва, які просто не враховуються в кількісних показниках продуктивності, хоча вони стають все більш критичними з точки зору стійкості систем виробництва і обігу товарів.

Список посилань

1. Battese GE, Coelli T, Rao P (1998) An introduction to efficiency and productivity analysis. Kluwer Academic Publishers, Londres.
2. Salini P (2003) Productivities, efficiencies and performance indicators in transportation, document de travail, Université Paris XII.

3. Tretheway MW, Waters WG (1999) Comparing total factor productivity and price performance, concepts and applications to Canadian railways. J Transp Econ Policy 33:209– 220 Part 2.

4. Gacogne V, Tweddle G, Viegas J, Mesquita R (1998) Quality of service in transport, EU project SOFTICE, Task 3, Bruxelles.

5. PRTM, Cohen S, Roussel J (2002) Avantage supply chain, Edition d'organisation, coll performance/ qualité, Paris, septembre.

УДК 656

МІЖМІСЬКІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Лебедь В.О., студент 4 курсу групи 43ТТнр

*Бережна Н.Г., к.т.н., доц. кафедри транспортних технологій і логістики
Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

INTERCITY PASSENGER TRANSPORTATION

Lebed V.O., student 4 courses 43TТnр

*Berezhnaja N.G., Ph.D., Assoc. Department of Transport Technologies and Logistics,
Kharkiv Petro Vasilenko National Technical University of Agriculture*

У сучасному місті недооцінити значимість громадського пасажирського транспорту неможливо. В умовах пандемії COVID – 19 і закриття, на деякий час, по всій країні ліній метрополітену та введення обмежень, щодо кількості пасажирів, які одночасно перебувають в салоні транспортного засобу – необхідність функціонування міського пасажирського транспорту проявилася в повній мірі.

За обсягами перевезень пасажирів автомобільний транспорт – є лідером серед усіх інших видів міського транспорту. Розширення меж міста, підвищення щільності житлових забудов і, як наслідок, збільшення чисельності мешканців міст – призводить до зростання попиту на пасажирські перевезення й, відповідно, перегляду існуючої маршрутної мережі та технічних характеристик транспортних засобів, які обслуговують пасажирів.

Проблемою великих міст ще можна назвати збільшення кількості індивідуального транспорту, а останнім часом й старіння автопарку України. Ефективна і раціональна організація роботи пасажирської транспортної мережі вирішить проблеми із заторами, шумом, екологією, комфортним пересування пасажирів по місту, безпекою дорожнього руху, швидкістю переміщення в просторі і часі та багато інших важливих завдань.

Виходячи з аналізу останніх тенденцій у розвитку великих і середніх міст країни можна зазначити наступне: приріст території практично не спостерігається, територіальне розміщення об'єктів міста, що утворилося в період реалізації ринкових відносин, суттєво не змінюється, приріст населення, який є характерним для більшості міст, суттєво не впливає на розвиток міського пасажирського транспорту, впровадження в експлуатацію нових видів маршрутного пасажирського транспорту не проводиться та у найближчій перспективі не планується через відсутність необхідних коштів [1]. На підставі цього можна зробити висновок, що для більшості великих та середніх міст України єдиним напрямом підвищення ефективності роботи міського маршрутного пасажирського транспорту є удосконалення існуючої системи міських пасажирських перевезень.

Для удосконалення транспортного обслуговування пасажирів в міському сполученні перше, що необхідно зробити – визначити, яка кількість пасажирів використовує даний вид транспорту на обраному маршруті. Величина пасажиропотоку – це найголовніший показник, що характеризує попит на маршрут та його зміну по годинах доби, днях тижня, напрямку та інше [2]. Дані про пасажиропотоки важливі при складанні оперативних планів перевезень на маршрутах, дають можливість прогнозувати зміну обсягів перевезень, визначити необхідність залучення нових марок рухомого складу для роботи на маршруті, планувати відкриття нових чи закриття неефективних маршрутів [3].