

вача (одержувача вантажу), включаючи можливості проміжного зберігання вантажів, переходи через державний кордон і т.п.

Слід зазначити, що застосування супутникових радіонавігаційних систем на транспорті почалося досить давно. Першими в даному питанні були авіаційний і морський транспорт. Це обумовлене традиційною вимогою забезпечення повітряної й водної навігації. В авіації СРНС застосовується в якості джерела інформації для наступного використання в автоматичному радіонавігаційному встаткуванні, такому як системи КУРС-МП, БСУ-ЗП і ін. На морському транспорті застосовується система КОСПАС-САРСАТ, що дозволяє крім визначення координат місця розташування застосовувати СРНС для каботажного плавання в районі шхер, при проходженні каналів і проток. Крім цього, вона здійснює автоматичне оповіщення про аварійні ситуації й подіях за допомогою радіобуїв.

На автомобільному транспорті досить вдало застосовуються супутникові радіонавігаційні системи, які здійснюють, незалежно від призначення автомобіля функції, що впливають: управління виконавчими пристроями, ідентифікація транспортного засобу, моніторинг і діагностика [3], оповіщення про аварії, зв'язок, приймання й передача даних у реальному часі, підготовка документів, вихід в інтернет, забезпечення безпеки персоналу й повідомлень.

На залізничному транспорті також проводяться експериментальні дії по застосуванню СРНС технологій з метою моніторингу руху поїздів і розв'язку завдань: підвищення безпеки руху; забезпечення оптимальних режимів ведення поїзда; забезпечення навігаційного супроводу локомотива; контролю місця розташування й швидкості поїзда на електронній карті диспетчерського центру залізної дороги; автоматичного ведення «скоростимерної стрічки» і графіка виконаного руху. Ініціатива в проведенні подібних робіт виходила від таких організацій, як Федеральна адміністрація високошвидкісного транспорту, Федеральна залізнична адміністрація й Агентство по точному керуванню поїздами.

Висновки. Апаратура СРНС, що дозволяє визначати координати й швидкість руху поїзда, може на ряді з відповідними засобами зв'язку стати основою для побудови центрів управління перевезеннями, що працюють у реальному часі.

Література

1. Кириченко Г.І. Проблематика досліджень транспортних систем при взаємодії різних видів транспорту. Проблеми транспорту. Зб. наук. праць, Вип.8. – К.:НТУ, 2011. – С.21 – 29.
2. Соловьев Ю.А. Спутниковая навигация и ее приложения – М.:ЭКО-ТРЕНДЗ, 2003.– 326 с.
3. Петрашевський О.Л., Алексєєнко О.В. Удосконалення інформаційного забезпечення моніторингу автотранспортних систем. Вісник Національного транспортного університету: В 2-х частинах: Ч.2.–К.:НТУ, 2006.–Випуск 13.– С. 53 – 58.

УДК 658.7:656.135.073

ПЛАНУВАННЯ І ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ШВИДКОПСУВНИХ ВАНТАЖІВ НА ПРИКЛАДІ МОЛОЧНОЇ СИРОВИНИ

Приліпко Є.Л.

В статті зроблено огляд ситуації на ринку молока та молочної продукції, процесів перевезень швидкопсувних вантажів на прикладі молочної сировини, перспективного законодавства у цій сфері.

In the article provides an overview the situation on the milk and milk products market, carriage of perishable foodstuffs on the example of raw milk, the future legislation in that sphere.

Постановка проблеми. В сучасних умовах скорочення обсягів та зміни структури виробництва молока, зміни організаційних форм та спеціалізації виробників молочної продукції, поступового переходу на світові стандарти виробництва і забезпечення якості продукції, удосконалення існуючих та запровадження нових схем організації постачання молока на переробні підприємства, поступової заміни рухомого складу на більш сучасний, підготовки до впровадження в Україні нових стандартів перевезення швидкопсувних харчових продуктів формується необхідність забезпечення раціоналізації процесів пере-

знення молока від виробника до молокопереробного підприємства без втрати його якісних характеристик.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема підвищення ефективності функціонування молочної галузі та раціонального управління процесами перевезень швидкопсувних вантажів в Україні займалися В.М. Бондаренко, П.Т. Саблук, І.І. Лукінов, В.В. Юрчишин, О.М. Онищенко, В.Н. Зимовець, В.Г. Андрійчук, В.А. Пулім, Р.А. Іванух, І.Я. Петренко, С.І. Кованов, С.А. Асханов, В.А. Добринін, О.І. Сокол та інші. Однак більшість робіт відноситься до періоду адміністративно-планової економіки, а особливості раціонального управління процесами перевезень швидкопсувних вантажів при зміні організаційних форм, заміні рухомого складу та використанні нових схем перевезень молока, що обумовлено розбудовою системи пунктів закупівлі молока від господарств населення, досліджені ще недостатньо і потребують пошуку нових шляхів та підходів для вирішення даного питання.

Окрім того, відповідно до взятих на себе Україною міжнародних зобов'язань, відбувається поступова адаптація національних нормативно-правових актів з питань виробництва молока, молочної продукції та їх перевезення автомобільними транспортними засобами, до законодавства Європейського Союзу, що також потребує внесення змін до процесів перевезення молочної сировини та молочних виробів.

Постановка завдання. Метою даної статті є дослідження процесів перевезень швидкопсувних вантажів на прикладі молочної сировини та висвітлення основних проблем раціонального управління такими перевезеннями.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для дослідження, планування та організації перевезень швидкопсувних вантажів, а саме молочної сировини, необхідно проаналізувати виробництво молока, яке, насамперед залежить від стану тваринництва та обсягів виробництва молока [3].

Таблиця 1

Виробництво молока в Україні за категоріями господарств

Показник	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.
Поголів'я корів всього, тис. голів	8378	7531	4958	3635	3347	3096	2856	2737	2631
у т. ч. у сільськогосподарських підприємствах, тис. голів	6192	4595	1851	866	764	679	624	605	589
у господарствах населення, тис. голів	2186	2936	3107	2769	2583	2417	2232	2132	2042
Виробництво молока всього, тис. тонн	24508	17274	12658	13714	13287	12262	11761	11610	11249
у т. ч. у сільськогосподарських підприємствах, тис. тонн	18634	9443	3669	2582	2454	2178	2090	2100	2081
у господарствах населення, тис. тонн	5874	7831	8989	11132	10833	10084	9671	9519	9176

Аналіз даних, наведених у табл. 1, свідчить про поступове скорочення в Україні поголів'я корів у всіх категоріях господарств. Так, протягом 2005-2010 років кількість молочного стада скоротилось на 1 млн. голів (27,6%), у тому числі у сільськогосподарських підприємствах – на 227 тис. голів (32,0%), у господарствах населення – на 727 тис. голів (26,3%). Порівняно з 1990 роком ці показники скоротились на 5,7 млн. голів (у 3,2 раза), 5,6 млн. голів (у 10,5 раза) та 144 тис. голів (6,6%) відповідно.

Як наслідок, протягом 2005-2010 років обсяги виробництва молока у всіх категоріях господарств скоротились майже на 2,5 млн. тонн (18,0%), у тому числі у сільськогосподарських підприємствах – на 0,5 млн. тонн (19,4%), у господарствах населення – на 2 млн. тонн (17,6%). Порівняно з 1990 роком ці показники скоротились на 13,3 млн. тонн (у 2,2 раза), 16,6 млн. тонн (у 9,0 разів) відповідно, а у господарствах населення зросли на 3,3 млн. тонн (56,2%).

За таких умов суттєво скоротились обсяги надходження молока на молокопереробні підприємства та загострилась між ними конкуренція за отримання контролю над сировинними зонами, які за часів СРСР централізовано розподілялись між переробними підприємствами за територіальним принципом.

Надходження молока на переробні підприємства за категоріями господарств

Показник	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.
Надходження молока на переробні підприємства, тис. тонн	17958	6066	3335	5689	5607	6039	5406	4671	4737
у т. ч. від сільськогосподарських підприємств, тис. тонн	17943	5911	1790	1797	1831	1671	1719	1867	1890
від господарств населення, тис. тонн	15	155	1515	3814	3392	3848	3340	2550	2544

Відповідно до наведених у табл. 2 даних [3] обсяги надходження молока на переробні підприємства протягом 2005-2010 років зменшились на 1 млн. тонн (16,7%), а порівняно з 1990 роком – на 13,2 млн. тонн (у 3,8 раза). Масове скорочення виробництва молока сільськогосподарськими підприємствами обумовило його заміщення молоком, яке виробляється у господарствах населення. Так, частка молока, яке надійшло у 2010 році на переробні підприємства від сільськогосподарських підприємств становила 39,9% у той час, як у 1990 році – 99,9%.

За таких умов змінилися і схеми транспортування молока на молокопереробні підприємства. Якщо за часів СРСР молоко постачалось на переробні підприємства лише від сільськогосподарських підприємств, які були закріплені за кожним з переробників, то на цей час сировина для промислової переробки може транспортуватися, як безпосередньо від сільгоспвиробників (за умов забезпечення ним достатніх обсягів виробництва продукції), так і з використанням централізованих пунктів збору молока або структурних підрозділів молокопереробних підприємств з часткової переробки молока на які переважно надходить молоко від господарств населення. Окрім того, скорочення кількості виробників молочної продукції та дефіцит молочної сировини призвели до збільшення ареалу збору молока, радіус якого у середньому становить 200 км (за часів СРСР не перевищував 50 км).

У той же час якісні характеристики молока, що закуповується у сільськогосподарських підприємств є значно вищими (на таких підприємствах здійснюються механічне доїння, охолодження молока, його механічне очищення, молоко має нижчі показники бактеріального обсіменіння, відсутні заборонені домішки тощо), що не потребує додаткових енерговитрат на його обробку та дозволяє виробляти більш широкий спектр продукції. Окрім того, закупівля великих за обсягами партій молока спрощує логістичний ланцюг постачання сировини на переробне підприємство. Це обумовлює зацікавленість молокопереробних підприємств у проведенні закупівель молока саме у великих виробників (про це свідчить і світовий досвід, насамперед більшості країн ЄС, які значно скоротили або повністю відмовились від закупівлі молока у дрібних його виробників). Як наслідок, частка молока, яке закуповується переробними підприємствами у сільськогосподарських підприємств у загальних обсягах закупівель поступово зростає, зокрема протягом 2005-2010 років вона зростає з 31,6% до 39,9%.

На цей час в Україні продовжується процес об'єднання активів молокопереробних підприємств та скуповування окремих виробництв великими спеціалізованими корпораціями, у тому числі міжнародними. Найбільшими виробниками молочної продукції в Україні на цей час є: ДП «Мілкіленд-Україна» (представлена торгівельними марками ТМ «Добряна», ТМ «Мілкіленд», ТМ «Коляда», ТМ «Роменська»); ТОВ «Керуюча компанія «Терра Фуд» (ТМ «Milk Life», ТМ «Premiale», ТМ «Біла Лінія, ТМ «Тулчинка», ТМ «Вапнярка»), ТОВ «Юнімілк» (ТМ «Актуаль», ТМ «Біо баланс», ТМ «Летний день», ТМ «Тема», ТМ «Рушничок», ТМ «Простоквашино», ТМ «Для всей семьи»), ВАТ «Молочний Альянс» (ТМ «Молочний шлях», ТМ «Славія», ТМ «Здорово», ТМ «Яготинське», ТМ «Златокрай»), ТОВ «Данон» (ТМ «Danone», ТМ «Веселий Пастушок», ТМ «Живинка», ТМ «Активія», ТМ «Danissimo», ТМ «Растішка»), ВАТ «Вімм-Білл-Данн Україна» (ТМ «Слов'яночка», ТМ «Веселий молочник», ТМ «Чудо», ТМ «Рижий Ап», ТМ «Нео», ТМ «Домик в деревне», ТМ «Ромол»), ЗАТ «Лакталіс-Україна» (ТМ «President»), ТЗОВ «ТД «Західна молочна група» (ТМ «Комо», ТМ «Звягель»), ПрАТ «Галичина» (ТМ «Галичина», ТМ «Молочна родина», ТМ «Мої корівки»), Корпорація «Клуб Сиру» (ТМ «Клуб Сиру»), які разом займають понад 70% внутрішнього ринку виробництва молочної продукції.

На сьогодні їхні активи переважно розміщуються у різних регіонах України, що загострює конкуренцію між великими виробниками молочної продукції за отримання контролю над сировинними зонами. У той

же час зосередження молокопереробних активів у великих власників дає можливість виділити спеціалізацію молокопереробного підприємства (виробництво сирів, цільномолочної продукції тощо), варіювати обсяги та якісні характеристики молока, яке постачається на підприємства, що насамперед розміщені на невеликих відстанях, та покращити логістику транспортування молочної сировини.

У зв'язку із подальшою монополізацією ринку молочної продукції переробні підприємства посилюють свої позиції у сфері транспортування молока. Якщо за часів СРСР постачання молока на переробні підприємства здійснювалось виключно спеціалізованими автотранспортними підприємствами, які були організовані у кожній з областей та мали центральне підпорядкування, то на цей час переважна більшість перевезень здійснюється власним автотранспортом молокопереробних підприємств. При цьому, якщо для перевезення молока раніше використовувалися автомобільні транспортні засоби, обладнані тільки термоізолюючими ємностями, то на сьогодні підприємства закупають й автотранспорт, обладнаний охолоджуючою технікою та аналізаторами якісних характеристик молока.

Вплив цих факторів та поступове підвищення вартості паливно-мастильних матеріалів обумовило зростання транспортних витрат переробних підприємств та підвищило важливість ролі логістичного управління транспортними перевезеннями молочної сировини.

Слід зазначити, що відповідно до Закону України від 18.03.2004 року № 1629-IV «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» Україною взяті на себе міжнародні зобов'язання по гармонізації вітчизняної законодавчої бази, у тому числі у сфері виробництва та транспортування молока до нормативів Європейського Союзу, що висуває додаткові вимоги до вітчизняних виробників та перевізників молока і молокопродукції.

Так, згідно з положеннями Постанови (ЄС) № 852/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року щодо гігієни харчової продукції [4] та Регламенту (ЄС) № 853/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року [5], встановлюються особливі правила гігієни харчових продуктів тваринного походження для учасників господарської діяльності у сфері харчових продуктів, у тому числі вимоги до приміщень де зберігається молоко і обладнання призначеного для доїння, збору або транспортування молока, гігієни під час доїння, збору і транспортування молока, гігієни персоналу, для виконання яких необхідно внести зміни до Законів України від 24.06.2004 року № 1870-IV «Про молоко та молочні продукти» та від 23.12.1997 року № 771/97-ВР «Про безпечність та якість харчових продуктів», «Санитарних и ветеринарних правил для молочних ферм совхозов и подсобных хозяйств», затверджених Держагропромом СРСР 29.09.1986 року.

Потребують узгодження національні критерії безпечності і якості молочної сировини. Зокрема, відповідно до ДСТУ 3662-97 «Молоко коров'яче незбиране. Вимоги при закупівлі» [6], введеного в дію наказом Міністерства аграрної політики України від 25.09.2001 року № 281, загальне бактеріальне обсіменіння молока гатунку «екстра» має становити менше ніж 100 тис./см³, вищого гатунку – 300 тис./см³, першого гатунку – 500 тис./см³, другого гатунку – 3000 тис./см³. У той же час відповідно до норм Регламенту (ЄС) № 853/2004 воно має становити менше ніж 100 тис./см³. Кількість соматичних клітин у молоці гатунку «екстра» та молоці вищого гатунку відповідно до ДСТУ 3662-97 має становити менше ніж 400 тис./см³, першого гатунку – 600 тис./см³, другого гатунку – 800 тис./см³, відповідно до норм Регламенту (ЄС) № 853/2004 – 400 тис./см³.

Окрім того, на сьогодні проходить стадію погодження проект Правил перевезення швидкопсувних вантажів автомобільними транспортними засобами, підготовлений у 2010 році Міністерством транспорту та зв'язку України, який сприятиме приведенню національних нормативно-правових актів з питань перевезення швидкопсувних вантажів автомобільними транспортними засобами відповідно до вимог Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ) [7], до якої Україна приєдналася згідно з Указом Президента України від 02.04.2007 року № 262/2007, врегулюванню та наданню законної сили правовим, економічним і організаційним відносинам, пов'язаним з перевезенням швидкопсувних вантажів, у тому числі молока та молочних продуктів автомобільними транспортними засобами. Зокрема, зазначеною Угодою визначаються вимоги до транспортних засобів, якими здійснюються перевезення, до температури транспортування молока та молочних продуктів.

Таким чином, виробники та перевізники молока вже сьогодні мають готуватися до запровадження в Україні нових вимог до виробництва та перевезення молока і молочної продукції, які будуть мати суттєвий вплив на ситуацію на молочному ринку.

Висновки. Визначивши основні проблеми при здійсненні перевезень швидкокопсувних вантажів, необхідно звернути увагу на раціоналізацію транспортування таких вантажів, враховуючи прогнози подальшого скорочення обсягів виробництва молока, насамперед у господарствах населення.

При цьому необхідно реагувати на зміни вимог до виробників та перевізників молока, що обумовлено адаптацією законодавства України до законодавства Європейського Союзу.

Окрім того, відбуватиметься подальше скуповування активів великими спеціалізованими молокопереробними об'єднаннями, що можуть забезпечити швидке переозброєння виробництва та закупівлю транспортного парку відповідно до світових та європейських норм.

Література

1. Бондаренко В.М. Розвиток ефективного виробництва молока та його промислової переробки в Україні // Економіка АПК. – 2008. – № 5. – С. 61-64.
2. Протасова Л.В. Аналіз виробництва молока та молочних продуктів в Україні // Міжнародний збірник наукових праць: Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2010. – Вип. 1 (16) – С. 229-234.
3. Державний комітет статистики України. Офіційний сайт. // <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Постанова (ЄС) № 852/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року щодо гігієни харчової продукції // <http://www.lawgroup.com.ua/storage/npa/gospodar/tvar/ES/852.pdf>.
5. Регламент (ЄС) № 853/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року // <http://www.lawgroup.com.ua/storage/npa/gospodar/tvar/ES/853.pdf>.
6. ДСТУ 3662-97 «Молоко коров'яче незбиране. Вимоги при закупівлі» // http://vet.in.ua/menu/legislation.php?id_article=155.
7. Угода про міжнародні перевезення швидкокопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби. // http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_b68.

УДК 656.13

ОСОБЛИВОСТІ ТА АНАЛІЗ ЯКОСТІ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Сив'юк Т.С.

В даній статті обґрунтовано значення якості послуг пасажирських автотранспортних підприємств. In this paper proved the quality of passenger transport enterprises.

Постановка проблеми. У теперішній час спостерігається швидкий розвиток сфери послуг, посилення її ролі в економіці. Це пов'язано з тим, що розвиток ринку послуг адекватно відбиває загальний рівень розвитку економіки країни, є важливим індикатором її відповідності сучасним вимогам постіндустріального суспільства. Так у розвинутих країнах на сферу послуг припадає більш двох третин валового внутрішнього продукту.

Насичення ринку різноманітними послугами, у тому числі і транспортними приводить до посилення конкуренції між їхніми виробниками. Із загостренням конкуренції все більшого значення набуває якість послуг.

Забезпечення і підвищення якості послуг передбачає проведення сукупності скоординованих системних дій, тобто управління. Для його здійснення, необхідно визначити об'єкт – те на що, будуть спрямовані керувальні дії. Визначення об'єкта управління пов'язано зі встановленням його сутності та змісту.

У сфері послуг необхідна зацікавленість у управлінні якістю. Пов'язане це з тим, що споживач, маючи великий вибір організацій, що надають однакові види послуг, взаємодіє з виконавцем безпосередньо при її наданні. Отже, відразу може оцінити якість наданої йому послуги, зробивши при цьому висновки щодо подальшого співробітництва з цим виконавцем, на відміну від матеріального виробництва, коли споживач може оцінити якість товару тільки тоді, як мине певний проміжок часу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сфері пасажирських автомобільних перевезень дотепер відсутня єдина термінологія, що визначає якість транспортних послуг. Аналіз існуючих підходів пока-