



ЕКОНОМІКА ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ

УДК 338.656.1:633.1

Стельмашук А.М.,
д.е.н., професор, зав. кафедри обліку і аудиту
ПВНЗ Хмельницький економічний університет

РАЦІОНАЛЬНЕ ТРАНСПОРТНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Stelmashchuk A.M.,
dr.sc.(econ.), professor, head of department of accounting and auditing
PIHE "Khmelnyskyi Economical University"

RATIONAL TRANSPORT MAINTENANCE OF AGRICULTURAL ENTERPRISES

Постановка проблеми. Раціональна організація транспортного обслуговування є важливою складовою частиною матеріального виробництва, однією із головних умов підвищення ефективності сільського господарства. В умовах розвитку кооперації та інтеграції агропромислового виробництва від транспортного обслуговування залежить весь процес розширеного відтворення, своєчасне формування запасів сировини, палива, переміщення готової продукції. Тобто, від безперервної та ритмічної роботи транспорту в господарствах залежить ефективність сільськогосподарського виробництва.

В сучасній кризовій фінансово-економічній ситуації, в умовах значного зносу транспортних засобів і відсутності коштів для відновлення рухомого складу виникає об'єктивна необхідність раціонального використання транспортного потенціалу для повноцінного обслуговування сільськогосподарських підприємств. Тому одним із пріоритетних завдань є поліпшення рівня забезпечення транспортом і раціонального його використання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішенню транспортних проблем у сільському господарстві приділена значна увага у працях Є.А. Бузовського, В.Г. Василенка, М.Г. Вергуна, В.В. Виноградова, П.М. Власюка, А.В. Голубева, І.В. Голубевої, В.А. Гобермана, Л.Ф. Кормакова, В.І. Котелянця, С.К. Миронюка, В.І. Перебийноса, О.І. Пилипченка, М.І. Пугачова, Б.Х. Ходасевича, В.С. Шебаніна та інших. Однак більшість результатів дослідження отримані в умовах функціонування планово-адміністративної економіки. Тоді як сучасні ринкові відносини вимагають розвитку нових теоретичних і практичних підходів до вирішення нагальних проблем транспортного забезпечення й обслуговування сільського господарства.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є узагальнення теоретичних засад і сучасних організаційно-економічних проблем раціонального транспортного обслуговування аграрного виробництва та визначення можливих напрямів і способів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сільськогосподарське виробництво вимагає перевезення великої кількості найрізноманітніших вантажів. За один виробничий цикл транспорт може переміщувати їх кілька разів на різні відстані, що викликає зростання транспортних витрат і ставить підвищені вимоги до організації вантажопотоків. Наприклад, у собівартості продукції рослинництва транспортні операції займають 30-40 відсотків. При цьому слід відмітити, що на відміну від інших галузей матеріального виробництва, транспорт не створює окремого продукту, а лише бере участь у формуванні його вартості [1; 3].

З метою забезпечення обґрунтованого дослідження поставленої проблеми важливо визначити сутність окремих технологічних термінів.

Транспортна система країни представляє собою сукупність усіх видів магістрального транспорту, що зайнята обслуговуванням національного господарства. До її складу належать залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний, трубопровідний види транспорту [1; 2]. Кожен з них відіграє самостійну роль в національному господарстві в цілому і в сільському

господарстві зокрема, а також доповнює інші види транспорту з урахуванням переваг та особливостей кожного. Комплексний розвиток усіх видів транспорту та єдиної транспортної системи в цілому створює можливість раціонального використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів усіх галузей національного господарства. Він забезпечується координацією роботи, удосконаленням форм і методів взаємодії між видами транспорту.

Транспортний сервіс аграрного сектору – це сукупність форм, методів, засобів транспортного обслуговування сільськогосподарських підприємств.

Транспортний процес – це операції щодо переміщення вантажів. Він включає у себе не лише перевезення, а й комплекс підготовчих, заключних та вантажно-розвантажувальних робіт.

Транспортні операції є невід'ємним і ціноутворюючим фактором сільськогосподарського виробництва. Основними видами транспорту тут є автомобільний, тракторний та гужовий. На них припадає відповідно близько 80%, 17% і 3% загального вантажообігу. При формуванні та використанні транспортного парку аграрних підприємств необхідно враховувати особливості галузі: сезонність, складні дорожні умови, значні відстані, повторюваність перевезень тощо. Ці чинники зумовлюють підвищені вимоги до транспортного забезпечення сільського господарства [1; 2; 3].

Транспортне забезпечення в аграрній сфері – це сукупність організаційно-економічних відносин і зв'язків, які виникають при задоволенні потреб сільськогосподарського виробництва у ритмічних, узгоджених і якісних перевезеннях вантажів та існують як всередині господарств, так і між відповідними підприємствами й організаціями. Тобто, надійне транспортне забезпечення полягає не лише у формуванні власної матеріально-технічної бази, а й у якісному транспортному обслуговуванні [1; 2; 3].

Практика показує, що в транспортному обслуговуванні сільськогосподарського виробництва значна частина часу витрачається на вантажно-розвантажувальні роботи. Так, за оцінками вчених, на названі вище роботи припадає 25-30% затрат праці та 17-22% прямих експлуатаційних витрат від загальних витрат на виробництво та реалізацію продукції, а також 35-40% нафтопродуктів сільськогосподарських підприємств [5, с. 37].

У сільськогосподарському виробництві необхідно переміщувати на великі відстані величезну кількість добрив, насіння, врожаю, палива, мастильних матеріалів і інших вантажів, що вимагає організації роботи транспортних засобів в умовах польових доріг, а нерідко бездоріжжя. Тому тут неможливо обмежитись якимось одним високоефективним видом транспорту. В аграрному секторі України є необхідним застосування елементів транспортної системи у взаємодоповнюючому та взаємозбагачуючому комплексі. Висока ефективність перевезень у сільському господарстві досягається за рахунок раціонального поєднання автомобільного, тракторного та гужового транспорту. Причому, на перший з них припадає лівова частка вантажообігу [7; 8].

Проведене дослідження свідчить, що ефективність використання рухомого складу в сільськогосподарських підприємствах поки що є низькою. Так, за усіма видами транспорту спостерігається зниження техніко-експлуатаційних показників і показників продуктивності його роботи. Це, у свою чергу, спричинило збільшення витрат на перевезення. Найвищу питому вагу в структурі собівартості 1 тонно-кілометра мають затрати на пально-мастильні матеріали, оплату праці, ремонт і технічне обслуговування машин. Це викликало ріст собівартості сільськогосподарської продукції. За допомогою факторного аналізу виявлено, що зменшення вантажообігу відбулося на третину за рахунок скорочення відстані перевезень, і на дві третини – внаслідок зменшення обсягів перевезень [7; 8].

За ряд останніх років у сфері транспортного забезпечення аграрного виробництва накопичився негативний потенціал: кількість рухомого складу, його якісний стан та ефективність використання суттєво знизилися. Рівень зносу техніки вдвічі перевищує граничне значення, при якому починається руйнування матеріально-технічної бази. Більшість машинобудівних підприємств працюють лише на 10-30% своєї потужності, обсяги виробництва вантажних автомобілів і тракторів скоротилися майже у 22 рази. Водночас зростає імпорт тракторів. Отже, якщо антикризові заходи не будуть вчасно вжиті, то сільське господарство скоро може потрапити у технічну залежність від іноземних виробників транспортних засобів [1; 2].

Встановлено, що між рівнем транспортного забезпечення та виробництвом валової продукції існує досить тісний прямолінійний зв'язок. У свою чергу, обсяги виробництва впливають на обсяги перевезень. При цьому проведений аналіз свідчить про погіршення раціональності перевезень. Ці аспекти необхідно враховувати при формуванні транспортного парку агропідприємств.

Однією із головних економічних проблем транспортного забезпечення є підвищення ефективності використання рухомого складу. На її рівень суттєво впливає збалансованість машин за марками та типами, своєчасність і періодичність ремонту та техніко-експлуатаційного обслуговування, забезпеченість причепами, вантажно-розвантажувальними агрегатами, запчастинами, паливно-мастильними матеріалами, а також якість шляхової мережі, наявність кваліфікованих водіїв, автослюсарів і дієвої системи їх матеріального заохочення та стимулювання [4; 10; 13].

Для вирішення проблеми раціонального обслуговування сільського господарства необхідно зміцнювати його транспортний потенціал. При цьому слід відмітити, що нині сільськогосподарські підприємства не мають у розпорядженні достатніх вільних власних коштів, відповідно акцент розширення інвестування зміщуються на їх залучення із сторони.

Зовнішніми джерелами інвестицій є кошти лізингових фондів, державні дотації на придбання транспортних засобів, в тому числі через механізм часткової компенсації вартості придбаної техніки, та довгострокові кредити комерційних банків на придбання техніки з компенсацією відсотків з державного або місцевого бюджетів [1; 2; 12].

Для розвитку лізингової діяльності слід сприяти створенню регіональних лізингових компаній та фондів, які фінансуватимуться як із місцевих бюджетів, так і за рахунок приватного (у т.ч. іноземного) капіталу (наприклад, банків, страхових компаній, недержавних пенсійних фондів, машинобудівних заводів, заощаджень населення тощо).

Важливою формою фінансування, яка заслуговує на подальшу популяризацію в українському селі, є створення інститутів спільного (взаємного) кредитування (кредитних спілок, кооперативних банків) і залучення до них сільськогосподарських товаровиробників. Для цього необхідно активізувати роз'яснювально-агітаційну роботу, надавати державну підтримку на початковому етапі їх заснування шляхом створення гарантійних фондів повернення вкладів, страхування внесків селян і діяльності кредитних спілок тощо [1; 2].

Одним із пріоритетних напрямів вдосконалення транспортного забезпечення є розвиток ринку транспортних послуг і технічного сервісу, що дозволить за рахунок зміцнення конкуренції знизити вартість відповідних робіт. Формування ринку вживаної техніки, посилення інтеграційних процесів, зокрема міжгосподарської кооперації, сприятиме підвищенню ефективності використання рухомого складу, задоволенню потреб у перевезеннях дрібних та середніх господарств [1; 2].

Найбільш ефективним є автомобільний транспорт, оскільки дозволяє швидко зосередити в потрібному місці необхідну кількість транспортних засобів і забезпечити доставку вантажів при найменших затратах праці та коштів. На прикладі збирання урожаю сільськогосподарських культур, зокрема зернових, технічних і силосних, науковими дослідженнями [3; 7; 10] обґрунтовано, що найбільш раціональне використання автотранспорту досягається при організації збирально-транспортних загонів. Практика підтвердила, що групове використання техніки сприяє оперативному, в короткі терміни виконанню робіт, підвищенню ефективності використання паливно-мастильних матеріалів і техніки, зростанню продуктивності праці і, відповідно, зниженню собівартості продукції.

Автомобільний транспорт відрізняється високою маневреністю, гарною прохідністю, достатньою вантажопідйомністю на внутрішньогосподарських роботах і швидкістю руху. Він не тільки обслуговує технологічний процес виробництва продукції, здійснює роботи високоякісно й в оптимальний термін, але і забезпечує виробничий зв'язок між підприємствами, розташованими на різних відстанях [6; 13; 14].

З загального обсягу перевезень сільськогосподарськими підприємствами на частку автомобільного транспорту припадає близько 75 %, інші перевезення здійснюють трактори (23%) і гужовий транспорт (2%), хоча дві останні категорії не включено до транспортної системи країни [5; 7; 10].

Практика підтверджує, що на коротких відстанях (2-3 км) є доцільним використання гужового транспорту (для транспортування внутрішньофермових вантажів, для обслуговування машинно-тракторних агрегатів, для виконання безлічі інших господарських робіт); на відстанях 5-6 км – економічно доцільним є використання тракторних потягів (оскільки важливою особливістю є те, що перевезення вантажів для сільського господарства доводиться виконувати переважно по ґрунтовим дорогам); по дорогах з твердим покриттям на усіх позагосподарських перевезеннях, а також на внутрішньогосподарських на відстанях понад 5 км - вантажних автомобілів [5; 8; 13].

Дослідження показують, що на обслуговуванні рослинницьких та тваринницьких галузей неможливо забезпечити виробіток автомобілів та продуктивність праці, як це досягається при перевезенні вантажів по впорядкованих магістральних дорогах [5, с. 31].

В процесі дослідження виявлено, що між рівнем транспортного забезпечення та виробництвом валової продукції існує досить тісний прямолінійний зв'язок: обсяги виробництва впливають на обсяги перевезень. При цьому проведений аналіз свідчить про погіршення раціональності перевезень. Ці аспекти необхідно враховувати при формуванні транспортного парку агропідприємств.

Серед організаційно-правових способів поліпшення транспортного забезпечення й обслуговування сільськогосподарського виробництва пріоритетними напрямками є використання обслуговуючих кооперативів, машинно-технологічних станцій, прокатних пунктів при машинобудівних заводах, механізованих загонів тощо. Вони повинні охопити ринок технічного сервісу та транспортних послуг. При цьому доцільно особливо заохочувати міжгосподарські об'єднання фермерів і дрібних землекористувачів, а також їх вертикальну інтеграцію. У таких

формуваннях варто концентрувати великотоннажні автомобілі та причеи, потужні трактори, оскільки у поодиноких господарствах їх утримання є неефективним через неповне завантаження протягом року [1; 11; 12].

Підвищення ефективності використання виробничих засобів автомобільного транспорту пов'язане з удосконаленням планування потреби в транспортних засобах.

Автомобільні транспортні засоби за своїм призначенням поділяються на пасажирські автомобілі, вантажні автомобілі, вантажопасажирські автомобілі, причеи. Співвідношення між різними видами транспортних засобів визначається насамперед розміром господарств. За розрахунками П.М. Власюка, у фермерському господарстві площею 30-50 га потрібен один автомобіль загального призначення. Вивезення продукції на заготівельні пункти з невеликого господарства доцільно здійснювати залученим транспортом. У порівняно більших сільськогосподарських підприємствах, які мають 600-700 га ріллі, поряд з тракторами та гужовим транспортом необхідно мати 2-3 автомобілі-самоскиди типу ЗІЛ-ММЗ-554 та один бортовий типу ГАЗ-53А [5].

Визначення потреби в транспортних засобах за кількістю, типами, моделями, модифікаціями та марками відбувається на підставі даних плану перевезень та прогресивних показників продуктивності автомобілів. В плані перевезень встановлюється обсяг перевезень в тонах і вантажооборот в тонно-кілометрах на рік з помісячним розподілом. При цьому важливою особливістю перевезення сільськогосподарських вантажів є те, що на початку календарного року неможливо з достатньою точністю встановити обсяг майбутніх перевезень, обумовлених врожайністю сільськогосподарських культур. За разовими, регулярними перевезеннями, з невеликим обсягом вантажів чи по тих, по яких неможливий кількісний облік вантажів, обсяг транспортної роботи встановлюється в автомобіле-годинах. Ці перевезення задовольняються за рахунок виділення в автопарку певної кількості автомобілів з оплатою за погодинним тарифу [4; 5; 9].

При складанні плану перевезень обов'язково вирізняють сезонні коливання, на підставі яких встановлюють період максимальних перевезень. Їх враховують при плануванні потреби рухомого складу на плановий період.

Порядок обчислення необхідної кількості автомобілів є наступним. Спочатку обраховують кількість автомобіле-тонн шляхом ділення обсягу перевезень (вантажообороту) на продуктивність однієї автомобіле-тонни. Потім отриману величину ділять на середню вантажопідйомність автомобілів по парку [7; 9]:

$$A = P_{пл} / (W_p \times q_{cp}) \quad (1)$$

де A - необхідна кількість автомобілів, шт;

$P_{пл}$ - плановий вантажооборот, ткм;

W_p - продуктивність однієї автомобіле-тонни, км;

q_{cp} - середня вантажопідйомність автомобілів парку, т.

Критерієм по обґрунтуванню необхідної кількості автомобілів у даному випадку обрано вантажооборот, який можна вирахувати множенням обсягу перевезень вантажів в тоннах на відстань перевезення або нормативним шляхом - через техніко-експлуатаційні та економічні показники.

З метою виявлення внутрішньогосподарських резервів виробіток на одну автомобіле-тонну обраховують в залежності від техніко-експлуатаційних показників [7; 9]:

$$W_p = \frac{D_k \times T_n \times \alpha \times \beta \times \gamma \times v_t \times l_g}{l_g + v_t \times t_{H-p} \times \beta} \quad (2)$$

де D_k - кількість календарних днів в роботі, днів;

T_n - час у наряді, як співвідношення автомобіле-годин до автомобіле-днів роботи. Рівень часу в наряді встановлюється на підставі фактично існуючих тенденцій та договорів із замовниками автотранспортних послуг. При цьому береться до уваги, що рухомий склад підвищеної (5-8т) і великої (понад 8т) вантажопідйомності повинен використовуватися, як правило, в 1,5-2 зміни. Особливо це стосується спеціалізованих транспортних засобів;

α - коефіцієнт використання автопарку (співвідношення автомобіле-днів в експлуатації до автомобіле-днів у господарстві). Рівень коефіцієнту використання парку встановлюється на підставі статистичних даних з урахуванням терміну використання рухомого складу. При цьому для більш нових типів та марок транспортних засобів його приймають рівним 0,75-0,80, а для старих, які знаходяться в експлуатації понад 7 років - 0,65-0,70. При визначенні коефіцієнта використання парку

обов'язково враховуються умови експлуатації, наявність технічної бази, а також перспективи її розвитку;

β - коефіцієнт використання пробігу (відношення пробігу з вантажем до загального пробігу автомобіля), який відображує направлення вантажних потоків, організацію транспортного процесу, якість оперативного добового планування, територіальне розташування автопарку по відношенню до замовників послуг по перевезенню. У формулу вводиться показник на рівні досягнутих результатів, а також враховуються заплановані заходи із зниження порожніх пробігів;

γ - коефіцієнт використання вантажопідйомності, який розраховується відношенням фактичного вантажообороту до потенційно можливого. Цей показник при розрахунку продуктивності однієї автомобіле-тонни береться на рівні повного використання перевізних можливостей автопарку з урахуванням перевезень на автопричепках;

v_t - технічна швидкість, яка вимірюється пробігом автомобіля в кілометрах за одну годину руху. Рівень технічної швидкості встановлюється по розрахунковим нормам пробігу вантажних автомобілів з урахуванням їх конструктивних особливостей та дорожніх умов;

l_e - плече перевезень або довжина ходки з вантажем (знаходять діленням пробігу з вантажем на кількість ходок). Рівень цього показника встановлюють, виходячи з рентабельних відстаней та видів перевезень;

$t_{н-р}$ - час навантаження-розвантаження у розрахунку на одну ходку. Він включає в себе час виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, час на оформлення вантажу, очікування та маневрування. Особливістю виконання перевезень вантажів для сільського господарства є порівняно низький рівень механізації вантажно-розвантажувальних робіт. Рівень показника визначається нормами простою автомобіля під навантаженням-розвантаженням, які враховують спосіб виконання цих робіт та проведення організаційно-технічних заходів із скорочення простою автомобіля під цими роботами.

Розрахунок потреби автомобілів можна проводити і з іншим критерієм - обсягом перевезень [8; 10; 14]. У цьому випадку:

$$A = Q_{пл} / (W_q \times q_{ср}) \quad (3)$$

де $Q_{пл}$ - плановий обсяг перевезень, т;

W_q - продуктивність однієї автомобіле-тонни, що обраховується наступним чином [8; 10; 14]:

$$W_q = W_p / l_e \quad (4)$$

Кількість рухомого складу, який працює з оплатою за погодинним тарифом, визначається, виходячи з планового обсягу роботи в автомобіле-годинах та продуктивності одного автомобіля [8; 10; 14]:

$$A = A\Gamma_{пл} / W_2 \quad (5)$$

де $A\Gamma_{пл}$ - плановий обсяг автомобіле-годин роботи, год;

W_2 - годинна продуктивність одного автомобіля, що обчислюється за такою формулою [8; 10; 14]:

$$W_2 = D_k \times T_n \times \alpha \quad (6)$$

По підприємству необхідно розраховувати потребу в автомобілях для заміни фізично зношеного та морально застарілого рухомого складу, підвищення виробничої потужності у відповідності до зростання виробничої програми по перевезеннях та ремонтно-експлуатаційним роботах. Потребу в рухомому складі для заміни фізично зношених та морально застарілих автомобілів визначають з урахуванням необхідного планомірного оновлення парку машин на підставі актів про їх технічний стан, по терміну служби, пробігу, відсутності залишкової вартості з метою збільшення інтенсифікації виробництва [7; 8; 13]. Потребу в рухомому складі для збільшення виробничих потужностей визначають техніко-економічними розрахунками, які доводять недостатність наявного парку автомобілів для виконання виробничого плану. Одночасно проводиться аналіз показників продуктивності автомобіля для визначення резервів підвищення ефективності його використання.

Річний економічний ефект при виборі типу рухомого складу визначається за формулою [3; 7]:

$$E = (Z_0 W_1 / W_0 - Z_1) P_1 \quad (7)$$

де Z_0, Z_1 - питомі приведені витрати базового та впроваджуваного варіантів;

W_1/W_0 - коефіцієнт зростання продуктивності нового автомобіля у порівнянні з базовим;
 P_1 - річний обсяг вантажоперевезень.

Такий метод розрахунку річного економічного ефекту враховує зміни продуктивності нового автомобіля у порівнянні з базовим.

Оцінку ефективності використання транспортних засобів не можливо здійснити за допомогою єдиного "універсального" показника. Для цього необхідна система критеріїв, які взаємопов'язані між собою та комплексно доповнюють один одного. До неї доцільно включити окремі техніко-експлуатаційні, економічні показники та показники продуктивності, які дозволять всебічно проаналізувати автомобільні, тракторні та гужові перевезення [3; 7].

Від того, наскільки раціонально використовуються транспортні засоби, залежить собівартість перевезень, а відповідно, і фінансові результати діяльності. Тому пошук резервів більш ефективного використання вантажних машин в кожному господарстві має велике значення.

Для оцінки роботи вантажного автотранспорту застосовується система часткових та узагальнюючих показників. Часткові техніко-експлуатаційні показники дозволяють оцінити окремі сторони роботи машин з погляду використання часу їх роботи, швидкості руху, вантажопідйомності тощо, що є частиною таких узагальнюючих показників, як продуктивність роботи машин та собівартість перевезень, за допомогою яких оцінюються кінцеві результати роботи автотранспорту.

Для оцінки ступеня використання машин протягом року розраховується коефіцієнт використання машин в роботі. Чим більше відпрацьовано днів кожною машиною протягом року, тим вищий рівень даного показника. І навпаки, чим більше цілоденних простоїв машин, тим нижча його величина. Основна причина зниження показника - понадпланові простої машин через технічну несправність, через тривалий час знаходження їх на ремонті. Для характеристики цього явища обчислюється коефіцієнт технічної готовності машин, як співвідношення автомобіле-днів знаходження у господарстві за винятком автомобіле-днів у ремонті до автомобіле-днів знаходження у господарстві.

Однак окреслені показники не розкривають результатів використання машин протягом робочого часу дня. Між тим не весь робочий день вони знаходяться в роботі: частину дня вони простоюють під навантажувально-розвантажувальними роботами та з інших причин. Скорочення таких простоїв є важливим засобом підвищення рівня використання автотранспорту. Тому для характеристики ступеня використання автомашин протягом робочого дня розраховується коефіцієнт використання їх робочого часу, як співвідношення часу знаходження машин у пробігу до часу знаходження машин у наряді.

Непоодинокими є випадки, коли вантажівки роблять порожні рейси в одну і навіть дві сторони, не виконуючи ніякої корисної роботи. Співвідношенням пробігу з вантажем до загального пробігу показує коефіцієнт використання останнього. Зниження цього коефіцієнту свідчить про збільшення частки порожніх рейсів, а відповідно, про погіршення роботи автопарку.

Велике значення для підвищення ефективності роботи вантажного автопарку має повнота їх завантаженості. Нерідко машини великої вантажопідйомності використовуються для перевезення легких вантажів, внаслідок чого погіршується використання автопарку. Для характеристики такого явища розраховується коефіцієнт використання вантажопідйомності машин - як співвідношення середньої завантаженості машини до середньої технічної вантажопідйомності машини. Для обчислення величини середньої завантаженості автомашини, необхідно загальний обсяг вантажообороту в тоннокілометрах поділити на пробіг машин з вантажем.

Усі вантажі за ступенем використання вантажопідйомності транспортних засобів поділяють на 4 класи: I - 100%, II - 71-99%, III - 51-70%, IV - до 50%. До I класу відносяться такі високотранспортабельні вантажі, як зерно; до II класу - цукровий буряк, картопля; до III класу - помідори, кавуни, черешні; до IV класу - сіно, солома. Вага кубічного метра вказаних вантажів відповідно становить: 450-800 кг, 650-700 кг, 500-600 кг, 40-70 кг. Різниця у питомій вазі сільськогосподарських вантажів обумовлює істотні коливання у витратах на транспортування, впливає на рівень використання транспортних засобів. При перевезенні об'ємних вантажів витрати в 2-3 рази вищі, а рівень використання транспортних засобів у 1,5-2 рази нижчий, ніж при транспортуванні вантажів з високою питомою вагою [5; 7; 8].

Ефективність використання машин багато в чому залежить від швидкості їх руху та середньої дальності перевезення. При цьому розрізняють технічну швидкість руху (відношення загального пробігу до кількості годин знаходження машини на лінії) та експлуатаційну (відношення загального пробігу до кількості годин знаходження машини в наряді). Середня відстань перевезення визначається діленням об'єму вантажообороту на масу перевезених вантажів.

Для узагальнюючої характеристики вантажного автотранспорту використовують показники середньорічного, середньоденного та середньогодинного виробітку машин. Однак вони не враховують середньої вантажопідйомності машин і тому не є співставними. Більш точно рівень

продуктивності роботи машин характеризує виробіток на один автомобіле-тонно-день або на одну автомобіле-тонну.

Важливим узагальнюючим показником ефективності використання автотранспорту є собівартість вантажоперевезень. Собівартість одного тонно-кілометра розраховується діленням суми витрат на утримання та експлуатацію вантажних машин за мінусом вартості відпрацьованих матеріалів (масел, автопокришок), які оприбутковані на склад, на обсяг вантажообороту. Чим краще використовуються машини, тим нижча собівартість одного тонно-кілометра. Під час аналізу необхідно вивчити динаміку цих показників, встановити причини змін та резерви підвищення обсягу вантажообороту та зниження собівартості тонно-кілометра.

Встановивши резерви збільшення обсягу вантажообороту, необхідно проаналізувати собівартість автоперевезень. Багато дослідників пропонують вважати показник собівартості узагальнюючим показником ефективності роботи автопарку, оскільки її рівень безпосередньо залежить від повноти використання машин. Якщо за рік машини багато часу простоюють, роблять холості пробіги, недостатньо повно завантажуються, то собівартість одного тонно-кілометра буде високою, а відповідно гіршими і фінансові результати діяльності господарства. П.М. Рябич та І.П. Товма справедливо стверджують, що тільки суттєве поліпшення показників роботи автопарку та суворе дотримання лімітів витрат на його експлуатацію забезпечать зниження собівартості перевезень і підвищення ефективності використання автотранспорту [13, с. 44].

З одного боку, собівартість тонно-кілометра залежить від суми витрат, а з іншого – від обсягу вантажообороту. Чим економніше використовуються кошти на утримання та експлуатацію автомобілів, тим нижчою є собівартість перевезень при інших рівних умовах.

Зростання обсягу вантажообороту сприяє зниженню собівартості послуг, оскільки з його ростом зростають не всі витрати, а тільки їх змінна частина. Постійні витрати не змінюються при зміні обсягу вантажообороту. До них відносяться витрати на управління та організацію роботи автопарку, витрати на утримання гаража, сторожової охорони тощо.

Змінні витрати залежать від динаміки вантажообороту. Вони включають зарплату водіїв, які працюють за відрядною формою оплати праці, вартість нафтопродуктів, знос автопокришок, амортизацію автомобілів, яка нараховується від балансової вартості машин за нормами на 1000 км пробігу, витрати на ремонт машин. При збільшенні вантажообороту сума цих витрат зростає і навпаки. Таким чином, якщо сума постійних та змінних витрат на одиницю робіт не змінюється, то можна легко прогнозувати собівартість 1 ткм з урахуванням динаміки вантажообороту.

Висновки з проведеного дослідження. Транспортне забезпечення в аграрній сфері – це система, яка включає: матеріально-технічну базу, логістику перевезень, людський фактор, має відносно самостійну структуру, мету та зовнішні обмеження; це сукупність раціональних організаційно-економічних відносин і зв'язків, які виникають при задоволенні потреб сільгоспвиробників у ритмічних, узгоджених і якісних перевезеннях вантажів.

Проведене дослідження свідчить, що ефективність використання рухомого складу в сільськогосподарських підприємствах поки що є низькою. Так, за усіма видами транспорту спостерігається зниження техніко-експлуатаційних показників і показників продуктивності його роботи.

Однією із головних економічних проблем транспортного забезпечення є підвищення ефективності використання рухомого складу. На її рівень суттєво впливає збалансованість машин за марками та типами, своєчасність і періодичність ремонту та техніко-експлуатаційного обслуговування, забезпеченість причепами, вантажно-розвантажувальними агрегатами, запчастинами, паливно-мастильними матеріалами, а також якість шляхової мережі, наявність кваліфікованих водіїв, автослюсарів і дієвої системи їх матеріального заохочення та стимулювання.

Для вирішення проблеми раціонального обслуговування сільського господарства необхідно зміцнювати його транспортний потенціал і забезпечувати його ефективне використання.

Література

1. Аграрная экономика : учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. / М.Н. Малыш, Т.Н. Волкова, В.И. Перебийнос и др. – СПб. : Лань, 2002. – 688 с.
2. Андрійчук В.Г. Економіка аграрних підприємств : підручник / В.Г. Андрійчук. – К. : КНЕУ, 2002. – 624 с.
3. Бузовський Є.А. Високоєфективне використання транспорту АПК / Є.А. Бузовський, В.Г. Василенко. – К. : Урожай, 1989. – 144 с.
4. Бузовський Є.А. Економне використання енергоносіїв при транспортуванні вантажів у сільському господарстві / Бузовський Є.А., Перебийніс В.І., Котелянець В.І. – К. : ІПОКС, 1995. – 25 с.
5. Власюк П.М. Використання транспортних засобів / Власюк П.М. // Економіка АПК. – 1998. – № 4. – С. 37-40.
6. Закон України «Про автомобільний транспорт» // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – С. 386–405.
7. Котелянець В.И. Эффективность использования транспорта в сельском хозяйстве / Котелянець В.И. – М. :

Колос, 1980. – 222 с.

8. Миронюк С.К. Использование транспорта в сельском хозяйстве : учеб. пособие / С.К. Миронюк. – М. : Колос, 1982. – 287 с.

9. Організація перевезення вантажів у сільському господарстві / О.І. Бурлай, М.Г. Вергун, В.І. Котелянець, О.В. Котелянець, В.І. Перебийніс. – Житомир: Полісся, 1993. – 162 с.

10. Організація транспортних робіт у сільському господарстві / В.І. Котелянець, Є.А. Бузовський, О.І. Пилипченко та ін. – К. : Урожай, 1984. – 104 с.

11. Перебийніс О.В. Методичні основи формування ринку транспортних послуг / Перебийніс О.В. // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. П. Василенка: Економічні науки. Ринкова трансформація економіки АПК. – 2004. – Вип. 32. – С. 376–380.

12. Перебийніс В.І. Транспортне забезпечення аграрного сектора економіки: проблеми законодавчо-нормативного регулювання / Перебийніс В.І., Перебийніс О.В. // Маркетинг і логістика в системі менеджменту: Тези доп. наук.-практ. конф. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2002. – С. 291–292.

13. Рябич П.М. Ефективність використання автотранспорту / Рябич П.М., Товма І.П. // Економіка АПК. – 1998. – № 7. – С. 43–46.

14. Трофимов Н.І. Економіка автомобільного транспорту / Трофимов Н.І. – К. : Вища школа, 1996. – 324 с.

References

1. Malysh, M.N., Volkova, T.N., Perebiynos, V.I. etc. (2002), *Agrarnaya ekonomika* [Agrarian economy], tutorial, Lan, St.-Peterburg, Russia, 688 p.

2. Andriichuk, V.H. (2002), *Ekonomika ahrarnykh pidpriemstv* [Economy of agrarian enterprises], tutorial, KNEU, Kyiv, Ukraine, 624 p.

3. Buzovskyi, Ie.A., Vasylenko, V.H. (1989), *Vysokoefektyvne vykorystannia transportu APK* [Highly efficient the use of transport AIC], Urozhai, Kyiv, Ukraine, 144 p.

4. Buzovskyi, Ie.A., Perebyinis, V.I., Kotelianets, V.I. (1995), *Ekonomne vykorystannia enerhonosiiv pry transportuvanni vantazhiv u silskomu hospodarstvi* [Economical use of energy carriers during transportation of cargoes in agriculture], IPOKS, Kyiv, Ukraine, 25 p.

5. Vlasiuk, P.M. (1998), "The use of vehicles", *Ekonomika APK*, no. 4, pp. 37-40.

6. Law of Ukraine "On Automobile Transport" (2001), *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, no. 22, pp. 386–405.

7. Kotelianets, V.I. (1980), *Effektivnost ispolzovaniya transporta v selskom khozyaystve* [Efficient use of transport in agriculture], Kolos, Moscow, Russia, 222 p.

8. Mironyuk, S.K. (1982), *Ispolzovaniye transporta v selskom khozyaystve* [Use of transport in agriculture.], tutorial, Kolos, Moscow, Russia, 287 p.

9. Burlai, O.I., Verhun, M.H., Kotelianets, V.I., Kotelianets, O.V. and Perebyinis V.I. (1993), *Orhanizatsiia perevezennia vantazhiv u silskomu hospodarstvi* [Organization of cargo transportation in agriculture], Polissia, Zhytomyr, Ukraine, 162 p.

10. Kotelianets, V.I., Buzovskyi, Ie.A., Pylypchenko, O.I. etc. (1984), *Orhanizatsiia transportnykh robit u silskomu hospodarstvi* [Organization of transport works in agriculture], Urozhai, Kyiv, Ukraine, 104 p.

11. Perebyinis, O.V. (2004), "Methodical foundations of market formation of transport services", *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu silskoho hospodarstva im. P. Vasylenka: Ekonomichni nauky. Rynkova transformatsiia ekonomiky APK*, issue 32, pp. 376–380.

12. Perebyinis, V.I. and Perebyinis, O.V. (2002), "Transport support of the agricultural sector of economy: problems of legislative and of normative regulation", *Marketynh i lohistyka v systemi menedzhmentu: Tezy dop. nauk.-prakt. konf. Vyd-vo Nats. un-tu «Lvivska politekhnik»*, Lviv, Ukraine, pp. 291–292.

13. Riabych, P.M. and Tovma, I.P. (1998), "The effectiveness of use of motor transport", *Ekonomika APK*, no. 7, pp. 43–46.

14. Trofymov, N.I. (1996), *Ekonomika avtomobilnoho transportu* [The economy of motor transport], Vyshcha shkola, Kyiv, Ukraine, 324 p.