

УДК 656.2.027(477)+338.43.01

Величко А. Є.

к. е. н., директор

ЗНДЦ "Степагропромпродуктивність"

Глухова І. Ю.

завідувач науково-дослідного відділу

НДЦ "Донецькагропромпродуктивність"

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ
АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ
НЕВИКОРИСТАНИХ РЕЗЕРВІВ НА АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ
ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ**

*Проведено аналіз роботи автотранспортних підрозділів аграрних підприємств
Донецької області для визначення невикористаних резервів. Розроблені рекомендації
підвищення ефективності використання транспорту.*

*Ключові слова: підприємство АПК, автомобільний транспорт, економічна
ефективність, резерви виробництва, економічний аналіз.*

Постанова проблеми. Аграрний сектор економіки займає провідне місце в господарському комплексі країни. За роки економічних реформ створена відповідна правова база, змінилися форми власності і господарювання на селі. Одним з основних елементів АПК є підприємство. Сьогодні процес сталого розвитку підприємств, збереження його конкурентоспроможності, адаптивності та ефективності, є одним з найактуальніших для України [1].

В міру розширення масштабів аграрного виробництва усе більшого значення набувають задачі його своєчасного та повного транспортного обслуговування. Від того наскільки ефективна використовується автомобільний транспорт залежить собівартість перевезень, а отже і фінансові результати діяльності підприємства. Тому пошук резервів бодем

ефективного використання вантажних машин на підприємствах має велике значення.

Одним із найважливіших шляхів пошуку резервів підвищення ефективності використання автотранспорту та інших транспортних засобів пов'язане із застосуванням прогресивних методів економічного аналізу його роботи, що дасть змогу виявити негативні причини неефективного використання транспорту та розробити заходи, що забезпечать високоякісне транспортне обслуговування, зниження собівартості перевезень, поліпшення умов виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням організації пошуку резервів ефективного використання автомобільного транспорту присвячені роботи С. Бединера, Е. Бузовського, В. Василенко, Н. Васильєва, В. Власенко, С. Гольбрайха, Б. Геронімуса, В. Заніна, В. Котелянца, В. Палія, В. Перебийноса, А. Пилипченко, А. Полонського, Н. Пугачова, Ж. Теміргалієва, М. Ходоша, А. Чернової, А. Зубченко та інших учених.

У той же час, незважаючи на широкий діапазон охоплених дослідженнями проблем, багато питань, пов'язаних з організації роботи автотранспорту аграрних підприємств, впровадження науко-обґрунтованих заходів поліпшення використання автомобільного транспорту, визначення резервів виробництва та розробки рекомендацій щодо ефективного використання автомобільного транспорту, які враховують специфіку роботи транспорту в умовах сучасних аграрних підприємств, залишилися невирішеними.

Мета і завдання дослідження є проведення аналізу роботи автотранспортних підрозділів аграрних підприємств Донецької області для визначення невикористанні резервів.

Виклад основного матеріалу Основна проблема транспортного обслуговування сільськогосподарських підприємств Донецької області на сьогодні залишається в тому, що структура наявного автомобільного транспорту потребує оновленню тобто поповненню транспортних засобів

новими вантажними автомобілями. Але це на сучасних аграрних підприємства не завжди можна реалізувати в зв'язку з фінансовими труднощами. Тому основна тенденція покращення роботи автомобільного транспорту заключається в пошуку резервів поліпшення використання автомобільного транспорту.

Одним із найважливіших шляхів пошуку резервів виробництва і вивчення всебічного та об'єктивного оцінювання роботи підприємств є аналіз їхньої господарської діяльності.

У системі методів управління виробництвом аналіз діяльності підприємств дає можливість здійснювати контроль за виробництвом, економічно обґрунтовувати управлінські рішення, виявляти і більш повно використовувати резерви виробництва.

Для оцінки роботи вантажного автомобільного транспорту застосовується ціла система основних і узагальнюючих показників. Основні техніко-економічні показники дозволяють оцінити окремі сторони роботи машини з точки зору використання часу їх роботи, швидкості руху, пробігу, вантажопідйомності і т.д., що є частиною таких узагальнюючих показників як продуктивність роботи машин і собівартість перевезень, за допомогою яких оцінюються остаточні результати роботи автотранспорту.

Об'єм вантажообігу залежить від середньорічної кількості автомобілів, кількості відпрацьованих днів в середньому одним автомобілем за рік, середньої тривалості робочого дня, коефіцієнту використання пробігу, середньої вантажопідйомності та коефіцієнту використання вантажопідйомності автомобілів (рис. 1).

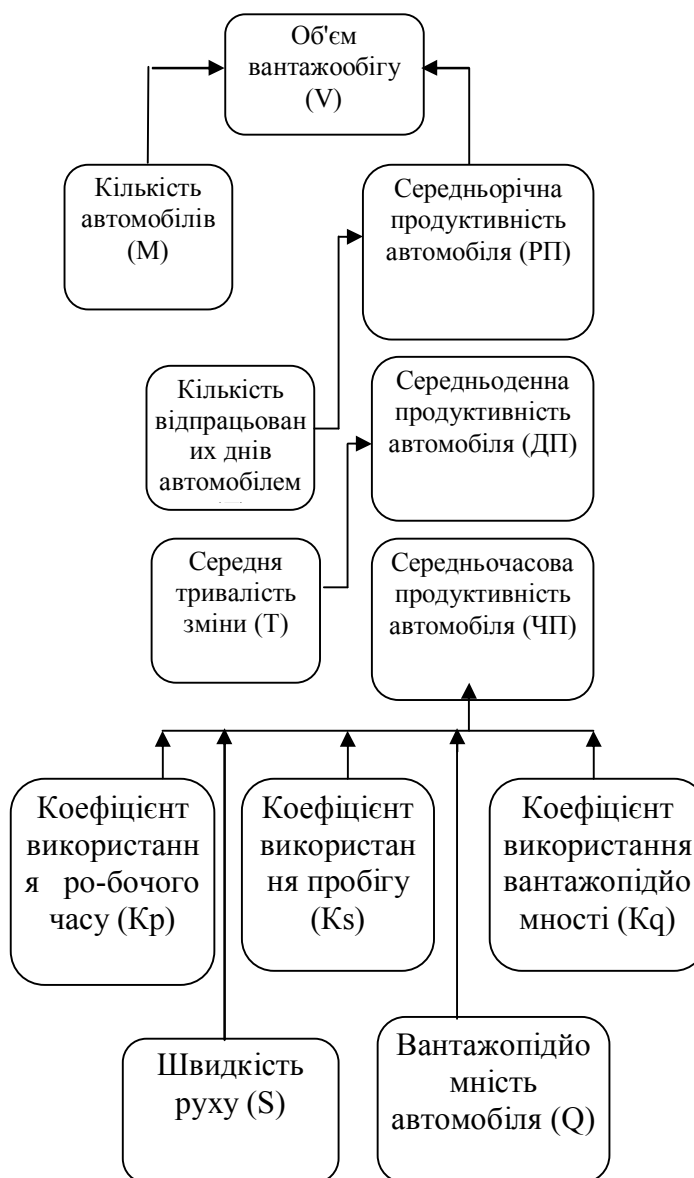


Рис. 1. Структурно-логічна факторна модель об'єму вантажообігу

Розрахунок впливу цих факторів на об'єм вантажообігу можна виконати за допомогою одного з прийому детермінованого факторного значення [2].

Детермінована модель факторної системи обсягу вантажообігу має наступний вигляд:

$$V = M * Д * T * Kp * S * Ks * Q * Kq \quad (1)$$

Для визначення невикористаних резервів нами проведений факторний аналіз роботи вантажного автомобільного транспорту на аграрних підприємствах Донецької області. Середні показники роботи автомобільного транспорту підприємств показані в таблиці 1.

Таблиця 1

Загальна характеристика роботи автотранспорту

Показники	Одиниці виміру	Значення показників			План на наступний рік
		план 2012 р.	факт 2012 р.	+, -	
	2	5	6	7	8
Середньоспискова кількість вантажних автомобілів	шт.	46	43	-3	45
Загальний тоннаж	т.	184	184,9	-0,9	
Середня вантажопідйомність автомобіля	т.	4,0	4,2	+ 0,2	4,2
Автомобілі-дні знаходження автомобілів в господарстві	дні	16790	15695	-1095	16420
в т. ч.:					
в ремонті	дні	1686	4081	-2395	14778
в роботі	дні	12257	10987	-936	11820
Відпрацьовано одним автомобілем за рік	дні	265	254	-11	260
Коефіцієнт технічної готовності		0,90	0,74	-0,16	0,90
Коефіцієнт використання автомобілів в роботі		0,73	0,70	-0,03	0,72
Час надходження автомобілів:					
в наряді	годин	97520	87376	-10144	93600
в пробіги	годин	68264	52425	-15839	63648
Коефіцієнт використання робочого часу		0,70	0,60	-0,10	0,68
Загальний пробіг автомобілів	тис. км.	2979	2607	-371,7	2914
В тому числі з вантажем	тис. км.	1787	1330	-457,6	1749
Коефіцієнт використання пробігу		0,60	0,51	0,09	0,60
Вантажообіг	тис. т.км	6256	5402	-853,6	6590
Середня завантаженість автомобілів	т.	3,5	3,7	+0,4	3,8
Коефіцієнт використання вантажопідйомності		0,875	0,881	+0,01	0,90
Середня технічна швидкість	км/ч	43,6	49,7	+6,1	45,7
Об'єм перевезених вантажів	тис.тон	250,2	244,9	-5,3	275,0
Середня відстань перевезень вантажів	км	25	22	-3	24,0
Продуктивність	т.км	122,4	106,8	-15,6	125,1

З таблиці 1 бачимо, що рівень багатьох показників знизився, в результаті чого обсяг вантажообігу зменшився. Розрахунок впливу факторів на обсяг вантажообігу проведемо способом абсолютних різниць:

$$\bullet V_m = (M^1 - M^0) \cdot D^0 \cdot T^0 \cdot K_p^0 \cdot S^0 \cdot K_s^0 \cdot Q^0 \cdot K_q = (43 - 46) \cdot 265 \cdot 8 \cdot 0,7 \cdot 43,6 \cdot 0,6 \cdot 4 \cdot 0,875 = - 272$$

$$\bullet V_m = M^1 \cdot (D^1 - D^0) \cdot T^0 \cdot K_p^0 \cdot S^0 \cdot K_s^0 \cdot Q^0 \cdot K_q = 43 \cdot (254 - 265) \cdot 8 \cdot 0,7 \cdot 43,6 \cdot 0,6 \cdot 4 \cdot 0,875 = - 243$$

$$\bullet V_t = M^1 \cdot D^1 \cdot (T^1 - T^0) \cdot K_p^0 \cdot S^0 \cdot K_s^0 \cdot Q^0 \cdot K_q = 43 \cdot 254 \cdot (8 - 8) \cdot 0,7 \cdot 43,6 \cdot 0,6 \cdot 4 \cdot 0,875 = 0$$

$$\bullet VK_p = M^1 \cdot D^1 \cdot T^1 \cdot (K_p^1 - K_p^0) \cdot S^0 \cdot K_s^0 \cdot Q^0 \cdot K_q = 43 \cdot 254 \cdot 8 \cdot (0,60 - 0,70) \cdot 43,6 \cdot 0,6 \cdot 4 \cdot 0,875 = - 800$$

$$\bullet VS = M^1 \cdot D^1 \cdot T^1 \cdot K_p^1 \cdot (S^1 - S^0) \cdot K_s^0 \cdot Q^0 \cdot K_q = 43 \cdot 254 \cdot 8 \cdot 0,60 \cdot (49,7 - 43,6) \cdot 0,6 \cdot 4 \cdot 0,875 = + 672$$

$$\bullet VK_s = M^1 \cdot D^1 \cdot T^1 \cdot K_p^1 \cdot S^1 \cdot (K_s^1 - K_s^0) \cdot Q^0 \cdot K_q = 43 \cdot 254 \cdot 8 \cdot 0,60 \cdot 49,7 \cdot (0,51 - 0,60) \cdot 0,6 \cdot 4 \cdot 0,875 = - 492$$

$$\bullet VQ = M^1 \cdot D^1 \cdot T^1 \cdot K_p^1 \cdot S^1 \cdot K_s^1 \cdot (Q^1 - Q^0) \cdot K_q = 43 \cdot 254 \cdot 8 \cdot 0,60 \cdot 49,7 \cdot 0,51 \cdot (4,2 - 4,0) \cdot 0,875 = + 233$$

$$\bullet VK_q = M^1 \cdot D^1 \cdot T^1 \cdot K_p^1 \cdot S^1 \cdot K_s^1 \cdot Q^1 \cdot (K_q^1 - K_q^0) = 43 \cdot 254 \cdot 8 \cdot 0,60 \cdot 49,7 \cdot 0,51 \cdot 4,2 \cdot (0,881 - 0,875) = + 34$$

Згідно поведеного аналізу роботи автомобільного транспорту встановлено, що причинами зниження об'єму вантажообігу є цілоденні та внутрішньозмінні простої автомашин, а також понадпланові холості пробіги. Денні простої виросли в середньому на 11 днів у розрахунку на один автомобіль і на 473 по всьому автопарку ($11 \cdot 43$). Через це обсяг вантажообігу зменшився на 272 тис. км. Надпланові простої під навантаженням, розвантаженням та з інших причин склали 8738 год $[(0,60 - 0,70) \cdot 87376]$, у зв'язку з чим обсяг вантажообігу зменшився на 800 тис. км. Недостатньо раціонально використовувалися автомобілі під час пробігу. Надпланові порожні рейси склали 235 тис. км. $[(0,51 - 0,60) \cdot 2607,4]$, що призвело до зменшення вантажообігу на 492 тис. т. км.

Проведений аналіз роботи автомобільного парку свідчить про те, що основними джерелами резервів збільшення вантажообігу на підприємствах є скорочення цілоденних і внутрішньо змінних простоїв автомобілів, холостих пробігів, підвищення коефіцієнту використання вантажообігу.

Одним з важливих резервів високопродуктивної роботи транспорту є підтримання його систем у технічно справному стані. Комплексним

показником оцінки ефективності використання автомобільного транспорту є коефіцієнт технічної готовності.

Проведений аналіз використання автомобільного транспорту на аграрних підприємствах Донецької області показав, що коефіцієнт технічної готовності в середньому становить – 0,64%, а це свідчить про те що автомобілі частково знаходяться в ремонті.

Для визначення і усунення причин простоїв автомобілів, підприємствам необхідно провести аналіз технічного обслуговування і ремонту автомобілів. Аналіз дасть змогу виявити причини внутрішньозмінних і цілоденних простоїв, оцінити якість і своєчасність проведення робіт з технічного обслуговування й ремонту, визначити причини виникнення несправностей автомобілів, їх агрегатів, вузлів і механізмів, дати оцінку якості і результатами роботи виробничих дільниць і цехів, бригад і окремих виконавців.

Вихідними даними для складання плану ремонту і технічного обслуговування є нормативи міжремонтних пробігів і норми часу за окремими видами ремонту та обслуговування в людино-годинах, встановлені для кожної марки автомобілів.

Тривалість простою рухомого складу автомобільного транспорту на технічному обслуговуванні і в ремонті можна розраховувати за формулою наступного виду: $P_{пр\ рем} = N_{до} \times P_k + L_{заг} / 1000 \times P_{то}$, де: $N_{до}$ – кількість капітальних ремонтів; P_k – тривалість капітального ремонту, календарних днів; $L_{заг}$ – загальний пробіг автомобілів, км; $P_{то}$ – тривалість простою автомобілів на технічному обслуговуванні і поточному ремонті, днів на 1000 км пробігу.

Для того, щоб усі види транспорту використовувались у господарстві найефективніше треба вивчити обсяги перевезень вантажів і вантажообіг за періодами року для забезпечення більш рівномірного завантаження транспортних засобів протягом року, з урахуванням терміновості перевезень. Зменшити сезонність використання автомобілів і потребу в залученому

транспорті можна, правильно розподіляючи в часі перевезення кормів, органічних добрив, будівельних матеріалів та збільшуючи обсяг послуг автопарку населенню та іншим підприємствам.

Основними шляхами підвищення коефіцієнта використання пробігу є продумана маршрутизація руху автомобілів. На витрату пального автотранспортом суттєво впливає тип шляхового покриття. На удосконаленіх дорогах собівартість перевезень зменшується в 2-3 рази, термін служби автомобіля збільшується на 30%, витрати пального скорочуються на 30-50%; продуктивність на ґрунтових дорогах у 3-4 рази нижче. Тому аграрним підприємствам необхідно здійснення заходів з оптимізації дорожнього руху. Для рівня витрат пального при транспортному обслуговуванні збиральних машин має важливе значення стан не тільки шляхів, але і виїздів на них з полів, зокрема, відсутність борозд та інших нерівностей на полях, де збирають урожай.

Висновки. Проведені нами дослідження вказують на наявність досить істотних невикористаних резервів в автотранспортному обслуговуванні в Донецькій області. Проведення всебічного та об'єктивного економічного аналізу роботи транспорту дасть змогу підприємствам знайти невикористанні резерви і збільшити показники автотранспортної роботи у кілька разів.

Список використаної літератури

1. Шеремет А. Д. Комплексний аналіз господарської діяльності підприємств / учебное пособие // М.:Инфра-М., 2006 С. 310
2. Бачурин А. А. Аналіз виробничо-господарської діяльності автотранспортних організацій: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / под ред. З. И. Аксеновой. – М.: Издательский центр «Академия», 2004.

ВЕЛИЧКО А. Е., ГЛУХОВА И. Ю. ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ЗА СЧЕТ ВНЕДРЕНИЯ НЕИСПОЛЬЗОВАННЫХ РЕЗЕРВОВ АГРАРНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОНЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

Проведен анализ работы автотранспортных подразделений аграрных предприятий Донецкой области для определения неиспользованных резервов. Разработаны рекомендации по повышению эффективности использования транспорта.

Ключевые слова: предприятие АПК, автомобильный транспорт, экономическая эффективность, резервы производства, экономический анализ.

VELICHKO A. E., GLUHOVA I. U. IMPROVING EFFICIENCY USE OF ROAD TRANSPORT BY INTRODUCING UNTAPPED RESERVES IN THE AGRICULTURAL ENTERPRISES OF DONETSK REGION

Conducted the analysis of motor units farms Donetsk region to determine the unused reserves. Recommendations efficient use of transport.

Keywords: enterprise agriculture, road transport, economic efficiency, production reserves, the economic analysis.