

УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ АГРАРНИХ НАУК
ІНСТИТУТ АГРАРНОЇ ЕКОНОМІКИ

На правах рукопису

РЯБИЧ ПАВЛО МИКОЛАЙОВИЧ

ОРГАНІЗАЦІЯ І ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ
ТРАНСПОРТУ НА ЗБИРАННІ БРОШАЮ

Спеціальність 08.00.05 - Економіка, планування
і організація управління народним господарством
та його галузями / сільське господарство /

А в т о р е ф е р а т
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ - 1994

Дисертація є рукопис.

Робота виконана в Інституті аграрної економіки Української академії аграрних наук.

Наукові керівники: доктор економічних наук, професор
КОТЕЛЯНЕЦЬ Віктор Іванович

доктор технічних наук, професор
РУДЗИНСЬКИЙ Володимир Васильович

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
МЕРТУНО Володимир Петрович

кандидат економічних наук, доцент
ЗДЕРЖВА Тамара Олександрівна

Провідна організація: Хмельницький сільськогосподарський інститут

З лист відбудеться "20" квітня 1994 р. о 14
годині на засіданні спеціалізованої ради К.020.06.01 в Інституті
аграрної економіки УАН за адресою: 252022, м.Київ, вул.Героїв
Оборони, 10, МСП.

Авто реферат розісланий 10.03.94р.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Інституту.

ЛНБ України ім.В.Стефаніка



00802274 (N)

Учений секретар
спеціалізованої ради,
кандидат економічних наук

М.І.Малік

43-29.345

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність дослідження. В останні роки в сільськогосподарських районах збільшується кількість вантажовідправників та вантажоодержувачів, що пов'язано із створенням фермерських господарств, розукрупненням колективних та державних господарств, організацією нових переробних підприємств. В цих умовах важливо забезпечити своєчасне перевезення сільськогосподарської продукції. За даними науково-дослідних установ в колективних і державних підприємствах на транспорті, вантажно-розвантажувальні і складські роботи припадає близько 25-30 % затрат праці і використовується 35-45 % всіх енергетичних потужностей. Через різке зростання цін на паливно-мастильні матеріали частка транспортних витрат у собівартості продукції рослинництва становить 30-40 % і продовжує зростати. Отже, питання раціональної організації і підвищення ефективності використання транспорту набуває особливої актуальності. При цьому провідна роль відводиться транспорту, зв'язаному з виконанням технологічних робіт та реалізацією продукції, особливо на збиранні врожаю, тому що в цей період в господарствах виконується 45-60 % річного обсягу транспортних робіт.

Мета дослідження полягає в удосконаленні методичних положень та розробки практичних рекомендацій щодо поліпшення організації перевезення сільськогосподарської продукції та підвищення економічної ефективності використання транспортних засобів на збиранні врожаю.

Досягнення цієї мети потребує вирішення слідуючих завдань:

- вдосконалити методичні положення визначення потреби транспортних засобів на перевезенні врожаю;
- розробити пропозиції по приведенню транспортних засобів у відповідність до умов сільськогосподарського виробництва;
- обґрунтувати шляхи поліпшення організації перевезення врожаю в умовах дефіциту нафтопродуктів;
- розробити пропозиції по вдосконаленню економічних взаємовідносин між транспортними, сільськогосподарськими підприємствами, заготівельними організаціями та переробною промисловістю.

Предмет дослідження - механізм організації перевезення сільськогосподарських вантажів під час жнив, широкий комплекс технічних, технологічних і соціальних питань, своєчасне вирішення яких забезпечує раціональну організацію транспортних робіт та високоєфективне

використання транспортних засобів.

Об'єктом дослідження обрані сільськогосподарські підприємства згчи Лісостепу України. Експериментальні дослідження та поглиблене вивчення організації транспортних робіт і ефективності використання транспорту здійснювалось у господарствах Миргородського, Семенівського, Хоральського районів Полтавської області.

Джерелом необхідної інформації для проведення досліджень були річні звіти господарств, виробничо-фінансові і перспективні плани, дані статистичної звітності, матеріали фотохронометражних спостережень. Поряд із цим використовувались праці вітчизняних і зарубіжних вчених, спеціалістів по питаннях організації транспортних робіт і ефективності використання транспорту в сільському господарстві. Вивчався досвід передових господарств по високопродуктивному використанню транспорту.

В процесі проведення досліджень застосовувалися відомі в науковій практиці методи: монографічний, аналітичний, статистичних групувань, регресійний аналіз і кореляція, економіко-тематичні методи та інші, що застосовуються в економічних дослідженнях. Більшість розрахунків виконувалось на електронно-обчислювальних машинах.

Наукова новизна результатів дослідження полягає в уточненні методики визначення потреби у транспортних засобах для перевезення продукції врожаю, визначені відповідності транспортних засобів умовам роботи на кнйвах, обґрунтуванні пропозиції по відшкодуванню витрат на матеріальне стимулювання праці водіїв при перевезенні продукції рослинництва на заготівельні пункти.

Практичне значення виконаних досліджень полягає в тому, що обґрунтовані пропозиції по вдосконаленню організації та підвищенню ефективності використання транспорту на збиранні врожаю, намічені шляхи поліпшення економічних взаємовідносин між транспортними, заготівельними та сільськогосподарськими підприємствами, розроблені рекомендації по вдосконаленню автомобільного парку в колективних та державних сільськогосподарських підприємствах, виявлені резерви поліпшення управління перевезеннями продукції врожаю.

На захист виносяться наступні найважливіші результати досліджень:

- уточнена методика визначення потреби в транспортних засобах на період збирання врожаю;

- пропозиції по вдосконаленню організації перевезення сільськогосподарської продукції;
- рекомендації по поліпшенню економічних взаємовідносин між транспортними, заготівельними і переробними підприємствами;
- рекомендації по вдосконаленню структура автомобільного парку колективних і державних підприємств, а також поліпшенню управління перевезеннями сільськогосподарських вантажів.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертаційної роботи заслухані і схвалені на республіканській науково-практичній конференції молодих вчених і спеціалістів "Соціально-економічні передумови підвищення ефективності агропромислового виробництва в багатуокладній аграрній економіці" /Київ, 1991 р. /, на науково-практичних конференціях Полтавського СГІ /Полтава, 1990, 1991 рр./; на XIV науково-практичній конференції "Проблеми розвитку АПК Верхньоволжя" / Тверь, 1991 р./.

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи висвітлені в 8 друкованих працях загальним обсягом 1,3 друкованих аркуша.

Пропозиції по вдосконаленню організації використання транспорту на збиранні врожаю впроваджуються в колгоспах Семенівського і Хорольського районів Полтавської області. Методичні рекомендації по застосуванню догосподарських тарифів на перевезенні цукрових буряків і впровадженню погодинних графіків прибуття автомобілів під розвантаження використовувались на Веселоподільському цукровому заводі.

Структура роботи. Дисертаційна робота включає вступ, три розділи, висновки та пропозиції, список літератури, додатки. Викладено на 136 сторінках машинописного тексту, має 29 таблиць, 14 додатків.

У вступі обґрунтована актуальність обраної теми дослідження, визначена мета і завдання, предмет та об'єкт дослідження, викладена наукова новизна, практична та методична цінність одержаних результатів.

У першому розділі - "Організаційно-економічні основи ^{вдосконалення} транспортного обслуговування сільськогосподарського виробництва" визначені основні вимоги сільського господарства до транспорту в ринкових умовах; викладені методичні особливості визначення потреби транспортних засобів на живих, обґрунтована економічна оцінка роботи ав-

тeмoбiльнoгo i тpaктopнoгo тpaнcпopтy нa збиpaннi вpoжaю.

У другoмy poздiлi - "Opгaнiзaцiя викopистaння тpaнcпopтy нa збиpaннi вpoжaю" дoслiджeнa вiдпoвiднiсть тpaнcпopтних зacoбiв умoвaм сiльськoгoспoдapськoгo вирoбництвa, oбгpунтoвaнa мeтoдикa плaнувaння пoтpeби в aвтoмoбiльнoмy тpaнcпopтi для пepeвeзeння пpoдукцiї вpoжaю в умoвaх дeфiциту нaфтoпpoдуктiв, здiйснeнo aнaлiз opгaнiзaцiї poбoти тpaнcпopтy нa збиpaннi вpoжaю, дoслiджeнo вплив рaцioнaльнoї opгaнiзaцiї нa eфeктивнiсть викopистaння руxoмoгo склaду.

В тpeтьoмy poздiлi - "Шляхи пiдвищeння eфeктивнoстi викopистaння тpaнcпopтних зacoбiв" нaмiчeнi шляхи пoлiпшeння eкoнoмiчних зв'язoк мiж сiльськoгoспoдapськими i тpaнcпopтними пiдпpиeмствaми, poзpoблeнi пpoпoзицiї пo вдoскoнaлeнню oтpуктури aвтoмoбiльнoгo пapкy, oбгpунтoвaнi шляхи вдoскoнaлeння упpaвлiння пepeвeзeннями сiльськoгoспoдapських вaнтaжiв.

ЗМIСТ POБOТИ

В сiльськoмy гoспoдapствi вирoбництвo poзocepeджeнe нa знaчнiй тepитopiї, дe нeoбiднo пepeвoзити нaсiння, дoбpишa, вpoщeнy пpoдукцiю тoщo. В зв'язку з тим, щo eкoнoмiчний пpoцeс вiдтвopeння тyт пepeплiтaється з пpиpoдним бioлoгiчним, oб'єкти пepeвeзeння вaнтaжiв тa пoтpeбa в зacoбax тpaнcпopтy пpoтягoм poкy нepiвнoмiрнi, a oтpуктyрa вaнтaжoбoрoтy вiдoбpaжae нaпpямoк вирoбничoї cпeцiялiзaцiї сiльськoгoспoдapських пiдпpиeмств.

В гoспoдapствax Пoлтaвськoї oблaстi тpaнcпopтyються рiзнoмaнiтнi вaнтaжi, якi вiдрiзняються свoїми фiзичними влaстивoстaми, poзмiрaми, спoсoбaми нaвaнтaжeння i poзвaнтaжeння. Aлe тiльки 60% вaнтaжiв, щo пepeвoзяться в сiльськoмy гoспoдapствi, зaбeзпeчують пoвнe викopистaння вaнтaжoпiдioмнoстi тpaнcпopтних зacoбiв. Умoви сiльськoгo гoспoдapствa i тeхнoлoгiї, щo зaстocoвyються y вирoбництвi, свiдчaть пpo нoцiяльнiсть викopистaння aвтoмoбiлiв з бiльшoю плoщeю i oб'ємoм кyзoвa. З мeтoв пoлiпшeння викopистaння вaнтaжoпiдioмнoстi, змeншeння втpaт пpoдукцiї, знижeння зaтpaт пpaci тa кoштiв нa пepeвeзeння нeoбiднe тeхнiчнe вдoскoнaлeння сiльськoгoспoдapськoгo тpaнcпopтy.

Нaукoвo-тeхнiчний пpoгpeс в aвтoмoбiлeбyдyвaннi дaв змoгy здiйснити пoстaвкy в сiльськe гoспoдapствo нoвих aвтoмoбiлiв ЗИЛ-130, ЗИЛ-ММЗ-5541, КамАЗ-55102 тa iнших, якi бiльш пpoдуктив-

ні та економічні порівняно до тих, що застаріли / ГАЗ-52, КАЗ-608 тощо/. Проте приведення рухомого складу у відповідність до умов використання в сільському господарстві слід здійснювати й надалі. Доцільно організувати виготовлення різних /змінах/ кузовів на шасі одного й того ж автомобіля. Це дозволить поліпшити використання вантажопідйомності, зменшити втрати продукції, знизити затрати праці та коштів на перевезення вантажів. Важливим резервом сільськогосподарського транспорту є більш ширше використання та переведення бензинових автомобілів на дизельні двигуни, при роботі яких на 1 т перевезених вантажів витрачається в 1,5-2 рази менше нафтопродуктів.

Поряд з автотранспортом в сільському господарстві взагалі і зокрема під час збирання врожаю, значна кількість вантажів перевозиться тракторами. Проведені дослідження показують, що тракторні причепа, які агрегуються з тракторами, малотонажні. У зв'язку з цим потужність трактора недовикористовується, що приводить до низької продуктивності і нерационального використання нафтопродуктів.

Програмою досліджень по темі передбачалося визначити обсяг перевезення вантажів під час збирання врожаю та потребу в транспортних засобах. Вихідними даними для цього були планові показники про обсяги виробництва і реалізації сільськогосподарської продукції. Виходячи з них, встановлювався обсяг перевезення з розподілом по місяцях та видах транспорту. При визначенні потреби в автомобілях на збирання врожаю в сучасних методах користуються виробітком на 3-тонний автомобіль з розрахунку на місяць. І таким чином визначають потребу в автомобілях. Методика потребує в цьому відношенні уточнення. Виробіток доцільно планувати не на 3-тонний автомобіль, а на 8-тонний. Методичною особливістю при визначенні обсягу перевезення автомобілями є те, що потрібно виходити не з наявного автопарку сільськогосподарських підприємств, а потім залучення транспорту, а ефективності використання рухомого складу, який є в районі чи навіть області, незалежно від відомчого підпорядкування.

При дефіциті нафтопродуктів планування роботи транспорту на збирання повинно передбачати визначення оптимальних маршрутів перевезення продукції врожаю і встановлення раціональних схем транспортування сільськогосподарської продукції. В процесі проведення досліджень вирішувались дві задачі на перевезенні зерна на елеватори.

тор і цукрової сировини на цукровий завод.

Сумарний мінімальний вантажособіг при оптимальному закріпленні господарств Херольського району за бурякопунктами окладає близько 50-8 тис. т-км. Класична транспортна задача обмежувалася розподілом постачальників сировини за споживачами. Але економічно важливо закріпити автомобілі транспортних організацій за сільськогосподарськими підприємствами і визначити відповідний обсяг перевезення по кожній марці автомобілів, як транспортних організацій, так і господарств. Тому на другому етапі вирішення транспортної задачі за допомогою ЕОМ оптимізувалося закріплення транспорту автотранспортних підприємств за господарствами з визначенням конкретного обсягу перевезення цукрових буряків автомобілями відповідних марок. Для вивезення коренів в запланованому обсязі необхідно 106,7 т бензину і 151,6 т дизельного пального. Це дасть змогу витрачати на 1 т цукрової сировини 1,35 кг бензину та 1,21 кг дизельного пального. Оптимальне використання рухомого складу оприяло зменшення витрат на кожну перевезену тону бензину на 8,6 та дизельного пального на 6,9 %.

В процесі досліджень було встановлено, що ефективність використання автотранспорту і рівень собівартості перевезення в сільському господарстві залежать від дорожніх умов /табл. 1/.

1. Вплив стану доріг на показники роботи автомобіля КамАЗ-5320 на перевезенні цукрових буряків

Показники	Асфальтове покриття	Кам'яне покриття	Грунтова дорога
Продуктивність автомобіля за годину: тонн	7,69	5,88	4,42
тонно-кілометрів	398	166	125
Технічна швидкість, км/год	43,6	33,3	25,0
Витрати пального на 100 км пробігу, літрів	41,8	44,3	47,8
Те ж на 1 т-км, грам	37,8	40,0	43,1
Собівартість 1 т-км, крб.	5,25	6,59	7,68

Отже, при транспортуванні цукрових буряків автомобілем КамАЗ-5320 навіть по ґрунтовій дорозі виробничі поазники значно гірші, ніж при слідуванні його по дорозі з удосконаленим покриттям. При цьому продуктивність автомобіля знижується на 43 %, витрати пального зростають на 14,4 %, різко збільшуються витрати на перевезення цукрових буряків. На невпорядкованих дорогах ефективність використання автомобілів ще нижча, а під час бездоріжжя собівартість перевезень зростає у 1,5-1,8 рази. Отже, уже важливо організувати будівництво та ремонт доріг в сільській місцевості. Це забезпечує високоєфективну експлуатацію рухомого складу та значне зменшення втрат продукції при транспортуванні.

Вивчення різних питань поліпшення організації роботи транспорту на обслуговуванні збиральних агрегатів та перевезенні продукції на заготівельні пункти дозволило намітити шляхи підвищення продуктивності рухомого складу, зниження витрат праці, коштів та нафтопродуктів на перевезення вантажів. В умовах глибокої економічної кризи раціональна організація роботи транспорту повинна бути в центрі уваги керівників і спеціалістів сільськогосподарських підприємств. Підвищення ефективності організації роботи автотранспорту на перевезенні зерна від збиральних агрегатів можна досягти за рахунок групового закріплення транспортних засобів за комбайнами. Питання це не нове. Але на виробництві в більшості господарств здійснюється індивідуальне закріплення. Тому це питання потребувало вивчення. В процесі проведення дослідження ми прийшли до висновку, що групове закріплення дасть змогу зменшити простої автомобілів в 2,4-2,5 рази, підвищити продуктивність праці водіїв, при зниженні собівартості перевезень.

Серед заходів, що спрямовані на поліпшення організації роботи транспорту під час збирання врожаю, насамперед, слід забезпечити зменшення простоїв транспорту під навантаженням, розвантаженням та в очікуванні виконання цих операцій. Питання вага простоїв автомобілів під розвантаженням в структурі ^{робочого} часу на транспортуванні зерна досягає 30-40 %. Основна причина - одночасне прибуття автотранспорту / в основному з ІО до ІІ години / на хлібоприймальний пункт. Разом з тим, там, де діють центри управління перевезеннями, ці простої не перевищують 25-30 %. Як показують дослідження, значні простої транспорту спостерігаються в рейсах, де на вивезення зерна з господарств залучається вели-

ка кількість автомобілів малої та середньої вантажопідйомності.

Прикладом хорошої організації роботи транспорту на заготівлі зерна може бути Миргородський район. Під час янив на елеваторі діє ^{Центр} управління перевезеннями, який забезпечує рівномірне надходження автотранспорту під розвантаження, створює умови для високоефективного використання автомобілів великої вантажопідйомності. В залежності від відстані транспортування та дорожніх умов водіям доводяться щоденні завдання.

Функціонування центрів управління перевезеннями цукрових буряків, як тимчасових структурних формувань, також дає значний економічний ефект. Це відображається в скороченні простоїв та більш раціональній експлуатації рухомого складу. Накаль, навіть при хорошій роботі ЦУНів значна частина коренів перевозиться автомобілями ГАЗ-53 та ГАЗ-53А вантажопідйомністю 3,5-4 т. Так, незважаючи на значну відстань транспортування / 28 км / з колективного сільськогосподарського підприємства ім. Калініна, 55,7 % буряків у 1992 р. вивезено малотонажними автомобілями. При цьому на доставку 100 т витраченося 349 кг бензину. А при перевезенні автомобілями ЗІД-130 з причепами / вантажопідйомність поїзда 10 т / - лише 205 кг. А якщо з цього господарств з буряка на завод перевозили автомобілями КамАЗ-5320 з причепами ГСБ-8350, то витрати дизельного пального становили відповідно близько 130 кг, або у 2,7 рази менше порівняно до фактичних витрат при доставці коренів власним транспортом. Таке становище повинно привернути увагу планових, сільськогосподарських органів та працівників переробної промисловості з тим, щоб вже в 1994 р. та наступні роки вивезення цукрових буряків здійснювалося лише автомобілями великої вантажопідйомності та автопоїздами. Поряд із цим слід ще раз наголосити, що безпосередньо в господарствах доцільно мати в основному технологічний транспорт, де переважно автомобілі вантажопідйомністю 4-5 тонн. Великовантажні автомобілі найбільш ефективно можуть бути використані лише тоді, коли вони зосереджені в крупних районних транспортних підприємствах. Цей висновок зроблено під час розробки пропозицій по вдосконаленню структури автомобільного парку в сільськогосподарських підприємствах досліджуваних районів.

Умови транспортування і особливості перевезення продукції сільського господарства впливають на собівартість перевезення. Доставка сільськогосподарської продукції обходиться господарствам значно дорожче, ніж, приміром, будівельних матеріалів. У зв'язку з цим вивчалася структура собівартості перевезення сільськогосподарської продукції /табл. 2/.

2. Структура собівартості перевезення зерна на хлібоприймальний пункт автомобілями ЗІЛ-130.

Статті витрат	1989-1991 рр.		1992 р.	
	на 1 т. крб.	в % до підсумку	на 1 т. крб.	в % до підсумку
Заробітна плата	0,30	18,9	17,96	7,8
Премія	0,15	9,4	8,79	3,8
Резерв відпусток	0,03	1,9	1,74	0,7
Відрахування на соціальне страхування	0,08	5,0	10,54	4,6
Паливно-мастильні матеріали	0,33	20,8	130,48	56,3
Амортизація	0,21	13,2	6,43	2,8
Ремонт	0,09	5,7	2,82	1,2
Зношення і заміна гуми	0,08	5,0	2,42	1,0
Накладні витрати	0,32	20,1	60,45	21,8
Всього витрат	1,59	100,0	231,62	100,0

При перевезенні зерна автомобілями ЗІЛ-130 в структурі собівартості відбулися зміни. Якщо в 1989-1991 рр. величину собівартості транспортування визначали в основному заробітна плата, премії, накладні витрати, то в умовах 1992 р. в зв'язку з різким підвищенням цін на нафтопродукти визначальною є вартість паливно-мастильних матеріалів, питома вага яких складає 56,3 % і має тенденцію до зростання.

Вивчення витрат на транспортування сільськогосподарської продукції дозволило рекомендувати диференційоване преміювання за виконання виробничих завдань на перевезенні продукції врожаю в залежності від відстані перевезення / до 30 км - 2 %, 30-50 - 1,5, зверх 50 км - 1% /. В основу розподілу накладних витрат на перевезення доцільно брати не заробітну плату водіїв, яка в подальшому в значній мірі визначатиметься важливістю виконуваної роботи, а обсяги вантажобігу.

В умовах багаторазового підвищення цін на паливно-мастильні та інші матеріали насамперед необхідно дати правильну економічну оцінку і визначити методику розрахунку витрат на перевезенні вантажів. Собівартість 1 т-км доцільно визначати по вантажах різних класів і відповідних групах доріг. Послідуюче підвищення витрат на експлуатацію транспорту на протязі року необхідно визначити за рахунок індексів росту і поправочних коефіцієнтів для коригування договірних тарифів або визначення собівартості перевезення.

Підвищення цін на паливно-мастильні матеріали приводить до зменшення прибутку на транспортних роботах. Залежність прибутку на 10 т-км від витрат палива на 1 т-км найбільш точно моделюється функцією виду:

$$y = - 23,5663 + \frac{1735,888}{x} ; \quad \eta = 0,4717$$

Коефіцієнт детермінації у випадку застосування даної функції показує, що прибуток з розрахунку на 10 т-км на 22,2 % залежить від витрат на паливно-мастильні матеріали. В процесі проведення досліджень вивчалися резерви зниження витрат паливно-мастильних матеріалів на перевезенні цукрових буряків. В більшості господарств економічне витрачання дизельного палива на транспортуванні цукрових буряків було досягнуто за рахунок удосконалення техніко-експлуатаційних показників роботи транспорту /збільшення завантаження автомо-

білів, зменшення порожніх переїздів на полях, перевезення коренів на підвищених швидкостях.

У вирішенні завдань дальшого розвитку агропромислового комплексу значне місце належить удосконаленню економічних взаємовідносин між сільськогосподарськими, транспортними і переробними підприємствами. Основою вдосконалення цих відносин є взаємовигідне поєднання економічних інтересів. Оплату за фактично перевезений вантаж необхідно диференціювати в залежності від терміновості перевезення або тривалості його виконання. Водночас тарифна система повинна забезпечувати відшкодування автотранспортним підприємствам витрат по перевезенню вантажів. Аналіз транспортних витрат та доходів на перевезенні цукрових буряків автомобілями КамАЗ-55102 показує, що із збільшенням середньої відстані перевезення із 17 до 46 км тарифна ставка за доставку 1 т зростає в 2 рази, а собівартість відповідно майже в 3 рази / табл. 3 /.

3. Економічні показники роботи автомобілів КамАЗ-55102 в залежності від середньої відстані перевезення цукрових буряків

Групи господарств по відстані перевезення, км	Середня відстань, км	Тарифна ставка		Собівартість перевезення	
		крб./т	в % до I-ої групи	крб./т	в % до I-ої групи
Показники при проведенні досліджень /1989-1991 рр./					
До 20	17	1,24	100	0,77	100
20-38	28	1,61	129,8	1,13	146,7
понад 38	46	2,52	203,2	2,30	298,7
В середньому	28,3	1,67	X	1,25	X
Те ж в цінах 1992 р.					
До 20	17	140,35	100	120,50	100
20-38	28	210,0	149,7	174,50	144,8
понад 38	46	394,96	281,4	352,03	292,1
В середньому	28,3	224,14	X	192,65	X

У зв'язку із зміною і значним коливанням цін результати дослідження були переріховані в ціни і умови 1992 року. Негативні тенденції, виявлені в процесі досліджень у 1989-1991 рр., дали змогу вирівняти тарифні ставки на перевезенні цукрових буряків відповідно до собівартості транспортування в залежності від відстані. Внаслідок цього тарифна ставка від першої до третьої групи / 17 та 46 км/ збільшується в 2,8 рази та собівартість перевезення - в 2,9 рази. Отже, для приведення тарифних ставок у відповідність з витратами доцільно тарифні ставки на транспортні послуги диференціювати в залежності від зміни собівартості перевезень. При цьому із зміною середньої відстані рівень рентабельності використання транспортних засобів повинен залишатися без змін.

В процесі досліджень було встановлено, що підвищення продуктивності використання рухомого складу супроводжується внаслідок виплати премій за перевиконання виробничих завдань значним ростом собівартості доставки 1 т коренів /табл. 4 /.

4. Показники роботи автомобіля КамАЗ-55102
в залежності від виконання виробничих
завдань водіями на перевезенні цукрових
буряків / 1992 р. /

Показники	Виробниче завдання /%/ виконане			III гр. в
	до II гр.	II гр.	II гр. та більше	% до I гр.
Відпрацьовано автомобіле-днів	24	47	26	X
Виробниче завдання виконане, %	87,3	172,9	235,9	270,2
Перевезено за 1 годину, т	5,17	7,38	8,30	160,5
Собівартість доставки 1 т коренів, крб.	161,29	165,05	243,66	154,8
Прабуток в розрахунку на 1 т коренів, крб.	74,65	43,81	28,93	38,8
Рівень рентабельності, %	46,2	26,5	11,6	25,1

Як свідчить аналіз групування, при виконанні завдання змінного водіями автомобілів КамАЗ-551С2 на 87,3% собівартість і т доставки становила 161,29 крб. Автогосподарство одержувало за і т перевезених коренів 74,65 крб. прибутку, а рівень рентабельності при цьому дорівнював 46,2 %. При підвищенні годинної продуктивності автомобілів з 5,17 т до 8,30 т рівень виконання виробничого завдання водіями зростає до 235,9 %. Собівартість доставки і т коренів становить 249,6 крб., прибуток - 28,93 крб., а рівень рентабельності зменшався до 11,6 %. Кореляційний аналіз показав, що з підвищенням рівня виконання змінного завдання на 1 % суц а прибутку на кожні 10 т-км зменшувалася на 0,64 %.

В цінах і умовах 1992 р. залежність собівартості 10 т-км від оплати праці за і годину найбільш точно моделювалася функцією виду:

$$y = 61,4699 \cdot 1,0007^x ; \eta = 0,4233$$

Висновок можна зробити такий, що собівартість 10 т-км, як свідчать коефіцієнт детермінації на 17 % залежить від оплати праці за і годину, розмір якої визначається матеріальним стимулюванням, в основі якого знаходиться рівень виконання виробничого завдання.

В ситуації, що склалася, доцільно, щоб цукрові заводи компенсували частину витрат на мінімальне стимулювання водіїв шляхом підвищення тарифів при перевезенні у встановлений угодом строк. Якщо рівень виконання завдання не перебільшує, наприклад 140 %, премії водіям виплачують за рахунок фонду заробітної плати транспортного підприємства, оскільки вказаний процент суттєво не впливає на одержання нормативної рентабельності. Якщо ж завдання виконано більше, ніж на 140 %, частина суми необхідна для преміювання водіїв, повинна відшкодовуватись за рахунок цукрових заводів.

На перевезенні сільськогосподарської продукції доцільно застосовувати натуральні форми оплати праці, які в умовах дії інфляційних процесів завжди себе оправдовують. Так, нарахування цукру за обсяг транспортування коренів є дійовим стимулом підвищення продуктивності праці водіїв. Але при нарахуванні цукру треба обов'язково враховувати відстань перевезення, адже вона в значній мірі визначає обсяг виконаної роботи. Розмір нарахування водіям

доцільно встановити в розмірі 70 % від цукру, який належить транспортній організації. Потім 60 % від одержаного цукру нарахувати водіям за перевезені тонни та 40 % за виконаний пробіг. В подальшому доцільно впроваджувати натуральні форми оплати праці і на перевезенні іншої продукції сільського господарства /зерно, силос тощо/.

В умовах розвитку різних форм власності та переходу на ринкові умови господарювання в аграрному секторі країни заслуговує на увагу впровадження зарубіжного досвіду зберігання цукрової сировини на полі у великих кагатах. Застосування його дасть змогу не тільки значно скоротити втрати коренів, а ще так важливо, знизити вантажнапруженість перевезень у вересні-жовтні, а також зменшити кількість залучених вантажних автомобілів: на збирання врожаю з інших районів країни.

В зв'язку з кількісним зростанням парку вантажних автомобілів в господарствах бурякосіючих районів при перевезенні цукрових буряків помічена негативна тенденція, яка, на жаль, в останні роки переростає в закономірність. Це транспортування власним транспортом. Спеціально проведені дослідження свідчать, що в окремих господарств в 1992 р. власними автомобілями було вивезено від 60 до 90 % загального обсягу вирощених коренів.

Бурякосіючі господарства матеріально зацікавлені перевозити корені власним транспортом, в т.ч. малотонажним, оскільки вартість доставки сировини оплачується цукрогими заводами. В свою чергу, цукрові заводи включають в собівартість виробництва цукру витрати по транспортуванню сировини, які потім відшкодовуються спеливачами. Узагальнення такого положення приводить до висновку про необхідність доведення лімітів затрат на транспортування і паливно-мастильних матеріалів не сільськогосподарським підприємствами, а цукровим заводам, виходячи із перевезення її високопродуктивним рухомих складом.

Організація доставки сировини на завод необхідно здійснювати таким чином, щоб забезпечити найменшу енергосміткість перевезення сільськогосподарської продукції. Ефективність раціонального управління транспортним процесом полягає у вивільненні частини автомобілів на інші роботи та своєчасному перевезенні буряків на завод. Це го можна досягнути в результаті застосування графіків прибуття автомобілів на приймальні пункти.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

1. Оптимальну потребу в транспорті доцільно визначати по критерію собівартості перевезення або витратам паливно-мастильних матеріалів на 1 т вантажу та 1 т-км виконаної транспортної роботи на збиранні врожаю.

Діючи в сільськогосподарських і планових органах методика планування потреби в транспорті для перевезення продукції урожаю повинна виходити не із виробітку в розрахунку на 3-тонний автомобіль, а на 8-тонний, оскільки транспортування великотонажними автомобілями найбільш ефективно.

2. В оперативному плануванні експлуатації автотранспорту доцільно застосовувати різні методи вирішення транспортних задач. В процесі проведення досліджень була вирішена задача по оптимізації перевезень зерна і цукрових буряків з господарств з розподілом обсягів транспортування по автомобілях різних транспортних організацій. При цьому використовувався метод потенціалів /розподільно-модифікований/, який може бути реалізований на електроно-обчислювальних машинах різного класу.

3. В процесі підготовки до злив необхідно передбачати зведення до мінімуму або виключення перекидання автотранспорту з інших регіонів. Це пов'язано з дефіцитом та різким подорожчанням бензину та дизельного пального. Так, тільки перекидка одного автомобіля КамАЗ-5320 на відстань 400-500 км коштувала у 1993 р. 1,8-2,4 млн.крб.

4. На вивезенні з поля цукрових буряків найбільш раціональною є така форма організації, коли за бурякованавантажувачем СПС-4,2 закріплюється необхідна кількість великовантажних автомобілів та автопоїздів залежно від відстані транспортування. Поряд з цим доцільно відновити організацію навантажувально-транспортних міжгосподарських загонів або створених на базі ремонтно-транспортних підприємств. Кожен із них обслуговує 3-4 господарства, а виробіток автомобілів тут на 30-35 % вищий порівняно з транспортними засобами, які працювали індивідуально.

5. Вдосконалення організації перевезення сільськогосподарської продукції на заготівельні пункти вимагає поліпшення координації роботи транспорту з допомогою диспетчерських пунктів незалежно від відомчої належності автотранспорту. Найбільш ефективно дя-

спетчерські пункти функціонують при цукрових заводах, хлібо-приймальних пунктах і інших заготівельних підприємствах. Високопродуктивне використання транспортних засобів може бути досягнуте в результаті застосування графіків прибуття автомобілів на приймальні пункти.

6. В умовах багаторазового підвищення цін на паливно-мастильні матеріали в основу планування собівартості транспортних робіт і визначення договірних тарифів на доставку продукції слід покласти індекси росту витрат на транспортування і поправочні коефіцієнти. Накладні витрати, які входять до складу собівартості транспортування сільськогосподарської продукції, необхідно розподіляти не пропорційно заробітній платі водіїв, а обсягу виконаних робіт.

7. Економічні відносини між транспортними підприємствами та підприємствами АПК необхідно привести у відповідність з вимогами ринкової економіки. Так, преміювання водіїв за перевиконання денного завдання на перевезенні цукрових буряків здійснюється за рахунок прибутків автотранспортного підприємства. І чим вищий рівень перевиконання денних завдань, тим більше вилучається коштів на преміювання водіїв, що не вигідно АТП. Бакано, щоб цукрові заводи повністю компенсували витрати на матеріальне стимулювання водіїв, але на деякий період можна погодитися на часткове компенсування цих витрат цукровими заводами.

8. Нарахування цукру за транспортування кренів служить дієвим стимулом підвищення продуктивності праці водіїв та зацікавленості підприємств в збільшенні обсягу перевезення. Але відстань доставки цукросировини при цьому не враховується, що приводить до поділу робіт на вигідні і не вигідні. Тому при нарахуванні цукру потрібно врахувати відстань перевезення кренів.

9. Економічний ефект від впровадження пропозицій та рекомендацій по виконаних дослідженнях складатиметься за рахунок більш широкого використання великовантажних автомобілів та автопоїздів і зменшення питомих витрат нафтопродуктів на 8-9%. Вдосконалення організації перевезення сільськогосподарських вантажів та економічних взаємовідносин між виробниками продукції, транспортниками та заготівельниками дозволить скоротити

строки доставки продукції та зменшити втрати її в процесі транспортування й підвищити продуктивність праці на 15-18 %.

Основні положення дисертації опубліковані в наступних роботах:

1. Ефективність використання автотранспорту на збиранні врожаю в колгоспах Ховольського району /Тези доповідей на науково-практичній конференції Полтавського СГІ - Полтава, 1990, 0,1 др.арк.

2. Ефективність використання великовантажних автомобілів на перевезенні силосу /Тези доповідей на науково-практичній конференції Полтавського СГІ - Полтава, 1991, 0,1 др.арк./.

3. Использование большегрузных автомобилей на заготовке силоса. - Механизация и электрификация сельского хозяйства, 1991, № 8, 0,2 др.арк.

4. Об экономических взаимоотношениях сельскохозяйственных и транспортных предприятий на вывозке сахарной свеклы. - Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. - 1991, № 8, 0,3 др.арк.

5. Об оптимизации использования автотранспорта на перевозке сахарной свеклы. /Тезисы докладов XIV научно-практической конференции - Тверь, 1991, 0,1 др.арк.

6. Резервы повышения продуктивности праці сільських автомобілістів, /Тези доповідей на республіканській науково-практичній конференції молодих вчених і спеціалістів - Київ, 1991, 0,1 др.арк.

7. Расчет оптимального состава автомобильного парка. - Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. - 1993, № 8, в т.ч. автора - 0,2 др.арк.

8. Планирование перевозок сахарной свеклы. - Механизация и электрификация сельского хозяйства, 1994, 0,2 др.арк. / в друкі/.

Підписано до друку 17.02.1994 р. Формат 60x84 1/16. Папір друк. Обл.-вид.арк. 1. Ум. друк. арк. 1,4. Тираж 100 прим. Зам. 35.
ДІП Інституту аграрної економіки УААН. 252127 Київ - 127, вул. Героїв оборони, 8

AB 29.945

AB 29.945