

УДК:629.083

СУЧАСНИЙ СТАН ТА УМОВИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПАРКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В АГРОПРОМИСЛОВОМУ СЕКТОРІ РЕГІОНУ

Д.В. Голуб, доц., канд. техн. наук

О.Ю. Ювженко, асп.,

Центральноукраїнський національний технічний університет, м. Кропивницький

Специфіка аграрного потенціалу різних регіонів України визначає напрям їхньої господарської діяльності. У Кіровоградській області, що є одним із вагомих економічних центрів держави, провідною складовою економіки виступає агропромисловий комплекс (АПК). Його ефективність зумовлена не лише роботою сільськогосподарських підприємств, безпосередньо задіяних у виробництві продукції, а й діяльністю транспортних і сервісних структур, які забезпечують своєчасне перевезення сировини та готової продукції до місць споживання [1]. Виробнича інфраструктура АПК охоплює підприємства, що обслуговують аграрний сектор у цілому, включаючи агросервісні організації, логістичні підрозділи та транспортні служби, які здійснюють доставку продукції від виробника до кінцевого споживача [2].

На сучасному етапі розвитку агропромислового комплексу Кіровоградської області спостерігаються кризові явища, характерні для галузі загалом. Зокрема, за останнє десятиріччя кількість транспортних засобів скоротилася майже на третину, а ступінь зносу наявного машинно-тракторного парку становить 70–80%. Це призводить до підвищення навантаження на одиницю техніки у 1,5–2 рази та зниження продуктивності виробничих процесів. Такі проблеми виробничої інфраструктури притаманні більшості регіонів України [3, 4]. Водночас Кіровоградська область зберігає вагомe місце у структурі національного виробництва зернових культур, цукрового буряка, соняшнику, а також м'яса і молока. Активний розвиток аграрного виробництва сприяв створенню розгалуженої інфраструктури – пунктів приймання продукції, складських приміщень і зерносховищ.

З огляду на значну територію області та віддаленість багатьох населених пунктів від залізничних колій, головну роль у внутрішньообласних перевезеннях відіграє автомобільний транспорт. До початку 90-х років більшість сільськогосподарських підприємств не мали достатньої кількості власних транспортних засобів, тому змушені були залучати сторонній автотранспорт [2, 5]. Це дозволяло вчасно забезпечувати господарства мінеральними добривами, паливно-мастильними матеріалами, запасними частинами, а також здійснювати оперативне вивезення врожаю з полів до пунктів прийому. Такий підхід мінімізував втрати продукції, скорочував терміни збирання та сприяв швидкому доставленню сировини до місць переробки чи зберігання. Затримки у транспортуванні суттєво впливають на втрати продукції: для зерна вони становлять 1-1,5%, для цукрового буряка – 7-10%, картоплі – 3-5%, а для молока (внаслідок скисання) – до 10%. При цьому понад половину втрат фіксується на етапі перевезення від поля до тимчасових сховищ або токів [6].

Рівень забезпеченості господарств автотранспортом безпосередньо впливає на ефективність його експлуатації, а інтенсивність використання техніки залежить від організації роботи внутрішньогосподарської транспортної системи. Оптимальне поєднання цих чинників сприяє підвищенню загальної продуктивності перевезень і зміцненню конкурентоспроможності аграрних підприємств. В області, як і по країні загалом, спостерігається нерівномірність у розподілі транспортних потоків і обсягів перевезень, що призводить до неоднакового завантаження рухомого складу та коливань у продуктивності автомобілів [7, 8]. Це зумовлює різницю у середніх відстанях перевезення вантажів. Одним із важливих завдань залишається забезпечення раціонального завантаження транспортних засобів. Для розв'язання цієї проблеми необхідно впроваджувати комплексні заходи, серед яких - оптимальне розташування об'єктів зберігання та переробки

сільськогосподарської продукції (зернохосовищ, овочехосовищ, переробних підприємств). Більшість таких об'єктів нині сконцентрована в містах і районних центрах, однак доцільніше їх розміщувати ближче до місць вирощування продукції [9, 10].

Ще одним ефективним способом підвищення рівномірності використання автомобільного транспорту є перенесення перевезень несільськогосподарських вантажів на періоди з меншим навантаженням, удосконалення координації роботи автомобілів та сільськогосподарської техніки, а також оптимізація вантажопотоків і структури автопарку.

Оцінювання технічного стану автопарку здійснюється за такими показниками, як якість машин, вантажопідйомність, строк служби та ступінь фізичного зносу. Ефективність експлуатації автомобільного транспорту визначається не лише його кількістю, а й тривалістю безперебійної роботи [11]. Ключовим критерієм функціонування вантажного транспорту є коефіцієнт технічної готовності, який відображає здатність автопарку забезпечувати ритмічну роботу протягом усього виробничого циклу. Не менш важливим є показник використання рухомого складу у сільськогосподарських підприємствах.

На технічну готовність транспортних засобів впливають різноманітні чинники, інтенсивність яких залежить від регіональних особливостей. Вирішальну роль відіграє рівень забезпечення ремонтних баз, технічних майстерень та обслуговуючого персоналу. Проте більшість автотранспортних підрозділів аграрних підприємств мають обмежені ресурси – нестачу приміщень, інструментів, запасних частин і кваліфікованих фахівців. Раціональне використання наявного автопарку сприяє підвищенню економічної ефективності перевезень у сільському господарстві, зростанню продуктивності праці та зменшенню витрат. З огляду на технічну застарілість і постійне скорочення кількості транспортних засобів, головним завданням сьогодні є забезпечення максимально ефективною експлуатації наявного рухомого складу.

Список використаних джерел

1. Аулін В.В., Голуб Д.В., Дьяченко В.О. Підхід до забезпечення надійності транспортних засобів та системи агропромислового виробництва шляхом оптимізації парку рухомого складу. Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції. Проблеми конструювання, виробництва та експлуатації сільськогосподарської техніки. Кропивницький: ЦНТУ, 2017. С. 15-17.
2. Аулін В.В., Голуб Д.В., Дьяченко В.О. Підвищення ефективності функціонування підприємств сільськогосподарського виробництва на основі логістичного підходу. Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції. Проблеми конструювання, виробництва та експлуатації сільськогосподарської техніки. Кропивницький: ЦНТУ, 2017. С. 232-234.
3. Аулін В.В., Голуб Д.В., Великодний Д.О. та ін. Розв'язання проблеми надійності технологічних процесів вантажних перевезень підприємствами агропромислового виробництва. Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. Кропивницький: ЦНТУ, 2019. Вип. 1(32). С. 36-45.
4. Аулін В.В., Голуб Д.В., Кічура Р.П. та ін. Забезпечення та підвищення надійності й ефективності процесу автомобільних вантажних перевезень побудовою дерева відмов структурних елементів транспортної системи. Вісник машинобудування та транспорту №18(2), 2023. С. 46-55.
5. Гнезділова О.М. Організація обліку та аналізу роботи транспортних засобів аграрних підприємств: Автореф. дис. кандидата екон. наук / ННЦ «Інститут аграрної економіки». К., 2006. 20 с.
6. Голуб Д.В., Аулін В.В., Кічура Р.П., Ювженко О.Ю. Розробка методу динамічного узгодження транспортно-логістичних послуг в процесі організації перевезення вантажів / Матеріали XIII Міжнародної науково-технічної інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку автомобільного транспорту», 15-17 квітня 2025 року. Вінниця: ВНТУ, 2025. С. 122-124.
7. Голуб Д.В., Аулін В.В., Кічура Р.П., Ювженко О.Ю. Застосування динамічних моделей управління для оптимізації виробничо-транспортних витрат вантажних перевезень / Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми функціонування логістичних систем. сталий розвиток транспортних систем: наука і практика», 25-26 листопада 2024 року. Харків: ХНАДУ, 2024. С. 149-152.16.
8. Дранівський Н.І. Методи підвищення ефективності роботи логістичних систем доставки вантажів. Матеріали XIX наукової конференції ТНТУ ім. І. Пулюя (18-19 травня). 2016. С. 281–282.
9. Мазнев Г.Є. Оптимізація збирально-транспортних комплексів методами теорії масового обслуговування. Механізація сільськогосподарського виробництва. Вісник ХНТУСГ. Х.:ХНТУСГ, 2013. Т.2, Вип.93. С.56-68.
10. Придюк В.М. Особливості організації перевезень сільськогосподарських вантажів автомобільним транспортом. Сільськогосподарські машини, 2014. Вип. 28. С. 68–72.
11. Фришев С.Г. Основи транспортного процесу в АПК: посібник [для сам. роботи студентів]. К.: Державна академія керівних кадрів, 2009. 420 с.