

УДК 656.13

**ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНИХ РОЗМІРІВ  
ПІДПРИЄМСТВА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Студ. Сальніков Є.К, проф. Бекетов Ю.О.

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

salnikovego@gmail.com

Ситуація яка відбувається зараз потребує прийняття швидких рішень, у галузі транспорту відбувається ситуація яка очікує на реакцію власників АТП. 15 відсотків АТП мають достатньо ресурсів для того щоб бути конкурентоспроможними. Дані свідчать про те що держава втратила контроль на міжнародному рівні, спад міжгалузевої ефективності, нестабільність обсягів перевезень та їх значний спад. Кількість транспортних засобів у власності нових власників не відповідають ефективним розмірам при яких можна досягти максимальних прибутків. Не ефективного функціонування підприємств автомобільного транспорту в Україні є відсутність стратегії їхнього розвитку в умовах ринкової економіки

Матеріальною основою АТП для підтримання парку автомобілів у працездатному стані є виробничо-технічна база, тобто сукупність будівель, споруд, обладнання, оснастки та інструменту, які забезпечують технічне обслуговування, поточний ремонт та зберігання транспортних засобів і створюють необхідні умови для роботи персоналу. Рекомендовано застосовувати рухомий склад який забезпечує мінімальні простой під навантаження та розвантаженням, для цього слід застосовувати тягачі, виконання навантажувальних та розвантажувальних робіт виконуються під час відсутності транспортного засобу таким чином простой можна максимально мінімізувати. Модель яка описує парк рухомого складу

$$F = \{V_i\}, i = 1 \dots n,$$

де  $V_i$  –  $i$ -тий транспортний засіб (ТЗ) у парку, од.;  
 $n$  – кількість транспортних засобів у парку.

$$V = \{g, C_h, C_{(т/км)}, t_a, \Omega\},$$

де  $g$  – вантажність ТЗ, т.;  
 $C_{(т/км)}$  та  $C_h$  - вартість 1 години роботи ТЗ та 1/ткм;  
 $t_a$  - час коли ТЗ доступний для виконання роботи, год.;  
 $\Omega$  – загальна кількість заявок на один ТЗ, од.

Розрахунок кількості ТЗ у парку можливо за допомогою імітаційного моделювання. Основні параметри: тип кузова, тип палива, собівартість 1т/км, собівартість 1 робочої години и т.п.

Важливий показник для функціонування транспортного підприємства це кількість заявок на перевезення вантажів. Підприємства які володіють великою кількістю транспортних засобів мають регулярні заявки на перевезення та функціонують стабільніше, можуть запропонувати меншу ціну на перевезення.

Модель обслуговування потоків виглядає наступним чином

$$D = \{P_i\}, i = 1 \dots n,$$

де  $P_i$  – попит на перевезення, грн.;  
 $n$  – кількість доставок, од.

$$P_i = \{t_i, q_i, d_i\},$$

де  $t_i$  – момент отримання заявки;  
 $q_i$  – обсяг вантажу прийнятого до перевезення, т.;  
 $d_i$  – дистанція перевезення, км.

На основі встановлених показників які дають значний вплив на функціонування системи наведена модель «сірої скрині» (рис.1)

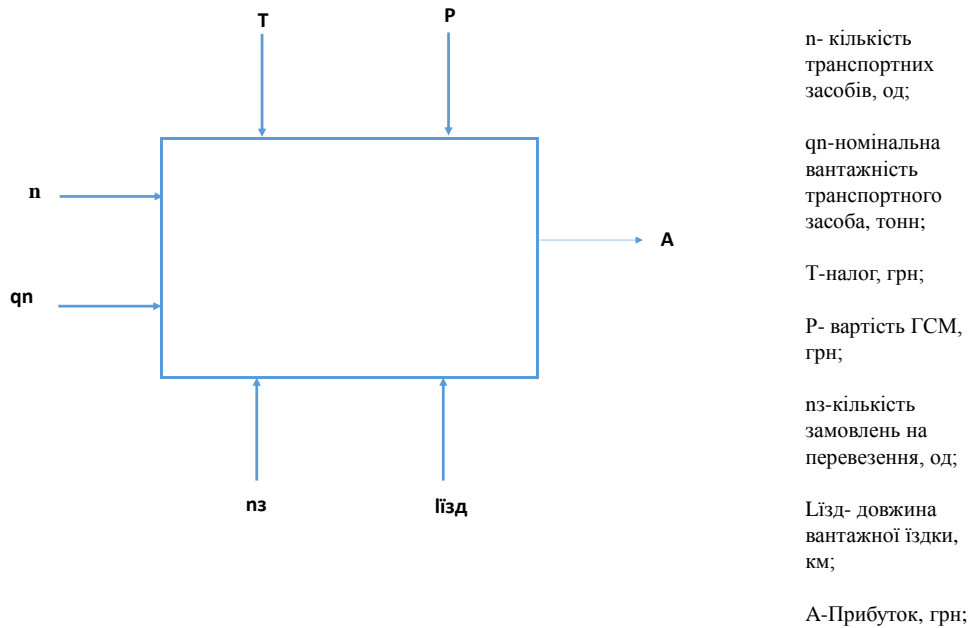


Рисунок 1 - Структурна схема об'єкта дослідження

Проаналізувавши сучасну інформацію, доречно провести перерахунки для визначення раціональної кількості транспортних засобів у власності АТП. Подальший розвиток даного питання може бути спрямований на розвиток будівництва та функціонування автотранспортних підприємств в Україні. В сучасних умовах власники АТП та держава мають однакові питання з розвитку автомобільних перевезень.

### Література.

1. Курников І.П. Технологічне проектування підприємств автомобільного транспорту: Навч. посібник / І.П. Корольов М.К. Токаренко В.М. Курников І.П. - .: Вища шк., 1993-191с.
2. Макрович. А.З. Техніко-економічне обґрунтування будівництва підприємств автомобільного транспорту 1974, с. 1-152.
3. Тихоміров Н.Н. Техніко-економічне дослідження і проектування автотранспортних підприємств Вид-во "Транспорт", с. 1-256.
4. Статистичний щорічник України за 2007 рік / За ред. О. Т. Осауленка. - К.: Видавництво «Консультант», 2008. - 571 с.