

УДК 631.565:[631.16:658.155]

Масленнікова В.В., Харків, Україна

Харківський національний аграрний університет ім. В.В. Докучаєва

РОЛЬ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПІДВИЩЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Транспорт, як галузь матеріального виробництва, зв'язує процеси виготовлення та споживання продукції різних регіонів в єдину мережу, виконуючи при цьому соціально-економічну задачу суспільного відтворення. Реалізація такого зв'язку забезпечується транспортно-економічною мережею, під якою слід розуміти сукупність матеріальних, фінансових, суспільних та інформаційних елементів. Транспортно-економічне обслуговування залежить від регіональних особливостей і специфіки агропромислового виробництва; визначається розгалуженістю, складністю і багато ступінчастістю механізму управління, потребує нових підходів до ефективного функціонування як єдиної комплексної мережі.. Наявність розгалуженої мережі автомобільних доріг та їх технічний стан є важливими показниками цивілізованості суспільства, оскільки суттєво впливають на: темпи розвитку економіки; рівень витрат з перевезення вантажів та пасажирів; швидкість перевезень; якість і ціну перевезеної продукції; мобільність, зайнятість і рівень доходів населення; транспортну доступність населених пунктів та соціальних об'єктів; екологічний стан навколишнього середовища.

Стан транспортних комунікацій - одна з найбільш принципових умов інвестиційного процесу. Там, де не вистачає автомобільних доріг, економіка, як правило, розвивається слабо, і навпаки, розвинута

мережа доріг задовільної якості сприяє притоку інвестицій в економіку країни. Так, наприклад, саме з розвитку автомобільних доріг починався вихід з економічної кризи багатьох країн світу (США, Німеччина та Японія), які визначили розвиток дорожньої мережі серед основних пріоритетів економічної політики, вирішенні проблем зайнятості.

Дорожня мережа є важливою складовою інфраструктури транспортного комплексу, головними функціями якого є обслуговування і забезпечення перевезень, а автомобільний транспорт є однією з важливих складових цього комплексу, який здійснює основну масу вантажних перевезень. Хоча у загальному вантажообігу він не перевищує 10%, але в загальних обсягах вантажних перевезень становить близько 70% від річного обсягу перевезень вантажів усіма видами транспорту. В кінцевій собівартості сільськогосподарської продукції питома вага транспортних витрат досить значна і коливається від 10 до 50%, що суттєво впливає на внутрішній валовий продукт країни. В той же час продуктивність вантажного автомобільного транспорту за останні роки знизилася. Це викликано низьким технічним рівнем мережі доріг, невідповідністю параметрів доріг інтенсивності дорожнього руху та складу рухомого парку, перевантаженням окремих ділянок доріг. Середня швидкість руху на українських дорогах складає 30 км/год, що у 2 рази нижче за європейські показники. Це приводить до: збільшення витрат пального і, як наслідок, вартості перевезень на 20%; зростання терміну доставки вантажу, витрат на оплату праці водія та вартості обслуговування автомобілів, що підвищує вартість перевезень приблизно на 20%; зростання в незадовільних дорожніх умовах вартості обслуговування автомобілів, скорочення терміну їх служби (до 30%) та падіння

продуктивності.

Залежність економічної ефективності від масштабів господарської діяльності є об'єктивною реальністю, що відображається у процесах концентрації виробництва. Мова йде про можливість економії на умовно постійних витратах, досягнення більшої гнучкості у формуванні виробничого напрямку підприємства, нарощуванні його ресурсного потенціалу. Проблема впливу масштабів виробництва на його ефективність є у даний час актуальною для сільського господарства України, адже для нього в останні роки характерні процеси різкого зниження рівня концентрації виробництва, подрібнення ресурсного потенціалу. Складність керування перевізними процесами обумовлена і пов'язана з наступними територіально-транспортними особливостями: роз'єднаність сільськогосподарських підприємств, широка номенклатура вантажів, велика різноманітність вимог до способів транспортування, значне число пунктів навантаження та розвантаження й ін.

Головним питанням ефективного функціонування сільськогосподарських підприємств є мобільність та швидка реакція до зміни попиту та пропозиції на ринку товарів, задоволення потреб віддалених ринків споживання продукції. Все це зобов'язує підприємство весь час аналізувати тенденції розвитку ринкових умов. Головною задачею постає прокладення маршруту і обчислення транспортних витрат, що прямо пропорційні якості автомобільних доріг та розгалуженості дорожньої мережі.

Розвиток конкурентоспроможних сільськогосподарських підприємств гальмується негативними тенденціями у дорожньо-транспортній мережі, її недосконалістю, що приводить до значних

втрат у сільському господарстві і, як наслідок, до збільшення собівартості продукції. Транспортування продукції на всіх етапах виробничого процесу в сільськогосподарських підприємствах вимагає якісні шляхи сполучення між виробничими центрами, районами, областями. У більшості випадків, дорожньо-транспортна мережа районів повинна удосконалюватися і перенаправлятися в залежності від розвитку ринків виробництва і споживання продукції. Розвиток ринкової економіки вимагає нові принципи організації функціонування сільгосппідприємств – це пошук ринків збуту продукції, де основну і вирішальну роль грає дорожньо-транспортна мережа, яка може витримати інтенсивний рух, швидкість проходження транспортних засобів буде задовільною і ціна реалізації перекриватиме витрати на дорожньо-транспортні перевезення. Тому розвиток дорожньої мережі на території районів буде стимулювати розвиток сільськогосподарських підприємств.

УДК 625.768

Мусиенко И.В., г. Харьков, Украина

Виниченко А.В., г. Харьков, Украина

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧНОГО ПРОДОЛЬНОГО УКЛОНА ОБХОДА РЕЛЬЕФНОГО ПРЕПЯТСТВИЯ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ ДОРОГ

При проектировании автомобильной дороги в пересечённой местности часто возникает вопрос преодоления ситуационного препятствия, например холма (рис. 1).