

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України
Національний університет біоресурсів і
природокористування України
Механіко-технологічний факультет
НДІ техніки та технологій
Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК



Представництво Польської академії наук в Києві
Польська академія наук відділення в Любліні
Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



90 річниця механіко-технологічного факультету
НУБІП України присвячується

**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
II Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

11-13 квітня 2019 року
м. Київ

УДК: 656.025.2 : 631.1

ЗНАЧЕННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В АПК

Дьомін Олександр Анатолійович, к. пед. н., доцент

Троцина Олег Сергійович, студент

Національний університет біоресурсів і природокористування України

domin@nubip.edu.ua

Підвищення ефективності аграрного сектора економіки в значній мірі залежить від рівня транспортного обслуговування безпосередніх виробників сільськогосподарської продукції, використання матеріальних ресурсів та удосконалення економічних відносин між суб'єктами господарської діяльності. Технологічний цикл виробництва рослинницької продукції передбачає транспортування насіння, органічних і мінеральних добрив, засобів захисту рослин та врожаю, обсяги перевезень яких зростають із збільшенням продуктивності сільськогосподарського виробництва. Тому кінцеві результати аграрної галузі значною мірою пов'язані із станом і рівнем транспортного обслуговування, адже виконання кожного з технологічних процесів передбачає безперервність переміщення вантажів, яка значною мірою забезпечується транспортом.

В умовах впровадження ринкових відносин, зважаючи на необхідність докорінного покращення роботи сільськогосподарської галузі, першочерговою задачею удосконалення транспортного обслуговування товаровиробників повинно бути створення правової основи зростання економічних показників, головним елементом в якій є механізм створення матеріально-технічної бази агрокомплексу [1, 2].

Така робота проводиться за умов обмеження матеріальних та фінансових ресурсів. З метою оновлення машинно-тракторного парку галузі відбувається поповнення існуючих та новостворюваних сільськогосподарських підприємств новою вітчизняною обробною, збиральною технікою і транспортними засобами [3, 4]. В таких системах суттєво зростає роль автомобільного транспорту, як основної зв'язуючої ланки ресурсного забезпечення між постачальниками та споживачами [5, 6].

Проведення відповідного аналізу обов'язково пов'язане із необхідністю врахування великої сукупності факторів, які позитивно або негативно впливають на поточні та кінцеві результати роботи транспортної системи [7, 8]. Основними заходами щодо суттєвого зниження сукупних витрат в процесі сільськогосподарського виробництва та підвищення продуктивності праці має бути впровадження нових технологій, які базуються, головним чином, на застосуванні методів логістичного управління [9].

А.Петрик, цілком справедливо обґрунтовує, що наукові дослідження формування інфраструктури транспортних систем в агропромисловому виробництві вимагає диференційованого підходу для створення математичних моделей перевізних процесів. Детальна розробка аналітичних моделей та їх

узагальнення, вважає вчений, для більшості типових систем обов'язково будуть пов'язаними із необхідністю врахування великої кількості випадкових факторів, які впливають на поточні та кінцеві результати роботи усього комплексу.

Ситуації, коли в очікуванні обслуговування утворюються черги, зустрічаються досить часто. Але, наголошує А.Петрик, існуючі математичні моделі можуть суттєво відрізнятися між собою.

До розповсюджених систем відносяться такі, що характеризуються пуасонівським розподілом тривалості інтервалів часу між послідовними надходженнями вимог і експоненціальним розподілом тривалості обслуговування. Зазначені математичні моделі застосовуються у випадках, коли попередньо недостатньо досліджені характеристики обслуговування, або вони змінюються в досить широких межах. До таких розповсюджених технологічних процесів в агропромисловому комплексі відносяться перевезення зернових вантажів. Розрахунки основних технічних параметрів за такими моделями суттєво підвищують точність кінцевих результатів в транспортних системах.

Розробка методології формування інфраструктури транспортних систем, за результатами досліджень А.Петрика, передбачає послідовне дослідження особливостей обслуговування зернових вантажопотоків в агропромисловому виробництві, розробку методики визначення складу збирально-транспортного комплексу та обґрунтування структури парку автотранспортних засобів [10]. При цьому якісне забезпечення технологічних перевезень вчений вважає можливим лише за умови надійного та економічного функціонування створених збирально-транспортних систем при раціональному управлінні процесами перевезень зернових вантажів.

Вирішення таких наукових задач, на цілком справедливу думку А.Петрика вимагає детального аналізу наявних технологій проведення польових робіт, обґрунтування конструктивних параметрів рухомого складу по окремих моделях автотранспортних засобів та забезпечення ритмічної і безперебійної роботи збиральних агрегатів з дотриманням визначеного рівня економічності. Особливості виконання технологічних перевезень зернових вантажів від місць збирання до об'єктів зберігання передбачають диференційоване дослідження форм транспортного обслуговування в залежності від масштабів господарської діяльності в інтегрованих агропромислових системах. Такий підхід дозволяє системно визначити засоби і методи покращення технологічних перевезень. Специфіка роботи автотранспортних організацій полягає в наданні послуг по перевезенню зернових вантажів на постійній основі протягом всього сезону, або за разовими замовленнями. Основним завданням транспорту в такому випадку за наявної в господарстві збиральної техніки та технології виконання польових робіт є локальне покращення показників роботи автотранспортної організації [10].

Література

1. Формування і реалізація державної політики розвитку матеріально-технічної бази АПК в Україні // Матеріали до П'ятих річних зборів

Всеукраїнського Конгресу вчених економістів-аграрників 28-29 січня 2003 року. – К.: ІАЕ УААП. – С. 45 – 47.

2. Агропромисловий комплекс України: стан, тенденції та перспективи розвитку//Інформаційно-аналітичний збірник / За ред. П.Т. Саблука та ін. – К.: ІАЕ УААН, 2002. – 647 с.

3. Месель-Веселяк В.Я. Реформування сільськогосподарського виробництва в Україні / В.Я. Месель-Веселяк // Вісник аграрної науки – 1998. – № 9. – С. 62 – 67.

4. Білик Ю.Д. Державний захист вітчизняного сільськогосподарського виробника і протекціоністська політика в Україні / Ю.Д. Білик. – К.: Урожай, 2000. – 192 с.

5. Повікова А.М. Шляхи розвитку транспортно-дорожнього комплексу України в освоєнні зовнішньоекономічних зв'язків / А.М. Повікова, В.П. Мироненко, О.Г. Заставнюк, Т.В. Головка //Автошляховик України. – 2007. – №1. – С. 2 – 4.

6. Легенький Г.М. Інтеграційна політика України у сфері транспорту / Г.М. Легенький //Автошляховик України. – 2007. – №5. – С. 6 – 8.

7. Саблук П.Т. Основні положення нової економічної парадигми національної продовольчої безпеки в ХХІ ст. / П.Т. Саблук//Економіка України. – 2002. – № 5. – С. 54 – 61.

8. Сомотов К.Б. Автотранспортной логистике – системный поход / К.Б. Сомотов // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2007. – №9. – С. 30 – 31.

9. Грицишин М.І. Концептуальні питання відтворення матеріально-технічної бази аграрного сектору економіки України / М.І. Грицишин, В.В. Адамчук // Вісник аграрної науки. – 2007. – №4. – С. 49 – 53.

10. Петрик А.В. Особливості формування матеріальних потоків в транспортних системах агропромислового виробництва [Електронний ресурс] / А. В. Петрик // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. - 2012. - Вин. 10. - С. 198-204. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2012_