

УДК 631.1

Беглиця В.П., Миколаївський державний аграрний університет

Транспортний сервіс: сутність, складові, основні завдання та значення його ефективного розвитку

Розглянуто переваги та недоліки усіх елементів транспортної системи України. Найбільшого застосування в сільському господарстві набув вантажний автомобільний транспорт, використання якого має ряд галузевих особливостей, які необхідно враховувати при плануванні та організації високоефективного транспортного обслуговування АПК.

The advantages and lacks of all elements of transport system of Ukraine are considered. The motor transport has the greatest distribution in agriculture of Ukraine. It uses has some branch-wise features, which are necessary for taking into account at praming and creation of highly effective transport service in AIC.



Беглиця Володимир Петрович
Закінчив Миколаївський кораблебудівний інститут у 1980 р. за спеціальністю „Інженер-механік“. Коло наукових інтересів – теорія та практика економічного аналізу транспортних систем.

Рациональна організація транспортного обслуговування є важливою складовою матеріального виробництва, одним із головних чинників підвищення ефективності сільського господарства.

В умовах розвитку агропромислової інтеграції транспортне обслуговування активно впливає на весь процес розширеного відтворення, сприяє формуванню запасів сировини, палива, продукції промислового і сільського господарства, обумовлює обсяг товарів у процесі переміщення, ємкість складів, сховищ. Від розвитку транспортного обслуговування в значній мірі залежить успішна реалізація економічної стратегії розвитку АПК регіону.

Переміщуючи вантажі, транспорт продовжує виробничий процес інших галузей матеріального виробництва у сфері обігу, виступаючи зв'язуючою ланкою між сферами виробництва та споживання. Транспортні засоби, що беруть участь у виробничому процесі, скорочують час виробничого циклу та відстань територіальної розосередженості, чим сприяють розвитку та зміцненню господарських зв'язків. Звідси виникає потреба у встановленні не тільки місця транспортного обслуговування в агропромисловому комплексі, але і його ролі та функціональних обмежень в реалізації планомірного процесу відтворення кінцевої продукції.

Усі сфери діяльності агропромислового комплексу є об'єктами транспортного обслуговування. За своєю внутрішньою побудовою та кінцевим призначенням вони являють собою різновиди виробничо-економічних систем. Це створює необхідні передумови для перетворення сукупності обслуговуючого АПК транспорту в єдину систему з підсистемами внутрішньогосподарського та позагосподарського транспорту та включення її як одного з важливих елементів до складу агропромислового комплексу.

Сучасне сільське господарство Миколаївської області – одна з найбільш транспортномістких галузей економіки. Область є крупним виробником сільськогосподарської продукції, як рослинництва, так і тваринництва. В міру розширення масштабів виробництва усе більшого значення набувають задачі своєчасного збирання урожаю з полів і транспортування на сховища, а також доведення продукції до споживача з найменшими втратами (особливо продукцію, що швидко псується).

Рішення цих важливих економічних задач належить добре організованій транспортній мережі.

На відміну від інших галузей матеріального виробництва, транспорт не створює нових продуктів споживання, але бере участь у створенні вартос-

ті переміщуваного продукту, додаючи до неї вартість його транспортування.

Розвиток транспортного господарства знаходиться під впливом об'єктивних економічних законів. Варто мати на увазі, що є галузі, у тому числі і сільське господарство, де транспорт не тільки виконує значну частину виробничого процесу, але і є його складовою частиною.

Процес виробництва сільськогосподарської продукції супроводжується рядом транспортних робіт, обумовлених технологією (перевезення насіння, паливно-мастильних матеріалів, добрив, засобів захисту рослин, кормів). На долю перевезень припадає близько 30-40% вартості продукції. При транспортуванні вантажів у сільському господарстві, як і в інших сферах виробництва, вартість, створена працею робітників, зайнятих на транспорті, приєднується до вартості перевезених товарів. Розширене відтворення в сільському господарстві вимагає підвищення рівня забезпеченості сільськогосподарських підприємств транспортним обслуговуванням.

У сільському господарстві необхідно переміщувати на великі відстані величезну кількість добрив, насіння, врожаю, палива, мастильних матеріалів і інших вантажів, що вимагає організації роботи транспортних засобів в умовах польових доріг, а нерідко бездоріжжя. Тому сільське господарство неможливо обмежити якимось одним високоефективним видом транспорту. В аграрному секторі України є необхідним застосування елементів транспортної системи у взаємодоповнюючому та взаємозбагачуючому комплексі.

Транспортна система країни являє собою сукупність усіх видів магістрального транспорту, що зайнята обслуговуванням народного господарства. До її складу належать залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний, трубопровідний види транспорту. Кожен з них грає самостійну роль у народному господарстві в цілому і в сільському господарстві зокрема, а також доповнює інші види транспорту з урахуванням переваг та особливостей кожного (табл. 1).

Комплексний розвиток усіх видів транспорту та єдиної транспортної системи в цілому створює можливість раціонального використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів усіх галузей народного господарства. Він забезпечується координацією роботи, удосконаленням форм і методів взаємодії між видами транспорту.

Незважаючи на скорочення протягом 1991-2001 років обсягів перевезень в Україні заліз-

Таблиця 1

**Вантажооборот та обсяг перевезень у розрізі елементів
транспортної системи України в 2001 році**

Види магістрального транспорту	Обсяг перевезень, млн. т	Вантажооборот, млрд. т/км
Автомобільний	957	18,5
Залізничний	370	177,5
Річний	7	3,7
Морський	7	10,1
Трубопровідний	219	184,2
Повітряний	8,5*	36,6**

* Тис. т.

** Млн. т/км.

ничним транспортом на 56,5% (до 370 млн. т) та вантажообороту на 55,9% (до 177,5 млрд. т/км), за масштабами вантажообороту провідне місце серед усіх видів транспорту залишається саме за залізничним (45% від вантажообороту 2001 року), що обумовлюється значними перевагами залізниць, пов'язаними з великими перевізними можливостями (країну охоплює 22,2 тис. км залізниць, з них 3,2% припадає на Миколаївщину, що на 0,7 процентних пункта більше за середньоукраїнський рівень), з регулярним зв'язком між різними районами країни та області в будь-який час року та доби. Завдяки вигідному економіко-географічному розташуванню через Миколаївську область здійснюється значна частка транзитних залізничних перевезень продукції АПК, що підлягає подальшому експорту з морського порту.

В той же час за період 1996-2001 рр. відзначається несуттєве зростання вантажообороту залізничним транспортом в Україні на 14,1 млрд. т/км, що відбулося за рахунок збільшення об'ємів перевезень на 74 млн. т, незважаючи на скорочення середньої відстані перевезень на 72 км (до 480 км).

Зростання обсягу перевезених вантажів за період дослідження в півтора рази більше вплинуло на зміну вантажообороту у порівнянні зі зміною середньої відстані перевезень. Тоді як співвідношення впливу по роках досліджуваного періоду має тенденцію до зменшення на користь середньої відстані перевезень.

Останній висновок зроблено на підставі диференційного дослідження монотонної спадності відношення складових впливу. Їх підінтегральні функції виведено на підставі вибіркового спостережень у межах періоду дослідження за допомогою кореляційно-регресійного аналізу із гарантованим запереченням нульової гіпотези за методикою проведен-

ня дослідження на відповідність *t*-критерію. Виявлено, що спорудження залізничних колій потребує великих капітальних витрат. Окрім того, незважаючи на досить високі технологічні швидкості потягів, вантажі постачаються внутрішнім споживачам дещо повільніше, ніж автотранспортом, а зовнішнім – ніж морськими суднами [1, с. 45].

Важливе значення у розвитку регіону має морський транспорт, незважаючи на скорочення за 1991-2001 рр. обсягів перевезень морським транспортом по Україні до 18,2% (до 8 млн. т) та розміру вантажообороту до 3,8% (до 10,1 млрд. т/км). Різні темпи скорочення суміжних показників свідчать про різке скорочення середньої відстані перевезення. Дійсно, остання за період дослідження скоротилася від 5991 км до 1263 км. У той же час є характерною тенденція за період 1996-2001 років: показники вантажообороту та розмірів перевезених вантажів продовжують скорочуватися у загальноукраїнському масштабі, а по Миколаївській області, навпаки, відзначається поживлення зовнішньоекономічної діяльності.

Морський транспорт відіграє неперевершену роль у зовнішньоторгівельних зв'язках, на його частку припадає більша частина зовнішньоторгівельних перевезень продукції АПК країни та області. Морський транспорт має ряд переваг перед іншими видами транспорту. Вони пов'язані з практично необмеженою пропускною спроможністю морських та океанських доріг, великою вантажопідйомністю рухомого складу, з порівняно високою швидкістю їх переміщення та відносно низькими витратами на обладнання шляхів сполучення, з досить великою дальністю плавання. Ці переваги дозволяють значно знизити собівартість перевезень [2, с. 24]. Однак слід зауважити, що необхідність формування корабельних партій є перепорою для

звичайних сільськогосподарських формувань щодо користування цим видом транспорту, вони можуть ним скористатися на рівні крупних трейдерів, лише об'єднавшись у збутові кооперативи.

Не останньою складовою транспортної системи є річний транспорт, що доповнює залізничний, особливо в частині перевезення масових вантажів: зерна, олії, нафтопродуктів, мінеральних добрив. У річного транспорту немала пропускна спроможність, на річках успішно використовуються судна великої вантажопідйомності, порівняно невеликий рівень капіталовкладень, невисока вартість перевезень. За період 1991-2001 рр. по річному транспорту також відзначається скорочення показників перевезених вантажів (до 11,7%, до 7 млн. т) та вантажообороту (до 35,6%, до 3,7 млрд. т/км), але з іншою тенденцією скорочення суміжних показників, ніж по морському транспорту, а саме на користь подовження середньої відстані перевезень від 173 км до 529 км.

Але природні водні шляхи (2280,5 км в Україні) з'єднують пункти відправлення та призначення не найкоротшими відстанями (на відміну від морського), що подовжує час перевезень, до того ж швидкість постачання вантажів річним транспортом порівняно невелика [3, с. 68]. Недоліком річного транспорту також є сезонність роботи, що певною мірою відтягує термін окупності капіталовкладень. Миколаївська область завдяки Південному Бугу має певний транзитний потенціал річного транспорту, хоча поступається в цьому Одеській та Херсонській областям, на територіях яких досягають морського сполучення крупні судоходні артерії, відповідно Дунай, Дністер та Дніпро.

Основною задачею повітряного транспорту є перевезення пасажирів на внутрішніх та міжнародних трасах, а не вантажів. Останні повітрям транспортуються у порівняно незначній кількості: термінові, цінні, пошта. Протягом 1991-2001 років в Україні також відзначається різке скорочення обсягу перевезень вантажів повітряним транспортом (до 8,5%, до 8502,8 т) та вантажообороту (до 36,6%, до 36,6 млн. т/км), проте середня відстань доставки вантажу подовжилася більш ніж у 4 рази – до 4306 км. Головна перевага цивільної авіації у швидкості, економії часу пілотів та пасажирів; недоліком є залежність від погодних умов та висока собівартість перевезень. На даному етапі розвитку сільське господарство області безпосередньо не користується повітряним транспортом для перевезення вантажів, має місце лише використання спеціалізації на роботах з оприскування.

Перспективним є розвиток трубопровідного транспорту, який в 2001 році за вантажооборотом був нарівні із залізничним. Зазначимо, що у порівнянні з іншими видами магістрального транспорту трубопровідний за період 1991-2001 рр. зазнав найменшого скорочення вантажообороту (на 4,2%, до 184,2 млрд. т/км) та обсягу транспортованого вантажу (на 18,9%, до 219 млн. т), що свідчить про незначне підвищення середньої відстані транспортування від 711 до 841 км. Трубопровідний транспорт призначений в першу чергу для транспортування нафтопродуктів, нафти та газу. Він забезпечує регулярність постачання вантажів, мінімум витрат на шляхах сполучення, автоматизацію процесу перекачування. Трубопроводи можна прокласти за найкоротшими напрямками, витрати на їх спорудження менші, ніж на прокладку залізничних колій та будівництво рухомого складу, однак швидкість подачі вантажу по трубах є невисокою. Цей вид транспорту безпосередньо не використовується сільськогосподарськими підприємствами, проте є важливим для їх ефективного забезпечення паливно-мастильними матеріалами.

Наймасовішим видом транспорту у сільському господарстві є автомобільний, він відіграє найважливішу роль у перевезеннях на короткі відстані (середнє плече перевезень автомобільним транспортом за 1991-2001 роки незначно зросло з 16,3 км до 19,3 км, а по Миколаївщині дещо зменшилось: з 20,9 км до 20 км). Перевагою автотранспорту є здатність доставляти вантажі від складу постачальника до складу покупця. До недоліків автотранспорту відноситься доволі висока собівартість перевезень, що пов'язано із значними холостими пробігами машин та їх порівняно невеликою вантажопідйомністю.

Протягом останніх років зберігається тенденція скорочення чисельності парку вантажних автомобілів, незважаючи на подолання сільським господарством критичної кризової точки та поступове нарощування обсягів виробництва. Рівень автотранспортного обслуговування сільського господарства Миколаївської області характеризують дані табл. 2.

При зменшенні чисельності автопарку на 13,2% мало місце зростання вантажообороту на 15%, що в сукупності спричинило суттєве підвищення продуктивності на одну середньоспівкову автотонну майже на третину. Незначне підвищення середньої вантажопідйомності автомобіля (що відбулося за рахунок вибуття вантажівок переважно з меншою вантажопідйомністю) суттєвого впливу на результативний показник не спричинило.

Таблиця 2

Загальна характеристика роботи вантажного автотранспорту в сільському господарстві Миколаївської області

Показники	2000 р.	2001 р.	2001 р., у %, до 2000 р.
Середньоспикова кількість вантажних автомобілів, од.	8101,4	7035,9	86,8
Середня вантажопідйомність вантажного автомобіля, т	4,3	4,4	102,3
Вантажооборот, тис. т/км	84833,1	97447,1	114,9
Коефіцієнт використання пробігу, %	37,1	39,1	+2 п.п.
Продуктивність на одну середньоспикову автотонну, тис. т/км	2428,9	3156,5	130,0

Автомобільний транспорт загального користування як підгалузь галузі транспорту покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях. Його утворюють не тільки перевізники, а й автостанції, автовокзали, виконавці ремонту і технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції та контейнерні пункти.

Автомобільні транспортні засоби перевізників, що використовуються ними для надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, відносяться до автомобільного транспорту загального користування. Автомобільні транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ та організацій, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносяться до відомчого автомобільного транспорту. Автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносяться до індивідуального автомобільного транспорту.

Автомобільний транспорт найбільш ефективний, це дозволяє швидко зосередити в потрібному місці необхідну кількість транспортних засобів і забезпечити доставку вантажів при найменших витратах праці і коштів.

Автомобільний транспорт відрізняється високою маневреністю, гарною прохідністю, достатньою вантажопідйомністю на внутрішньогосподарських роботах і швидкістю руху. Він не тільки обслуговує технологічний процес виробництва продукції, здійснює роботи високоякісно й в оптимальний термін, але і забезпечує виробничий зв'язок між підприємствами, розташованими на різних відстанях.

Питання підвищення ефективності автотранспортного обслуговування має особливе значення, оскільки в сільськогосподарських підприємствах на транспортні, навантажувально-розвантажувальні та складські роботи припадає не менше 25% витрат праці та 35% енергетичних потужностей [4, с. 52].

Із загального обсягу перевезень сільськогосподарськими підприємствами на долю автомобільного транспорту припадає близько 75% (за іншими джерелами – 80% [5, с. 79]), інші перевезення здійснюють трактори (23%) і гужовий транспорт (2%), хоча дві останні категорії не включено до транспортної системи країни). На коротких відстанях (2-3 км) є доцільним використання гужового транспорту (для транспортування внутрішньофермових вантажів, для обслуговування машинно-тракторних агрегатів, для виконання безлічі інших господарських робіт), на відстанях 5-6 км – тракторних потягів (оскільки важливою особливістю є те, що перевезення вантажів для сільського господарства доводиться виконувати переважно по ґрунтових дорогах), по дорогах з твердим покриттям на усіх позагосподарських перевезеннях, а також на внутрішньогосподарських на відстанях понад 5 км – вантажних автомобілів [6, с. 125].

Усі вантажі, перевезені в сільській місцевості для сільського господарства, можна умовно розділити на чотири групи, для кожної з яких характерні визначені види вантажів, господарське значення, умови і терміни виконання перевезень, відомча приналежність:

1 група – сюди відносяться вантажі, що доставляються із сільськогосподарських підприємств на заготівельні пункти, залізничні станції, порти і річкові пристані, а також вантажі, які є продукцією місцевої промисловості і вивозяться із сільських районів. Ці вантажі поєднуються загальним поняттям "сільськогосподарські продукти": зерно, цукровий буряк, картопля, овочі, фрукти, молоко, яйця, м'ясо, вовна, худоба.

2 група – охоплює вантажі, що доставляються в сільськогосподарські підприємства з залізничних станцій, портів, річкових пристаней, баз, складів, будівельних, торгових і інших підприємств. Ці вантажі поєднуються поняттям "вантажі виробничого сільсь-

когосподарського призначення" і включають: мінеральні добрива, машини, запасні частини, комбікори, паливо, будівельні матеріали, лісоматеріали, промислові товари.

3 група – містить у собі перевезення вантажів технологічного характеру, виконуваних в межах сільськогосподарських підприємств. Ці перевезення поєднуються поняттям "внутрішньогосподарські перевезення". Вони включають перевезення силосної маси, зерна з полів на токи і з токів на склади, органічних і мінеральних добрив, вапна, отрутохімікатів, палива, будівельних матеріалів, води між садибами, відділеннями, бригадами.

4 група – це вантажі, перевезені для потреб несільськогосподарських підприємств і організацій різних міністерств і відомств, що здійснюють виробничу діяльність у сільській місцевості. Це вантажі для потреб меліорації, водного, лісового і рибного господарств.

Вантажі першої групи займають 12-16%, їхнє народногосподарське значення велике. Саме перевезення першої і третьої групи викликають залучення додаткових транспортних засобів. Друга група перевезень вантажів за своїм обсягом перевищує першу в 2 рази. У цій групі домінують перевезення будівельних матеріалів (близько 35%), на частку торгових вантажів – 18-20%. Характерною рисою вантажів другої групи є їхня відносна стабільність протягом року. Перевезення вантажів четвертої групи за своїм обсягом порівняно невеликі, на їхню частку звичайно припадає 10-15% від загального обсягу перевезень. При наявності в районах підприємств з видобутку будівельних матеріалів, гірничодобувної й іншої галузей виробництва обсяги перевезень вантажів різко зростають і досягають 50-60% у загальному обсязі автоперевезень [7, с. 95].

Перевезення, виконувани для потреб сільського господарства, прийнято підрозділяти на дві категорії – на внутрішньогосподарські (80% об'єму перевезень у тонах та 45% вантажообороту, т/км) і позагосподарські (20% від об'єму усіх перевезень та 55% від вантажообороту).

До внутрішньогосподарської категорії (у межах бригад, відділень, тваринницьких ферм) відносяться перевезення третьої групи, а до позагосподарської – перевезення інших груп.

Організація перевезень сільськогосподарських продуктів (зерна, насіння, цукрового буряку, картоплі), на відміну від перевезення вантажів для про-

мисловості, будівництва, торгівлі, має ряд специфічних особливостей:

- 1) сезонність збирання урожаю і вивозу сільськогосподарських продуктів;
- 2) складні умови роботи рухомого складу внаслідок невпорядкованих доріг (велика частина ґрунтових) у сільській місцевості;
- 3) нерівномірність розміщення по районах країни й області обсягів перевезень сільськогосподарських продуктів;
- 4) різний ступінь забезпеченості автомобілями;
- 5) більш низький рівень вантажно-розвантажувальних робіт у сільському господарстві у порівнянні з підприємствами промисловості і торгівлі;
- 6) неможливість у ряді випадків точно визначити точний обсяг перевезень для сільського господарства й особливо сільськогосподарської продукції.

Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку сільського господарства обумовлюють його націленість на входження у світову економічну систему і насамперед – на економічну інтеграцію з аграрним сектором провідних західноєвропейських держав. Цей процес, безумовно, приведе до росту товарообмінних операцій між країнами, що співробітничать. Крім того, геостратегічне розташування України і Миколаївської області, зокрема, дозволяє бути вигідним мостом для транзитних перевезень агропродукції між державами Європи, Азії і Близького Сходу. Все це за ринкових умов ставить до транспортного обслуговування високі вимоги стосовно якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, збереженості вантажів, термінів і вартості доставки.

Література

1. Анализ хозяйственной деятельности железных дорог / Под ред. Н.Г. Винниченко. – М.: Транспорт, 1992. – С. 10-65.
2. Котлубай М.И., Печеник Е.М. Экономика морского транспорта. – М.: Транспорт, 1987. – С. 23-58.
3. Бланк Ш.П., Миташвили А.А., Легостаев В.А. Экономика внутреннего водного транспорта. – М.: Транспорт, 1993. – С. 45-98.
4. Зубченко А.Г. Резервы сельскохозяйственного автотранспорта // Экономика АПК. – 2001. – № 7. – С. 51-57.
5. Усач Н.В. Эффективность использования сільськогосподарського автотранспорту // Экономика АПК. – 2002. – № 6. – С. 79-82.
6. Трофимов Н.И. Экономика автомобильного транспорта. – К.: Вища школа, 1996. – 324 с.
7. Голованенко С.Л., Жарова О.М., Маслова Т.И. Анализ господарської діяльності автотранспортних підприємств. – Харків: Вища школа, 1997. – 216 с.

Стаття надійшла до редакції 21.04.2002