УДК 656.073

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К РАЗРАБОТКЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТА В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АГРОКОМПЛЕКСА

–––––––

AN INTEGRATED APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF MEASURES TO IMPROVE THE EFFICIENCY OF TRANSPORT IN THE PRODUCTION ACTIVITIES OF AGRICULTURAL ENTERPRISES

Надирян София Левоновна
Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Коновалова Татьяна Вячеславовна
Кубанский государственный
технологический университет

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы комплексного подхода к разработке мероприятий по повышению эффективности использования транспорта в производственной деятельности предприятий агрокомплекса. Производственно-хозяйственная деятельность предприятий агрокомплекса невозможна без использования автомобильного транспорта. Автотранспортная деятельность таких предприятий не является основной, поэтому оценка эффективности использования транспорта как правило не проводится, а лишь рассчитываются затраты, которые относятся на себестоимость продукции. «Транспортная» составляющая в себестоимости сельскохозяйственной продукции по оценкам специалистов может достигать 18 %, поэтому важно комплексно подходить к разработке мероприятий по повышению эффективности использования транспорта в производственной деятельности предприятий агрокомплекса.

Ключевые слова: производственно-хозяйственная деятельность загрузка, разгрузка, автомобильный транспорт, транспортировка, управление перевозками, автомобильный транспорт.

Nadiryan Sofia Levonovna
Kuban state technological university
sofi008008@yandex.ru

Konovalova Tatiana Vyacheslavovna
Kuban state technological university

Annotation. The article deals with the issues of an integrated approach to the development of measures to improve the efficiency of transport in the production activities of agricultural enterprises. Production and economic activity of Agrocomplex enterprises is impossible without the use of road transport. Road transport activities of such enterprises is not the main, so the evaluation of the efficiency of transport is usually not carried out, but only calculated the costs that are attributed to the cost of production. «Transport» component in the cost of agricultural products according to experts can reach 18 %, so it is important to take a comprehensive approach to the development of measures to improve the efficiency of transport in the production activities of agricultural enterprises.

Keywords: production and economic activity loading, unloading, road transport, transportation, transportation management, road transport.

Производственно-хозяйственная деятельность предприятий агрокомплекса невозможна без использования автомобильного транспорта. Автотранспортная деятельность таких предприятий не является основной, поэтому оценка эффективности использования транспорта как правило не проводится, а лишь рассчитываются затраты, которые относятся на себестоимость продукции. «Транспортная» составляющая в себестоимости сельскохозяйственной продукции по оценкам специалистов может достигать 18 %, поэтому важно комплексно подходить к разработке мероприятий по повышению эффективности использования транспорта в производственной деятельности предприятий агрокомплекса [1].

Основными мероприятиями по повышению эффективности использования транспорта на предприятиях агрокомплекса являются:

Первое – повышение производительности подвижного состава за счет улучшения организации перевозок.

Повышение производительности подвижного состава может быть достигнуто за счет увеличения коэффициентов использования грузоподъемности, без увеличения пробега.

При улучшении таких технико-эксплуатационных показателей, как техническая скорость движения, время простоя под погрузкой и разгрузкой, время работы автомо-

биля на линии в сутки, коэффициент выпуска автомобилей на линию, повышается производительность автомобильного парка.

Величина технико-эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, себестоимость перевозок.

Второе – строгое соблюдение режима экономии расхода топливно-смазочных материалов, запасных частей, автомобильных шин, а также за счет ликвидации бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей.

Третье – улучшение организации материально-технического снабжения, нормирования и планирования.

Четвертое – строгий контроль качества поставки агрегатов и запасных частей для ремонта подвижного состава.

Пятое – снижение времени простоя подвижного состава в ТО и текущих ремонтах способствует сокращению незавершенного производства, что в свою очередь также благоприятствует повышению эффективности деятельности предприятия.

И последнее, что необходимо предпринять – это меры по экономии топлива.

Важнейшей задачей работников является соблюдение режима экономии в расходовании материальных и денежных средств. Ниже приведены меры, принимая которые можно добиться экономии топлива:

– уменьшение сопротивления качению;
– обеспечение экономичной работы двигателя.

Для уменьшения расхода топлива необходимо:

– использовать ту его марку, которая соответствует конструкции двигателя и сезону года;
– следить за исправностью системы охлаждения, не допуская перегрева и переохлаждения двигателя;
– утеплять двигатель зимой, применяя хорошо пригнанные чехлы на облицовку радиатора и на капот автомобиля;
– регулярно проверять на диагностических стендах техническое состояние прерывателя-распределителя, свечей и катушки зажигания;
– систематически проверять на диагностических стендах работу карбюраторов и топливной аппаратуры дизелей;
– не допускать работы двигателя с превышением норм на токсичность и дымность отработавших газов, а также на повышенных оборотах холостого хода;
– своевременно заменять или промывать фильтрующие элементы воздушных и топливных фильтров;
– не допускать подтекания топлива из топливопроводов и его испарения через неплотно закрытые горловины топливных баков.

Уменьшения расхода топлива достигают также за счет регулярной проверки технического состояния автомобиля на диагностических стендах, поддержания в технически исправном состоянии всех агрегатов автомобиля, своевременно и в полном объеме выполняя все операции ТО, уменьшения потерь от разливания при заправке автомобиля [2]. Водитель должен знать экономичные приемы вождения и уметь ими пользоваться, всемерно сокращать время работы двигателя на холостом ходу, в том числе и для его прогрева перед началом движения, знать норму расхода топлива закрепленного за ним автомобиля, систематически учитывать расход топлива и при обнаружении его перерасхода, немедленно поставить в известность непосредственного руководителя. Автомобили, расходующие топливо сверх установленных норм, к эксплуатации не допускаются [3].

В результате осуществления перечисленных мероприятий можно улучшить эффективность транспортного обслуживания на предприятиях агрокомплекса.

Рассмотрим мероприятия по повышению эффективности использования транспорта в производственной деятельности одного из предприятий агрокомплекса в Краснодарском крае [4].

Проанализируем данные о количестве перевезенных тонн груза за 2018 год по маркам автомобилей (рис. 1).

Рисунок 1 – Количество перевезенного груза в тоннах

Автомобили «КамАЗ» и «Урал» перевозят практически одинаковое количество тонн в год, не смотря на то, что у «КамАЗа» грузоподъемность в 2 раза больше и составляет в среднем 13 тонн.

Транспортная работа – это количество перевезенного груза на расстояние перевозки за определенное время, определяется в тонно-километрах (рис. 2).

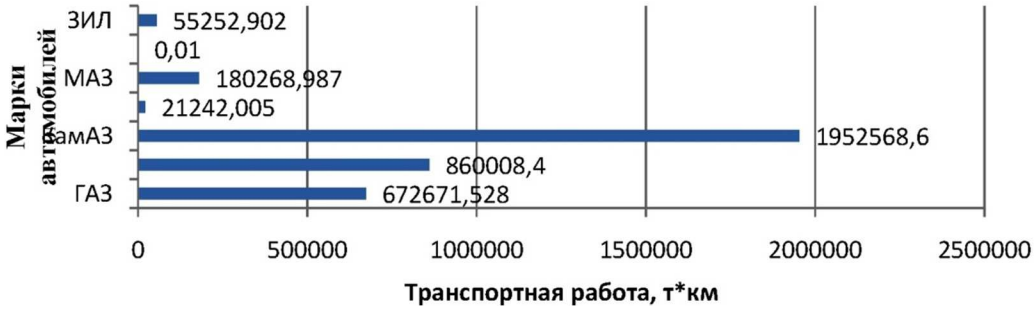

Рисунок 2 – Транспортная работа за 2018 год

Транспортная работа произведенная за год грузовыми автомобилями составила 3742012,422 тонно-километра. Далее необходимо рассмотреть количественный состав автопарка по маркам автомобилей.

На рисунке 3 представлено количественное соотношение единиц подвижного состава по маркам.

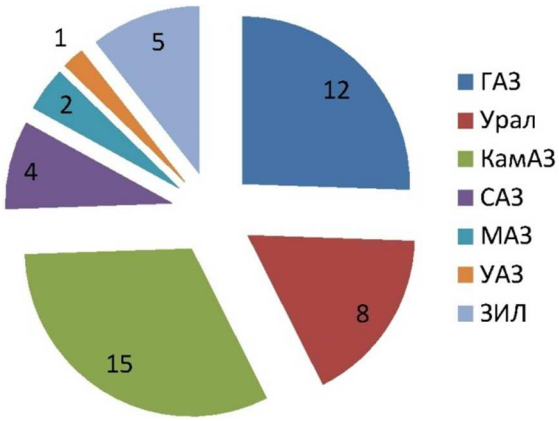

Рисунок 3 – Разделение автопарка по маркам автомобилей

Наглядно видно, что основными марками грузовых автомобилей для обеспечения производственной деятельности являются «КамАЗ», «Газ» и «Урал».

Эта разномарочность автопарка связана с тем, что автомобили приобретались в разные годы по мере необходимости и по мере увеличения потребностей в транс-

порте на предприятии. Лишь 2 грузовых автомобиля имеют срок эксплуатации менее 5 лет, что значительно сказывается на увеличении затрат на запчасти и ремонт остального подвижного состава более 5 лет.

Для эффективной работы транспорта на предприятии и повышения надежности и качества перевозок, а также уменьшения затрат на запчасти и ремонт, необходимо произвести замену старого подвижного состава на новый с аналогичными характеристиками и выполняемыми функциями [6].

Первоначально необходимо составить график замены подвижного состава. На рассматриваемом предприятии полная замена подвижного состава возможна в течение 9 лет. Приоритетом при замене являлись автомобили марок «КамАЗ», «Урал» и «ГАЗ», т.к. выполняют большую часть транспортной работы и затраты на их ремонт и обслуживание тоже являются наибольшими. В связи с возможным принятием законопроекта о запрете эксплуатации при достижении определенного срока эксплуатации транспорта, запрещается эксплуатировать грузовики массой не более 3,5 тонны в возрасте от 18 лет [7].

Исходя из полученных предварительных данных, в первую очередь будут заменены автомобили с наибольшим сроком эксплуатации. В соответствии с графиком замены подвижного состава в 2019 году будут заменены два автомобиля «КамАЗ 5511» и три автомобиля «КамАЗ 55111» на пять автомобилей «КамАЗ 65111». Новый автомобиль «КамАЗ 65111» будет более практичен, т.к. имеет большую грузоподъемность, так же удобством замены на эту модель является то, что в автопарке есть уже автомобили данной модификации, что упрощает организационные моменты ремонта и обслуживания подвижного состава.

Цена на «КамАЗ 65111» с базовой комплектацией составляет 3745000 рублей, т.к. замена подвижного состава несет за собой большие денежные затраты, наиболее выгодно будет воспользоваться программой утилизации с лизингом или автокредитом.

Литература:

1. Домбровский А.Н. [и др.]. Научные проблемы экономики транспорта : учебное пособие. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2017. – 264 с.
2. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Организационно-производственные структуры транспорта : учебное пособие. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ», 2014. – 263 с.
3. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Рынок транспортных услуг и качество транспортного обслуживания : учебное пособие. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ», 2015. – 248 с.
4. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н., Надирян С.Л. Способы оценки эффективности организации дорожного движения : учебное пособие. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2018. – 247 с.
5. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Оптимизация инвестиций в транспортно-логистическую деятельность предприятия // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2013. – № 3. – С. 208–210.
6. Коновалова Т.В., Макаренко В.П. Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры и транспортных средств в России // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2016. – № 2. – С. 148–150.

References:

1. Dombrovsky A.N. [et al.]. Scientific problems of transport economics : educational background. – Krasnodar : Published by FGBOU VPO «KubGTU», 2017. – 264 p.
2. Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Organizational and production structures of transport : textbook. – Krasnodar : Ed. FGBOU VPO «KubGTU», 2014. – 263 p.
3. Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Transport services market and quality of transport service : a manual. – Krasnodar : Published by FGBOU VPO «KubGTU», 2015. – 248 p.
4. Konovalova T.V., Kotenkova I.N., Nadiryan S.L. Ways to assess the efficiency of road traffic organization : manual. – Krasnodar : Published by FGBOU VPO «KubGTU», 2018. – 247 p.
5. Konovalova T.V., Nadiryan S.L. Optimization of investments into the transport and logistics activity of the enterprise // Humanitarian, socio-economic and social sciences. – 2013. – № 3. – P. 208–210.
6. Konovalova T.V., Makarenko V.P. Problems and prospects of the transport infrastructure and transport means development in Russia // Science. Equipment. Technologies (Polytechnic-Vestnik). – 2016. – № 2. – P. 148–150.