

Шатманов О.Т., Алменова А.А.

ЖҮК ТАШУУЧУ АВТОМОБИЛДЕРДИ ЭКОНОМИКАНЫҢ АГРАРДЫК СЕКТОРУНДА ПАЙДАЛАНУУНУН ӨЗГӨЧӨЛҮКТӨРҮ

Шатманов О.Т., Алменова А.А.

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В АГРАРНОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ

O.T.Shatmanov, A.A.Almenova

FEATURES OF EXPLOITATION FREIGHTCARS IN AGRARIAN SECTOR OF ECONOMY

УДК:629.114.5

Бул илимий макалада жук ташуучу автомобилдерди экономиканын агрардык секторунда пайдалануунун өзгөчөлүктөрү каралган.

В этой научной статье рассмотрены особенности эксплуатации грузовых автомобилей в аграрном секторе экономики.

In this scientific article considered the operation of trucks in the agricultural sector.

Успешное решение стоящих перед автомобилистами задач наряду с целенаправленным улучшением транспортного сервиса и внедрением современных транспортных технологий требует непрерывного развития материально-технической базы на основе конструктивного совершенствования подвижного состава в целях повышения его экономичности, безопасности и потребительских свойств.

Современное автомобилестроение базируется на следующих основных принципах: экономичности производства и эксплуатации, расширении функциональных возможностей автомобиля, повышении комфорта и безопасности, улучшения экологических характеристик.

Одной из характерных тенденций повышения экономичности подвижного состава является универсализация узлов и деталей, облегчающая сборку автомобилей, монтаж оборудования, а в последующем эксплуатацию и ремонт. Эта тенденция прослеживается на примере интеграции автомобиле – и кузовостроителей в США, направленной на тесное взаимодействие при выпуске специализированных автомобилей, повышающих эффективность перевозок и качество обслуживания на профессиональных рынках, охватывающих широкий спектр перевозок – от строительных конструкций до напитков, домашнего скота и др. В конструкции автотранспортных средств третьего тысячелетия широко используются прогрессивные материалы – алюминиевые сплавы, композиты, черные металлы с глубокой антикоррозийной обработкой, оцинкованные детали, долговечные тенты со спецпропиткой, не выгорающие на солнце краски, влаго- и ветроустойчивые крепления, что повышает не только привлекательность изделий, но и срок их службы. Одновременно с этим

прослеживается тенденция увеличения полезного объема кузовов автомобилей, прицепов, грузовых платформ в результате применения низкопрофильных шин, компактных осей, тягачей с низким седельно-сцепным устройством и максимального использования их габаритов.

Создание условий для эффективной эксплуатации автомобильного транспорта при растущем спросе на его услуги требует проведения целенаправленной государственной политики, поскольку дальнейшее совершенствование и развитие автотранспортной отрасли в конечном счете должно способствовать решению важных общегосударственных задач, которые обобщено можно сформулировать так:

- обеспечение транспортной независимости всех регионов республики;
- совершенствование рынка автотранспортных услуг в качественном и количественном отношении;
- повышение привлекательности автотранспортного сектора транзитно-транспортного комплекса республики как одно из основных условий его интеграции в мировую транспортную систему;
- минимизация транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг;
- создание оптимальных условий для расширения в автотранспортной деятельности сферы малого и среднего бизнеса, развития коммерчески непривлекательных, но социально значимых сегментов автотранспортного рынка.

Не менее актуальна в условиях ограниченной координации взаимодействий перевозчиков и потребителей их услуг, проблема повышения эффективности использования подвижного состава. Эту проблему представляется возможным решить путем создания в городах и индустриальных регионах специализированных центров диспетчерских услуг в виде малого предпринимательства. Задача таких центров – формирование банка данных о региональной потребности в автоперевозках по видам и партиям товаров, пунктом их отправления и назначения с анализом рынка перевозок и прогнозом возможных направлений его развития, расширения транспортно-логистических услуг.

Необходимо отметить, что в экономике Казахстана особое место занимает аграрный сектор,

а условия эксплуатации транспорта в сельском хозяйстве своеобразны и более сложны, чем в других отраслях народного хозяйства.

К важнейшим факторам эксплуатации транспорта в сельском хозяйстве следует отнести физико-механические и агробиологические свойства перевозимых грузов, расстояние перевозок, дорожные условия, объемы перевозок и их сезонные колебания, степень механизации погрузочно-разгрузочных работ, форм организации транспортных подразделений и предприятий, квалификацию водителей.

Величина первых четырех факторов обусловлена специализацией и размером предприятий, сложившимся размещением объектов производственного назначения, складов, хранилищ, почвенно-климатическими условиями, агротехническими сроками проведения сельскохозяйственных работ и др. поэтому она мало зависит от организации транспорта. Особенности, характер и степень влияния этих эксплуатационных факторов на показатели работы транспортного парка будут рассмотрены ниже.

Физико-математические и агробиологические особенности сельскохозяйственных грузов, а также необходимость сохранения их качества и потребительских свойств при транспортировке и погрузке-выгрузке определяют требования к типу кузова транспортных средств, а в ряде случаев и к способу перевозки. Свойства грузов отказывают влияние на степень использования грузоподъемности транспортных средств и их простои под погрузочно-разгрузочными операциями. Кроме того, некоторые грузы, например минеральные удобрения, из-за высокой химической активности существенно влияют на срок службы кузовов, на потребность в ремонте, а также вызывают необходимость тщательной очистки кузовов автомобилей, используемых для перевозки других грузов. Все это в конечном результате отражаются на производительности транспортных средств и себестоимости перевозок.

Структура грузов – соотношение количества грузов с различными свойствами – определяет требования к составу транспортного парка. По своему составу транспортный парк хозяйства может в большей или меньшей степени соответствовать количеству и характеру перевозимых грузов и в связи с этим работать производительнее и экономично.

По требованиям к типу кузова, способу перевозки, а также грузоподъемности подвижного состава все сельскохозяйственные грузы можно разделить на следующие группы: насыпные и навалочные; затаренные, штучные, неделимые; наливные, требующие перевозки в специализированных кузовах; мелкопартионные. Структура сельскохозяйственных грузов по этим признакам приведена в табл.1 [1].

Таблица 1. Структура сельскохозяйственных грузов по способу их перевозки

Способ перевозки груза	Объем перевозок, % к итогу
Навалом или насыпью, всего	76
В том числе в специализированных кузовах	28
В различной таре, пакетами, кипами, тюками, всего	14
В том числе в специализированных кузовах	8
Мелкими партиями (вес единовременной отправки до 2 т)	4
Наливом в кузовах-цистернах амортизация	6
Всего	100

В зависимости от зональных особенностей, производственной специализации и других факторов структура грузов в отдельных хозяйствах может значительно различаться.

От способов погрузки-выгрузки и транспортировки в значительной степени зависят качество многих сельскохозяйственных продуктов и потери. Опытным путем установлено, что при транспортировке картофеля навалом количество клубней, получивших механические повреждения при погрузке и выгрузке, составило 4–6%, а отходы после семи месяцев хранения 15–18%. При транспортировке картофеля в контейнерах количество поврежденных клубней и отходы соответственно равнялись 0,5–0,8% и 3–5%. При перевозке сельскохозяйственных продуктов навалом должны соблюдаться меры по их сохранности, в частности высота сбрасывания не должна превышать установленную норму [2].

Объем перевозок грузов в затаренном виде, а также пакетами, кипами и тюками в сельском хозяйстве не превышает 14%. Это очень низкий процент. Во многих случаях затаривание сельскохозяйственной продукции необходимо для сохранности ее качества. Нередко затаривание груза позволяет сократить простои транспорта под загрузкой и разгрузкой, особенно если тара с грузом собрана в пакеты.

Отличительной особенностью сельского хозяйства является также то, что перевозится очень много грузов с малым объемным весом. При транспортировке легковесных грузов не полностью используется грузоподъемность транспортных средств с кузовами общего назначения. В результате снижается их производительность и повышаются затраты на перевозки. Если, например, использовать грузоподъемность 4-тонного автомобиля типа ГАЗ-53 на 50%, то при транспортировке груза на 5 км его производительность снизится на 30%, а затраты на перевозку 1 т возрастут на 67%. При увеличении расстояния вдвое производительность снизится на 36%, а себестоимость перевозки увеличится на 78%.

Грузы с объемным весом до 0,75 т/м³, при перевозках которых грузоподъемность почти всех

транспортных средств с кузовами общего назначения используется не полностью, в сельском хозяйстве составляют 55%. В среднем по всем отраслям народного хозяйства доля таких грузов значительно ниже –10–15%. В этом отношении сельскохозяйственный транспорт находится в невыгодном положении по сравнению с транспортом других отраслей [3].

Повышение транспортабельности легковесных сельскохозяйственных грузов может быть достигнуто прессованием или брикетированием. Прессование сена, например, дает возможность увеличить его объемный вес в 2,5-3 раза и значительно повысить загрузку транспортных средств. Кроме того, естественная убыль прессованного сена при перевозке в результате выветривания в 3 раза меньше, чем непрессованного. Аналогичный результат достигается при прессовании хлопка.

Высокий удельный вес в сельском хозяйстве (42%) занимают грузы, требующие специализированного подвижного состава. Они очень разнородны по своим свойствам, из них 28% приходится на насыпные и навалочные грузы. Сюда же относятся скоропортящиеся продукты и грузы, требующие срочной доставки [4].

Такой большой потребности в разнородном специализированном подвижном составе не испытывает, пожалуй, ни одна отрасль народного

хозяйства, за исключением строительства. Здесь уместно отметить, что в связи с интенсивным производственным и жилищно-бытовым строительством на селе транспортировка строительных материалов в общем объеме сельскохозяйственных перевозок занимает около 30%. Так как все более широкое распространение в сельской местности получает строительство индустриальными методами с использованием сборных железобетонных конструкций и элементов, для доставки которых к местам строительства требуется специализированные транспортные средства. В настоящее время основная масса строительных грузов в аграрном секторе экономики Республики Казахстан перевозится автомобилями с кузовами общего назначения, что, безусловно, удорожает строительство и производимую продукцию.

Список использованных источников

1. Шпенст В.И. Вопросы оптимизации транспортной составляющей в рыночной стоимости товаров// Ж.Магистраль, 2002. -с.45-49.
2. Жанбирова Ж.Г, Проблемы транспортно-логистических услуг в Республике Казахстан//Вестник ЦАУ.Алматы, 2009,-№2(21).-с.120-123.
3. Экономика автомобильного транспорта/Под ред. Кочановой Г.А. Уч.пособие-М.: Изд. центр, 2006.
4. Жанбирова Ж.Г. Автомобильные грузовые перевозки Уч.пособие.-Алматы. «Нур-Принт», 2005. -с.101.

Рецензент: д.т.н., профессор Нусупов Э.С.