

**УДК 656.1**

**Коновалова Татьяна Вячеславовна**

кандидат экономических наук, заведующая кафедрой организации перевозок и дорожного движения,

Кубанский государственный технологический университет

[sofi008008@yandex.ru](mailto:sofi008008@yandex.ru)

**Гусикова Амалия Федоровна**

магистрант кафедры организации перевозок и дорожного движения,

Кубанский государственный технологический университет

[sofi008008@yandex.ru](mailto:sofi008008@yandex.ru)

**Надирян София Леоновна**

старший преподаватель

кафедры организации перевозок и дорожного движения,

Кубанский государственный технологический университет

[sofi008008@yandex.ru](mailto:sofi008008@yandex.ru)

**Tatyana V. Konovalova**

Candidate of Economic Sciences, manager of department of the organization of transportations and traffic,

Kuban state technological university

[sofi008008@yandex.ru](mailto:sofi008008@yandex.ru)

**Amaliya F. Gusikova**

undergraduate of department of the organization of transportations and traffic,

Kuban state technological university

[sofi008008@yandex.ru](mailto:sofi008008@yandex.ru)

**Sofia L. Nadiryan**

senior teacher

departments of the organization of transportations and traffic,

Kuban state technological university

[sofi008008@yandex.ru](mailto:sofi008008@yandex.ru)

### **Пути повышения эффективности использования автотранспорта производственных предприятий**

### **Ways to improve the efficiency of the use of vehicles of industrial enterprises**

***Аннотация.** В данной статье рассмотрены возможности повышения эффективности использования подвижного состава на маршруте за счёт увеличения коэффициента использования пробега и коэффициента использования грузоподъемности. Для повышения показателей эффективности работы транспорта на линии и уменьшения себестоимости перевозимого груза за 1 т-км целесообразно исключить наиболее отдаленных контрагентов с наименьшей ежедневной заявкой и объединить оставшихся и новых контрагентов.*

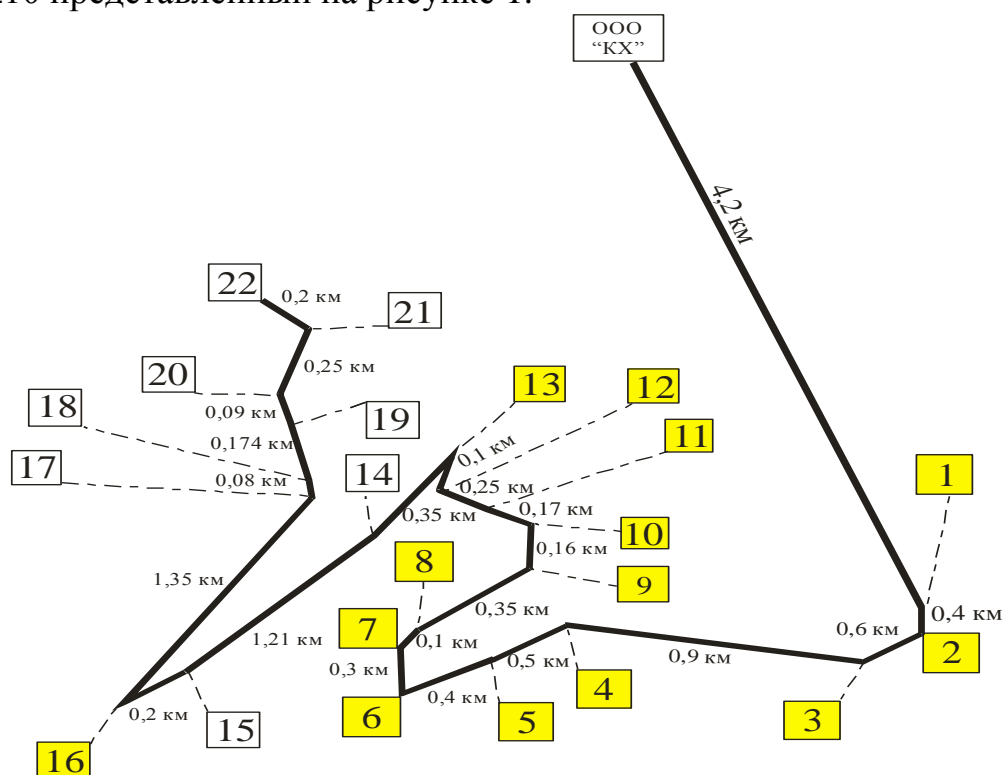
**Ключевые слова:** экономика, себестоимость, транспортные услуги, доступность, транспортное обслуживание, контрагент, перевозки.

**Annotation.** In this article, we consider the possibility of improving the efficiency of the use of rolling stock on the route by increasing the utilization rate of mileage and the utilization of the load capacity. To improve the performance of transport on the line and reduce the cost of cargo for 1 t-km, it is advisable to exclude the most remote contractors with the least daily request and combine the remaining and new contractors.

**Keywords:** economy, prime cost, transport services, availability, transport service, contractor, transportation.

На многих предприятиях, выпускающих продукты питания, при перевозке грузов на не большие расстояния эффективность использования автотранспорта снижается за счет большого числа контрагентов, но при этом - малого количества перевозимой продукции, что, в свою очередь, ведёт к повышенным расходам на перевозку грузов по рассматриваемому маршруту и высокой себестоимости на 1 т-км перевозимого груза. Поэтому в данной статье мы рассмотрим возможности повышения эффективности использования подвижного состава на маршруте за счёт увеличения коэффициента использования пробега и коэффициента использования грузоподъемности [1].

Для повышения показателей эффективности работы транспорта на линии и уменьшения себестоимости перевозимого груза за 1 т-км целесообразно исключить наиболее отдаленных контрагентов с наименьшей ежедневной заявкой и объединить оставшихся и новых контрагентов в предлагаемый маршрут №10 представленный на рисунке 1.



Условные обозначения:

- ООО  
"КХ" - грузоотправитель;
- 2 - контрагенты маршрута №10;
- 16 - новые контрагенты;

Рисунок 1 - Совершенствование городского маршрута № 10

Перевозка грузов (продукции) осуществляется по предлагаемому маршруту №10 в пределах одного населенного пункта. Длина кольцевого развозочного маршрута составляет 130 км. Грузы доставляются в соответствии с перечнем контрагентов и графиком доставки, разработанным в соответствии режимами работы контрагентов и технологией производственного процесса предприятия[2]. Для перевозки грузов по предлагаемому городскому маршруту №10 предлагается использовать 1 автомобиль марки ГАЗ 3302 грузоподъемностью 1,5 т, имеющийся в наличии на предприятии.

Произведём расчёт показателей эффективности работы транспорта для одного автомобиля по новому маршруту (таблица 1) при прогнозируемом грузообороте (рисунок 2).

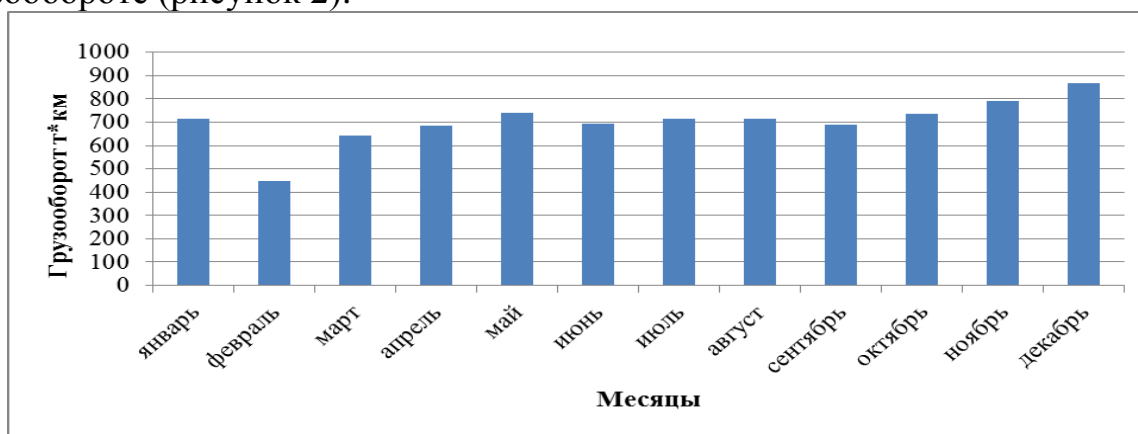


Рисунок 2 – Статистика планируемого грузооборота на маршруте №10.

Т а б л и ц а 1 – Показатели эффективности работы транспорта на предлагаемом маршруте №10

Наименование показателя	Значение
1. Коэффициент технической готовности подвижного состава	0,8
2. Коэффициент выпуска на линию	0,83
3. Техническая скорость	20 км/ч.
4. Эксплуатационная скорость	17,14км/ч.
5. Коэффициент использования пробега	0,75
6. Коэффициент использования грузоподъемности	0,44
7. Грузооборот за смену	75,9 т*км

Таким образом, в результате применения предлагаемых мероприятий по совершенствованию городского маршрута №10 значительно повысились значения коэффициента использования пробега и коэффициента использования грузоподъемности, что означает более эффективное использование подвижного состава.

При перевозке грузов на дальние расстояния эффективность использования автотранспорта снижается за счет перевозки малого количества грузов на большие расстояния. Поэтому целесообразно повышать эффективность использования подвижного состава в пригородном сообщении за счёт увеличения коэффициента использования грузоподъемности [3].

На рисунке 3 представлена статистика планируемого грузооборота на предлагаемом пригородном маршруте №19.

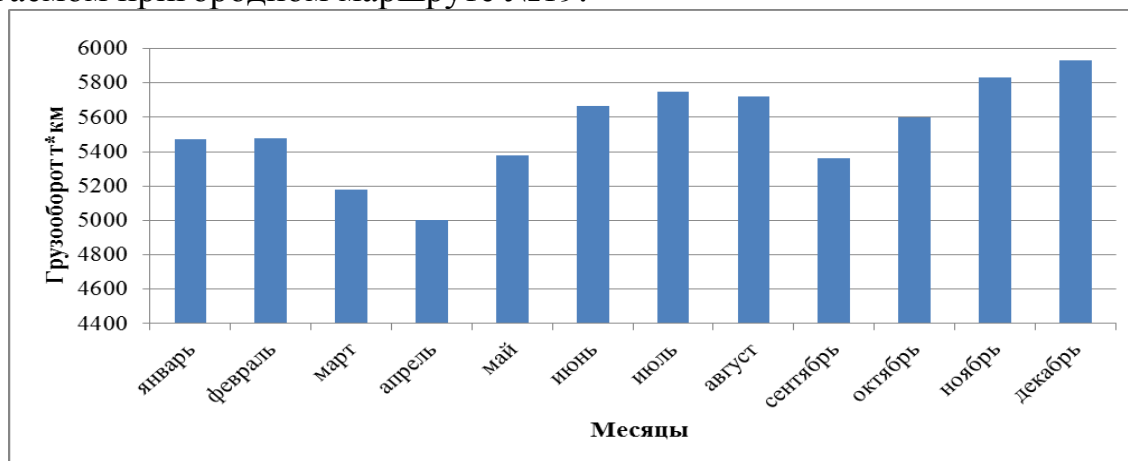


Рисунок 3 – Статистика планируемого грузооборота на пригородном маршруте №19.

Результаты расчёта показателей эффективности работы транспорта для одного автомобиля после внедрения мероприятий представлены в таблице 2.

Т а б л и ц а 2 – Показатели эффективности работы транспорта на предлагаемом маршруте №19

Наименование показателя	Значение
1. Коэффициент технической готовности подвижного состава	0,8
2. Коэффициент выпуска на линию	0,83
3. Техническая скорость, км/ч.	78,7
4. Эксплуатационная скорость, км/ч.	68,9
5. Коэффициент использования пробега	0,6
6. Коэффициент использования грузоподъемности	0,44
7. Грузооборот за смену, т-км	173,1

Таким образом, в результате применения предлагаемых мероприятий по совершенствованию пригородного маршрута №19 значительно повысится значение коэффициента использования грузоподъемности, что означает наиболее эффективное использование подвижного состава, снижение затрат на ГСМ, амортизацию, заработную плату водителей.

#### Список литературы

1. Домбровский А.Н., Коновалова Т.В., Котенкова И.Н., Надирян С.Л. *Научные проблемы экономики транспорта. Учебное пособие.* – Краснодар: Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2017. – 264 с.

2. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Ненастин С.В. Особенности финансово-экономического анализа деятельности автотранспортных предприятий. Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2015. № 3 (43). С. 137-141.

3. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Оптимизация инвестиций в транспортно-логистическую деятельность предприятия. Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2013. № 3. С. 208-210.

#### *References*

1. Dombrovsky, A. N., Konovalova T. V., Kotenkova I. N., Nadiryan S. L. *Scientific problems of transport Economics. Textbook.* – Krasnodar: Publishing House. IN FGBOU "Kuban state University", 2017. – 264 p.

2. Konovalova T. V., Nadiryan S. L., Nonactin S. V. *Peculiarities of financial-economic analysis of activity of motor transport enterprises. Bulletin of the Siberian state automobile and road Academy.* 2015. № 3 (43). P. 137-141.

3. Konovalova T. V., Nadiryan S. L. *Optimization of investments in transport and logistics activities of the enterprise. Humanities, socio-economic and social Sciences.* 2013. № 3. P. 208-210.