

## СТАН ПАРКУ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ КИЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

*І.Г.Якименко, аспірант*

*Білоцерківський державний аграрний університет*

З економічної точки зору сільське господарство доцільно розглядати як систему взаємопов'язаних галузей за участі допоміжних та обслуговуючих виробництв, без яких неможливий ефективний процес відтворення продукції. Наприклад, технологічні вимоги до вирощування врожаю потребують значного фондозабезпечення, де немале місце займає транспорт. Транспортні засоби підтримують безперервність і ритмічність складного виробничого процесу, забезпечуючи повноту і своєчасність доставки продукції. Проведення планового і прогнозованого комплексу технічно-обслуговуючих робіт передбачає безвідмовну роботу технічних засобів впродовж терміну їх використання. Фізичне і моральне старіння техніки потребує значних затрат для підтримання її у працездатному стані або ще більших витрат на придбання нової. Щорічне вибуття з виробничого циклу зношених вантажних автомобілів, тракторів, іншої техніки і знарядь при практичній відсутності їх поповнення катастрофічно наближає сільське господарство країни до незворотного процесу руйнації техніко-технологічної основи виробничого відтворення.

Метою даної роботи є виявлення певних закономірностей і причинно-наслідкових зв'язків шляхом проведення статистичного аналізу динаміки загальної кількості вантажних автомобілів та кількості справних у аграрних господарствах Київської області протягом 1995-2003 років.

Матеріали і методи досліджень. Теоретичною основою проведеного дослідження є наукові роботи вітчизняних вчених-економістів з питань організації та управління в сфері економіки [1,2]. В роботі використано методи збору та аналізу статистичної інформації господарської діяльності підприємств аграрного сектора Київської

області (дані були люб'язно предоставлені нам облстатуправлінням по Київській області). Аналізу піддавали рівень загальної кількості вантажних автомобілів та їх справної долі в агрогосподарствах Київської області протягом 1995-2003 рр. Статистичну обробку даних проведено з використанням аналітичних можливостей програми Microsoft Excel. При цьому на підставі графічної залежності змін аналізованих показників від часу визначено лінії трендів (лінії регресії) та розраховано рівняння лінійної регресії. Визначено коефіцієнти кореляції між аналізованими показниками.

Результати досліджень та обговорення. За даними облстатуправління по Київській області загальна кількість вантажних автомобілів у агрогосподарствах Київської області, має виражену тенденцію до зниження протягом аналізованого періоду. При цьому зменшується і кількість справного вантажного автотранспорту у вище названих господарствах. Так, загальна кількість їх у агрогосподарствах області протягом 1995-2003 рр. зменшилась на 37% і справних автомобілів знизилась на 44%. Найменш забезпеченими є Поліський, Іванківський та Бородянський райони, які підходять до критичної межі по забезпеченню вантажними автомобілями (табл.1). Коефіцієнт технічної готовності по області за аналізований період зменшився з 0,77 до 0,68. При цьому найбільш виражено цей показник впав у тих же районах області: Згурівському — з 0,72 до 0,49; Фастівському — з 0,74 до 0,52; Поліському — з 0,74 до 0,38; Іванківському — з 0,76 до 0,53; Бородянському — з 0,76 до 0,56. В таких районах як Рокитнянський та Ставищанський коефіцієнт технічної готовності в 2003 році по відношенню до 1995 року дещо підвищився, але це відбулося лише за рахунок зменшення більшої кількості несправних вантажівок господарств відносно працездатної їх частини.

Динаміка змін загальної кількості вантажних автомобілів та справної їх долі у агрогосподарствах області виявила виражену тенденцію зменшення обох цих показників протягом усього аналізованого періоду (рис.1).

Таблиця 1

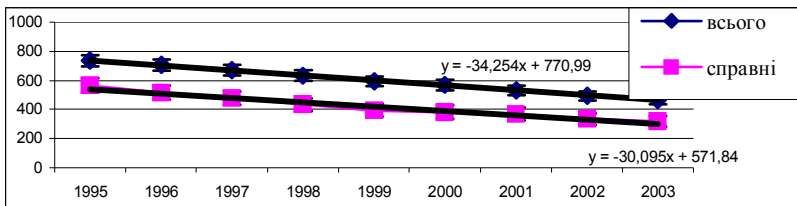
**Забезпеченість вантажними автомобілями  
аграрних підприємств по районах Київської області в 2003 р.  
по відношенню до 1995 р., шт.**

Райони	1995 рік		2003 рік		2003 р. у % до 1995 р.	
	всього	справні	всього	справні	всього	справні
Білоцерківський	1221	994	865	673	71	68
Богуславський	496	362	390	252	77	70
Васильківський	963	748	807	591	84	79
Володарський	623	476	379	267	61	56
Згурівський	577	413	327	161	57	39
Кагарлицький	858	601	513	331	60	55
Миронівський	922	722	635	470	69	65
Обухівський	475	361	307	198	65	55
П.Хмельницький	958	736	663	428	69	58
Рокитнянський	574	430	404	310	70	72
Сквирський	754	597	426	310	56	52
Ставищанський	606	402	414	309	68	77
Таращанський	648	507	488	365	75	72
Тетіївський	850	684	664	487	78	71
Фастівський	682	502	325	169	48	34
Яготинський	632	476	425	272	67	57
Баришівський	922	738	619	422	67	57
Бориспільський	1063	819	455	273	43	33
Броварський	1274	1027	710	469	56	46
Вишгородський	597	506	330	259	55	51
К.Святошинський	698	540	538	376	77	70
Бородянський	414	316	238	134	57	42
Іванківський	575	435	223	118	39	27
Макарівський	775	573	442	280	57	49
Поліський	207	154	71	27	34	18
<b>Всього по області</b>	<b>18364</b>	<b>14119</b>	<b>11658</b>	<b>7951</b>	<b>63</b>	<b>56</b>

Лінії регресії (чорні прямі на графіках) для обох кривих засвідчують практично однакові темпи зниження цих показників. Про це свідчать близькі коефіцієнти регресії ( $a_1$ ) для обох ліній (рівняння регресії показано на рис.1). Тісний зв'язок між зниженням загальної кількості автомобілів та їх справної частини у агрогосподарствах підтверджується і є близьким до одиниці коефі-

цієнтом кореляції ( $r = 0,98$ ) між рівнем цих показників у динаміці. Звідси можна зробити висновок, що скорочення загальної кількості вантажних автомобілів в господарствах відбувається повністю за рахунок зменшення їх справної доли, в той час як парк несправної техніки в господарствах залишається незмінним. З цього витікає ще один невтішний висновок, що агрогосподарства практично не мають можливості для ремонту несправної техніки (або ця техніка вже не підлягає ремонту і “мертвим тягарем” лежить в господарствах).

При збереженні виявленої динаміки змін кількості справної техніки в агрогосподарствах області можна чітко прогнозувати її повне “зникнення” протягом найближчих десяти років, про що свідчить уявний перетин даної лінії регресії з віссю “x” (рис. 1).



**Рис. 1. Динаміка середньої кількості вантажних автомобілів на 1 район (усіх та справних) по агрогосподарствах Київської області (M + m): по осі y – кількість одиниць техніки**

Вибірковий аналіз районів з максимальною, середньою та мінімальною кількістю вантажних автомобілів в агропідприємствах області не виявив суттєвих відмінностей між групами за динамікою змін як загальної кількості вантажівок, так і за їх справною долею. При цьому виявлена, як на нашу думку, навіть дещо парадоксальна тенденція, за якою кількість справної техніки у районах з її максимальною кількістю спадає швидше, ніж у інших. Про це свідчить, зокрема, максимальний від’ємний коефіцієнт регресії у рівнянні регресії, що описує спад цього показника саме в цій групі. Зміна рівня результативної ознаки цієї групи для всієї

кількості автотранспорту виражається рівнянням прямої :

$$y = - 44,245x + 1079,8$$

та для працездатної частини автомобілів:

$$y = - 41,183x + 827,84 ,$$

що підтверджує обернений зв'язок між результативними та факторними ознаками.

Для всіх вибірково сформованих груп районів незалежно від кількості наявної техніки прогноз щодо терміну її виходу зі строю однаково невтішний — найближчі десять років.

Виявлені нами тенденції змін стану парку вантажних автомобілів у агропідприємствах області збігаються з наведеними в літературі уявленнями. З початку 90-х років до останнього часу спостерігається чітка тенденція випереджуючих темпів зростання цін на технічні засоби й інші промислові вироби порівняно з цінами на сільськогосподарську продукцію. Останні контролюються державою, що призводить до все більшого зубожіння сільськогосподарських товаровиробників і зниження їх технічної забезпеченості [1]. Протягом останніх років у сільськогосподарських підприємствах України відбувається скорочення кількості вантажних автомобілів, що є “болючим” питанням. За даними Міністерства аграрної політики України, протягом 2000-2001 років їхня кількість зменшилася на 40 тис. одиниць, на початок 2002 року налічувалось 205 тис. вантажних автомобілів. Невисоким залишається коефіцієнт технічної готовності автомобільного парку, який стабілізувався на рівні 0,66. Погіршення технічного стану автомобільної техніки негативно впливає на її експлуатаційні якості (надійність, паливну економічність і безпеку руху). На відновлення роботоздатності транспортних засобів щорічно відволікаються значні трудові й матеріальні ресурси, які досягають 25-30% їх балансової вартості [2], але, як видно з аналізу, цього недостатньо.

Зменшення кількості та низький рівень готовності парку вантажних автомобілів агропідприємств України до роботи свідчить про їх зношеність, недостатність технічного обслуговування та несвоєчасне виконання ремонтних робіт, збільшення навантаження

на одиницю справної техніки, неможливість високоефективного виробництва сільськогосподарської продукції. Такий негативний стан технічного забезпечення аграрного сектора економіки потребує якнайшвидшого вирішення шляхом запровадження ефективного механізму державної підтримки аграрного виробника, підтримка та розвиток вітчизняного машинобудування, налагодження еквівалентного обміну між реалізованою сільськогосподарською продукцією та промисловими матеріально-технічними ресурсами, залучення інвестиційних ресурсів та позабюджетного фінансування, оптимізація діяльності системи лізингу, розширення можливості довгострокового кредитування, розвиток інфраструктури ринку потриманої техніки та відновлених агрегатів, вузлів, запчастин тощо. Для визначення ефективності та доступності підтримки необхідно сканування, моніторинг, прогнозування та оцінка середовища діяльності агропідприємства як на рівні держави, областей, районів та самого підприємства, також наукове обґрунтування доцільності заходів що до їх фінансового стану, розмірів площі виробничої діяльності, спеціалізації, фондозабезпеченості, рівня кваліфікації працівників тощо.

### ***Висновки та перспективи досліджень***

1. Виявлено стійке зменшення загальної кількості вантажних автомобілів та справної їх частини в агропідприємствах Київської області протягом 1995-2003 рр. При цьому зменшення загальної кількості вантажних автомобілів відбувається саме за рахунок справної їх частини. Коефіцієнт кореляції між цими показниками  $r = 0,98$ .
2. При збереженні виявленої динаміки зниження кількості справних вантажних автомобілів у агропідприємствах області повний вихід їх із ладу чітко прогнозується протягом найближчих 10 років.
3. Потрібна принципова зміна у відносинах держава-агровиробник: як у цільовому кредитуванні господарств безпосередньо державою, страхування ризику при кредитуванні, створення нормативно-законодавчих умов транспортної політики стосовно села, надання пільг сільськогосподарським

підприємствам при закупівлі техніки, паливно-мастильних матеріалів, запчастин тощо, обслуговуючим їх сервісним, консультативним службам.

4. Доцільність аналізу діяльності аграрних підприємств в оточуючому середовищі та науково обґрунтований підхід до вирішення проблем забезпечення технікою дозволить підвищити рентабельність сільськогосподарського виробництва та аграрного сектора економіки в цілому.

#### *ЛІТЕРАТУРА*

1. Матеріально-технічне забезпечення аграрного виробництва: тенденції і перспективи / Г.М. Підпесецький, Я.К. Білоусько, П.А. Денисенко, В.В. Коврига, В.О. Питулько // Економіка АПК. – 2000. – № 4. – С. 8-16.
2. Ситник В.П. Формування і реалізація державної політики розвитку матеріально-технічної бази АПК в Україні // Економіка АПК. – 2003. – № 2. – С. 19-28.