

працюють в умовах міста, де вагома частина енергії палива витрачається марно за рахунок необхідності зміни режимів руху та гальмування.

Список використаних джерел

1. Тракторы и автомобили / под ред. д-ра техн. наук, проф. В. А. Скотникова. – М.: Агропромиздат, 1983. – 440 с.
2. Бороденко В. А. Самолёт ТУ-134 / В. А. Бороденко, Л. В. Коломиец. – М.: Транспорт, 1972. – 366 с.
3. Кулініченко В. Р. Гідравліка, гідравлічні машини і гідропривід: підручник / В. Р. Кулініченко. – К.: Інкос, 2006. – 616 с.

УДК 629.33 (477)

А.В. Педорич, канд. пед. наук

Чернігівський державний інститут економіки і управління, м. Чернігів, Україна

ПІДСУМКИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті досліджено сучасний стан та подальші тенденції розвитку автотранспортної галузі України. Розкрито тенденції, кількісні та якісні показники розвитку автотранспортної галузі України. Подано зміни у виробництві, покупці автомобільного транспорту. Розглянуто концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року.

Ключові слова: автомобільний транспорт, транспортні послуги, концепція розвитку.

В статье исследовано современное состояние и дальнейшие тенденции развития автотранспортной отрасли Украины. Раскрыты тенденции, количественные и качественные показатели развития автотранспортной отрасли Украины. Представлено изменения в производстве, покупке автомобильного транспорта. Рассмотрено концепцию Государственной целевой экономической программы развития автомобильного транспорта на период до 2015 года.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, транспортные услуги, концепция развития.

The article deals with the current state and future trends in road transport industry of Ukraine. Trends, quantitative and qualitative development of road transport industry in Ukraine are revealed. Changes in production, purchasing road transport are represented. The concept of the state target economic program of road transport til 2015 is considered.

Keywords: road transport, transport services, concept development.

Актуальність проблеми дослідження. Транспорт є ключовою ланкою спеціально економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки. Без ефективної роботи цієї галузі неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основні завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи [2]. Автомобільний транспорт є могутнім сектором української економіки, що обслуговує практично всі галузі господарства і всі верстви населення, сприяє розвитку транспортно-економічних зв'язків і якості життя населення. Керуючись цими положеннями, необхідно стимулювати фактори росту транспорту України, як необхідної умови розвитку держави.

Метою цієї статті є розгляд сучасного стану та подальших тенденцій розвитку автотранспортної галузі України.

Виклад матеріалу. Динаміка перевезення вантажів пов'язана з тенденціями у виробництві в базових галузях промисловості. Наразі розв'язання проблем економічного розвитку України є одними з перших завдань для нашої держави. Особливу увагу привертає транспортна інфраструктура, яка вже стала буденною темою для простого українця. Для розвитку економіки України важливим є підвищення ролі транспорту, що забезпечує життєдіяльність населення, розвиток економіки держави, збереження обороноздатності та можливість досягнення високих зовнішньоекономічних відносин країни. Транспортна система України представлена різними видами транспорту: залізничним, автомобільним, морським, авіаційним тощо.

Значна роль належить саме автомобільному транспорту. Автомобілі беруть участь у вантажообігу всіх галузей народного господарства, забезпечуючи доставку всіх видів сировини, матеріалів, товарів і обладнання на території України та за її межами. Розвиток галузей споживчої кооперації в умовах ринкових відносин безпосередньо пов'язаний з оптимізацією транспортного обслуговування. Від якості роботи автомобільного транспорту залежить перш за все:

- організація безперебійної торгівлі і задоволення потреб населення;
- рівень рентабельності торгівлі, громадського харчування, заготівель і виробничої діяльності;
- забезпечення необхідного обсягу товарообороту.

Сучасний етап розвитку економіки України відбувається під впливом кризової ситуації, що склалася у всьому світі. Це не може не відбитися на розвитку бізнесу в галузі транспорту та на українських підприємствах, що формують сектор малого та середнього бізнесу. Кризові тенденції призводять до зменшення малого та середнього видів бізнесу. Укладання договорів між українськими перевізниками й іноземними партнерами щодо надання послуг на міжнародні перевезення поступово скорочуються. Придбання та оновлення нового рухомого складу українських перевізників характеризується спадом обсягів перевезень та витіснення з ринку транспортних послуг іноземних перевізників. Проте кількість зареєстрованих автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, постійно зростає.

Порівняльна характеристика тенденцій розвитку за окремими видами транспорту наведено нижче у таблиці.

Таблиця
Питома вага окремих видів транспорту у загальному перевезенні вантажів, у %

Види транспорту	Роки				
	2000	2004	2005	2006	2007
Всього, зокрема	100	100	100	100	100
Залізничний	17,2	26,7	24,3	24,1	24,3
Автомобільний	82,8	73,2	75,7	75,9	75,7
Авіаційний	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Незважаючи на кризові явища світової економіки, загалом сучасний період розвитку ринку транспортних послуг характеризується високою інтенсивністю. Водночас спостерігається наростання структурних змін за рахунок тенденцій глобалізації.

В Україні наявний достатньо розвинутий ринок автотранспортних послуг, які надають підприємства різних форм власності. Автотранспортні підприємства споживчої кооперації займають своє місце на ринку. Та транспортне обслуговування підприємств здійснює здебільшого залізничний і автомобільний транспорт, частину перевезень виконує також річковий, морський і повітряний транспорт. Близько 67 % перевезень здійснюють автомобілі, які належать транспортним організаціям споживчої кооперації. Економічна криза останніх років негативно вплинула на розвиток усіх галузей споживчої кооперації: зменшився товарообіг підприємств торгівлі та громадського харчування, випуск продукції на промислових підприємствах. Це негативно позначилося на розвитку автомобільного транспорту.

На сьогодні в галузі існує велика кількість проблем, які потребують негайного та першочергового вирішення. Насамперед, існування великого рівня зношеності основних засобів інфраструктурних об'єктів становить загрозу для виникнення аварійних ситуацій, а в кінцевому результаті до нестабільного функціонування економіки та національної безпеки країни. Поганий стан інфраструктурного сектору зумовлює низьку якість інфраструктурних послуг. Низька якість транспортної інфраструктури призводить до додаткових непродуктивних витрат, які фактично гальмують ріст реального

ВВП. При цьому інфраструктура як галузь економічної діяльності посідає досить важливе місце в економіці України, забезпечуючи приблизно 15 % ВВП [2, с. 238].

Протягом останніх років спостерігається велике скорочення кількості транспортних засобів у споживчій кооперації. Найбільш скорочено вантажні автомобілі, це призвело до зменшення вантажних перевезень. Простежується також тенденція до скорочення кількості пікапів, автобусів, спеціальних автомобілів.

В умовах роботи споживчої кооперації найбільш доцільним є використання автомобілів малої та середньої вантажопідйомності, оскільки саме вони забезпечують оптимальні розміри перевезень для невеликих торговельних, заготівельних, промислових підприємств споживчої кооперації. Але брак таких автомобілів змушує виконувати дрібно гуртові перевезення на автомобілях завищеної вантажопідйомності. Лише третя частина припадає на автомобілі малої та середньої вантажопідйомності з тих автомобілів, які зараз надходять [8, с. 85].

З точки зору кількісних показників автотранспортна галузь за останні роки демонструє позитивну динаміку та вселяє оптимістичні надії на розвиток цього сегмента економіки України. Автомобільний ринок України в 2011 році в цілому виріс на 30,8 % порівняно з 2010 роком.

За даними асоціації “Укравтопром”, в Україні в 2011 році було продано 297,6 тис. нових автомобілів, з яких 212 тис. – легкових автомобілів (зростання 22,8 % порівняно з 2010 роком).

Ринок комерційних автомобілів в Україні в 2011 році виріс на 56,8 % (80,7 тис. автомобілів), а автобусів – на 40,3 % (4,6 тис. автобусів).

Згідно з повідомленням Держстату, виробництво автобусів в Україні в січні 2012 року збільшилося на 20,9 %, порівняно з аналогічним періодом 2011 року, до 185 штук, а виробництво вантажних автомобілів збільшилося в 5,1 раза – до 291 штуки.

Як повідомлялося, у 2011 році виробництво легкових автомобілів в Україні збільшилося на 29,5 %, порівняно з 2010 роком, до 97,5 тис. штук. Виробництво автобусів збільшилося на 40,4 % – до 3744 штук, а вантажних автомобілів – скоротилося на 36,4 %, до 3087 штук.

Найбільший в Україні виробник легкових автомобілів ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» (ЗАЗ, м. Запоріжжя) в 2011 році збільшив випуск автомобілів у порівнянні з 2010 р. більш ніж на третину – до 60 862 штук.

Як повідомили УНІАН у прес-службі заводу, в січні-грудні 2011 року на ПАТ «ЗАЗ» було виготовлено 60 862 автомобілі, що на 33,86 % більше показника виробництва 2010 року, впродовж якого ПАТ «ЗАЗ» випустило 45 465 автомобілів.

Серед автомобілів, випущених Запорізьким автозаводом у 2011 році, 7 авто – ЗАЗ, 2 342 – ВАЗ, 24 086 – CHANCE, 8 394 – Sens, 10 850 – Lanos і 910 – Ланос-фургон. ЗАЗ Forza в 2011 році випущено 4 318 шт, А13 – 5 882, Chevrolet – 524, KIA – 2 957, TATA – 292. Також у січні-грудні 2011 р. ПАТ «ЗАЗ» випустило 300 автобусів.

За даними прес-служби заводу, експорт автовиробництва ПАТ «ЗАЗ» у 2011 році, в порівнянні з 2010 р., збільшився більш ніж на 40 %: з 21 717 до 30 590 автомобілів [4].

Найбільшими виробниками легкових автомобілів і автобусів в Україні є Корпорація «УкрАВТО» («ЗАЗ»), Корпорація «Богдан», «Єврокар», Корпорація «АІС» («КрАСЗ»), Корпорація «Еталон» («Чернігівський автозавод» і «Бориспільський автозавод») та ін. [7].

Гарні перспективи у порівнянні з минулими роками може продемонструвати 2012 рік. Так ПАТ “АвтоКрАЗ” (Кременчук, Полтавська обл.) в 2012 р., порівняно з 2011 р., має намір збільшити випуск автомобілів в 2 рази – до 2 тис. 142 шт, а реалізувати 2 тис. 350 автомобілів. Як зазначив під час зборів акціонерів підприємства перший заступник генерального директора підприємства Ігор Фоменко: “У 2012 р. ми плануємо

збільшити виробництво в два рази. Продати хочемо 2 тис. 350 автомобілів, з них 350 – абсолютно нова техніка, над якою працюють конструктори”.

За січень-квітень послугами пасажирського транспорту скористалися 2,2 млрд пасажирів [3].

Україна займає одне з перших місць у Європі по своєму транзитному потенціалу, що свідчить про необхідність розробки й проведення ефективної транспортної політики в державі. Коридор № 5 від Києва до Трієста вважається важливим для автодорожніх і залізничних інфраструктур, що має широкі можливості: розвитку всіх галузей логістики протягом усього коридору, розміщення центрів виробництва вздовж найважливіших транспортних шляхів і перенесення основного обсягу робіт з діючих портових центрів на сході Середземномор'я в Київ шляхом організації великого мультимодального логістичного центру на євразійській території [6].

Ріст показників розвитку транспорту спостерігається й на території Чернігівської області. Так, перевезення вантажів автомобільним транспортом зріс з 12027 тис. тонн у 2009 році до 12432 тис. тонн у 2010 році. Таким чином, ріст склав 3,4 %. Вантажооборот автомобільного транспорту збільшився з 1010,2 млн. т/км, до 1201,2 млн. т/км (на + 18,9 %). Збільшилася наявність автомобільного транспорту в Чернігівській області, з них на 117 автобусів (+3,1 %) та легкових автомобілів 1446 (+1,3 %). За січень-квітень 2012 року ріст пасажирських перевезень автомобільним транспортом зріс на 7 % по відношенню до відповідного терміну 2011 року.

Орієнтовний обсяг фінансування Програми розвитку автомобільного транспорту в Україні на період до 2015 р. становить 57 млрд 900 млн. грн, у тому числі за рахунок державного бюджету – 2 млрд 500 млн. грн, інших джерел – 55 млрд 400 млн гривень. Про це повідомили в Міністерстві інфраструктури України.

Фінансування програми здійснюється за рахунок державного бюджету, а також інших джерел, не заборонених законодавством.

Нагадаємо, Кабінет Міністрів України 3 серпня 2011 року на засіданні затвердив концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р. Дотримання концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р. та чітке виконання програми дозволить оновити рухомий склад автотранспорту загального користування на пасажирському транспорті не менш ніж на 35 %, а на вантажному автотранспорті – до 30 %. Для перевізників будуть створені рівні умови сплати податків незалежно від форми власності, кількості автомобілів, найманих працівників тощо. Крім того, перевізники не залежатимуть від державних субвенцій за безкоштовне перевезення пільговиків, що діє нині, оскільки Концепцією передбачено адресну виплату коштів громадянам, які користуються правом на пільговий проїзд.

У Концепції закладено виконання окремих заходів, що дозволять знизити аварійність на автомобільному транспорті загального користування до 30 %. Такого показника планується досягти за рахунок зменшення кількості нелегальних перевізників, впровадження нових технологій, серед яких – інтелектуальні транспортні системи, безготівкові розрахунки за перевезення пасажирів, а також забезпечення обладнання транспортних засобів тахографами та іншими засобами диспетчерського контролю за режимом руху та графіком роботи й відпочинку водіїв [9].

Питання стабільної роботи пасажирського автомобільного транспорту, організації пасажирських автоперевезень, підвищення їх безпеки та якості на сьогодні набули особливої актуальності. Для їх вирішення дорученням голови Чернігівської облдержадміністрації створено робочу групу щодо розробки проекту Стратегії розвитку пасажирського автотранспорту на період до 2015 року. До її складу ввійшли представники відпо-

відних структурних підрозділів ОДА, управління транспорту та зв'язку Чернігівської міської ради, Асоціації перевізників, контролюючих органів, громадських організацій, депутати обласної ради та підприємці.

Під час обговорення проекту Стратегії члени робочої групи озвучили цілу низку пропозицій, які стосувалися пільгових та нелегальних перевезень, шляхів розвитку електротранспорту, моніторингу мережі пасажирських перевезень, якості та доступності послуг, оновлення пересувного складу тощо.

Учасники засідання зауважили, що проект Стратегії потребує доопрацювання з урахуванням пропозицій як перевізників, так і пасажирів та контролюючих органів.

Висновок. Таким чином, розвиток транспорту України та однієї з головних його складових – автомобільного транспорту – є питанням державної ваги та сприяє розвитку економіки та суспільства нашої держави в цілому. Розгляд сучасного стану та подальших тенденцій розвитку автотранспортної галузі України показав, що незважаючи на кризові явища в економіці світу, на Україні автомобільний транспорт демонструє позитивні тенденції з багатьох показників. А увага керівників держави підтверджує стратегічне значення галузі.

Список використаних джерел

1. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 24. – Ст. 166.
2. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Р. Р. Гудима // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи; МФУ, БДФА та ін. / гол. ред. В. В. Прядко. – Чернівці, 2009. – С. 238-239.
3. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.
4. ЗАЗ в 2011 році збільшив випуск автомобілів на 34 % [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/ukr>.
5. Еремина Л. В. Логистика как услуга транспортно-экспедиторских компаний / Л. В. Еремина, В. В. Медников // Логистика. – 2006. – № 6. – С. 54-56.
6. Європейська спілка транспортників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.estu.com.ua.
7. Климова І. Г. Розвиток логістичного управління на промислових підприємствах / І. Г. Климова // Економіка і держава. – 2006. – № 9. – С. 49-51.
8. Мягких І. М. Роль і місце автомобільного транспорту в системі споживчої кооперації та напрями покращення транспортних послуг в Україні / І. М. Мягких // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 7. – С. 71-75.
9. На розвиток автомобільного транспорту України до 2015 р. передбачено 57,9 млрд. грн [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [Новини РБК-Україна.htm](http://novini.rbc-ukraine.com).
10. Сабриченко А. Шляхи та заходи залучення іноземних інвестицій у дорожнє господарство України / А. Сабриченко // Держава та регіони. – 2009. – № 6. – С. 184-188.

УДК 621.923.42

А.В. Рудик, канд. техн. наук

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ВЗАСМОЗВ'ЯЗОК ТОВЩИНИ ЗРІЗУ З ТЕМПЕРАТУРОЮ ТОРЦЕВОГО ШЛІФУВАННЯ ПІД ЧАС ВРАХУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ФАКТОРІВ

Розглянуто питання визначення товщини зрізу та температури шліфування під час зміни як теплофізичних характеристик, так і технологічних. Методика передбачає проводити розрахунки температури з врахуванням дії окремих зерен як теплових джерел різної інтенсивності, що дозволить враховувати зміну робочого стану поверхні круга в процесі обробки.

Температура шліфування залежить від умов обробки та може досягати значень близьких до температур структурних перетворень, що викликає появу тріщин поверхневого