



Всеукраїнська молодіжна науково-практична  
конференція  
«Роль молоді у відбудові післявоєнної України:  
визначаємося зі шляхами розвитку»



навчальних закладів і бізнес-структур у вдосконаленні умов зайнятості молодих спеціалістів.

Список використаних джерел

1. Близнюк В.В. Освітні послуги як детермінанта конкурентоспроможності людського капіталу / В.В. Близнюк // Зб. наук праць «Ринок праці та освітніх послуг: пошук взаємодії» / під ред. І.Л. Петрової. Вип.1. К.: Таксон, 2007. С. 60-69.
2. Грішнова О., Шпирко О. Конкурентоспроможність персоналу підприємства: критерії визначення та показники вимірювання. *Україна: аспекти праці*. 2004. №3. С. 3—9.
3. Інтернет сайт журналу ФОКУС.UA. URL: <http://focus.ua/charts/60481/>
4. Інформаційна агенція ГолосUA. URL: [http://www.golosua.com/ua/main/article/suspilstvo/20110802\\_20-vuzov-nepoluchili-ni-odnogozayavleniya-ot-abiturientov](http://www.golosua.com/ua/main/article/suspilstvo/20110802_20-vuzov-nepoluchili-ni-odnogozayavleniya-ot-abiturientov)
5. Лісогор Л.С. Працевлаштування випускників на ринку праці: проблеми та перспективи. Ринок праці та освітніх послуг: пошук взаємодії / Під ред. І.Л. Петрової. Вип. 1. К.: Таксон, 2007. С. 99-109.
6. Освітній портал ТМ – освіта в Україні, освіта за кордоном. URL: <http://www.osvita.org.ua/abiture/enrance>
7. Офіційний сайт Державного комітету статистики України. URL: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
8. Петрова І.Л. Роль компетенцій у збалансуванні ринку праці та ринку освітніх послуг. Ринок праці та освітніх послуг :пошук взаємодії / Під ред. І.Л. Петрової. Вип. 1. К.: Таксон, 2007. С. 127-135.
9. Петрова Т.П. Ринок освітніх послуг і ринок праці: проблеми взаємозв'язку та взаємодії. *Україна: аспекти праці*. 2006. №4. С. 3-7.

*Христюк Владислав,  
студент 4 курсу, спеціальність «Транспортні технології»,  
Науковий керівник: Махмудов Ілхом, кандидат технічних наук  
ВП НУБіП України «Ніжинський агротехнічний інститут»*

## ПРИСТОСОВАНІСТІ ТЗ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ВАНТАЖІВ

Умови перевезень вантажів в сільському господарстві значно відрізняються від інших галузей народного господарства. Номенклатура вантажів сільськогосподарських підприємств складається з 75...80 найменувань. Крім того, для нормального функціонування господарств існує



Всеукраїнська молодіжна науково-практична  
конференція  
«Роль молоді у відбудові післявоєнної України:  
визначаємося зі шляхами розвитку»



потреба в транспортуванні вантажів, не пов'язаних із технологією виробництва, причому кількість їх також дуже велика. Іншою відмінністю вважається невеликий обсяг перевезень по кожній номенклатурі. Наслідком є широкий діапазон зміни об'ємної маси продукції, що переміщується: від 0,1 до 3,0 т/м<sup>3</sup>. Це створює відомі труднощі під час перевезення сільськогосподарських вантажів, оскільки показник об'ємної маси вантажів за постійної ємності кузова стає змінним. Зміни цього фактора відбуваються переважно у першій половині діапазону, оскільки більше половини сільськогосподарських вантажів належить до категорії легких.

Вантажні автомобілі мають експлуатаційні властивості, серед яких певне місце займають технологічні. Одним з показників цих властивостей є пристосованість машин до зміни об'ємної маси вантажів, що перевозяться в кузові транспортного засобу. При переміщенні одного виду вантажу пристосованість автомобіля за об'ємною масою оцінюється коефіцієнтом використання вантажопідйомності:

$$\gamma = \frac{q_{\phi}}{q_n}$$

де  $q_{\phi}$  - фактична маса вантажу в кузові транспортного засобу;

$q_n$  - номінальна вантажопідйомність.

Для подальшого аналізу необхідно оцінити цей показник за змінним фактором - об'ємної маси вантажів.

Пристосованість транспортного засобу за цим фактором залежить від показника питомої площі його кузова

$$S_q = \frac{S_k}{q_n}$$

де  $S_k$  - площа підлоги кузова, м<sup>2</sup>.

Для автомобіля ГАЗ-53Б цей показник становить 2,637, для КамАЗ-55102 – 1,768, для ЗІЛ ММЗ-554М – 1,397. Чим більша площа кузова, що припадає на одиницю вантажопідйомності, тим вища пристосованість автомобіля за фактором об'ємної маси вантажів.

Підвищити пристосованість автомобілів до вантажів з малою об'ємною масою можна зниженням вантажопідйомності або збільшенням площі кузова. Проте реалізація цих вимог на практиці пов'язана з певними труднощами. Розширення площі кузова призводить до збільшення габаритної ширини автомобіля, а вона, як відомо, обмежена, як і габаритна висота. Зниження вантажопідйомності не узгоджується з вимогою забезпечення зростання продуктивності транспортних засобів.



Всеукраїнська молодіжна науково-практична  
конференція  
**«Роль молоді у відбудові післявоєнної України:  
визначаємося зі шляхами розвитку»**



Збільшення площі кузова доцільно здійснювати у разі з використанням модульного методу, коли використовуються причепа для перевезення сільськогосподарських вантажів. Це одночасно узгоджується і з тим, що зменшується тиск ходової системи транспортного засобу на ґрунт, що є важливою вимогою для умов сільського господарства. вантажів. Для прикладу можна навести автомобілі ЗІЛ-130 та ЗІЛ-ММЗ-554М, які в одиночному варіанті мають цей показник відповідно 1,454 та 1,397, а у складі автопоїзда з одним причепом – 1,705 та 1,658, з двома – 1,793 та 1,7.

Крім того, із збільшенням числа причепів більше одного приріст показника питомої площі кузова автомобілів різко знижується. Це говорить про те, що для забезпечення пристосованості рухомого складу для транспортування легких вантажів достатньо мати один причіп, тому що зростання їх кількості не дає відчутного приросту показника, що досліджується.

Список використаних джерел:

1. Карвовський Я. І. Логістика в управлінні стосунками з клієнтами. *Вісн. нац. ун-ту "Львів. політехніка". Логістика*. 2016. №552. С. 35–39.
2. Касьянова Н.В. Потенціал підприємства: формування та використання : [підручник] / Н.В. Касьянова [та ін.]. К. : Центр учбової літератури, 2013.

**Яковенко Володимир,**  
*студент 2 курсу, спеціальність «Агроінженерія»*  
*Науковий керівник: Кресан Тетяна,*  
*кандидат технічних, доцент*  
*ВП НУБІП України «Ніжинський агротехнічний інститут»*

## **КОЛІЙНЕ ЗЕМЛЕРОБСТВО – АЛЬТЕРНАТИВНИЙ СПОСІБ ОБРОБІТКУ ҐРУНТУ У ПІСЛЯ ВОЄННІЙ ВІДБУДОВІ УКРАЇНИ**

Зважаючи на повну відсутність ущільнення ґрунту від контакту з ходовими системами машин в агротехнічній зоні створюються передумови для підвищення врожайності сільськогосподарських культур та істотного зниження витрат на виробництво продукції рослинництва. Крім поліпшення динаміки руху машин та підвищення комфортності роботи операторів, впровадження колійної чи мостової систем землеробства створює основу для автоматизації і роботизації більшості технологічних процесів у рослинництві, забезпечує ефективне впровадження «точного» землеробства.

Виклад основного матеріалу. Система мостового землеробства була вперше запропонована як комплексний засіб індустріалізації