

ТЕХНОЛОГІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

К.А. Пєєва, студент, К.П. Феденко студент, І.О. Кузєв, старший викладач
Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

Міжнародні перевезення мають яскраво виражені розпізнавальні ознаки, такі як великі відстані перевезення, тривала робота вдалині від виробничої бази. Тому актуальним є розгляд і розробка класифікації методів організації роботи ТЗ і водіїв при здійсненні міжміських перевезень вантажів (МПВ) та міжнародних перевезень (МП) автотранспортом. При організації руху ТЗ при МПВ та МП застосовуються в переважно два методи: наскрізний і дільничний. Розглянемо докладніше підходи наскрізного методу організації ТЗ.

При наскрізному русі автомобіль (автопоїзд) проходить весь шлях від початкового до кінцевого пункту без зміни вантажу. При наскрізній системі руху автомобіль (автопоїзд) проходить весь маршрут від початкового до кінцевого пункту і назад без перевантажень, що свідчить про наявність протиріч у визначенні наскрізного методу руху ТЗ і підлягає подальшому уточненню.

Другим методом організації руху ТЗ при МПВ та МП є дільничний. Одні називають систему тягових плечей – дільничною, інші розглядають їх окремо. Так, дільничний метод руху підрозділяється на систему з перевантаженням і систему тягових плечей. При дільничному методі організації руху ТЗ, автомобільну лінію розбивають на окремі ділянки. Рухомий склад працює тільки на окремих ділянках. Вантаж на стиках ділянок передається, а рухомий склад повертається в початковий пункт своєї ділянки. Слід зазначити, що дуже тісно переплітаються з методами організації руху ТЗ системи організації міжміських перевезень.

У зв'язку з тим, що робота водіїв тісно пов'язана з роботою ТЗ, розглянемо докладніше системи організації праці водіїв. При наскрізному русі виділяють одиночну, змінну, турну, спарену системи організації праці водіїв. При одиночній їзді водій веде автомобіль протягом усього маршруту до повернення в початковий пункт, зупиняючись тільки для прийому їжі, короткочасного або тривалого відпочинку. Турна робота здійснюється двома водіями, один із яких веде автомобіль, а інший відпочиває, для чого в автомобілі повинне бути спальне місце. При змінній їзді рух автомобіля здійснюється шляхом послідовної зміни водіїв на границях ділянках дороги, з поверненням водіїв в автотранспортне підприємство на іншому автомобілі. При спареній їзді в автомобілі знаходяться одночасно два водії. Цей вид їзди подібний з турною їздою.

При дільничному методі організації ТЗ під змінною їздою розуміється їзда, коли протягом оберту автомобіль обслуговується послідовно декількома водіями.

Підмінна їзда – це різновид змінної, коли один водій підміняє водіїв одного, а іноді по черзі і більше автомобілів на порівняно короткій ділянці маршруту. Змінно-груповою їздою – теж різновид змінної, коли на розділеному на ділянки маршруті групу автомобілів обслуговує бригада водіїв, які працюють кожний на своїй ділянці, але водій, що доставив автомобіль у кінцевий пункт ділянки, яку він обслуговує, не очікує його повернення, а після відпочинку приймає автомобіль, що іде у зворотному напрямку і веде його до пункту передачі на сусідню ділянку.

З огляду на вищевикладені недоліки у визначенні методів організації ТЗ і водіїв, а також використовуючи класифікацію маршрутів пропонується класифікація методів організації руху ТЗ і роботи водіїв з урахуванням технологічних особливостей перевезень вантажів. Слід зазначити, що технологічна реалізація

перевезення вантажів у міжміському сполученні може бути здійснена за допомогою різних комбінацій методів організації руху ТЗ, роботи водіїв і типів маршрутів. Наприклад, при організації МПВ та МП можна використовувати наступні технології: «наскрізний – одиночний – з однією їздкою»; «наскрізний – естафетний – з однією їздкою»; «дільничний – естафетний – із двома й більше їздками» і тощо.

Від організації роботи водіїв в значній мірі залежить рівень продуктивності праці, якість перевезення і безпека руху. Робота водіїв на лінії пов'язана із значними фізичними і нервовими навантаженнями. Обстановка постійно змінюється й необхідність сприйняття й переробки великої кількості дорожньої інформації вимагають від водіїв не тільки витрат фізичної сили на керування ТЗ але й пильної уваги й швидкого прийняття рішень, що забезпечують безпеку руху.

Тому при плануванні й організації роботи водіїв на лінії необхідно строго дотримуватися нормованого режиму праці й відпочинку, правильного чергування денних і нічних змін роботи, не допускати значної фізичної перевтоми водіїв через понаднормові роботи. Аналізуючи нормативні вимоги до робочого часу і часу на відпочинок водіїв при міжміських перевезеннях в Україні, можна зробити висновок, що вони в більшості випадків дуже схожі, але існують деякі розбіжності. Вчасності, стосовно щоденного часу керування АТЗ дозволено двічі на тиждень збільшувати його до 10 годин; стосовно перерви для відпочинку та харчування – мінімум – 45 хв., невелика розбіжність є в скороченні тривалості щотижневого відпочинку (до 30 год).

Література.

1. В.Г. Загорянський, Т.В. Гайкова, В.Л. Хорольський, І.О. Кузев. Моделювання складу збирально-транспортного комплексу для врожаю зернових як системи масового обслуговування. *Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського*. 2019. В.2. С. 146-151.
2. Мороз М.М., Солонець А.В., Кузев І.О. Використання на автомобільному транспорті супутникових технологій навігації та зв'язку. *IV Міжнародна науково-практична конференція. Підвищення надійності і ефективності машин, процесів і систем*. Кропивницький. 2022. С.26-29.
3. M.Moroz, K. Korol, S. Korol, O. Moroz, I. Kuziev, O. Vasylkovskyi. The method for stabilizing the electrical power of a vehicle diesel generator plant. *IEEE International Conference on Modern Electrical and Energy Systems*. Kremenchuk. 2021. P.1-4.
4. Я. Приходько, І. Кузев. Логістичний підхід організації перевезень транспортом загального користування. *VI Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції: ІННОВАЦІЇ: теорія і практика*. 2023. С.59-61.
5. К. Феденко, К. Пеева, І. Кузев. Інформаційні системи і телекомунікаційні технології. *VI Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції: ІННОВАЦІЇ: теорія і практика*. 2023. С. 46-48.
6. І.О. Кузев, А.О. Уманська, А.О. Кострецов. Особливості митного оформлення митних процедур. *Збірник наукових праць «Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки»*. Вип. 7(38) С.252-258 DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7\(38\).1.252-258](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7(38).1.252-258).
7. Науменко В. П. *Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні* / В. П. Науменко, П. В. Пашко, В. А. Руссков. – Київ: Знання, 2004 р. – 403 с.
8. Дмитренко О. О. Система міжнародних дорожніх перевезень: поняття та засади функціонування. *System of transports international routiers: concept and principles of functioning* // Порівняльно-аналітичне право / О. О. Дмитренко. – 2013. – №. 4. – С. 75–78.

9. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності : навч. посібник. – 2-е вид., стер. – Київ : Юрінком Інтер, 2001. – 560 с.
10. Galkin A. Distribution Channels Management in Different Regions // Management. – 2015. – Т. 1. – №. 2. – С. 92–96.
11. Dolia V. Several logistics chains transportation services approach by single transport company / V. Dolia, Y. Kush, A. Galkin // Journal L'Association 1901 SEPIKE. – 2014. – Т. 4. – С. 86–90.
12. Pavlenko O., Muzylyov D., Ivanov V. Determination of an Effective Supply Chain: Case Study for Delivering Products from the USA to Ukraine. Grabchenko's International Conference on Advanced Manufacturing Processes. Springer. 2023. P. 82-93.
13. Міжнародна конвенція щодо безпечних контейнерів (КБК) від 02.12.1972 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua