

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДОСТАВКИ ХЛІБОБУЛОЧНИХ ВИРОБІВ.

*Шевкунов В.С, здобувач, Калініченко О.П., доц.. к.т.н
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
kttkap2016@gmail.com*

Обсяги споживання хлібобулочних і кондитерських виробів в таких містах, як Харків дуже значні. Тому перевезення хліба вимагає особливо раціональної організації. Правильно спланована доставка хліба і булочних виробів забезпечує безперебійну і синхронну роботу цілого ряду галузей народного господарства, серед них виробники продукції, транспортні компанії і пункти реалізації або торгуючі організації.

Об'єктом дослідження є процес доставки хліба в міському сполученні.

Предметом дослідження є вплив заходів по удосконаленню процесу доставки хліба в міському сполученні на загальні витрати на доставку.

Робота рухомого складу по заздалегідь складених раціональних маршрутах спрощує оперативне планування, забезпечує регулярність перевезень, сприяє підвищенню продуктивності рухомого складу й ефективності перевезень [1-3]. Перевезення хліба виконуються на розвізних маршруті в місті Харків. Міські перевезення вантажів мають ряд істотних особливостей і відмінностей від міжміських перевезень.

Ступінь використання транспортних засобів оцінюється техніко-експлуатаційними показниками[4-6]. Шляхом аналізу техніко-експлуатаційних показників можливо виявити невикористані можливості вантажного парку рухомого складу. Техніко-експлуатаційні показники підприємства ТДВ "САЛТІВСЬКИЙ ХЛІБЗАВОД" представлені в таблиці 1.1.

Проаналізувавши показники роботи рухомого складу робимо наступні висновки:

- коефіцієнт використання вантажності достатньо високий, за рахунок того, що рухомий склад переміщає вантажі третього класу, що дозволяє раціонально використовувати рухомий склад (РС);

- коефіцієнт використання парку РС достатньо високий, що пояснюється відмінним станом РС, та наявністю замовлень на перевезення;

- експлуатаційна швидкість низька, тому що дорожнє полотно на маршрутах перевезень в поганому стані, та тому що значні простой виникають в пунктах навантаження-розвантаження пов'язані з неузгодженням спільної роботи, та очікуванням у черзі;

- технічна швидкість автомобілів достатньо висока, що пояснюється високим класом водіїв, що виконують перевезення та достатньо добрим станом дорожнього полотна;

- коефіцієнт використання пробігу достатньо невисокий, тому що мають місце значні нульові пробіги, та маршрути перевезень недостатньо раціональні.

Для підвищення ефективності функціонування підприємства необхідно узгоджувати роботу вантажовідправників транспорту та вантажоодержувачів.

Удосконалення технологічного процесу перевезень повинно полягати в тому, щоб при перевезеннях забезпечувати найбільшу продуктивність і найменшу собівартість транспортної роботи.

Таблиця 1 – Техніко-експлуатаційні показники роботи рухомого складу

Показник	Значення
1	2
Загальний обсяг перевезень, т	43800
Вантажооборот, ткм	1095000
Коефіцієнт використання вантажності	0,72
Експлуатаційна швидкість, км/год	26

Продовження таблиці 1

1	2
Технічна швидкість, км/год	30
Час простою під навантаженням-розвантаженням, год	0,53
Середня відстань перевезення, км	25
Коефіцієнт використання пробігу	0,71
Коефіцієнт використання парку	0,95
Кількість автомобілів, од.	12

Послуги з перевезення вантажів автомобільним транспортом є складним виробничим процесом, що складається з ряду операцій, що утворюють загальний технологічний процес [7].

На підприємстві ТДВ "САЛТІВСЬКИЙ ХЛІБЗАВОД" для перевезення хліба та хлібобулочних виробів використовують лотки. При перевезенні хліба можливе використання контейнерів для хліба. При використанні контейнерів для перевезення хліба можливе зменшення часу простою автомобіля під навантажувально-розвантажувальними операціями. Це змінить час доставки вантажу.

Представимо схему доставки хліба в контейнерах на рисунку 1.

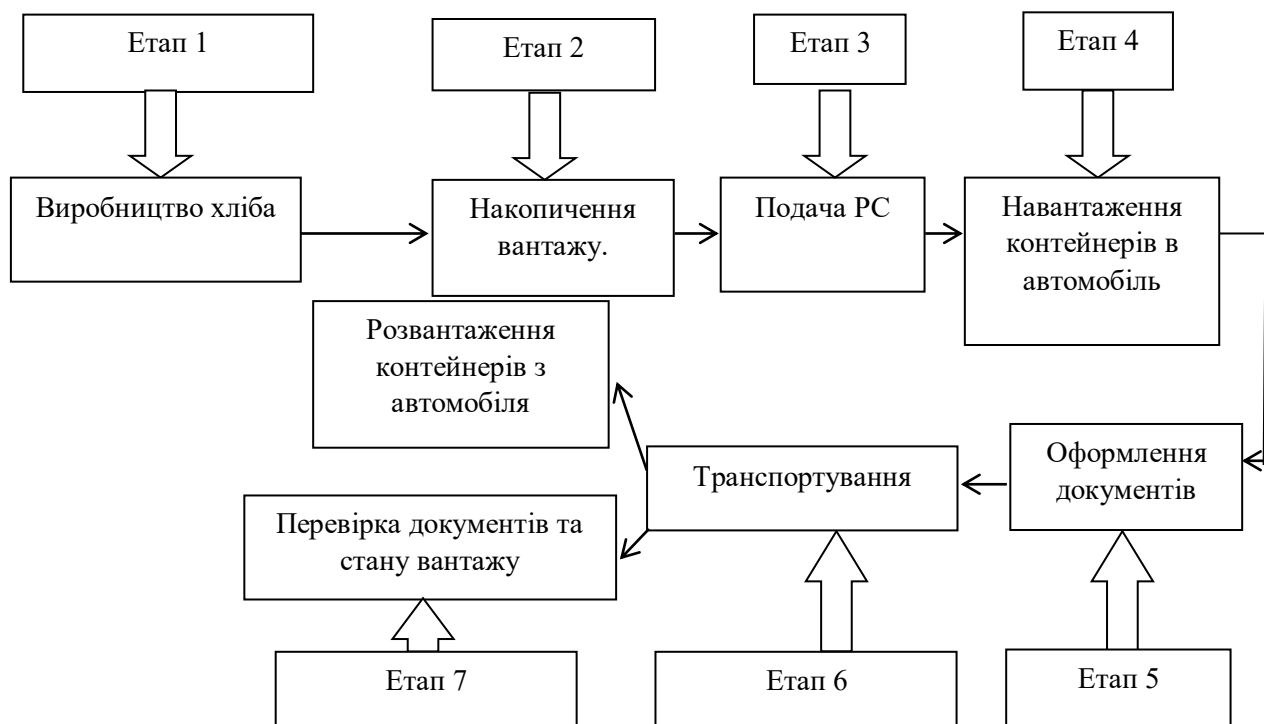


Рисунок 1 – Схема доставки хліба та хлібобулочних виробів в контейнерах

На першому етапі відбувається виробництво хліба. Після виробництва укладають хліб та вироби в тару. На даній схемі тарою є контейнери для хліба.

На другому етапі відбувається накопичення вантажу в одному місці таким чином, щоб максимально прискорити процес завантаження контейнерів в автомобіль. При можливості, паралельно з другим етапом відбувається і третій. Якщо на майданчику набрано необхідну кількість вантажу, то відбувається подача рухомого складу.

Якщо ні – подача автомобіля виділяється в окремий етап. На четвертому етапі відбувається робота навантажувального пункту. У автомобілі фургони завантажують хліб.

На п'ятому етапі виконується оформлення документів . Далі вантаж перевозиться до вантажоодержувача, за раніше встановленим маршрутом. Тут, довжина їздки з вантажем не буде змінюватися.

На шостому етапі відбувається розвантаження контейнерів з автомобіля на території одержувача. Перевіряється стан доставленого вантажу. Визначається кількість товару і оформлення документів про прийняття вантажу. Переваги такої схеми в тому, що за вдяки швидкому навантаженню ми зможемо зменшити час доставки хлібобулочних виробів але витрати на придбання тари (контейнери для хліба) можуть зрости.

Література

1. Є.К. Сальніков, О.П. Калініченко. Аналіз сучасних міських логістичних систем. IV Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Напрями розвитку технологічних систем і логістики в АПВ». 2023. Харків: ДБУ. С. 69-72.
2. Нефьодов В.М., Калініченко О.П. Сучасний стан і актуальні проблеми доставки товарів народного споживання автомобільним транспортом в містах. ХНУМГ імені О.М. Бекетова, Науково-технічний збірник «Комунальне господарство міст», №156. 2020. С.17-21.
3. Альошинський Є.С., О.П. Калініченко, В.В. Севідова. Підвищення ефективності доставки дрібнопартійних вантажів на розвізних маршрутах в міських умовах. Збірник матеріалів Міжнародної науково-технічної конференції «Інтелектуальні технології управління транспортними процесами» – Харків: ХНАДУ, 2020. С. 108-110.
4. Інтелектуальні технології управління перевезеннями дрібних партій вантажу. V. Naumov, О.П. Калініченко, В.В. Севідова. Збірник матеріалів Міжнародної науково-технічної конференції «Інтелектуальні технології управління транспортними процесами» – Харків: ХНАДУ, 2020. С. 118-120.
5. Севідова В.В., Калініченко О.П. Застосування інформаційної системи для підвищення якості доставки дрібних партій вантажу. Збірник наукових праць за матеріалами 2 міжнародної науково-практичної конференції «Комп'ютерні технології і мехатроніка». Харків. ХНАДУ. 2019. С.138-141.
6. Севідова В.В., Калініченко О.П. Застосування інформаційних технологій при доставці дрібно партійних вантажів у міських умовах. Збірник матеріалів 82-ї Міжнародної наукової конференції студентів. Секція транспортних технологій. Харків. ХНАДУ. 2020. С. 11-13.
7. Нагорний Є., Калініченко О., Павленко О., & Солдатенко І. Методика побудови транспортно-технологічних схем доставки засобів забезпечення для обслуговування бойових літаків на летовищах України. (2022) Комунальне господарство міст. 6(173), 183–188.