УДК 656.1

РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ ПРИ ЗБУТІ ПРОДУКЦІЇ МАСЛОПЕРЕРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Чередніченко А.С., магістр, Державний вищий навчальний заклад «Приазовський державний технічний університет»,
Журба Е.В., студент, Державний вищий навчальний заклад «Приазовський державний технічний університет»,
Клецька О.В., к.т.н., доцент, Державний вищий навчальний заклад «Приазовський державний технічний університет», e-mail: gurao@ukr.net,
Васильніченко О.С., аспірант, Державний вищий навчальний заклад «Приазовський державний технічний університет»

Монополізація ринку продукції маслопереробних підприємств в Україні не є завершеною, а від так протягом певного часу буде спостерігатись посилення конкуренції з боку вітчизняних та закордонних виробників за ту чи іншу нішу галузі. Транспортна складова, як друга за величиною складова собівартості продукції, вимагає ретельного вивчення на предмет оптимізації кошторисної та часової величини з метою пошуку прихованих резервів для зменшення терміну доставки, і як наслідок продовження терміну реалізації, та витратам палива, амортизації транспорту й оплаті обслуговуючому персоналу. Вірний вибір типу тягового рухомого складу повинен здійснюватись на основі техніко-економічних показників, наявних проміжних станцій технічного обслуговування для даного виду транспорту, тягово-вагових характеристиках одиниць експлуатації, рекомендацій спеціалістів з логістичних процесів руху вантажопотоків, наявних математичних моделей та актуальних документів держави логістичними шляхами якої здійснюється рух [1-3].

Велике коло проблем та необхідність громадськості в вирішенні їх примушує науковий та законодавчий апарати, а також спеціалістів та простих ентузіастів, розробляти рекомендації та вимоги, що знаходять своє відображення у вигляді [1-10]. Основні типи автотранспорту, їх класифікація, конструкція та види причіпного обладнання приведено в роботі [4-5]. Правила дорожнього руху, вимоги до безпеки перевезення вантажів, їх організація та оформлення, вимоги то проміжних станцій технічного обслуговування чи заправки наведено в джерелі [6]. В підручнику [7] виконана класифікація транспорту за видами, типами рухомого складу, економічними показниками різних логістичних одиниць. Базові принципи маршрутизації вантажів, побудови логістичних шляхів руху, критеріям оптимуму, паливно-енергетичній ефективності, математичним моделям і апаратам управляння можливо дізнатись з праць [8-9]. Основні види складського обладнання, підйомної і транспортуючої техніки, вимоги до них наведено в роботі [10]. Наукова праця – як джерело знань не тільки базується на законах і підзаконних актах, але з часом стає основою для їх розробки чи вдосконалення. Проте всі ці джерела не дають відповіді на раціоналізація транспортної складової при збуті продукції маслопереробних підприємств в сучасних умовах.

В даний час, при змінних величинах попиту збоку споживачів та невеликих об’ємах замовлень з боку реалізаторів, автопарк більшості масло переробних підприємств має змінну структуру. В першу чергу це обумовлено характером доставки: маршрутні потоки вантажу від підприємств прямують на проміжні рефрижераторні центри зберігання вантажу з метою їх послідуючого перевантаження на малотоннажний автотранспорт та розвозу по точкам реалізації. Використання таких маршрутів дозволяє скоротити витрати на транспортування та основних фондах вантажного парку. При цьому виникає проблема з відповідністю величини попиту та вантажопідйомності автомобіля. Продукція масло переробних підприємств за своєю суттю має змінний в часі характер, тому купівля тягового

рухомого складу повинна бути заснована не тільки на максимальному попиті в конкретний момент часу, але і мати запас вантажопідйомності для оперативного реагування на потреби ринку.

При аналізі резервування підйомної здатності та вибору автомобіля до вантажного парку компанії «*Терра Фуд*» в Рівненській області та співставленні його з емпіричними даними попиту згідно рівномірного закону розподілу та закону розподілу Сімпсона була отримана величина партійного запиту на продукцію для розвозу по точкам у розмірі 860 кг та забирання продукції (з простроченим терміном придатності) для її утилізації (згідно закону України даний обов'язок лежить на виробникові). Максимальний попит протягом року становив величину у розмірі 1380 кг в період свят. Було запропоновано використати автотранспорт *Ford Transit 2.0* з дизельним двигуном вантажопідйомністю 1472 кг. Результати розрахунків транспортних витрат доставки продукції наведено в таблиці 1. На рисунку 1 зображено влив навантаження автомобіля на витрати пов'язані з транспортною складовою.

Таблиця 1 – Калькуляція транспортних витрати доставки продукції

Відсоток навантаження транспортного засобу *Ford Transit 2.0*										
1%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
Витрати на обслуговування *Ford Transit 2.0, 10•²грн/1т*										
7,950	6,931	3,466	2,310	1,733	1,386	1,155	0,990	0,866	0,770	0,693
Витрати на транспортування вантажу, *10•²грн/1т*										
0,02	0,2	0,4	0,6	0,8	1	1,2	1,4	1,6	1,8	2
Сумарні витрати на при перевезеннях, *10•²грн/1т*										
7,970	7,131	3,866	2,910	2,533	2,386	2,355	2,390	2,466	2,570	2,693

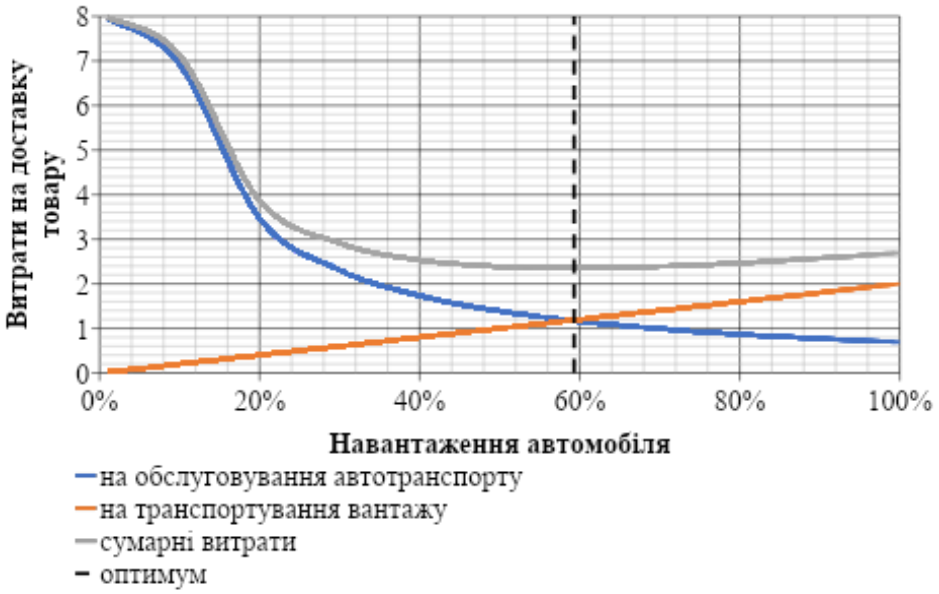

Рисунок 1 – Влив навантаження автомобіля на витрати пов'язані з транспортною складовою

В результаті розрахунку встановлена оптимальна величина завантаження автомобілю *Ford Transit 2.0* вантажопідйомністю 1472 кг зайнятого перевезенням продукції масло переробних підприємств – 59,3% (873 кг).

Використання запропонованої методики з дозволить раціоналізувати транспортну складову при збуті продукції маслопереробних підприємств в сучасних умовах.

Перелік використаної літератури

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР), Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text
2. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР), Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text
3. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР), Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text
4. Автомобілі. Теорія : навчальний посібник / В.П. Сахно, В.І. Сирота, В.М. Поляков [та ін.]. Одеса : Військова академія, 2017. 414 с.
5. Босняк М. Г. Вантажні автомобільні перевезення. Навчальний посібник. / М.Г. Босняк. К.: Видавничий Дім "Слово", 2010. - 408 с.
6. Герзель В.М. Організація автомобільних перевезень, дорожні умови та безпека руху: Навч. посіб. / В.М.Герзель, М.М.Марчук, М.А.Фабрицький, О.П.Рижий; Нац. ун-т водн. гос-вата природокорист. - Рівне : [НУВГП], 2008. -199 с.
7. Савенко В.Я., Гайдукевич В.А. Транспорт і шляхи сполучення: Підручник. К.: Арістей, 2006. - 256с.
8. Крикавський Є. Логістика. Основи теорії: підручник. Львів: НУ «Львівська політехніка» (Інформаційно-видавничий центр «ІНТЕЛЕКТ+» Інституту післядипломної освіти); «Інтелект-Захід», 2004. 416с.
9. Алькема В.Г., Сумець О.М. Логістика. Теорія та практика. Навчальний посібник. - К.: «Видавничий дім «Професіонал», 2008. - 272с.
10. Гончарук О.М., Стрілець В.М. Вантажопідйомна, транспортуюча та транспортна техніка. Рівне: НУВГП, 2008. 345 с.