

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДЕРЕВНИХ ВИРОБІВ НА МАРШРУТІ ХАРКІВ – ВІЛЬНЮС АВТОМОБІЛЯМИ ТОВ “САТП - 2001”

Малик М.С., здобувач

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Potaman81@ukr.net

Розташування України займає дуже вигідну позицію, так як вона знаходиться на перетині світових торговельних шляхів та є своєрідним центром на шляху між Європою та Азією. Обсяги вантажопотоків між Європою та Україною відображають розвиток міжнародних відносин та місце, яке посідає наша країна на міжнародному ринку.

Виходячи з того, що Україна в останні роки намагається нарощувати обсяги перевезень вантажів у Європейські країни, дуже значимим постає питання розвитку та вдосконаленню організації міжнародних перевезень [3].

Нажаль зараз змінюється тенденція надання послуг з організації міжнародних перевезень, в умовах віскового стану. Усі існуючі схеми перевезення змінюються. Перевезення авіаційним та морським транспортом не здійснюється, а залізничним – дуже обмежено. Тому єдиний на сьогодні вид транспорту, на який приходить майже увесь обсяг перевезень – це автомобільний.

Організація перевезення вантажів у міжнародному сполученні викликає дуже багато запитань у перевізників та вантажовласників: за яким маршрутом ефективніше організувати перевезення вантажу, яким рухомим складом, як скоротити час простою на митниці, які навантажувально-розвантажувальні механізми використовувати та інші. Для ефективної організації перевезень необхідно зазделігить мати відповіді на ці питання. Це значно підвищить якість надання послуг з перевезення.

Звичайно процес доставки товару і міжнародній торгівлі включає спочатку його перевезення від внутрішнього пункту виробництва – А (рис. 1) до пограничного пункту – Б країни продавця, потім міжнародне транзитне перевезення від пункту – Б до пограничного пункту – В країни споживача та, нарешті транспортування до внутрішнього пункту споживача – Г.

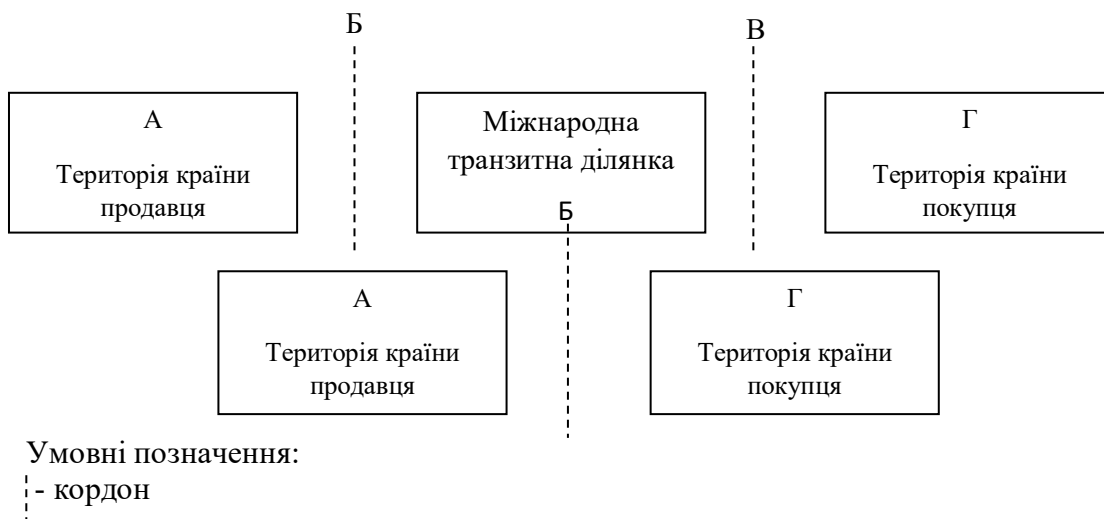


Рисунок 1 – Схема доставки вантажів у міжнародному сполученні

Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники роблять вантажовласниками транспортні послуги, які є специфічним товаром міжнародної торгівлі.

Під час доставки вантажів з Харкова до Вільнюса була потреба сформуванню нової траси маршруту, яка б проходила через територію Польщі. На початку формування маршруту

необхідно визначити критерій оптимальності. За яким будемо формувати маршрут. Це може бути мінімальний пробіг, або ж мінімальний час руху та інші.

На маршруті повинні обов'язково бути вказані початковий та кінцевий пункт маршруту, пункт де буде відбуватися перетин державного кордону, контрольні пункти на маршруті, якщо є такі, відстань по кожній країні і звісно, що загальна відстань на маршруті.

Під час формування траси маршруту необхідно прагнути до того, щоб під час здійснення перевезення від вантажовідправника до вантажоодержувача відбувалося з найменшими транспортними витратами. Під час формування траси маршруту необхідно детально проаналізувати розміщення вантажовласників та вантажоодержувачів, обсяги завезення до кожного отримувача. При цьому з кількох варіантів можливих маршрутів руху необхідно обрати той, що має найкоротшу довжину.

Взагалі маршрут – це заделегіть сформована та затверджена траса по якій відбувається перевезення вантажу від вантажовласника до вантажоодержувача.

Спираючись на вищезазначену інформацію була сформована наступна траса маршруту Харків – Вільнюс, який проходить через територію Польщі. Схема наведена на рисунку 2.

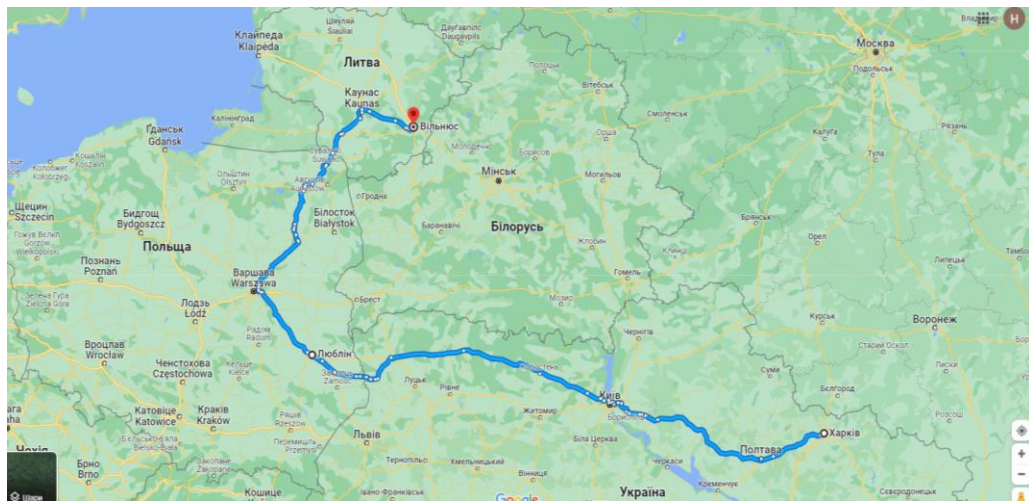


Рисунок 2 – Траса маршруту Харків (Україні) – Вільнюс (Литва)

Нормативні витрати палива по кожній країні розраховуються по формулі

$$Q_{ni} = 0,01 \cdot ((H_L + H_g \cdot G_{np}) \cdot L_i + H_W \cdot W_i) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_\Sigma), \quad (1)$$

- де H_L – базова лінійна норма витрат палива, л/100 км;
 H_g – норма витрат палива на одну тону спорядженої маси напівпричепа, л/100 ткм;
 G_{np} – споряджена маса напівпричепа, т;
 L_i – пробіг по i -й країні, км;
 H_W – норма на виконання транспортної роботи, л/100 ткм, для дизельного палива $H_W=1,3$ л/100ткм;
 W_i – обсяг транспортної роботи по i -й країні;
 K_Σ – коефіцієнт коригування норм витрат палива.

$$Q_{нексн}^{літо} = 0,01 \cdot ((24,3 + 0 \cdot 0) \cdot 968 + 1,3 \cdot 20812) \cdot (1 + 0,01 \cdot 0) = 505,7 \text{ л.}$$

$$Q_{нексн}^{зима} = 0,01 \cdot ((24,3 + 0 \cdot 0) \cdot 968 + 1,3 \cdot 20812) \cdot (1 + 0,01 \cdot 8) = 546,2 \text{ л.}$$

Витрати на паливо в кожній країні визначаються по формулі

$$B_{ni} = Q_{ni} \cdot C_{ni} \cdot K_{ei}, \quad (2)$$

де C_{ni} – вартість палива в i -й країні, $C_{n\text{Україна}}=48$ грн, $C_{n\text{Польща}}=6,8$ злотих, $C_{n\text{Литва}}=1,27$ євро;
 K_{ei} – коефіцієнт переведення іноземної валюти (визначається як відношення національної валюти до іноземної), $K_{e\text{Польща}}=9$, $K_{e\text{Литва}}=38$.

$$B_n^{\text{Україна}} = 505,78 \cdot 48 \cdot 1 = 24277,4 \text{ грн.}$$

Таблиця 1 – Визначення оптимальних місць заправки та витрат на паливо

Країна	Пробіг від попереднього місця заправки	Обсяг заправки, Q_z , л	Норма витрат палива на 1 км, $N_{1\text{км}}$, л	Фактичні витрати палива, Q_f , л	Залишок палива в баці, Q_b , л	Ціна, Ц, грн	Витрати на паливо, V_p , грн	Можливий пробіг, L_m , км
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Літо								
Україна	0	300	0,56	0	0	48	14400,0	535,7
Україна	520	291,2	0,56	291,2	8,8	48	13977,6	535,7
Україна	440	246,4	0,56	246,4	53,6	48	11827,2	535,7
Польща	530	60,0	0,56	296,8	3,2	60,3	3618,0	112,9
Литва	100	56,0	0,56	56	244,0	45,6	2553,6	535,7
Литва	208	116,5	0,50	116,48	183,5	45,6	5311,5	600,0
Литва	200	100,0	0,50	100	200,0	45,6	4560,0	600,0
Польща	580	50,0	0,50	290	10,0	60,3	3015,0	120,0
Україна	100	50,0	0,50	50	250,0	48	2400,0	600,0
Україна	580	50,0	0,50	290	10,0	48	2400,0	120,0
Україна	338,0							

Розрахували витрати палива на маршруті та визначили місця заправки паливом на маршруті з метою економії витрат на заправку паливом.

Література

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (проект). Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/projects/115>
2. Кириченко Г. І., Стрелко О. Г. Сучасні тенденції розвитку мультимодальної системи перевезення вантажів. *Вчені записки НТУ ім. В.Вернадського. Серія технічні науки.*, Том 30 (69). Ч.2. 2009. №3., С. 148-153.
3. Никифорок О. І. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки, *НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»*. К., 2018. 200 с.
4. Транзитні можливості України. - Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html>,
5. Арсенов В. И. Транспорт в международных экономических отношениях К., 2009., 312 с.