

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ БУДІВЕЛЬНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

студ. Костогриз Т.О., доц. Орда О.О.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

kost.alexandra@gmail.com

На сьогоднішній день ЗАТ «Харківський плитковий завод» («ХПЗ») завдяки комбінації п'яти переваг - власної сировинної бази, сучасне енергозберігаюче обладнання, найбільшої в Україні власної дистриб'юторської мережі, власної дизайн студії і високим стандартам якості - мінімізує витрати на виготовлення та реалізацію продукції, що в свою чергу, дає можливість максимально наблизитися до світових лідерів керамічної галузі і бути одним з провідних підприємств Східної Європи. Ексклюзивним дистриб'ютором продукції являється ТОВ «Голден Тайл». До складу Компанії входять 9 дистриб'юторських центрів в Україні, які співпрацюють з більш ніж 1500 роздрібних і оптових клієнтів. Міжміські перевезення плитки здійснюються до складів дистриб'юторських центрів в обласних центрах України. Техніко-економічні показники роботи рухомого складу на міжміських маршрутах перевезення плитки неоднаково змінюються за останні роки. Так, наряду зі зростанням середнього значення транспортної роботи середні витрати на перевезення плитки по маршрутах збільшуються в зв'язку з постійним зростанням цін на експлуатаційні матеріали.

В даному дослідженні розглядається процес перевезень будівельних вантажів у міжміському сполученні при доставці готової продукції ЗАТ «Харківський плитковий завод» в дистриб'юторські центри у міжміському сполученні. Об'єктом дослідження є процес перевезень партійних будівельних вантажів (керамічної плитки) у міжміському сполученні. Предметом дослідження є вплив раціональної технології перевезення на витрати на транспортування рухомим складом ЗАТ «ХПЗ».

До перевезень будівельних вантажів (плитки) відносять перевезення вантажів від постачальників (виробників) на базові склади торговельних організацій (дистриб'юторські центри) або в роздрібну мережу.

Основними учасниками транспортного процесу є вантажовідправники, вантажоодержувачі та транспорт (транспортні підприємства). При чому транспорт являється зв'язуючою ланкою між вантажовідправниками та вантажоотримувачами. В даному дослідженні в якості вантажовідправника розглядається виробник ЗАТ «ХПЗ, основною діяльністю якого є виробництво плитки для будівництва та населення. Вантажоотримувачі – це організації, дистриб'юторські центри, приватні підприємці або населення в містах України. Для перевезення будівельних вантажів у міжміському сполученні використовуються власні сідельні тягачі Scania R420 з тентованими напівпричепами марки Schmitz SPR+.

Перевезення плитки з заводського складу ХПЗ готової продукції в пункти дистриб'юторської мережі в межах України здійснюється за маятниковим маршрутами по прямому варіанту, за участю двох видів транспорту, залізничного та автомобільного, за схемами: перевезення готової продукції залізничним транспортом; перевезення готової продукції автомобільним транспортом.

Вантажопотоки будівельних вантажів (плитки) за обміном та структурі у зустрічних напрямках дуже відмінні. В прямому напрямку перевозяться різні за обсягом та структурі партії будівельних вантажів, а в зворотному – переважно тара. Вантажопотоки вантажів, які перевозяться без тари являються однобічними. В

зв'язку з цим коефіцієнт нерівномірності вантажопотоків будівельних матеріалів дуже високий. Вантажопотоки будівельних вантажів не мають різких сезонних коливань як за величиною, так за структурою, але мають специфічні особливості, які обумовлені характером вантажів, системою постачання та організацією торговельної мережі, різноманітними формами її роботи, розташування складів центрів дистрибуції.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом на відстань до 500 км, у порівнянні з перевезенням залізничним транспортом, має ряд переваг, основними з яких є [1]:

- скорочення кількості перевантажень, так як автомобільний транспорт може доставляти вантажі від "дверей до дверей";
- вантаж перевозиться прямо зі складу відправника до складу отримувача;
- зниження втрат і пошкодження від перевантажень,
- скорочення транспортних витрат замовника,
- значне скорочення термінів доставки.

Основна особливість маршрутів руху при міжміських автомобільних перевезеннях вантажів полягає в тому, що у зв'язку з великою протяжністю оборот рухомого складу може становити кілька діб. Це ускладнює роботу водіїв, відриваючи їх на значний термін від місця знаходження підприємства та проживання, ускладнює проведення технічного обслуговування рухомого складу та організацію диспетчерського керівництва.

З метою підвищення ефективності організації міжміських перевезень партійних вантажів застосовуються змішані перевезення, зокрема автомобільно-залізничні. Перевезення вантажів у змішаному автомобільно-залізничному сполученні можуть починатися і завершуватися одним і тим же видом транспорту. Наприклад, при схемі доставки «автомобільний транспорт - залізничний транспорт - автомобільний транспорт». Прямі змішані перевезення вантажу зручні, оскільки при цьому відправники та одержувачі звільняються від обов'язків по доставці вантажу до перевалочних пунктів та вивезення вантажу з них, створюються умови для підвищення якості транспортного обслуговування відправників і отримувачів і зниження транспортних витрат. Ефективність змішаних перевезень обумовлюється використанням розподільчих центрів та термінальних систем, що забезпечує найбільш ефективне використання великовантажного рухомого складу [2].

За результатами аналізу сучасного стану організації перевезень будівельних вантажів у міжміському сполученні можна зробити висновок, що в існуючій системі доставки є ряд недоліків, які призводять до зростання транспортної складової у кінцевій вартості продукції. Перспективним напрямком досліджень є розробка раціональної транспортно-технологічної схеми доставки продукції ЗАТ «ХПЗ» з використанням розподільчих центрів в обласних центрах України.

Література.

1. Нагорний Є.В., Шраменко Н.Ю. Комерційна робота на транспорті: підручник, Харків: ХНАДУ. 2012. 268 с.
2. Нефьодов В.М. Підвищення ефективності автомобільних перевезень партійних вантажів з використанням розподільчих центрів : автореф. дисс. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: 05.22.01. Харків. 2007. 20с.