

3. Інші підходи. Простіші методи, які базуються на часових рядах або перехресних даних про міські вантажні перевезення, населення та економічну діяльність як на макро-, так і на мікрорівні.

Перелік використаної літератури

1. Urban Freight Transport Planning and Management. [Developed of Toolkits under the “Sustainable urban transport project”]. Ministry of Urban Development Government of India, 2019. – 126 p.
2. J.D., Ortuzar, L.G., Willumsen Modelling Transport. 4th Edition. – Chichester: John Wiley & Sons Ltd, 2011, 586 p.
3. E.K., Haynes, A.S., Fotheringham Gravity and Spatial Interaction models. – Sage-Publications. 1984, p. 9-13.
4. Горбачов П.Ф. Концепція формування систем маршрутного пасажирського транспорту в містах: дис. ... доктора техн. наук: 05.22.01 / Горбачов Петро Федорович. – Харків, 2009, 370 с.

УДК 656.015

АНАЛІЗ ПІДХОДІВ ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ У МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

Мамлюк О.М., студент, ТС-62-23, Харківський національний автомобільно-дорожній університет,

Кочина А.А., к.т.н., доцент, доцент кафедри транспортних систем і логістики,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
e-mail: kochina.tsl@gmail.com

Перевезення вантажів у міжобласному сполученні є однією з найскладніших сфер комерційної діяльності автомобільного транспорту, яка має ряд важливих особливостей [1]:

– взаємозв’язок ринку автотранспортних послуг з товарними ринками, цей зв’язок є виразним, оскільки вантажовідправники та вантажоодержувачі працюють на товарних ринках;

– інтенсивна конкуренція. Перевезення вантажів у міжміському сполученні є сферою, де конкуренція є особливо сильною;

– разовий характер значної частини перевезень. Це зумовлено існуванням великої кількості дрібних перевізників, які з’явилися через систему оподаткування. Великі підприємства часто розпадаються на менші для переходу на спрощену систему оподаткування;

– проблеми з завантаженням автотранспортних засобів у зворотному напрямку. На підприємствах, які користуються послугами транспортних компаній, зазвичай відсутні диспетчерські служби, і знайти вантаж для зворотного перевезення складно, що призводить до порожніх пробігів;

– складний документообіг. Це пов’язано з взаємодією декількох підприємств, таких як транспортно-експедиторські компанії, автотранспортні підприємства та власники терміналів;

– віддаленість автотранспортних та експедиторських підприємств, відправників та одержувачів вантажів. Вони знаходяться на значній відстані один від одного під час виконання перевезень;

– різні правові та економічні підґрунтя при комбінованих перевезеннях.

В організації міжміських перевезень зазвичай використовуються на практиці маятникові маршрути з порожнім зворотнім пробігом. З точки зору оптимальних рішень,

це не ефективний спосіб організації перевезень, але в міжміському сполученні задачі пошуку зворотного завантаження доволі важка.

Серед способів організації доставки вантажу по території України автомобільним транспортом найчастіше розглядається два способи – окремим транспортним засобом та у складі збірного. При доставці вантажу окремим транспортним засобом перевагою є швидкість доставки та просте планування маршруту. Спосіб перевезення в одному транспортному засобі вантажів кількох власників визначає збірний спосіб доставки. Перевагою такого виду доставки те, що клієнт може замовити і оплатити лише певний обсяг в кузові і не переплачувати за окремий транспортний засіб, в свою чергу, перевізник отримує набагато більшу оплату за певний обсяг, який займає вантаж, ніж при перевезенні вантажу такого ж об'єму від одного замовника. Недоліком даного виду перевезень є строки доставки вантажу, так як процес доставки залежить від багатьох змінних – швидкість завантаження-розвантаження, правильність планування маршруту, часу роботи водія і т. ін. Також, при процесі довантажень потрібні висококваліфіковані водії, яким потрібно оперативно приймати рішення при завантаженні транспортного засобу, формувати місце в кузові враховуючи кількість майбутніх вантажів та обачно перевіряти товарно-транспортну документацію на той чи інший вантаж. Дуже добро в Україні серед транспортних компаній вистроєна система з пошуку та перевезення вантажів у складі збірному способу у міжнародному сполученні (експорт-імпорт з Італії, Польщі, Німеччини тощо).

На території України робота в міжміському сполученні характеризується дуже великою конкуренцією з перевезень малогабаритних вантажів з різними великими транспортними компаніями, такими як Нова Пошта, Укрпошта, MEEST, SAT, JUSTIN та інші. Переваги великих транспортних компаній в застосування різних систем міжміських перевезень. Можливо виділити наступні способи організації перевезень в міжміському сполученні з використанням основних систем міжміських перевезень [1]: децентралізовані (разові і нерегулярні перевезення), через вантажні автостанції і транспортно-експедиційні підприємства; по системі тягових плечей [2]; по термінальній технології [3].

Наприклад транспортна компанія Нова Пошта, яка має великі обсяги вантажів по території України для перевезень дрібних партій вантажу термінальною системою перевезень вирішують проблему використання великотоннажного рухомого складу. Робота термінальної системи полягає в розчленуванні процесу доставки вантажу на три взаємопов'язаних процесу:

- підвезення (розвезення) дрібних партій вантажу між клієнтами і вантажним терміналом;
- формування (розформування) великотоннажних відправок на терміналах;
- міжтермінальне перевезення вантажів великотоннажним рухомим складом.

Отже, великі компанії досягають максимального завантаження свого та найманого транспорту за допомогою термінальної системи та постійних клієнтів, що значно зменшує витрати на перевезення дрібних партій вантажу. Для звичайних перевізників собівартість перевезення значно більша.

Важливим етапом при організації перевезень в міжміському сполученні є вибір критерію ефективності транспортного обслуговування. Серед існуючих критеріїв ефективності транспортного обслуговування за участі автомобільного транспорту умовно розглядають: техніко-експлуатаційні; економічні та інтегровані показники [4].

Вибір та обґрунтування використання критерію ефективності транспортного обслуговування за участі автотранспорту залежить від правильного визначення меж об'єкту дослідження при його описання, що впливатиме на його вид в кінцевому етапі та повноту опису результатів функціонування системи. З точки зору самого об'єкту дослідження можна розглядати наступні якісні критерії автотранспортного обслуговування:

- надійність доставки, яка гарантує виконання умови «точно в строк»;
- безпечність доставки, яка гарантує збереження та схоронність вантажу;

- безперебійність, яка гарантує відсутність збоїв у роботі системи.

Також, повинні бути враховані умови дотримання строків і розміру партій доставки вантажів та відсутність випадків пошкодження та неправильної відправки вантажів.

Перелік використаної літератури

1. Шуліка, О.О. Формування процесу доставки тарно-штучних вантажів автомобільним транспортом у міжміському сполученні : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01. Харків, 2017. 20 с.
2. Прокудін Г.С., Ремех І.О., Чупайленко О.А., Майданик К.О., Пилипенко Ю.В. Ефективність застосування системи тягових плечей в міжміських перевезеннях. *Вісник Національного Транспортного університету. Технічні науки*. 2017. № 1. С. 346–357.
3. Барановський Д. М. Підвищення ефективності вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Вісник Донецької академії автомобільного транспорту*. 2010. № 3. С. 4–12.
4. Галкін А.С. Логістичне управління автотранспортним обслуговуванням : навч. посібник. Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018. 212 с.

УДК 656.615(477)

ІДЕНТИФІКАЦІЯ СТРУКТУРИ ВИТРАТ ЗА ВАРІАНТАМИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ У СИСТЕМІ «ПОРТ-ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК»

Перепічко М.Є., старший викладач кафедри ЕПТВР, Одеський національний морський університет, e-mail: vpsam@ukr.net,

Самойловська В.П., к.е.н., доцент кафедри менеджменту і маркетингу, Одеський національний морський університет, e-mail: samojlovskaamaja@gmail.com

Під транспортним забезпеченням виробничої інтеграції в системі «порт-індустріальний парк» розуміється сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії порту та індустріального парку і складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції щодо виробництва та обігу продукту.

Елементами транспортного забезпечення системи «порт-індустріальний парк» є транспортно-технологічна та портова інфраструктура, зокрема, транспортно-технологічне обладнання, контейнерний термінал, склад стивідорної компанії, контейнерний майданчик індустріального парку та склади індустріального парку, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, функції яких спрямовані на раціональну взаємодію та оптимальну роботу всієї системи.

Проведений аналіз складу та взаємозв'язків етапів, факторів та завдань у системі транспортного забезпечення дозволяє виокремити основні напрямки щодо вирішення завдань транспортного забезпечення виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк», що візуалізовано на рис. 1.

Слід звернути увагу на те, що транспортування вантажів через систему «порт-індустріальний парк» є лише одним із складових транспортного забезпечення виробничої інтеграції аналізованої системи. Принциповим є той факт, що морське транспортування здійснюється лише з використанням суміжних видів транспорту – автомобільного та залізничного, що передбачає узгодження всіх зазначених складових, а не лише морської, для забезпечення необхідної ефективності функціонування системи «порт – індустріальний парк».