

## СЕКЦИЯ 1

### ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

#### МОНИТОРИНГ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

**Давидич Ю.А.,** *д-р. техн. наук*

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

*61002 Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Решающим фактором коммерческого успеха транспортных предприятий на рынке является высокий уровень конкурентоспособности их услуг. Данный уровень определяется совокупностью потребительских свойств транспортной услуги, характеризующих ее отличия от услуг конкурентов по степени соответствия конкретным общественным потребностям. Под конкуренцией понимается экономический процесс взаимосвязи, взаимодействия и борьбы собственников продукции, работ, услуги за наиболее выгодные условия их производства и реализации. Высокая конкурентоспособность услуги не является самоцелью для предприятия-производителя, а служит лишь средством получения высокой прибыли. Это возможно за счет увеличения занимаемого сегмента рынка транспортных услуг. Для устойчивого положения транспортного предприятия на рынке транспортных услуг и повышения его конкурентоспособности необходимо обосновывать возможные конкурентные преимущества предприятий на основе комплекса мероприятий. К ним можно следующие: снижение тарифов; применение дифференцированных тарифов по маркам подвижного состава и расстояниям; дополнительные транспортно-экспедиционные услуги (с учетом экономического положения заказчиков); улучшение качества услуг; повышение надежности и безопасности перевозок; гарантии срока доставки; использование делового

опыта и связей руководства предприятия. Уровень конкурентной устойчивости транспортного предприятия зависит от значительного количества факторов, которые необходимо учитывать при формировании соответствующих управленческих и организационных мероприятий. Чем больше факторов конкурентной борьбы задействовано на рынке, тем больше шансов для предприятия, владеющего методами и подходами маркетинга, проявить себя с лучшей стороны и занять на рынке достойное место. Для оценки значимости факторов, определяющих конкурентные преимущества транспортного предприятия, было проанализировано деятельность ряда предприятий, занимающихся грузовыми перевозками. Анализ полученных результатов позволил сделать вывод, что при выборе грузоперевозчика заказчики в первую очередь обращают внимание на тариф за предоставление транспортной услуги. Чем меньше тариф, тем выше привлекательность предприятия. На следующем этапе заказчики обращают внимание на грузоподъемность и объем кузова транспортных средств. Эти факторы должны соответствовать объемно-массовым свойствам груза, предоставляемого к перевозке. Следующим по значимости фактором является продолжительность пребывания предприятия на рынке транспортных услуг. Данный фактор определяет надежность предприятия и наличие у него достаточного опыта предоставления услуг. Количество подвижного состава дает дополнительные гарантии на выполнение заказа в случае выхода из строя транспортного средства, непосредственно выполняющего перевозку. И последними по значимости являются количество претензий к предприятию и количество повреждений, дающие возможность оценить качество выполнения транспортных услуг. На следующем этапе исследований был проведен анализ влияния каждого из ранее определенных факторов на значение удельной доли рынка предприятия. Было выявлено, что изменение параметров доли рынка предприятия в конкурентном пространстве с возможно описать математической зависимостью, в которой в качестве переменных

используется параметры работы транспортного предприятия. Полученные закономерности позволяют оценить конкурентоспособность предприятия и прогнозировать распределение рынка транспортных услуг.

## **МОДЕЛЬ РОЗРАХУНКУ ТРИВАЛОСТІ ВИРОБНИЧОГО ЦИКЛУ ПІДГОТОВЧИХ ОПЕРАЦІЙ ПРОЦЕСУ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ ПРИ ПАРАЛЕЛЬНО-ПОСЛІДОВНОМУ СПОСОБІ ОРГАНІЗАЦІЇ РУХУ ПРЕДМЕТІВ ПРАЦІ**

**Обіщенко В.Г.**

*Автомобільно-дорожній інститут ДВНЗ "ДонНТУ"*

*84646 Україна, обл. Донецька, м. Горлівка, вул. Кірова, 51*

Відомі моделі розрахунку тривалості виробничого циклу (ТВЦ), розглянуті в роботах [1-3] не розглядають модель розрахунку ТВЦ для паралельно-послідовного способу організації руху предметів праці (ПП) в узагальненому вигляді, яка одночасно враховувала би: 1) чітке визначення кількості ПП в передатній партії; 2) кількість паралельних робочих місць (ПРМ), що задіяні на виконанні робіт на кожній операції процесу; 3) зміну кількості ПП в передатній партії та партії запуску від операції до операції, яка була б застосовувана для визначення тривалості дискретних нетехнологічних процесів і підготовчих операцій процесу доставки вантажів зокрема.

Предметом праці в процесі доставки вантажів є вантажна одиниця (вантаж в тарі, в пакеті, в автомобілі) з якою, в залежності від операції, виконуються певні види робіт.

До особливостей процесу доставки вантажів можна віднести укрупнення (наприклад на підготовчих операціях затарення, пакетування, навантаження) або роздрібнення (наприклад на операції розвантаження) ПП,