

- проаналізувати дані, щодо захворюваності з урахуванням тимчасової втрати працездатності на робочих місцях в цехах машинобудівних підприємств;
- провести аналіз шкідливих та небезпечних виробничих факторів на робочих місцях для визначення факторів, визначальних з точки зору впливу на показники захворюваності, та розробити методику для визначення її залежності від вказаних факторів з урахуванням їх комплексної дії;
- визначити інтегральний показник класу умов праці на робочих місцях з урахуванням комбінованого впливу шкідливих виробничих факторів та рівні професійного ризику для основних професій машинобудівного виробництва.

Література:

1. Богданова О. В. Комбінований метод оцінки ризику травматизму для промислового підприємства / О. В. Богданова // Проблеми охорони праці в Україні : зб. наук. праць. – К. : ДУ «ННДПБОП», 2016. – Вип. 31. – С. 52–63.
2. Водяник А. О. Теоретичні узагальнення щодо механізмів виникнення нещасного випадку на виробництві / А. О. Водяник // Проблеми охорони праці в Україні : зб. наук. праць. – 2004. – № 8. – С.8–20.

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВАРІВ СПОЖИВЧОГО ПРИЗНАЧЕННЯ У МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

Криницька М. О., студентка 4 курсу факультету Транспортних систем
Шуліка О. О., канд. техн. наук, доц. каф. Транспортних технологій

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Підвищення ефективності роботи автомобільного транспорту – важлива державна задача, яка може бути вирішена з обов'язковим урахуванням сучасних тенденцій розвитку країни із застосуванням передових ресурсозберігаючих технологій [1]. Для міжміських перевезень вантажів, як одних з найбільш складних з точки зору комерційної роботи видів діяльності автомобільного транспорту [2]. Аналіз вантажообігу України за останні роки свідчить про велику питому вагу міжміських перевезень товарів споживчого призначення, що купуються населенням для кінцевого особистого споживання [3]. Це підтверджує актуальність дано напрямку дослідження.

Перевезення вантажів в міжміському сполученні забезпечують господарські зв'язки між регіонами країни. Ряд науковців, що працюють у напрямку дослідження технологій доставки вантажів у міжміському сполученні, зазначають, що під час організації процесу перевезення вантажу автотранспортом важливу роль відіграє вибір маршруту руху [4, 5, 6, 1].

Маршрутизація полягає в розробці таких маршрутів руху, які забезпечують найкраще використання пробігу. Створення маршрутів дає змогу визначити обсяг перевезень вантажів, визначити кількість рухомого складу, що використовується при перевезеннях [2]. Завдання маршрутизації стає особливо

актуальною при багатоваріантності розподілу вантажних потоків. Її постановка необхідна, в першу чергу, при використанні автомобільного транспорту з огляду на те, що мережа автомобільних доріг досить широка і дозволяє досягати пункту призначення різними шляхами в залежності від умов руху. В значно меншій мірі завдання актуальна для повітряного або морського транспорту, оскільки в світі існує система сформованих стійких ліній (так званих торгових шляхів, або транспортних коридорів), якими користуються в практиці вантажоперевезень найчастіше. І зовсім в малому ступені вона має значення для річкового, залізничного та трубопровідного транспорту, де вибір маршруту обмежений наявністю і протяжністю шляхів сполучення на даній території. Таким чином, маршрутизація перевезень є одним з напрямів впровадження ресурсозберігаючих технологій при організації міжміських перевезень, що сприяє своєчасному і безперервному виконанню поставок продукції споживачам і ефективній взаємодії промислових, збутових та автотранспортних організацій.

Суттєвим в питанні організації міжміських перевезень є досвід закордонних підприємств, для яких характерний високий відсоток перевезень на більші відстані, тобто міжміських перевезень. Близько 70 % всіх вантажів у Сполучених штатах перевозяться вантажними автомобілями. У середньому в США міжміські перевезення вантажів автомобільним транспортом здійснюються на 420 км. Ряд термінових і цінних вантажів перевозиться на ще більші відстані. Міжміські перевезення здійснюються великими спеціалізованими підприємствами. Наприклад у США більше 80% міст і інших населених пунктів мають тільки автодорожню транспортну мережу. Міжміські вантажні автомобільні перевезення в США в основному перебувають у руках чотирьох найбільших операторів, на частку яких доводиться практично 12% доходів галузі. Хоча ці великі оператори становлять лише невелику частину доходу, вони мають значну переговорну силу, здатної виграти великі контракти й субпідряди фактичного транспортування в невеликих компаній і незалежних операторів – власників [5].

На сьогодні, науковцями досить глибоко аналізується проблема так званої «останньої милі», де поставки складаються з окремих заявок і кожна заявка повинна бути забрана та доставлена в різні пункти [6,7]. Логістика останньої милі є найменш ефективним етапом ланцюжка поставок і становить до 28% від загальної вартості доставки. Нові технології і транспортні засоби, інноваційні технології та організаційні стратегії дозволяють більш ефективно управляти доставкою останньої милі в міських районах. Грунтуючись на методі систематичної літератури (SLR), в цій роботі були виявлені і проаналізовані недавні документи, які значно сприяли, з оригінальними пропозиціями, скорочення зовнішніх чинників в логістиці. Інноваційні вклади запропоновано поділити на п'ять основних категорій: інноваційні транспортні засоби, безконтактні станції або точки, спільна і спільна міська логістика, оптимізація управління транспортом і маршрутизації, інновації в державній політиці і інфраструктурах. Нова парадигма інтелектуальної логістики заснована на поєднанні цих концепцій і запропонованих інновацій. Таким чином, поліпшення

логістики останньої милі і значне скорочення зовнішніх факторів є дуже важливими проблемами для дослідників.

Також все більших обертів як серед наукової спільноти, так і серед прогресивних транспортних компаній набувають передові технології «Industry 4.0». У традиційному ланцюжку поставок підвищення енергоефективності орієнтоване на рівень окремих частин ланцюжка створення вартості. Технології «Industry 4.0» дозволяють створювати гіперкомунікаційні логістичні рішення, мета яких - зниження енергоспоживання і економічний охоплення на глобальному рівні. Наприклад, в роботі [7] автором описується модель оптимізації планування в режимі реального часу, фокусуючись на енергоефективності операції. Оптимальним призначення і плануванням для кожної заявки є мінімум споживання енергії, що дозволяє підвищити енергоефективність.

Таким чином, розробка та впровадження ресурсозберігаючих технологій при організації перевезень товарів споживчого призначення у міжміському сполученні дозволить підвищити ефективність перевезень та підвищити енергоефективність всього виробничого процесу.

Література:

1. Ирхин Д. И. Проблемы в организации междугородних перевозок грузов автомобильным транспортом и пути их решения [Електронний ресурс]. - 2011. - Режим доступу до статті: <http://v-ats.ru/news/doklad-problemy-v-organizatsii-mezhdugorodnikh-perevozok-gruzov-avtomobilnym-transportom-i-puti-ikh-resheniya>.
2. Нагорний Є. В. Комерційна робота на транспорті / Є. В. Нагорний, Н. Ю. Шраменко: підручник. – Харків: ХНАДУ, 2010. – 324 с
3. Державна служба статистики. [Електронний ресурс] – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Горяев Н. К. Комплексное обоснование сети терминалов и организации междугородных автомобильных контейнерных перевозок: дис...канд. техн. наук: 05.22.01. /Н. К. Горяев. – К.: КАДИ, 1993. – 126 с.
5. Long-Distance Freight Trucking: Drivers Wanted. - Smarted strategies deeper knowledge [Електронний ресурс]. - 2010. - Режим доступу до статті: <http://www.accuval.net/insights/industryinsights/detail.php?ID=137>.
6. Ranieri, L.^a, Digiesi, S.^b, Silvestri, B.^b, Roccotelli, M. A Review of Last Mile Logistics Innovations in an Externalities Cost Reduction Vision. Switzerland: Sustainability, 10 (3), 2018, art. no. 782.
7. Bányai, T. Real-time decision making in first mile and last mile logistics: How smart scheduling affects energy efficiency of hyperconnected supply chain solutions. Energies, Volume 11, Issue 7, 2018, art. no. 1833.