

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ПИТАННЯ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ СХЕМИ ДОСТАВКИ ЗБІРНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Сухомлінов О. С., студент 5 курсу факультету транспортних систем
Павленко О. В., канд. техн. наук, доц. каф. транспортних технологій

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Транспорт є однією з базових галузей економіки. У 2017 році на транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність припадало близько 6,6% ВВП і 6,1% загальної кількості зайнятого населення. Найбільш залежними від транспорту галузями є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна та харчова промисловість, будівництво, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги та оборона [1].

Аналіз інфраструктури систем виробництва і споживання, а також тенденції їх удосконалення свідчать про пріоритетність напрямку розвитку магістральних автомобільних перевезень. Частка автомобільного транспорту складає близько 70 % у внутрішніх перевезеннях та біля 50 % в міжнародних за обсягом перевезень у тоннах. Тому від рівня функціонування автотранспортної системи в значній мірі залежить ефективність економіки. Заслужує на увагу удосконалення міжнародних перевезень. При загальному спаді обсягів внутрішніх перевезень у 2 рази за останні 5 років, обсяги міжнародних перевезень зросли приблизно в 1,5 рази [2].

Необхідність розробки нової системи управління матеріальними потоками базується на використанні світового наукового досвіду з втілення інтеграційних процесів виробництва, транспортування, складування і реалізації експортно-імпортних вантажопотоків. Як відомо, транспортування товару пов'язане з сукупністю додаткових процесів, і науково-технічний прогрес в галузі транспортних і інформаційних технологій зробив можливим інтегрувати в єдине ціле комплекс супутніх операцій разом з процесом транспортування, а організацію і управління доставкою вантажу зосередити в єдиному управляючому центрі, яким почали виступати експедиторські компанії [3, 4].

Основні переваги, характерні для збірних перевезень — це економічність і зручність перевезень в такому форматі. Істотна економія досягається за рахунок ефективного використання вантажного простору. У цьому випадку досить доступними можуть бути навіть авіаперевезення, які в цілому відрізняються високою ціною. Транспортна компанія має можливість економити на доставці збірних вантажів, оскільки, відправляючи всього лише одну машину у певну точку, вона виконує відразу кілька замовлень на вантажоперевезення. Це знижує транспортні витрати, а значить і вартість послуг перевезення вантажу, збільшує кількість клієнтів і їх лояльність до компанії [5].

Велику роль при міжнародних перевезеннях відіграють склади,

термінали, розподільчі центри, місця укрупнення і т.д. Технологічний процес на складах, основу якого складають раціональна побудова, чітке та послідовне виконання складських операцій, постійне вдосконалення організації праці та технологічних рішень, має відповідати оптимальним параметрам за швидкістю процесу, забезпечувати збереження товарів, економічність витрат і високий рівень логістичного сервісу [6].

При вивченні робіт Босняк М.Г. та Афанасьєва Л.Л. можна побачити декілька наведених схем доставки вантажів, але є і недолік у цих роботах - не наведено математичного опису моделей, а отже ці схеми можуть бути малоефективними [7, 8].

Автором Скорік О.О. було описано моделі підвищення ефективності транспортного обслуговування вантажовласників у ході доставки тарно-штучних вантажів у міжнародному автомобільному сполученні, зроблено оцінку його ефективності [9].

Щодо підвищення ефективності роботи митного терміналу при виконанні міжнародних вантажних автомобільних перевезень, Куницька О.М. запропонувала методичні засади удосконалення роботи митного терміналу під час виконання міжнародних вантажних автомобільних перевезень шляхом представлення митного терміналу мережею масового обслуговування [10].

Лесов Ю. І. і Іткінд І. І. вивчали застосування модифікованого розподільчого методу для оперативного планування роботи рухомого складу, але й у даних дослідженнях є недоліки: по-перше, не врахована необхідна кількість складів, що може знизити ефективність всієї системи доставки, а по-друге, розподільчий метод не повністю реалізує можливість по плануванню маршрутів, а саме, не враховується можливість використання автомобілів на розвізних маршрутах [11].

Ряд вчених: Абрамов А. А., Костров В. Н., Каравашкин И. П., Персианов В. А., Телегин А. И., досліджують різні питання цієї проблеми на макроекономічному рівні, а Жмачинский В. И., Миннуллин Д. В., Потехина Л. А., і деякі інші розглядають економічні і організаційні аспекти розвитку міжнародних перевезень вантажів, які недостатньо вивчені [12, 13, 14].

Розвиток промисловості припускає природну потребу в прискоренні і спрощенні процесу доставки товарів кінцевому споживачеві. Вантажопотоки, які зв'язують фірму-виробника товару, і фірму-споживача того ж товару, повинні плануватися і управлятися. Зараз це, як правило, роблять фірми, близькі до джерела виникнення товару, наприклад, виробник, дилер, відправник. Взаємини між фірмами, що беруть участь в доставці товару кінцевому споживачеві, ґрунтуються на обміні інформацією у вигляді документів, внаслідок чого інформаційні потоки набувають достатньо складного вигляду [15, 16, 17].

Встановлено, що розвиток сучасної ринкової економіки висуває нові вимоги щодо способів підвищення ефективності організації та управління матеріальними і фінансовими потоками. Необхідні нові форми і методи організації логістичних потоків, в тому числі, збірних відправлень. Одним з

напрямоків зниження вартості товарів і послуг є скорочення витрат на доставку вантажів. Оскільки перевезення товарів народного споживання автомобільним транспортом у міжнародному сполученні здійснюється різними за обсягом відправками від великої кількості відправників, то першочерговим завданням є визначення ефективної схеми доставки збірних відправлень з урахуванням витрат часу на формування відправлення, відстаней перевезення, кількості учасників процесу.

Література:

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України про транспортну стратегію 2030. URL: [/www.kmu.gov.ua](http://www.kmu.gov.ua) (дата звернення: 15.06.2018)
2. Киршина М.В. Комерческа логистика: Учебное пособие / М.В. Киршина. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 152 с.
3. Velykodnyi Denis. The choice of rational technology of delivery of grain cargoes in the containers in the international traffic // Olexiy Pavlenko, Velykodnyi Denis. International journal for traffic and transport engineering. – Belgrade, Serbia: 2017. – p. 164-175
4. Наумов В.С. Методика формування альтернативних транспортно-технологічних систем доставки вантажів //Наумов В.С., Вітер Н.С. Восточноевроп. журнал передових технологий: Сб. науч. тр. – Х., 2011. – Вып. 5/4(53). – С. 16 - 19.
5. FM Logistic вышла на рынок морских контейнерных перевозок Украины. URL: http://cfts.org.ua/news/fm_logistic_vyshla_na_rynok_morskikh_konteynernykh_perevozk_ukrainy_24232 (дата звернення: 13.09.2018)
6. Миротин Л.Б. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов / Л.Б. Миротин, А.В. Бульба, В.А. Демин. – Р.н.Д.: Феникс, 2009. – 408 с.
7. Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення. Навчальний посібник / Босняк М.Г. – К.: Видавничий Дім «Слово», 2010. – 408 с.
8. Афанасьев Л.Л. Единая транспортная система и автомобильные перевозки: Учебник для студентов вузов / Л.Л. Афанасьев, Н.Б. Островский, С. М. Цукерберг. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1984. – 333 с
9. Скорік О.О. Підвищення ефективності транспортного обслуговування вантажовласників при доставці тарно-штучних вантажів у міжнародному автомобільному сполученні: автореф. дис. канд. техн. наук: 05.22.01 / О.О. Скорік ; ХНАДУ. – Х., 2008. – 23 с.
10. Куницька О.М. Підвищення ефективності роботи митного терміналу при виконанні міжнародних вантажних автомобільних перевезень: Автореф. дис. канд. техн. наук: 05.22.01 / О.М. Куницька; НТУ – К., 2006. – 18 с.
11. Лесов Ю. И. Перевозки товаров народного потребления автомобильным транспортом (справочник) / Лесов Ю. И., Иткинд И. И. – М., «Транспорт», 1977. – 144 с.
12. Звягін О.А. Повышение эффективности мелкопартионных перевозок грузов:автореф. дис. канд. техн. наук: 05.22.01 / О.А. Звягін ; НТУ – К., 2009. – 21 с.
13. Смехов А. А. Основы транспортной логистики / А.А. Смехов - М.: Транспорт, 1995. – 197 с.
14. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учеб.пособие / А.Э. Горев. – М.: Изд. центр «Академия», 2004. - 288 с.
15. Ответственность экспедиторов на всем пути следования. URL: <http://www.logist.ru/publication/dnews.pl?action=news&id=111>. (дата звернення: 10.10.2018)
16. Ярещенко Н.В Современное состояние мелкопартионных перевозок. Проблематика совершенствования// Восточноевроп. журнал передових технологий: Сб. науч. тр. – Х., 2011. – Вып. 5/4(47). – С. 11 - 14.
17. Грисюк Ю.С. Логістичні методи моделювання процесів перевезення вантажів // Перевізник. К.: №9 – 2006. – С.31-36.