

Аналіз методик, що дозволяють кількісно ув'язати попит на перевезення у приміському сполученні з пропозицією транспортних послуг, показав, що вони не повністю враховують вплив параметрів транспортного процесу на вибір виду пасажирського транспорту. Цей вибір можливо оцінити через відношення частки пасажирів, що віддають перевагу приміському автомобільному транспорту, від загального обсягу перевезень. Проведені дослідження дозволили виявити, що однофакторні моделі зміни цього показника відображають тенденцію впливу параметрів транспортного процесу. Однак недостатньо великі коефіцієнти кореляції не дозволяють використання цих моделей при розв'язанні задач з організації перевезень пасажирів у приміському сполученні. Адекватно описати зміну частки пасажирів, що віддають перевагу приміському автомобільному транспорту, від загального обсягу перевезень в залежності від параметрів транспортного процесу можливо з використанням методу множинної кореляції.

Література:

1. Кристопчук, М. Є. Ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення [Текст] / М. Є. Кристопчук. – Харків.: ХНАМГ, – 2009. – 214 с.
2. Яновський, П. О. Пасажирські перевезення [Текст] / П. О. Яновський. – Київ: НАУ, 2008. – 469 с.

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ СКЛАДНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Махінько В. О., студент 6 курсу механіко-машинобудівного факультету

Літвінова Я. В., к.т.н., доцент, доцент кафедри управління на транспорті

Національний технічний університет «Дніпровська політехніка»

На тлі поширення коронакризи в Україні й у світі в цілому та відповідного зниження ділової активності, вельми складним стає питання щодо ефективного розвитку автотранспортних підприємств. Виробник готової продукції та постачальник ресурсів намагаються зменшити свої витрати на логістичні операції, особливо в умовах нестабільного обсягу продажів. Тому перевізнику і сировини, і готової продукції досить складно планувати свою господарську діяльність в умовах безпрецедентного впливу пандемії COVID-19 на економічні показники розвитку господарств України. Також необхідно враховувати, що клієнти зазвичай знаходяться на значній відстані один від одного з різними замовленнями за обсягом та за терміном доставки.

Вирішення цих питань знаходиться у площині прийняття рішень щодо ефективності перевезень вантажів в умовах функціонування складних транспортних систем з урахуванням впливу багатьох факторів зовнішнього та внутрішнього середовища. Моделювання цього процесу, по-перше, стає стимулом для пошуку нових ефективних шляхів зниження собівартості

перевезень, а по-друге, пов'язано з ретельним визначенням особливостей мережі замовників, що безпосередньо впливає на формування раціональних схем їх доставки на мікрорівні (постачальник ресурсів-виробник продукції-кінцевий споживач), при використанні сучасних методів і моделей. Це дозволить підвищити ефективність перевізного процесу, а саме доставки ресурсів на виробниче підприємство та готової продукції до кінцевого споживача, і визначити напрями пошуку економічно-обґрунтованих маршрутів доставки вантажів до клієнтів з урахуванням різноманіття факторів впливу зовнішнього та внутрішнього середовища.

Отже побудова раціональних маршрутів для автотранспортних підприємств залежить від вірно обраного способу моделювання та врахування всіх факторів впливу. Одним з шляхів досягнення зазначених цілей є вирішення змішаних векторно-матричних задач оптимізації при обмежених ресурсах із використанням прикладного пакету MS Excel [1].

Література:

1. Кузьмичов А. І. Оптимізаційні методи і моделі. Моделювання засобами MS Excel : навч. посіб. Ліра К, 2020. 216 с.

ПРОЄКТУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ МЕТОДОМ ГОРИЗОНТАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ

Мельник А. А., студентка 3 курсу Навчально-наукового Інституту енергетичної, інформаційної та транспортної інфраструктури

Грекова О. О., асистент кафедри Транспортних систем і логістики

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

Постійне зростання вантажообігу та підвищення вимог до логістичного обслуговування призводять до розвитку логістики та транспорту, з одного боку, та до необхідності сталого розвитку суспільства та бережливого споживання, з іншого. Однак, наразі не існує єдиного комплексного підходу до формування логістичних систем, який би задовольняв усі вищезазначені вимоги.

Аналіз основних науково-практичних підходів до автотранспортного обслуговування логістичних систем вказує на різноманіття технологічних схем. Найявні підходи розглядають здебільшого ті процеси, у яких обслуговування замовників відбувається окремо один від одного [1-3]. В той же час, механізми, що були б направлені на перспективу (5-7 років) та використовують методологію проектного аналізу, на практиці розглянуті недостатньо.

Висока конкурентоспроможність на логістичному ринку змушує шукати нові шляхи та технології управління перевезеннями, які б давали переваги перед конкурентами. Однією з таких переваг може бути зменшення вартості транспортної послуги, порівняно з конкурентами, за рахунок горизонтальної