

ОПТИМІЗАЦІЯ ВЕЛИЧИНИ ВАНТАЖНИХ ОДИНИЦЬ ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОНЦЕПЦІЙ НА АВІАТРАНСПОРТІ

© Габрієлова Т.Ю., 2011

Проблемам оптимізації процесу обслуговування вантажів приділено чимало уваги в наукових публікаціях. Особливо слід відзначити наукові роботи Г. Нечаєва та Г. Бабушкіна [1, с. 66-112], у якій авторами були створені теоретичні основи вибору тари та забезпечення схоронності вантажів; С. Васильєва [2], А. Вельможина, В. А. Гудкова, Л. Б. Миротін [3, с. 15-145], А. Кондратьєва [4], В. Лукінського, В. Лукінського, Е. Будріна, Н. Плетньової та ін. [5, с. 25-138], де авторами вирішувалися проблеми забезпечення схоронності вантажів при перевезенні на автомобільному транспорті. Не дивлячись на те, що питанням оптимізації величини вантажних одиниць приділено чимало уваги в науковій літературі, але при цьому дослідниками не були вирішені ці наукові проблеми при здійсненні перевезень авіаційним видом транспорту.

Автором відзначається, що обов'язковою умовою успішного перевезення вантажів має бути забезпечення відповідності розмірів вантажних одиниць та параметрів обладнання для їх завантаження, розвантаження та зберігання. Це дозволить ефективно використовувати матеріально-технічну базу учасників транспортного процесу. На практиці незнання специфіки авіаперевезень вантажів вантажовідправниками, агентами, експедиторами, логістичними компаніями призводить до появи додаткових витрат на упаковку, перевезення, вантажопереробку, а також до пошкодження вантажу. Первинна вантажна одиниця проходить канали руху товару, як правило, без переформування. Укрупнена вантажна одиниця, на будь-якій стадії руху товару буде розформована. Розформування вантажної одиниці веде до додаткових витрат. При виборі об'ємно-масових характеристик вантажної одиниці необхідний пошук компромісу. Сумірність поверхонь, що несуть вантажі і вантажних одиниць досягається використанням так званого базового модуля, котрий представляє собою прямокутник зі сторонами 600 x 400 мм. Зокрема невиправдане збільшення розмірів вантажної одиниці, навіть при невеликому збільшенні маси, відразу ж призведе до збільшення плати за перевезення на основі об'ємної ваги. На авіатранспорті об'ємним буде вважатися вантаж, об'єм якого перевищує 6000 см³ на 1 кг маси брутто. Якщо завантаження засобів пакування здійснює авіакомпанія (аеропорт, агент), прийняті до перевезення вантажні одиниці повинні відповідати параметрам засобів пакування. Вартість завантаження засобів пакування при цьому входить у вартість фрахту. У цьому випадку комплектування авіаційних засобів пакування покладено на вантажовідправника або уповноважених ним осіб.

Нами виявлено, що укрупнення і розукрупнення вантажної одиниці – необхідна складова логістичного ланцюга просування товару від виробника до споживача, оскільки відображає процеси консолідації та розконсолідації відправок, які відбуваються у виробників, підприємств оптової та роздрібною торгівлі, експедиторів, агентів, логістичних підприємств, на транспорті. Використання сучасних логістичних концепцій (точно в строк та ін.) призводить до появи дрібних партій відправок, які з певною частотою надходять до агентів, експедиторів, в транспортні компанії. У свою чергу і агенти, і транспортні компанії зацікавлені в залученні якомога більших партій вантажу для збільшення своїх доходів і завантаження транспортних засобів. Загалом витрати, пов'язані з доставкою вантажної одиниці включають витрати пов'язані з: придбанням тари та затарюванням; пакуванням та контейнеризацією; вантажопереробкою; складуванням; транспортуванням; проходженням різних видів контролю; розформуванням палет і контейнерів; непередбаченими, у

процесі проектування схеми доставки, ситуаціями. Витрати на вантажопереробку можуть включатися в загальні витрати кілька разів, в залежності від кількості переробок.

Питання визначення оптимальної величини вантажної одиниці розглядалися рядом авторів, зокрема А. Гаджинським та Л.Миротінім. А. Гаджинським у [6] наведено графік залежності маси вантажної одиниці від сумарних витрат, пов'язаних з її перевезенням і обробкою. На наш погляд, автори цієї розробки не зовсім правильно розглянули тільки масу вантажної одиниці. На практиці на витрати з перевезення та обробки вантажної одиниці впливають також такі параметри, як розміри, обсяг, щільність, тиск на підлогу, що можна охарактеризувати терміном – об'ємно-масові характеристики вантажної одиниці. Тому більш правильним, на нашу думку, при визначенні оптимального розміру вантажної одиниці враховувати залежність витрат не тільки від маси але і в цілому від об'ємно-масових характеристик вантажної одиниці. Також більшість авторів, зокрема у [7], при визначенні оптимальних параметрів вантажної одиниці виходить з залежностей витрат пов'язаних з навантаженням, розвантаженням і транспортуванням вантажної одиниці і витрат, пов'язаних з переформуванням вантажної одиниці. Однак ця залежність вірна при запланованих переформуваннях вантажної одиниці, і не відображає ситуацій, що часто зустрічаються на практиці, коли з'являються додаткові витрати, пов'язані з незапланованим переформуванням вантажної одиниці та зміною її об'ємно-масових характеристик.

Слід зазначити, що при формуванні вантажних одиниць зі спеціальним вантажем, зокрема небезпечним, для перевезення авіатранспортом необхідно брати до уваги обмеження щодо граничної кількості вантажу в одному вантажному місці зазначені в Правилах перевезення небезпечних вантажів ІАТА. Відповідальність за формування вантажної одиниці і додаткові витрати, пов'язані з її переформуванням лягають на вантажовідправника, в той час, як він може і не знати особливості перевезення вантажу на тому чи іншому виді транспорту. На практиці, підготовкою вантажу до перевезення і проектуванням процесу доставки вантажу, як правило, займається експедитор, логістичний оператор, агент, який в свою чергу укладає договори з перевізниками, хендлінговими агентами і т.д. Тому для забезпечення безперебійної доставки вантажу за маршрутом важлива злагоджена робота всіх учасників транспортного процесу та підготовка персоналу відправника, агента, експедитора та перевізника.

1. Нечаев Г. И. *Управление грузовой и коммерческой работой и грузозведение [Текст]: монография / Г. И. Нечаев, Г. Ф. Бабушкин. – Луганськ: Вид-во Східноук. нац. ун-ту, 2002. – 568 с.*
2. Васильев С. А. *Разработка методики перевозки мелкопартионных грузов автомобильным транспортом с учетом вероятностных факторов [Текст]: автореф. дис. ... к. т. н.: 05.22.10 / С.А. Васильев. – Спб, 2009. – 21 с.*
3. Вельможин А. В. *Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования перевозочных процессов [Текст]: монография / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. – Волгоград: ВГТУ, 2001. – 178 с.*
4. Кондратьев А. В. *Повышение эффективности доставки скоропортящихся пищевых продуктов автомобильным транспортом [Текст]: автореф. дис. ... к. т. н.: 05.22.01 / А.В. Кондратьев. – М., 2007. – 19 с.*
5. Лукинский В. С. *Развитие транспортной логистики: выявление и оценка синергетических эффектов [Текст]: монография / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, Е.В. Будрина, Н. Г. Плетнева и др. – СПб.: СПбГИЭУ, 2006. – 152 с.*
6. Гаджинский А.М. *Логистические решения в области складирования [Электронный ресурс] / А. М. Гаджинский // Расчет оптимальной схемы укладки грузов. – 4 с. Режим доступа до документу: <http://www.packer3d.ru/node/48>*