

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ УДОСКОНАЛЕННЯМ СТРУКТУРИ ТА
ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ФОРМ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПРОЦЕСІВ**

IMPROVING EFFICIENCY OF CARGO TRANSPORTATION BY AUTOMOTIVE
TRANSPORT STRENGTHENING STRUCTURE AND ORGANIZATIONAL FORMS OF
TECHNOLOGICAL PROCESSES

Єлизавета Терещенко, Андрій Поляков, Олександр Терещенко

*НУ«Львівська політехніка»,
м. Львів, вул. Степана Бандери, 12,
ВНТУ, м. Вінниця, Хмельницьке шосе, 95*

The essence of the problems of road transport and road transport is the underestimation of their managerial and financial levels of their role and place in the economy. It is necessary to reconsider all financial and material flows in the interconnection paths of the country's road system, taking into account the social and environmental aspects and regional differences in the level of motor transport services.

Автомобільний транспорт розвивається прискореними темпами, особливо в ринкових умовах, як найбільш масовий вид транспорту для перевезення пасажирів і вантажів будь-якої вартості, зокрема дорогих, на короткі і середні відстані, а також забезпечення роздрібною торгівлі, малого бізнесу, систем виробничої логістики. Він може бути єдиним видом транспорту в сільськогосподарських регіонах при перевезенні пасажирів і вантажів. Автомобільний транспорт має саму широку сферу використання: у місті, передмісті, в міжрегіональному, міжміському і міжнародному сполученні як самостійний або для підвезення-вивозу до магістральних видів транспорту.

Розвиток сучасних технологій, наприклад контейнерних, розширює сферу застосування (дальність) автомобільного транспорту. Ефективним є і перевезення на значні відстані при міжнародному сполученні, яке прискорює доставку експортно-імпорتنних вантажів.

У процесах здійснення закупівель і доставки матеріальних ресурсів, а також дистрибуції споживачам фірма-виробник може використовувати різні варіанти транспортування, види транспорту, а також різних логістичних партнерів (посередників) в організації доставки продукції до конкретних пунктів логістичного ланцюга. Перш за все, логістичний менеджмент фірми повинен вирішити питання чи створювати свій парк транспортних засобів або використовувати найманий транспорт (загального користування або приватний).

Унімодальне (одновидове) транспортування здійснюється одним видом транспорту, наприклад, автомобільним. Зазвичай застосовується, коли задані початковий і кінцевий пункти транспортування логістичного ланцюга без проміжних операцій складування і вантажопереробки.

Комбіноване перевезення відрізняється від змішаного наявністю більш ніж двох видів транспорту. Використання змішаних (комбінованих) видів транспортування часто обумовлене структурою дистрибутивних каналів (або логістичних каналів постачання) При інтермодальному перевезенні вантажовласник укладає договір на весь шлях проходження з однією особою (оператором). Оператором може бути, наприклад,

експедиторська фірма, яка діє на всьому протязі маршруту перевезення вантажу різними видами транспорту і звільняє вантажовласника від необхідності вступати у договірні відносини з іншими транспортними підприємствами. Велике значення в мульти- і інтермодальних перевезеннях має інформаційно-комп'ютерна підтримка транспортного процесу. Для інтеграції нашої країни в світовий інформаційний простір (у тому числі і у сфері транспортування) необхідне використання в логістичній мережі сучасних міжнародних стандартів електронного обміну даними EDI, EDIFACT, розвиток безпаперового електронного документообігу. перевезення вантажів, організоване і здійснюване через термінали, називається термінальним перевезенням. Значення цього виду транспортування в сучасних мікро- і макрологістичних системах надзвичайно зросло, що зумовлене перш за все інтеграцією в них великого числа логістичних активностей.

Розрізняють універсальні і спеціалізовані термінали і термінальні комплекси. Універсальні термінали є групою складів з дистрибутивним центром. Функціями цих терміналів є збір, завезення, розвезення, вантажопереробка в основному дрібних відправок, зберігання вантажів та інші елементарні логістичні активності. В основі всіх зовнішньоторговельних операцій лежать комерційні операції з іноземними контрагентами з продажу або покупки товарів і по транспортуванню і страхуванню вантажів.

Суть первинних комерційних операцій, тобто зовнішньоторговельних операцій, виражається в діях, направлених на встановлення, зміну або припинення правовідносин в області зовнішньої торгівлі.

Основний напрям діяльності розглянутого підприємства – організація і здійснення доставки вантажів будь-якими видами транспорту. Виробнича структура визначила і структуру управління, яка побудована за лінійно функціональним принципом. Для визначень стратегії диверсифікації проведений SWOT аналіз.

Для здійснення міжнародних перевезень вантажів компанії, що досліджувалась, необхідне оновлення рухомого складу.

Режим роботи автомобільної лінії визначається організацією руху, способами обслуговування автомобілів і автопоїздів водіями і вимогами технічного забезпечення рухомого складу.

Практика міжміських повідомлень виробила дві основні системи організації роботи і руху рухомого складу на автомобільних лініях.

При застосуванні дільничної (плечової) системи організації руху лінійні тягачі звертаються тільки на певних ділянках автомобільної лінії, напівпричепа ж просуваються з вантажем на всьому протязі його доставки, поступаючи в кінцевих пунктах маршруту в місцевий маневровий обіг.

Для розширення спектру пропонованих послуг і, що особливо важливе, при організації міжнародних перевезень необхідні сучасні склади. Компанія, що досліджувалась, користується орендованими складами.

Вибір між власним складом, складом загального користування або їх комбінаціями - одна з найголовніших проблем в складуванні. На власних складах краще підтримуються умови зберігання і контролю. Керівництву фірми легше і дешевше коректувати стратегію збуту. І, нарешті, наявність власного складу (або будь-яких будівель у власності) необхідні для підтримки іміджу компанії, для її рейтингу, це створює позитивне враження про компанію і дозволяє реально повернути інвестиції.

Для вибору оптимального варіанту складування зроблені розрахунки по декількох альтернативних варіантах.

Проведені розрахунки показали, що вартість зберігання однієї одиниці зберігання на власному складі мінімальна. Це говорить на користь будівництва власного складу.

Як приклад розрахунку мультимодального логістичного ланцюга визначений ефективний варіант доставки вантажу між двома пунктами.

Проведений аналіз шкідливих і небезпечних чинників з погляду безпеки службової діяльності і екологічної безпеки.

Підсумовуючи викладене, можна зробити наступні висновки.

Суть проблемної ситуації в автотранспортній і автодорожній сфері в сучасний період практично полягає в явній недооцінці на управлінському і особливо фінансовому рівнях ролі і місця цієї сфери в господарстві, багатообразному впливі її на фундаментальні соціальні процеси в суспільстві.

Ця недооцінка зв'язана, з одного боку історичною традицією висунення на перше місце в збиток останнім транспортно-економічних телекомунікацій і магістральних видів транспорту, з іншої – зяючим проломом в науковому міждисциплінарному забезпеченні будь-яких практичних управлінських дій у сфері місцевого транспорту і місцевих шляхів сполучення.

Якщо в дореформений період з цим можна було миритися, то зараз вибухоподібний розвиток автомобілізації ставить в практичну площину вирішення тих проблем, що здавалися раніше відверто теоретичними - раніше всього врегулювання фінансово-правових державних, приватних і особистих інтересів в цій сфері, що мають крім матеріального і екологічний аспект, і життєво важливий - вигодоносність загинути в ДТП.

Відповідно до цього, генеральний напрям роботи в розширенні проблемної ситуації, як представляється, може полягати в проведенні циклу досліджень, на основі яких можна передбачати реальні наслідки тих або інших дій в управлінні автотранспортним і автодорожнім господарством. На основі цього нового знання можна варіювати ситуації і вибрати якнайкращу стратегію і тактику.

У даній області є як би два пласти і два дослідницькі об'єкти: державний і регіональний рівні управління; магістральний і місцевий транспорт, а також шляхи сполучення. Зараз бачимо глибоке структурне зрушення в транспортній сфері: автомобільний транспорт, який раніше обслуговував в основному зв'язки в межах до 300 км., широко і міцно виходить в конкурентну боротьбу із залізничними дорогами на відстані вже понад 5 тис.км, і має велику перевагу перш за все в термінах доставки і збереження вантажів, особливо дорогих. Разом з тим, на місцевому (міському, селищному, приміському і внутрішньорайонному) рівнях виявились проблеми в галузі обслуговування населення пасажирськими перевезеннями. Ясно, що одна сторона повинна компенсувати іншу: вихід на магістральний рівень автотранспорту повинен підтримувати його матеріально на місцевому рівні. Але цього не відбувається, бо фінансові потоки в цій можливій взаємодії вийшли з-під контролю держави.

Аналогічні пропорції виникли між вітчизняним автомобілебудуванням, стихійним імпортом автомобілів, автотранспортним сервісом і змістом та будівництвом доріг. Необхідно проглянути всі фінансові і матеріальні потоки в ланцюгах взаємозв'язків, задіяних у функціонуванні автодорожнього комплексу галузей господарства держави, не упускаючи при цьому соціальну і екологічну сторони і маючи на увазі глибокі регіональні відмінності в рівні автотранспортного обслуговування.

Обґрунтованість і достовірність викладених наукових положень підтверджується коректним використанням сучасного математичного апарату та обчислювальної техніки, узгодженістю отриманих теоретичних результатів із практичною діяльністю досліджених автотранспортних підприємств.