

10. Горяинов А.Н. Транспортная диагностика. Книга 1. Научные основы транспортной диагностики (диагностический подход в системах транспорта) [Текст]: монография / А.Н. Горяинов. – Харьков: НТМТ, 2014. – 291 с. <http://bit.ly/Mon-04v2-2014-Goryainov>

УДК 656.073

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ РІЗНИХ ВИДІВ ВАНТАЖУ

Літвінчук М.В., магістрант

Науковий керівник – к.т.н., доц. Карнаух М.В.

*Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

ASSESSMENT OF THE EFFICIENCY OF THE TRANSPORT PROCESS WHEN TRANSPORTING DIFFERENT TYPES OF CARGO

Litvinchuk M., undergraduate

Scientific advisor – Karnauh M., PhD

Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

Ефективне функціонування економіки країни в сучасних умовах тісно пов'язане з постійно зростаючою роллю транспортної системи. Цей процес обумовлений безперервним зростанням надходження в сферу обігу обсягів сировини, палива, матеріалів, готової продукції і збільшенням потреб в переміщенні цих обсягів внаслідок зрушень в організації економіки, в розміщенні продуктивних сил, що орієнтується на нові джерела сировини і освоєння віддалених територій. Кількісний ріст господарських зв'язків супроводжується постійним їх ускладненням через збільшення асортименту і типорозмірів продукції. В даний час транспортний ринок нашої країни знаходиться в стадії формування з властивими цьому періоду яскраво вираженими перехідними процесами і невизначеністю їх протікання.

В умовах обмеженості транспортних потужностей і інтенсивно збільшуються потреб в перевезеннях проблеми узгодження цих потреб з можливостями автомобільного транспорту, вирішення завдання його ефективного використання стають надзвичайно важливими. В умовах обмеженості транспортних потужностей і інтенсивно збільшуються потреб регіональних державних структур в перевезеннях проблеми узгодження цих потреб з можливостями автомобільного транспорту, вирішення завдання його ефективного використання стають надзвичайно важливими. Причиною багатьох недоліків в транспортному обслуговуванні в значній мірі є відсутність взаємно узгодженої системи планування роботи автотранспорту і органів матеріально-технічного постачання. Специфіка вантажних перевезень виражається в тісному переплетенні сфер діяльності автотранспорту, розосереджених об'єктів транспортного забезпечення на значній території, великій різниці в рівнях механізації вантажно-розвантажувальних операцій, сезонним характером робіт великого об'єму при обмежених термінах їх проведення, що обумовлює необхідність всебічного розширення ролі управлінських структур. У процесі планування і управління вантажними доставками не в повній мірі враховуються техніко-експлуатаційні показники транспортних засобів (ТЗ), як правило, не оцінюється ефективність організації перевезень, не ведеться систематизованих пошук шляхів підвищення ефективності використання ТЗ. На транспортних підприємствах, як правило, відсутня методика рішення задачі оптимального оперативного управління перевезенням вантажів автотранспортом. Для оцінки взаємозв'язку між параметрами транспортного процесу і показниками якості роботи рухомого складу необхідна обґрунтована система оцінки рівня показників якості транспортно-експедиційних операцій перевізного процесу. Для оцінки ефективності транспортного процесу необхідний аналіз факторів, які впливають на режими руху рухомого складу (РС), дослідження їх значимості в системі доставки вантажів і їх впливу на рівень експлуатаційної швидкості, час

простою РС під навантаженням і розвантаженням, використання пробігу, коефіцієнта технічної готовності парку, ступінь використання вантажопідйомності автомобілів для різних умов експлуатації та моделей.

Всі процеси виробництва, в тому числі і транспортний, плануються, вимірюються і оцінюються за розробленими системам показників і вимірників. Характер роботи автотранспортних парків, специфічні особливості транспортного процесу, умови, в яких виконується перевізна робота, зажадали створення системи показників, що відображають як окремі елементи, так і весь транспортний процес в цілому. Ці показники повинні встановлювати закономірний зв'язок між елементами транспортного процесу і кількісною зміною транспортної продукції.

УДК 656.07

**РОЗРОБКА ПІДХОДУ ПО ВИБОРУ РАЦІОНАЛЬНОГО ВАРІАНТУ ДОСТАВКИ
ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ У КОНТЕЙНЕРАХ З ХАРКОВА ДО ПОРТІВ ЧОРНОМОР'Я**

*Павленко О.В., к.т.н., доцент, Анощенко В.Д., студент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

**DEVELOPMENT OF AN APPROACH TO THE CHOICE OF RATIONAL OPTION OF
GRAIN CARGO DELIVERY IN CONTAINERS FROM KHARKOV TO THE BLACK SEA
PORTS**

*Pavlenko O.V., Anoshchenkov V.D.
Kharkiv National Automobile and Highway University*

Ефективність та якість вантажних перевезень значно залежать від оптимізації процесів координації роботи різних видів транспорту, раціонального розподілу між ними обсягів перевезень, своєчасного формування необхідних управлінських рішень [1,2]. Найперше, особливу увагу при цьому потрібно звернути на найважливіший показник транспортного процесу – вартість здійснення транспортних перевезень [3].

Розглянемо три технологічні схеми доставки зернових вантажів у контейнерах з Харкова до портів Чорномор'я. Перша схема з використанням автомобільного транспорту для доставки зерна в порт відправлення: «Подача порожнього контейнера до місця навантаження – навантаження вантажу в контейнер – навантаження контейнера на автотранспортний засіб – перевезення до місця призначення (порту) – розвантаження контейнера з автотранспортного засобу» – «Схема 1» (рис.1). Друга схема з використанням автомобільного та залізничного транспорту для доставки зерна в порт відправлення: «Подача порожнього контейнера до місця навантаження – навантаження вантажу в контейнер – навантаження контейнера на автотранспортний засіб – перевезення до залізничної станції Харків-Ліски – передача вантажу з одного виду транспорту на інший (з автомобільного на залізничний) – перевезення до місця призначення – розвантаження контейнера з вагона-платформи» – «Схема 2», яка представлена на рис.2. Третя схема відповідає побудові «Схема 2», тільки перевезення автомобілем від місця навантаження контейнера здійснюється до станції Дніпро-Ліски – «Схема 3» (рис.2).