

здійснюються за допомогою автомобілів-самоскидів, але можуть бути виконані також вантажівками із бортовим типом кузова. Це можливо при умові обладнання зони вивантаження відповідними конструктивними елементами.

Останнім часом перевезення насипних вантажів здійснюються не лише великовантажними транспортними засобами, а й вантажівками середньої та малої вантажності. Це пов'язано із економічною недоцільністю використання великих транспортних засобів на маленькі відстані при незначному попиті.

Ще одною особливістю перевезення насипних вантажів в сучасних умовах є можливість побудови колових (частково розвізних) маршрутів [1]. Це стосується перших етапів коли обслуговування здійснюється одним перевізником до різних будівельних майданчиків. Приклад побудови варіанту такого маршруту може бути наступним - на один об'єкт потрібно привезти пісок, з іншого відповідно вивозиться зайвий ґрунт, на інший завезти щебінь, а з четвертого, наприклад, вивезти будівельне сміття.

Інша специфіка виникає при організації перевезень насипних вантажів в мультимодальному сполученні [2]. При цьому основні проблеми, за звичай, спостерігаються у місцях взаємодії двох видів транспорту, коли відбувається процес перевантаження вантажу. В цьому випадку для забезпечення своєчасної доставки потрібно провадити заходи, щодо узгодженої роботи кожного із видів транспорту [3].

При сільськогосподарському виробництві існує власна специфіка перевезень категорії вантажів, що розглядається. Наприклад, в період збору врожаю спостерігається значна інтенсифікація використання рухомого складу [4].

Виявлені аспекти повинні у значній мірі визначати проблематику майбутніх досліджень.

Список посилань.

1. Нагорный Е. В. Постановка задачи разработки модели поддержки принятия решений субъектами транспортных рынков /Е. В. Нагорный, Д. А. Музылёв, А. С. Черепаха // Восточно-европейский журнал передовых технологий. – Харьков: ВЕЖПТ, 2011. -Т. 6.-С. 21-23.

2. Shramenko, N. and Shramenko, V. (2018) 'Mathematical model of the logistics chain for the delivery of bulk cargo by rail transport', Scientific Bulletin of National Mining University, Vol. 5, No. 167, pp.136–141.

3. Shramenko, N.Y. and Shramenko, V.O. (2019) 'Optimization of technological specifications and methodology of estimating the efficiency of the bulk cargoes delivery process', Scientific Bulletin of National Mining University, Vol. 3, pp.146–151

4. Бережна Н.Г., Біляєва О.С., Войтов В.А., Горяїнов О.М., Карнаух М.В., Кравцов А.Г., Кутья О.В., Музыльов Д.О., Шраменко Н.Ю. Проблеми транспортно-логістичного забезпечення в аграрній галузі. Монографія. – Харків: Міськдрук, 2019. – 180 с.

УДК 656.135.073

СИНХРОНІЗАЦІЯ ПОТОКІВ ПРИ ВИКОНАННІ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

*Лужанська Н.О, Лебідь І.Г., к.т.н. Національний транспортний університет
Кравченя І.М., к.т.н. Білоруський державний університет транспорту*

SYNCHRONIZATION OF FLOWS IN CUSTOMS AND LOGISTICS SERVICES

*Luzhanska N.O., Lebid I.H. National Transport University
Kravcheniia I.M. Belarusian state university of transport*

Підвищення ефективності функціонування логістичної системи можливо за рахунок підвищення надійності, як системи в цілому так і її окремих елементів – логістичних ланцюгів. Одним із суттєвих аспектів підвищення надійності ланцюга постачань, в свою

чергу, є синхронізація потоків при виконанні митно-логістичних послуг. Значна кількість стейкхолдерів, залучених до процесу доставки товарів, пов'язані між собою комерційними зв'язками і повинні виконувати свої професійні обов'язки з дотриманням умов договорів та законодавства країни. Але, здебільшого ці умови виконуються з певними часовими затримками та призводять до додаткових фінансових витрат. Як правило, це відбувається в зв'язку з наявністю неточної, неповної або недостовірної інформації про умови доставки. Найбільш проблемним на сьогоднішній день є взаємодія приватного та державного секторів при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. Перш за все це пов'язано з тим, що державні органи влади здійснюють фіскальну функцію та забезпечують суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності дозвільними документами. Переважна більшість затримок при виконанні зовнішньоторговельних угод відбувається при виконанні митного оформлення товару у відповідності до обраного митного режиму та при перетині державного кордону. Не менш важливим, за часовою складовою, є отримання дозвільних документів на перевезення.

В цілому, ефективність функціонування ланцюга постачань характеризується такими критеріями, як: тривалість, вартість, якість, надійність. Прямий вплив на кожен з цих критеріїв мають матеріальний, фінансовий, інформаційний та сервісний потоки. Власне процес митно-логістичного обслуговування передбачає взаємодію суб'єктів транспортного ринку з державними органами, а отже, це означає, що між ними також є необхідність погодження умов співпраці з метою оптимізації чинників впливу на ефективність функціонування ланцюга постачань.

Процес митно-логістичного обслуговування включає в себе взаємодію продавця та покупця товару, митних органів, банківських установ, страхових компаній, складських організацій, транспортно-експедиторських та митно-брокерських підприємств, кожен з яких виконує свої функції та повноваження, забезпечуючи інтереси держави, а також власні комерційні вигоди.

Управління матеріальними, фінансовими, інформаційними та сервісними потоками ускладнюється тим, що, як правило, процес організації доставки товару здійснюється декількома суб'єктами транспортного ринку, що мають власні технічні та трудові ресурси, фінансові рахунки, і як показує досвід, чим більша їх кількість входить до логістичного ланцюга, тим більшою є імовірність часових та грошових витрат внаслідок низького ступеню погодженості дій. Значної оптимізації обраних критеріїв можна досягнути шляхом використання вантажного митного комплексу, як ланки логістичного ланцюга [2]. Даний об'єкт інфраструктури надає комплекс митно-логістичних послуг і є окремим суб'єктом підприємницької діяльності з широким переліком послуг, що здійснюються в межах однієї юридичної особи.

Перевагами співпраці з вантажними митними комплексами при доставці зовнішньоторговельних вантажів є: комплексне обслуговування замовлення; скорочення часу на пошуки посередницьких компаній; можливість отримання знижки за надання значного переліку послуг; можливість централізованого контролю за виконанням замовлення; наявність працівників митної служби, що здійснюють митне оформлення вантажів на території об'єкту митної інфраструктури; спрощення фінансових взаєморозрахунків за рахунок скорочення кількості залучених суб'єктів транспортного ринку.

Серед недоліків слід виділити: можливість завищення вартості послуг, що пов'язано з високим рівнем надійності підприємства та повнотою його матеріально-технічного забезпечення; можливість відмови в обслуговуванні внаслідок великої завантаженості.

Таким чином, досягнути найвищого рівня синхронізації можливо шляхом зменшення кількості посередників у ланцюзі постачань, що дасть змогу оптимізувати технологічний процес доставки вантажу, та забезпечити максимальну погодженість дій усіх суб'єктів транспортного ринку [2]. Синхронізований ланцюг постачань забезпечує надійність та стійкість всієї системи, зменшує ризики збоїв в її діяльності. Синхронізація потоків є

результатом інтегрованого, сумісного, узгодженого планування митно-логістичного обслуговування усіма учасниками ланцюга постачань.

Список посилань.

1. Зіміна А. Транспортні термінали в логістичних системах вантажопотоків / А. Зіміна // Товари і ринки. – 2019. – № 1. – С. 28-39.
2. Пузанова А.И. Интегрированное планирование цепей поставок / А.И. Пузанова // Управление. – 2015. – № 2(8). С. 43-4

УДК 656.073

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Доценко Л.В., магістрант,

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

Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка

IMPROVING THE EFFICIENCY OF THE FUNCTIONING OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS IN THE ORGANIZATION OF CARGO TRANSPORTATION

Dotsenko L., undergraduate, Scientific advisor – Karnauh M., PhD

Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture

Аналіз умов функціонування транспортних систем показує, що реалізація постійно зростаючих потреб в перевезеннях вантажів і пасажирів при високому рівні автомобілізації супроводжується значними транспортними витратами, втратами матеріальних, фінансових і трудових ресурсів. Тому основні тенденції розвитку методів і засобів керування транспортними системами полягають в більш ефективному використанні існуючої інфраструктури для того, щоб компенсувати негативні впливи різко зростаючих обсягів руху на соціальні та екологічні процеси.

Однак на сучасному етапі розвитку транспортних систем на всіх ієрархічних рівнях загострилися протиріччя, пов'язані, з одного боку, зі значними досягненнями в області інформаційних технологій, комп'ютерної техніки, засобів зв'язку, навігації, збору і обробки інформації, технічних засобів організації руху, і з іншого, з відсутністю необхідного обсягу наукових знань для використання всього спектра функціональних можливостей нових технологій в організації перевезень і руху. Вирішення цієї проблеми набуває особливої актуальності на тлі загальних світових тенденцій, що проявляються в розвитку інтелектуальних транспортних систем (ІТС) - комплексу інтегрованих засобів управління дорожнім рухом і перевезеннями на основі високих технологій, методів моделювання транспортних процесів, організації інформаційних потоків в реальному режимі часу.

Основні напрямки розвитку інтелектуальних транспортних систем дозволяють на новому рівні вирішувати завдання динамічного надання інформації про маршрут руху, організації пріоритетного руху маршрутного транспорту, запобігання виникненню заторів, виявлення дорожньо-транспортних пригод та ліквідації їх наслідків, інформаційного забезпечення всіх учасників транспортного процесу. Таким чином інтелектуальні транспортні системи є ефективним інструментом управління інфраструктурою і ресурсами, дозволяють підвищити мобільність і транспортну доступність, ефективність використання транспортної мережі, безпеку дорожнього руху.

Одним з основних умов ефективного використання функціональних можливостей ІТС є їх інтеграція. Основою для створення ІТС є існуючі автоматизовані системи управління дорожнім рухом, системи управління рухом маршрутного транспорту, автоматизовані системи виявлення дорожньо-транспортних пригод, системи маршрутної навігації, інформаційні системи управління дорожньою мережею і інші підсистеми управління