

Між виробниками рухомого складу для міжнародних автомобільних перевезень йде жорстока конкуренція, техніко-економічні параметри вантажних автомобілів, що випускаються на даний час відрізняються незначно. Крім того, єдині вимоги відповідності автомобілів Правил ЄЕК ООН (кількість яких нараховується до 110) і Директив ЄС зближує їх конструктивні параметри. При цьому ціни на автомобілі різних виробників відрізняються, причому ця відмінність може досягати істотних значень.

У зв'язку з тим, що проблема вибору споживачами рухомого складу з ряду однотипних автомобілів не повністю вирішена, дослідження в даному напрямку є актуальними.

На основі аналізу літературних джерел, було відзначено, що методи оцінки техніко-економічної ефективності нової техніки які застосовуються в даний час в ринкових умовах малозастосовні через необ'єктивності і обмеженості оціночних критеріїв, тому існує необхідність розробки методик оцінки нових автомобілів.

Ці методики повинні базуватися на розрахунку грошового потоку від експлуатації рухомого складу, враховувати комплекс показників оцінки якості, єдину методику виміру конкурентоспроможності автомобілів.

Аналіз підходів до оцінки конкурентоспроможності показує, що він повинен проводитися з урахуванням комерційних, нормативно-правових, техніко-економічних аспектів нового автомобіля за його життєвий цикл. Остаточну перевагу при виборі транспортного засобу віддається тому автомобілю, який найбільш повно задовольняє вимоги покупця та ринку постачання вантажів.

Для розрахунку економічної ефективності експлуатації вантажного автомобіля необхідна розробка комплексної системи інтегральних критеріїв, оцінки техніко-економічної ефективності, якості і конкурентоспроможності рухомого складу для міжнародних автомобільних перевезень, яка б дозволила підвищити ефективність за рахунок вибору оптимального рухомого складу.

**УДК 656.073**

## **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ЗЕРНОВИХ**

*Давтян А.А., магістрант*

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

*Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка*

## **IMPROVING THE EFFICIENCY OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM IN THE TRANSPORTATION OF GRAIN**

*Davtyan A., undergraduate*

*Scientific advisor – Karnauh M., PhD*

*Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

Одним з найважливіших напрямків розвитку транспортної системи є оптимізація вантажопотоків і підвищення рівня взаємодії видів транспорту. Маршрутні відправки масових вантажів дозволяють синхронізувати роботу автомобільного транспорту з залізницею і портами. Існуючі прогнози динаміки показників балансу зернового ринку вказують на можливість збільшення обсягів виробництва та експорту зерна і виходу на нові ринки збуту.

Збільшення забезпеченості виробництва, споживання та експорту зерна сучасними потужностями з його зберігання і перевалки, а також збільшення пропускної здатності транспортно-логістичної системи (ТЛС) за рахунок будівництва, реконструкції та технічного переозброєння сільськогосподарських і портових елеваторів - терміналів і застосування

прогресивних транспортних технологій відповідає національним інтересам держави на довгострокову перспективу і підвищує конкурентоспроможність зерновиробників.

Зміни економічної моделі ринку зерна виявили невідповідність існуючої ТЛС перевезень зерна зростаючим потребам в перевезеннях, в тому числі: низька інтенсивність обробки зернових вантажів на елеваторах внаслідок застарілого обладнання; недостатня сумарна потужність елеваторів в районах виробництва зерна та в безпосередній близькості до транспортних вузлів призводить до збільшення часу і витрат на транспортування; в пікові періоди одноразової пред'явлення зернових вантажів до перевезення з боку вантажовідправників, транспортні мережі працюють на межі своїх можливостей, спостерігається нестача вагонів-зерновозів і локомотивів на станціях для забезпечення безперебійної перевалки зерна, а використання автомобільного транспорту при відстанях більше 500 км економічно неефективно; через дефіцит портових потужностей зростають ціни на перевалку і знижується конкурентоспроможність експортованого зерна.

Виходячи зі сказаного, дослідження в даному напрямку обумовлені необхідністю істотного зниження інфраструктурних обмежень і частки логістичних витрат при поставках зерна на експорт і є актуальними і затребуваними.

Побудова збалансованої системи транспортних, елеваторних і термінальних потужностей, що дозволяє задовольнити потреби внутрішнього і зовнішнього ринків, спрямоване на вирішення двох основних завдань: забезпечення внутрішніх потреб країни в зерні і збільшення зернового експорту.

Однак формування зернового ринку з експортною економічною моделлю виявила необхідність екстенсивного розвитку невідповідність інфраструктури зернової логістики. Основними інфраструктурними об'єктами зернової логістичної системи є елеватори, які виконують функції накопичувально-розподільчих центрів, які формують регіональні зернові вантажопотоки. Розвиток ТЛС перевезень зерна має передбачати консолідацію пунктів відвантаження зерна на залізничний транспорт в зернопроизводящих регіонах і маршрутизацію перевезень в морські порти. Необхідне впровадження маршрутних автопоїздів, збільшення перевантажувальних потужностей і розвиток колійного господарства елеваторів.

Формування системи експортного логістики, що спирається на гармонізацію елеваторних потужностей з використанням вантажно-розвантажувальних маршрутів, відповідає кращій світовій практиці масових перевезень зерна і створить стійкі стимули до розвитку його виробництва.

**УДК 656.073**

## **ПРИНЦИПИ ЗДІЙСНЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕНІ**

*Магістрантка Карпачова В.М., науковий керівник доц., к.т.н. Музыльов Д.О.  
Харківський національний технічний університет сільського господарства  
імені Петра Василенка*

## **PRINCIPLES OF INTERCITY FREIGHT TRANSPORTATION**

*Master student Karpachova V.M., scientific manager, Ph.D., Muzylov D.O.  
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

Рациональне використання автомобільного транспорту при доставці вантажів в міжміському сполученні пов'язане з необхідністю вирішення певної кількості складних технологічних завдань: своєчасність інформування замовника на кожному етапі доставки вантажу, побудова оптимального маршруту, знаходження необхідного транспортного засобу (ТЗ), забезпечення зворотного завантаження ТС і т.д. Однією з основних причин виникнення цих завдань є особливості формування і просування вантажопотоків між містами України