

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

[1]. Передумовами для виникнення відмінних характеристик вантажних потоків, що переміщуються при міжміських перевезеннях є:

- географічна привабливість території України, з точки зору транзитних можливостей;
- історично сформована концентрація великих промислових підприємств на півдні та сході країни, аграрних в центральній частині України, деревообробної - в західних регіонах;
- велика кількість дрібних транспортно-експедиційних підприємств (ТЕП) і фірм, функціонування яких пов'язано з рядом труднощів, зважаючи на відсутність єдиної виробленої технології взаємозв'язку і взаємодії між усіма учасниками процесу доставки вантажу [2].

Існуючі особливості зумовлюють наступні закономірності формування вантажопотоків між містами і регіонами нашої країни [3]:

- практично постійна неможливість здійснення зворотного завантаження транспортного засобу аналогічним видом вантажу, що призводить до необхідності переїзду до іншого населеного пункту або до тривалих непродуктивним простоям автомобіля в очікуванні появи супутньої завантаження суміжних по групі вантажем;

- значна невизначеність при прогнозуванні перевезень на вантажопотоки, які мають непостійний і несезонний характер попиту.

З урахуванням виявлених закономірностей формування вантажних потоків, необхідно скоординувати і консолідувати роботу ТЕП для підвищення ефективності перевізного процесу між містами України.

Список посилань.

5. Музильов Д.О. Принципи створення віртуальної програми для моделювання перевізного процесу сільськогосподарських вантажів на платформі Java / Д.О. Музильов, В.А. Гречененко, А.В. Лимаренко // Технічний сервіс агропромислового, лісового та транспортного комплексів. – Харків : ХНТУСГ, 2017. – № 8. – С. 226-236.

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

7. Shramenko, N., Pavlenko, O. and Muzylyov, D. (2019) 'Information and Communication Technology: Case of Using Petri Nets for Grain Delivery Simulation at Logistics System', CEUR Workshop Proceedings, Vol. 2353, pp.935-949. <http://ceur-ws.org/Vol-2353/paper74.pdf>

УДК 656.01

ВИРІШЕННЯ ПЕРВИННИХ ПРОБЛЕМ В РОЗПОДІЛЬЧІЙ ЛОГІСТИЦІ

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

SOLUTION OF PRIMARY PROBLEMS IN DISTRIBUTION LOGISTICS

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

В умовах сьогодення, для своєчасного забезпечення потреби населення у будь-якому виді товару, підприємствам необхідно створювати досить гнучку систему задоволення існуючого попиту на споживчому ринку України [1]. Це означає, в першу чергу, мати при торговельних точках (об'єктах, магазинах, супермаркетах) склад або систему складів, де буде формуватися необхідний рівень запасів по кожній групі товару.

Як показує аналіз практики функціонування складських комплексів на території України, то найбільш поширено для забезпечення потреб громадян у товарах народного