

автомобіля, задіяного при перевезенні обсягам перевезення, тобто зробити вибір раціональної моделі транспортного засобу.

### Список посилань

1. Нагорный, Е.В. Методика проектирования виртуальных маршрутов при перевозке товаров народного потребления в городах / Е.В. Нагорный, Д.А. Музыльев, А.С. Черепаха // Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета. – 2012. – Вып. 56. – С. 151–156.
2. Vojtov V.A. Integrated approach in calculation of the economic effect of the functioning of the transport and logistic complex with the account of the risk factor / V.A. Vojtov, D.A. Muzylyov, N.G. Berezchnaja // International academy journal Web of Scholar. – March 2018. – 3(21), Vol.1. – P. 12–18..
3. [Електрон. Ресурс]; Автоперевозки [статья] / <http://www.all-trans.com.ua>.
4. Muzylyov, D., Shramenko, N. and Shramenko, V. (2020) 'Integrated business-criterion to choose a rational supply chain for perishable agricultural goods at automobile transportations', Int. J. Business Performance Management, Vol. 21, Nos. 1/2, pp.166–183. <https://doi.org/10.1504/IJBPM.2020.10027634>
5. [Електрон. Ресурс]: Автофургон [статья] / <http://www.avtofurgon.ru>
6. Muzylyov, D., Shramenko, N.: Blockchain Technology in Transportation as a Part of the Efficiency in Industry 4.0 Strategy. In: Tonkonogyi V. et al. (eds) Advanced Manufacturing Processes. InterPartner 2019. Lecture Notes in Mechanical Engineering. Springer, Cham, 216-225 (2020). [https://doi.org/10.1007/978-3-030-40724-7\\_22](https://doi.org/10.1007/978-3-030-40724-7_22)
7. N. Shramenko, D. Muzylyov, A. Manukian Analysis of the grain market in Ukraine and the directions of the development of grain cargo transportation logistics. Technical Service of Agriculture, Forestry and Transport, No 18, 70-79 (2020).
8. Shramenko, N., Muzylyov, D. and Shramenko, V. (2020) 'Methodology of costs assessment for customer transportation service of small perishable cargoes', Int. J. Business Performance Management, Vol. 21, Nos. 1/2, pp.132–148 <https://doi.org/10.1504/IJBPM.2020.10027632>

### УДК 656

## ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТАРНО-ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Марченко Є.А. студентка 4 курсу групи 43ТТ  
Харківського національного технічного університету сільського господарства  
імені Петра Василенка*

## INTERCITY TRANSPORTATION OF PACKAGED GOODS

*Marchenko. E. A student 4courses 43TT  
KharkivPetroVasilenkoNationalTechnicalUniversityofAgriculture*

Тарно-штучні вантажі, під ними розуміють товари які йдуть без упаковки або з такою, що транспортуються в контейнерах і спеціальних пакетах, або окремими місцями. Слід зазначити що, у більшості випадків перевезення тарно-штучних вантажів здійснюється до відповідних загальноприйнятих стандартів надання транспортних послуг. Тоді як лише деякі види описуваних товарів вимагають особливого підходу до їх перевезень або відправки. До того ж, головним завданням організації перевезення є правильний вибір транспорту і варіанти доставки тарно-штучних виробів.

Транспортування штучних вантажів здійснюється за тарифом, який розраховується з урахуванням:

- маси нетто (товар зважуємо без упаковки) і загальної ваги пакетів
- вид обраного піддону і упаковки вантажного місця
- числа пакетів

Отже процес перевезення тарно-штучних вантажів (ТШВ) в області організації вантажних перевезень у міжміському сполученні, з точки зору логістичного підходу для забезпечення належного рівня якості обслуговування споживачів показало, що при перевезенні вантажів повинно бути забезпечена, максимальна координація й інтеграція всіх ланок транспортного процесу, що беруть участь у формуванні й керуванні основними й допоміжними матеріальними й пов'язаними з ними потоками.[1]

Технологічні процеси, що протікають у логістичних ланцюгах при доставці тарно-штучних вантажів у міжміському сполученні, мають свої особливості, що залежать від транспортної характеристики вантажу, кількості вантажу, характеру виробничих об'єктів, провізної спроможності транспорту.

Можна додати, що головною метою організації перевезень ТШВ у міжміському сполученні повинно бути досягнення економії ресурсів або створення нової, більш привабливої для споживачів якості послуг за рахунок транспортної інтеграції.[2]

Планування процесу перевезення ТШВ здійснюється на підставі транспортно-технологічних схем доставки (ТТСД). Оптимальною схемою для ТШВ є для якої сумарний ефект роботи всіх учасників транспортного процесу буде максимальним.

Найважливішим завданням для формування ТТСД ТШВ міжміського сполучення є вивчення наявності основних її операцій, характерних для базових схем перевезення. Можна сказати що, без наявності базових операцій при реалізації транспортної послуги не можуть бути виконані додаткові операції. З іншого боку наявність цих додаткових операцій обумовлено наявністю основних операцій в кожній схемі.[3]

#### **Перелік посилань**

1. <https://gloriacargo.com/ua/gruzy/perevozka-shtuchnyh-gruzov/>
2. [http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/3030/1/zb\\_tez\\_dop\\_vnpk\\_2014.pdf#page=86](http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/3030/1/zb_tez_dop_vnpk_2014.pdf#page=86)
3. [http://xn--80aa3afkgvdf5he.xn--p1ai/Issue-6\\_N.pdf#page=45](http://xn--80aa3afkgvdf5he.xn--p1ai/Issue-6_N.pdf#page=45)

**УДК 629**

### **ПАСИВНА БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛІВ**

*Наглюк І.С., д.т.н., професор, Герасименко М.В., магістрант,  
Харківській національній автомобільно-дорожній університет*

### **PASSIVE SAFETY OF CARS**

*Naglyuk I.S., Doctor of Technical Sciences, Professor,  
Gerasimenko M.V., undergraduate, Kharkiv National Automobile and Road University*

Забезпечення безпеки дорожнього руху треба розглядати як серйозну соціально-економічну задачу. Для успішного рішення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху потрібен комплексний підхід, спільні зусилля значної кількості міністерств, відомств, громадських організацій, заінтересованої участі усіх членів товариства.

Безпека основна частина початкової фази проектування і важлива складова на кожній стадії процесу розробки автотранспортних засобів. Виробники автомобілів у процесі розробки конструкції приділяють ретельну увагу його безпеці та намагаються вдосконалювати автотранспортну техніку в різних напрямках і досягти зниження ймовірності аварій та мінімізації їх наслідків [1,2].

Під конструктивною безпекою автомобіля розуміють його здатність запобігати збитку, що наноситься в процесі роботи навколишньому середовищу і учасникам руху, а також зменшувати тяжкість наслідків ДТП. Конструктивна безпека ділиться на активну, пасивну, післяаварійну та екологічну.

У роботі [2] розглянуто основні елементи активної і пасивної безпеки автомобіля, а також їх вплив на наслідки дорожньо-транспортних пригод. Показано взаємодію систем пасивної та активної безпеки в разі фронтального зіткнення, удару ззаду, бокового зіткнення та перекидання.