

елементи (рис. 2). При цьому слід врахувати, що вага всіх елементів (з заповненим на 1/2 бункером) не повинна бути вища за 2/3 ваги трактора.

Іван Анатолійович БЕРЕЗА, Аміна Павлівна МАНЕЛЮК,
студенти групи ОП-27 Коледжу землевпорядкування і інформаційних технологій НАУ

Науковий керівник – ПРОЦИК Олександр Петрович,
кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародних перевезень та митного контролю Національного транспортного університету

ОБГРУНТУВАННЯ ВИБОРУ СИСТЕМИ ДОСТАВКИ СОНЯШНИКОВОЇ ОЛІЇ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

В роботі розглянуто можливість доставки соняшникової олії з підприємств України до основних країн-імпортерів Азії, на прикладі Індії. Зазначено, що запропоновані транспортно-технологічні системи доставки вантажу (ТТСДВ) є взаємозамінними і можуть бути використані в залежності від існуючих критеріїв оптимальності транспортного процесу. В роботі проаналізовано чотири транспортно-технологічні схеми доставки соняшникової олії наливом.

Перша транспортно-технологічна схема (ТТС) являє собою перевезення соняшникової олії з використанням одного виду транспорту. Для її реалізації використовують сідельний тягач та напівпричіп-цистерну.

Наступна розглянута транспортно-технологічна схема (ТТС №2) також являє собою перевезення соняшникової олії одним видом транспорту. Але, на відміну від першої, в якості ЗУВМ було обрано контейнер-цистерну. При аналізі даної ТТС було виявлено, що її можливо використовувати при виконанні майже всіх видів перевезень, так як контейнер-цистерна дозволяє надійно виконувати операції перевантаження, може бути легко і недорого доставлений при виконанні морських перевезень, забезпечує швидку доставку.

Третя транспортно-технологічна схема являє собою інтермодальне перевезення. В якості транспорту – автомобільний та залізничний. ЗУВМ – контейнер-цистерна. В базовому варіанті перевезення відбувається на автомобільному транспорті до сортувальної станції, потім проходить перевантаження на залізничний транспорт. Також розглянуто варіант, при якому у відправника є під'їзна колія. В такому разі розраховано перевезення в порт-призначення тільки залізничним транспортом. Дана схема є найбільш вигідною при деяких умовах: перевезення на відстань, більшу, ніж 300 км; наявність залізничних колій протягом всього шляху доставки; відсутність необхідності швидкої доставки.

Четверта транспортно-технологічна схема являє собою інтермодальне перевезення. В якості транспорту – автомобільний та залізничний. Перевезення відбувається з використанням напівпричепу-цистерни та залізничної цистерни.

В базовому варіанті перевезення відбувається на автомобільному транспорті до сортувальної станції, потім відбувається перевантаження на залізничний транспорт. Також розглянуто варіант, при якому у відправника є під'їзна колія. В такому разі розраховано перевезення в порт-призначення тільки залізничним транспортом. Дана схема може бути доцільною при перевезенні великих партій товару.

Наведемо узагальнюючий графік залежності собівартості від довжини маршруту за різними транспортно-технологічними схемами доставки вантажу(рис. 1)

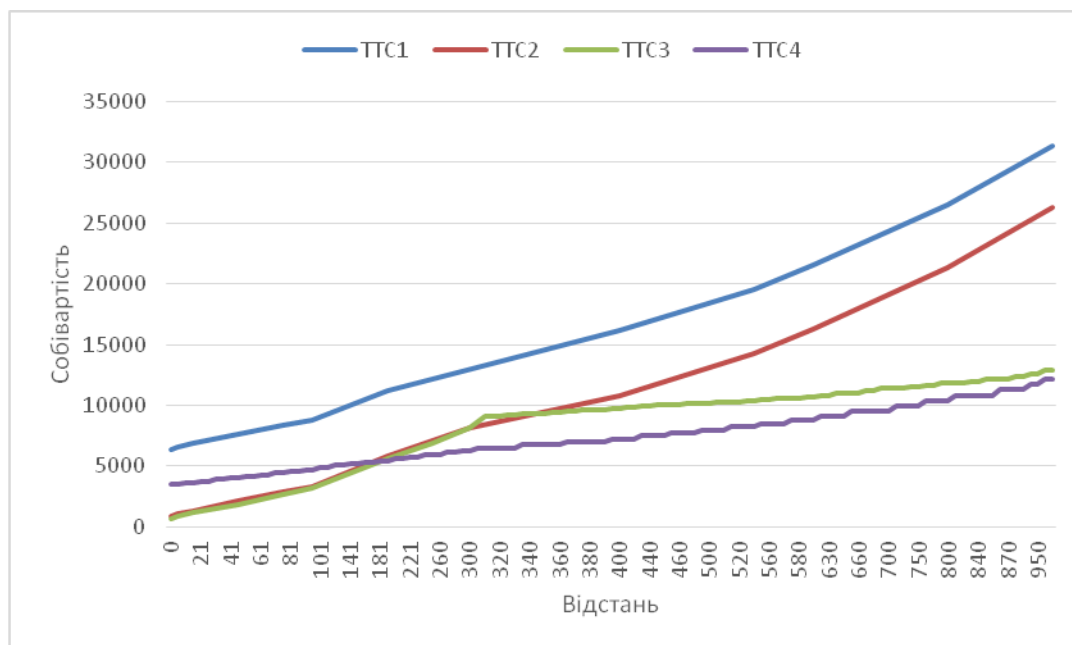


Рис. 1 - Залежність собівартості перевезення від відстані

За наведеними даними можливо проаналізувати ефективність кожної ТТС в залежності від відстані перевезення.

Дана схема дає можливість визначити області ефективного використання кожної з представлених ТТС.

Слід зазначити, що наведені результати дослідження можуть слугувати як критерій вибору побудови нових переробних заводів для виготовлення соняшникової олії, чи підприємств подібного спрямування.

Список посилань

1. Процик О.П. Розробка раціональних транспортно-технологічних схем доставки вантажів з Європи в Азію / О.П. Процик, А.О. Сенаторова // Вісник Національного транспортного університету: Науково-технічний збірник, Вип. № 1 (40) : Серія «Технічні науки». – К.: НТУ, 2018. – С. 142–151.

2. Процик О.П. Тенденції розвитку контрейлерних перевезень / О.П. Процик, Ю.О.Сілантьєва // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. — Д. : ДААТ, 2011. — Вип. 2. — С. 33—37.