

УДК 656.13

**Василенко Т.Є., доцент, канд .екон. наук,**

**Губін О.Є., магістр**

*Горлівський автодорожній інститут Донецького національного технічного університету,*

*пл. Леніна, 3а, м. Горлівка, Україна, 84646*

*vte.adi@mail.ru*

## **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДРІБНОПАРТІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*Проаналізовано ринок вантажних перевезень в місті Донецьк та Донецькій області. Встановлено особливості дрібнопартійних перевезень та обґрунтовано доцільність підвищення їх ефективності.*

***Ключові слова:** перевезення дрібнопартійні, транспорт автомобільний, перевізник, вантаж.*

**Постановка проблеми.** Автомобільний транспорт м. Донецька домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані, обслуговуючи торговельні комплекси, приватних осіб та невеликі підприємства.

Перехід економіки країни на ринкові відносини спричинив за собою скорочення життєвих циклів виробів, зменшення розмірів партій вантажів, як наслідок, кількість торгових точок стрімко зростає. В таких умовах жорсткої конкуренції пред'являються завищені вимоги до умов доставки «точно в строк». Всі ці фактори привели до збільшення обсягу дрібнопартійних перевезень.

На автомобільному транспорті дрібнопартійними вантажами вважаються партії вагою від 10 до 2000 кг [1]. Під дрібною відправкою мається на увазі вантаж, запропонований до одноразового перевезення в одну адресу, який не забезпечує повне завантаження автомобіля, що використовується для його доставки. Особливістю таких перевезень є: велика кількість пунктів реалізації на території населених пунктів; широкий асортимент продукції; різні терміни реалізації продукції (хліб, молоко і т.д.) на відміну від інших вантажів; складність задач планування, внаслідок великого числа одержувачів; партійність і висока собівартість перевезень.

У теперішній час задача підвищення ефективності перевезень дрібнопартійних вантажів є *актуальною* з цілого ряду причин.

По-перше, з розвитком малого і середнього підприємництва в торговельній сфері виникає значна потреба в дрібнопартійних перевезеннях вантажів широкої номенклатури великій кількості споживачів, які відрізняються різним рівнем попиту і його коливанням.

По-друге, наявність великої кількості компаній, які здійснюють автомобільні перевезення вантажів, значно загострила конкуренцію на ринку автотранспортних послуг, що змушує власників автотранспорту шукати нові конкурентні переваги.

По-третє, дрібнопартійні перевезення більшою частиною припадають на транспортні системи великих і середніх міст, які накладають ряд серйозних технічних обмежень та ускладнюють процес організації перевезень дрібнопартійних вантажів. Обмеження по швидкості, напрямку руху, часу та ін.

По-четверте, наявність випадкових факторів зовнішнього середовища, які дуже складно враховувати заздалегідь при плануванні вантажоперевезень, наприклад, аварії, автомобільні пробки і т.п.

По-п'яте, організація дрібнопартійних перевезень в транспортних системах міст пов'язана з аналізом великих масивів даних (кількість постачальників, кількість перевізників, число вантажоодержувачів, кількість і вантажопідйомність автомобілів, обсяг попиту по кожному вантажоодержувачу). В результаті, доставка дрібнопартійних вантажів коштує значно дорожче, ніж доставка масових вантажів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Автомобільні перевезення здійснюють як підприємства (близько 40%), так і фізичні особи-підприємці (близько 60%). Найбільший обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом виконує асоціація «Донецька автотранспортна компанія», до якої входять 67 структурних підрозділів, в тому числі 53 відкритих акціонерних товариств. На даний момент у власності фізичних осіб знаходяться 42,1 тисячі вантажних автомобілів, а це близько 65% вантажних автоперевізників, які відносяться до приватного сектора.

За січень–вересень 2012 р. в Донецькій області було перевезено 29,8 млн.т вантажів, що на 9,3% менше від обсягу вантажних перевезень за січень–вересень 2011 р., з яких 25,5 млн. т було перевезено підприємствами (їх обсяг зменшився на 13,8%), та 1,3 млн. т фізичними особами-підприємцями (їх обсяг збільшився на 29,7%). Доля дрібнопартійних перевезень в місті Донецьк склала 12,2%, а в Донецькій області 9,3% від загального їх об'єму. Також і за всіма видами дрібнопартійних вантажів спостерігається збільшення об'єму перевезень.

Ряд вчених, таких як Абрамов А.А., Вогнищ В.М., Каравашкин І.П., Персианов В.А., Телегін О.І., займаються дослідженням різних питань цієї проблеми на макроекономічному рівні, а Веселов Р.В.,

Жмачинський В.І., Миннулин Д.В., Потехіна Л.А., і деякі інші розглядають економічні аспекти розвитку внутрішньорегіональних дрібнопартійних перевезень вантажів, які вивчені недостатньо. Дослідження питання підвищення ефективності дрібнопартійних перевезень не припиняються і у теперішній час.

Тому метою статті є виявлення шляхів підвищення ефективності дрібнопартійних перевезень.

**Матеріали і результати дослідження.** При доставці вантажів дрібними партіями маршрути бувають: маятникові, радіальні, розвізні. Вибір схеми маршруту руху при перевезенні вантажів залежить від: розміщення пунктів навантаження і розвантаження, від розміру партії, вимог і умов поставки, вантажопідйомності рухомого складу і розташування автотранспортних підприємств [2].

Внаслідок того, що все більше і більше з'являються приватні перевізники для доставки масових вантажів відправниками, маятникові маршрути отримали широке застосування. Ними мало використовуються економічні та математичні методи планування транспортних схем. Однак поширене застосування маятникових маршрутів не завжди позитивно позначається на собівартості перевезень.

При доставці вантажів по радіальних маршрутах завантаження вантажів здійснюється в одному центральному пункті і розвозиться по декільком периферійним або навпаки. Організація роботи автомобілів на такому маршруті набагато складніша, ніж на кільцевому і тим більше на маятниковому, в наслідок перетину вантажних потоків в центральному пункті [3].

Розвізні маршрути, як правило, використовуються для внутрішньо-міського обслуговування. Їх типовим приміром є перевезення продовольчих товарів в торговельну мережу. Для такого роду вантажів, як правило, використовуються автомобілі-фургони, хоча поряд з ними можуть використовуватися і бортові автомобілі. Зазвичай застосовуються автомобілі-фургони з масою відправки до двох тонн, що становить більше 40% від обсягу перевезень [4]. Однак слід додати, що такі маршрути набули поширення і у міжміському сполученні, внаслідок їх економічності.

Одним із шляхів підвищення ефективності розвізних маршрутів, може бути доставка партій вантажу через попередній або декілька попередніх пунктів розвантаження. Це дозволить знизити величину холостих пробігів і підвищити продуктивність праці в цілому. Однак теорія цих маршрутів не до кінця розроблена. Зокрема не досліджено питання про критерії до такого застосування, коли доцільно доставляти партії вантажу через пункти, де вивантаження вже відбулось. Слід зазначити, що заїзд через пункти, де вивантаження вже відбулось, може створювати на маршруті під цикли.

В даний час організація розвізних маршрутів в основному проводиться з метою максимально знизити протяжність перевезення. Але при цьому не враховується варіант повторних проїздів, а це, в свою чергу, може призводити до підвищення транспортної роботи та зайвих витрат.

**Висновок.** Було проаналізовано ринок вантажних перевезень в місті Донецьк та Донецькій області. Встановлено, що із загального обсягу вантажних перевезень доля дрібнопартійних перевезень в місті Донецьк склала 12,2%, а в Донецькій області 9,3% від загального їх об'єму. Встановили особливості дрібнопартійних перевезень та обґрунтували доцільність підвищення їх ефективності, яка повинна бути націлена не тільки на мінімізацію пробігу, але і на мінімізацію транспортної роботи, що виконує автомобіль.

#### **Бібліографічний список використаної літератури**

1. Вельможин А.В. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: учеб. для вузов / А.В. Вельможин [и др.]. – М.: Горячая линия - Телеком, 2006 – 560 с.
2. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / А.И. Воркут. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1986. – 447 с.
3. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки (Основы теории транспортного процесса) [Текст]: учеб. пособ. для вузов / А.И. Воркут. – Киев: Вища школа, 1979. – 392 с.
4. Голубев С. Доставка молока в торговую сеть [Текст] / С. Голубев, А. Бречко // Автомобильный транспорт. – 1973. – № 1. – С. 23 – 24.

*Надійшла до редакції 22.05.2013 р.*

#### **Василенко Т.Е., Губин О.Е. Повышение эффективности мелкопартийных перевозок**

Выполнен анализ рынка грузовых перевозок в городе Донецк и Донецкой области. Установлены особенности мелкопартионных перевозок и обоснована целесообразность повышения их эффективности.

**Ключевые слова:** перевозка мелкопартионная, транспорт автомобильный, перевозчик, груз.

#### **Vasylenko T. Ye. Gubin O. Improving the efficiency of small-lot traffic**

The analysis of the freight market in the city of Donetsk and Donetsk region. The features of small-lot traffic and the expediency of increasing their efficiency.

**Keywords:** transport of small-lot, automobile transport, carrier, cargo.