

ствами Европы, Азии и Ближнего Востока, что, безусловно, приведет к росту товарообменных операций между сотрудничающими странами.

Географию международных автоперевозок, осуществляемых украинскими операторами в 2009 году, значительно усугубило экономическое положение в стране. Грузопотоки массово переориентировались с европейского на восточное и юго-восточное направления, что обусловлено более высокими тарифными ставками на восточном направлении, чем на западном и создание Европой жестких барьеров для въезда авто, не отвечающих ее экологическим требованиям.

Резервом повышения эффективности являются: сокращение количества потерь при объединении мелких перевозчиков в группы внутри страны, внедрение передовых технологий перевозочного процесса, развитие терминальных систем и транспортно-экспедиционных услуг, навигационных технологий в управлении автомобильным транспортом.

Немаловажным фактором повышения результативности является автоматизация процессов логистической цепи, которая обеспечивает высокую скорость прохождения грузов и минимизацию издержек, связанных с обработкой грузов. Возможность автоматизации работы с товарами нескольких владельцев, поддержка учета и автоматизации внутрискладских и межскладских трансферов, квотирование складских операций - это, действительно, ключевое преимущество получаемых результатов.

УДК 629.113

Определение площади придорожных автосервисных предприятий для обслуживания автопоездов

Кравченко А.П., Дуда Д.В.

Восточноукраинский национальный университет
имени Владимира Даля (г. Луганск, Украина)

В Украине работает около 5000 станций технического обслуживания от полулегальных «ремзон» до фирменных технических центров, которые принадлежат официальным дилерам. При этом отсутствует сегмент придорожных универсальных сервисов - многопрофильных станций, которые готовы быстро и качественно обслужить автомобиль любой марки и любого размера в соответствии с требованиями завода-изготовителя.

Проведенное специалистами консалтинговой компании Advising Vibeau исследование для "легкового автосервиса" показало, что при площади равной 500 - 900 кв.м., возможно фактически избежать простоев оборудования и эффективно использовать производственные помещения

В таких автосервисах по назначению используется свыше 80% рабочего времени и рентабельность инвестиций в них является оптимальной.

С развитием сети международных транспортных коридоров, увеличением количества подвижного состава и возможностью пересмотра законодательства в сторону увеличения длины автопоездов (по примеру скандинавских стран) необходимо быть готовым к обслуживанию нового поколения транспортных средств.

С целью разработки рекомендаций по проектированию (или реконструкции) автосервисных предприятий вдоль автомагистралей выполнен анализ факторов, влияющих на площадь земельного участка автосервиса. Было выявлено, что за оптимальную площадь для мощностей придорожного "грузового автосервиса", в первом приближении, можно принять 2500 - 4500 кв.м, которых должно быть достаточно для помещений 10-15 постов.

Тогда общая площадь будет равна 7500 - 13500 кв.м, т.к. по нормативам зарубежных автокомпаний автосервис должен занимать только треть земельного участка. Незастроенная площадь предназначается для стоянки автомобилей сотрудников, поврежденных и отремонтированных автомобилей, сборника отходов и резерва с учетом развития мощностей.

УДК 681.3.01

Метод количественной оценки транспортных потребностей АТП с использованием временной функции*

Панайотов К.К.

Восточноукраинский национальный университет
имени Владимира Даля (г. Луганск, Украина)

Для определения степени удовлетворения транспортных потребностей при перевозке угольной продукции необходимо иметь количественный измеритель транспортной потребности (совокупности частных потребностей множества обслуживаемых потребителей) и норматив, сравнение с которым позволяло бы оценивать степень удовлетворения потребности.

В качестве измерителя предложено использовать временную функцию транспортных потребностей (ФТП) - $w_i(t)$. При этом транспортная потребность i -й транспортной связи будет определяться: текущим уровнем запаса данного груза; интенсивностью i -го грузопотока; допустимым (максимальным и минимальным) уровнем запаса данного груза у отправителя и получателя. Совместное рассмотрение данных величин позволяет определить оптимальный интервал доставки (t_1, t_2) и оптимальную партию доставки Q_i для i -й транспортной связи.