

ПРО ОЦІНКУ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТУЛЬЧИНЬСЬКОМУ РАЙОНІ ВІННИЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Виконаний аналіз факторів, що є різні по значущості та векторам дії. Сформована структурна схема моделі щодо віддзеркалення палітри основних факторів, які діють в період існування перехідних господарських та суспільних умов в Тульчинському районі.

Ключові слова: автомобіль, мобільність, фактор, перехідні процеси, розподіл транспортних потоків.

Abstract

The analysis of factors that are different in significance and vectors of action is performed. The structural scheme of the model on reflection of a palette of the basic factors operating in the period of existence of transitional economic and social conditions in the Tulchinsky area is formed.

Keywords: car, mobility, factor, transients, distribution of traffic flows.

Вступ

Тульчинський район на тепер має прояви зростання значущих і своєрідних факторів, які можуть обумовити збільшення мобільності функціонування автомобілів на його території:

- розміщення району в полі тяжіння підприємства, що формує значущі стійкі автомобільні потоки;
- проведення міжнародного свята “Opera Fest”;
- наявність архітектурних комплексів, що постійно приваблюють туристів, кількість яких можна суттєво збільшити;
- вагоме число випадкових послуг з перевезень студентів (здійснення поїздок на навчання), обумовлене частою зміною форми проведення занять у зв’язку з дією Covid – 19;
- існування в районі спеціалістів, які в змозі здійснити ефективні маркетингові послуги;
- відновлення та будівництво автомобільних доріг району.

Інтенсифікація автомобільних потоків (обумовлена чинниками, які вказані вище), має ініціювати зростання нових вимог до кількості та якості технічних послуг з ТО і ПР, що може викликати появу нових СТО й магазинів з продажу запасних частин в дорожній інфраструктурі. Таким чином, виникла проблема невідповідності кількості та якості автомобільних послуг новим перехідним господарським й суспільним умовам.

Результати дослідження

В аналітичному дослідженні розглянуто теперішню стадію існування господарства і суспільства Тульчинського району в аспекті вагомого впливу факторів на мобільність автомобільних перевезень (МАП) та їх розподіл.

Висунуто гіпотезу, що розглянута нижче стадія є перехідною, тобто характеризується динамічною зміною значущих факторів, які формують сценарій майбутнього розвитку або занепаду різних компонентів структури регіону [1]. Розроблена модель (рисунок 1), що віддзеркалює перелік основних діючих факторів в період дії перехідних господарських та суспільних умов.

Мета аналітичного дослідження - оцінка інтенсивності дії факторів на функцію відгуку - МАП району в перехідний період його існування.



Рис. 1. Структурна схема моделі щодо віддзеркалення основних діючих факторів в період існування перехідних економічних та суспільних умов в регіоні

Спочатку розглянуто дію розвитку фактору “вагомого підприємства” на прикладі впливу компанії “Наша Ряба” (НР), в транспортному полі тяжіння якого, знаходиться функціонування суттєвої частки транспортної мережі району. Означена компанія ініціює виконання як пасажирських, так і вантажних перевезень. Перші доставляють працівників НР для виконання роботи і після зміни – додому. Другі – вантажні, розвозять курячу продукцію до точок реалізації по країні.

Компанія розширює дорожню інфраструктуру між Тульчином і Ладижином. Для будівництва доріг працюють підприємства по виготовленню бетону та транспорт, що їх обслуговує.

НБ є першою вітчизняною компанією, що:

- запропонувала українцям охолоджену, а не заморожену курятину;
- 500 власних вантажівок – рефрижераторів доставляють продукцію (після фінальної стадії виробництва), по всій Україні до точок продажу, з дотриманням температурного режиму та в строк до 24 годин;
- земельний банк, де вирощуються зернові культури для виготовлення збалансованих кормів для птахів - складає 370000 га, працюють транспортні засоби і техніка, яка їх обслуговує;
- на 3-х високотехнологічних підприємствах ПрАТ “МХП” виробляється і фасується ТМ “Наша Ряба”.

У розглянутого вище підприємства мають бути перспективи розвитку у майбутньому. НР є бренд-лідер українського ринку курятини та агроіндустріальний холдинг.

У минулому році Україна утрималася в ТОП-10 найбільших світових показників виробництва курятини. За даними аналітиків у 2020 році у світі було вироблено понад 100 млн. тон кур'ячого м'яса, а за підсумками 2021 року – 102 млн. тон. За останні 9 років цей показник збільшився на 23 %. Підприємство експортує продукцію в понад 80 країн світу.

Компанія робить відновлення та будівництво нових бетонних автомобільних доріг, що включають населені пункти в полі її тяжіння шириною 30-40 км дорожньої інфраструктури. НР мала намір створити своє автотранспортне підприємство для вчасного та комфортного переміщення робітників компанії з міст проживання до робочих місць, але визнала за раціональне рішення укласти договір на переміщення пасажирів з Тульчинським автопідприємством, яке має спеціалістів, необхідні виробничі будівлі, обладнання та рухомий склад. ПАТ вирішує питання раціонального поповнення автобусами, виходячи з того, що оплата виконується після надання необхідних послуг за домовленими тарифами.

Тульчинське ПАТ виграє тендер, що висуває у Києві ПрАТ МХП і банки швидко фінансують автопідприємство, яке має договірні відносини з надійним партнером щодо подальшого розвитку. НР має 3-х змінну роботу, тривалість зміни складає 8 годин.

Третім фактором в моделі (рисунок 1) є суспільний процес - свято Opera Fest. Проведення заходу привабляло біля 100000 гостей і продовжувалося на протязі тижня. Це невеликий термін, але для забезпечення належної МАП необхідно враховувати таке важливе для району свято і розвивати його підтримку на майбутнє, щоб воно стало таким масовим й традиційним, як карнавал в місті Köln в ФРН [2]. Проведенню означеного сценарію сприяє та обставина, що комфортний рух до місця події підтримує належна якість автодоріг, що поєднують Тульчин з Києвом, Житомиром, Вінницею,

Уманню та Одесою.

Доповнює важливість впливу культурного центру області на населення, суттєва дія історичних архітектурних комплексів, які відновлені і знаходяться в доброму стані.

“Чума” 21-го століття – Covid-19, розглянутий 3-м вагомим фактором, остаточно дія якого на МФТТР ще не виявлена. Можна підкреслити, що вірус примусив обробляти дороги Тульчинського району розчином для дезінфекції. Вагомо знизився коефіцієнт наповнювання автобусів, нелогічно змінюється число автомобілів на дорогах в період локдауну тощо.

Останнім розглянутий фактор, що являє собою активний маркетинг. Він проводиться перманентно і повинен першим виявити суттєву динаміку зміни господарських та суспільних умов в життєвому циклі району (тим паче в перехідний, нестабільний динамічний період існування). За цією подією має бути висунута гіпотеза про вплив нестабільності на МАП по автодорогах району. Остання стадія – розробка рішень з розв’язку задач по переходу на раціональне функціонування автотранспортної мережі. Виконується удосконалення розподілу транспортних потоків автомобілів.

Висновки

Виникла проблема невідповідності кількості та якості автомобільних послуг новим перехідним господарським й суспільним умовам в районі. Аналітичне дослідження визначило в якості головного ініціатора раціонального розподілу автомобільних потоків в Тульчинському районі велику агропромислову систему світового рівня – компанію НР, яка діє в Вінницькій області.

Ефективність підтримки взаємовпливу розвитку автотранспорту району та значущих культурних факторів міста Тульчина необхідно досліджувати додатково.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Макарова Т. В. Оцінювання соціально-економічної ефективності інтенсифікації транспортних потоків автомобілів регіону та механізм її забезпечення : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08 00 04. Київ, 2013. 20 с.

2. Ігор Грицюк. Поговоримо німецькою! 200 усних розмовних тем. Тернопіль. Підручники і посібники. 2018. 288 с.

Сухина Олександр Олександрович — студент групи ТТ-20м, факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця.

Шугайло Віктор Валерійович — студент групи ТТ-20м, факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця.

Вдовиченко Олександр Володимирович — асистент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, email : avtomuzeum@ukr.net.

Макарова Тамара Володимирівна — канд. екон. наук, доцент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: tomamakarova@ukr.net.

Sukhina Oleksandr O. — Faculty of mechanical engineering and transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia.

Shugailo Viktor V. — Faculty of mechanical engineering and transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia.

Vdovichenko Oleksandr V. — Assistant of the Department of Automotive and Transport Management, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, email: avtomuzeum@ukr.net.

Makarova Tamara V. — Candidate of Economic Sciences, associate professor of automobiles and transportation management department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: tomamakarova@ukr.net.