

Секція: Технічні науки

Закусило Мирослава Анатоліївна

студент

Національного транспортного університету

м. Київ, Україна

Хоботня Тетяна Георгіївна

старший викладач

Національний транспортний університет

м. Київ, Україна

ДОСЛІДЖЕННЯ ПОТОЧНОЇ ПРОБЛЕМАТИКИ ТА ТЕНДЕНЦІЙ В ЛОГІСТИЦІ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Перевезення вантажів від вантажовідправників безпосередньо до вантажоодержувачів відбуваються щоденно по всій території України та за кордоном. Вантажні перевезення з самого початку повинні бути продуманими та коректними. У транспортному процесі зазвичай задіяні такі спеціалісти як логісти, менеджери з надання транспортно-експедиторських послуг та транспортні інженери. Кожного дня ці спеціалісти виконують ряд задач:

- розробляють раціональні маршрути перевезень, які повинні забезпечувати актуальність, економічність та забезпечувати максимально швидку доставку вантажів;
- виконують підбір транспортних засобів, які повинні забезпечувати схоронність вантажу, збереження його цілісності та основних характеристик під час доставки;
- проводять роботу з водіями;

- підтримують зв'язки із замовниками для отримання актуальної інформації щодо перевезень тощо.

Логістика в сьогодні є надзвичайно динамічною сферою, вона розвивається кожного дня, але не рідко стикається з проблемами, які потребують швидких та актуальніших рішень.

В Україні досить розвинена транспортна сфера, відповідно транспортний ринок поповнюється новими перевізниками, але й кількість виробників товарів зростає. Нові види продукції та товарів, більші об'єми партій вантажів, доставка за новими маршрутами – ці питання потребують збільшення кількості перевізників, які здатні забезпечити транспортування обраних до перевезення вантажів, забезпечуючи високі показники доставки (рис.1).

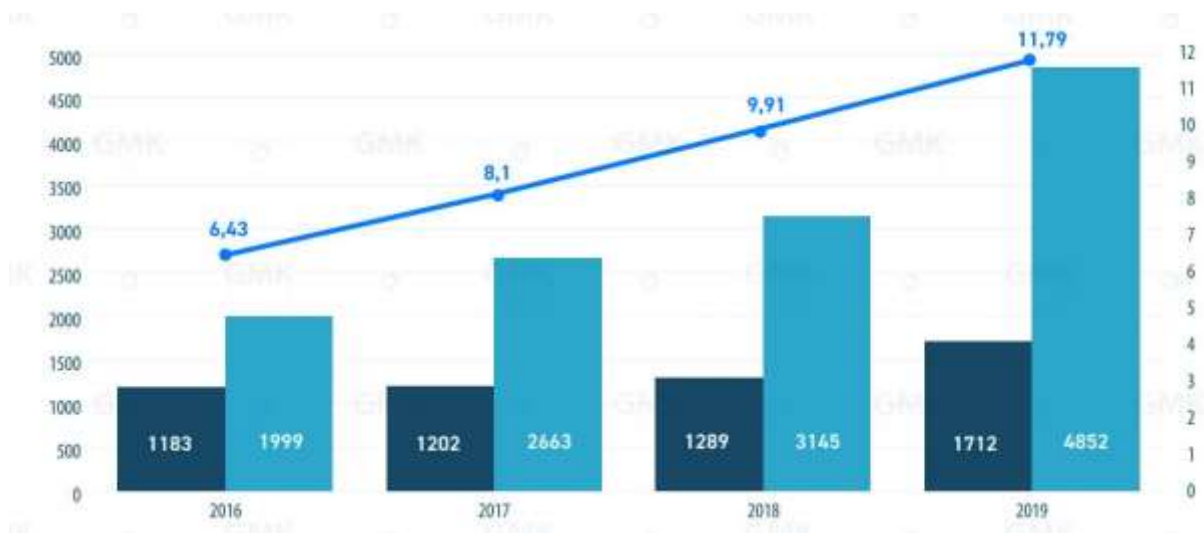


Рис. 1. Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом

Чим більше попит тим більша пропозиція — це сталий вираз. Основна і найбільша проблема, яка впливає з твердження вище — це збільшення кількості автомобілів для виконання перевезень. Кожен перевізник хоче мати найновіший парк транспортних засобів з необхідною кількістю автомобілів, кожен підприємець хоче бути здатним забезпечити доставку більшого асортименту вантажів. Збільшення кількості транспортних засобів на дорогах призводить до збільшення викидів у

повітря, збільшення концентрації CO₂, підвищення попиту на використання палива, а відповідно — забруднення навколишнього середовища в цілому. Розумне використання палива є нагальною потребою забезпечення екологічності перевезень, адже паливні витрати становлять до 30-50% загальної вартості транспортування.

Наступна проблема з якою стикаються українські перевізники за кордоном — це дорожні збори. На сьогоднішній день він становить 10% від загальних витрат цього сектору. Очікується, за висновками експертів, що у 2030 році плата за проїзд у центрі міст збільшиться, і складе біля 15-25% загальної вартості транспортування. За даними Польського інституту автотранспорту, з 2019 року вартість 1 км міжнародних перевезень для польських транспортних компаній збільшилася на 73%, включаючи паливо на 65%, зарплати і службові витрати водіїв на 95%[1].

Наступна проблема, яка є дуже актуальною в Україні — це безпека доставки вантажів та безпека на дорогах. В наші дні кожен замовник хоче чітко бачити як відбувається доставка вантажу, за якими маршрутами та в який час. В цьому дуже допомагають GPS системи та моніторинг. Тахографи надають змогу контролювати саме роботу водія, адже від водія напряду залежить безпека, схоронність вантажів та терміни їх доставки.

Експерти припускають, що включення вантажних автомобілів до системи зв'язку між автомобілями, яка відслідковує та передає поточну дорожню обстановку, умови на дорогах і можливі небезпеки, дозволить скоротити витрати палива мінімум на 10%. Посилення безпеки на дорогах буде можливе завдяки застосуванню рішень, що використовуються у автомобілях, такі як покажчики повороту і маршруту, а також системи управління доступом і системи розпізнавання дорожніх знаків.

Основна тенденція розвитку вантажного транспорту України тісно переплітається з Європейським союзом. Необхідно пам'ятати, що більшість нормативних положень щодо автомобільного транспорту в

Європі складено Європейським Союзом. Згідно з Білою книгою, існують плани створення єдиної європейської транспортної зони. Прогнозується, що до 2050 року у нас повинен бути дуже конкурентний ринок, який буде більш економічно використовувати непоновлювані природні ресурси. До 2030 року кількість автомобілів зі звичайними двигунами знизиться майже вдвічі. Повне усунення таких транспортних засобів з міського руху повинне відбутися через 20 років. Кількість дорожньо-транспортних випадків із смертельними наслідками, повинна знизитися наполовину до 2020 року, і до 2050 року має бути близько нуля. Ключовий аспект полягає в реалізації принципу: платить користувач і винуватець забруднення.

Наразі не менш цікаве питання виконання перевезень у період карантину. Сьогодні, коли весь світ ввів карантинні обмеження, а більшість населення перебуває на самоізоляції вдома, саме перевізники та виробники товарів харчової промисловості не припиняють свою роботу, навіть більше, на них різко виріс попит. Кожного дня необхідно доставляти тони продукції до супермаркетів, магазинів, на будівництва та й просто забезпечувати роботу пошти, лікарень та інших установ. Для перевезення в ці дні, перевізники повинні використовувати ті пункти пропуску, які є відкриті для сполучення. Забезпечується процес відстеження умов карантину в інших державах, з яких надходять вантажі в Україну. Це допомагає виключити ситуації, коли вантаж успішно перетнув кордон України, але не зміг пройти митний контроль сусідньої країни, опинившись таким чином на нейтральній смузі на невизначений час [2].

Всі особи, активно задіяні у забезпеченні транспортного процесу (менеджери, логісти, інженери), в основному, працюють у режимі віддаленої роботи. В наш час це показує неабияку лояльність та гнучкість професій даної сфери. Наразі всі рішення приймаються віддалено, але

робота виконується на достатньо високому рівні. Доставка відбувається як і раніше, в магазинах відсутня паніка щодо продуктового забезпечення.

Можна сказати, що водії та персонал всіх ланок перевезень віднесли відповідально до виконання всіх умов карантину. Масочний режим, засоби індивідуального захисту присутні всюди. Водії мають спеціальні дозволи на виконання перевезень, автомобілі проходять санітарну обробку після кожного перевезення. Навіть операції навантаження/розвантаження відбуваються з дотриманням дистанції, але водії-експедитор має право як і раніше, спостерігати за виконанням всіх операцій. Звичайно, що даний режим вніс свої корективи, але ринок перевезень працює як і раніше. Перевезення — це одна з найважливіших сфер економіки країни.

Підсумовуючи, можна сказати, що логістика — це сфера, яка з кожним днем пересікається з новими труднощами, але кожного дня, незважаючи на ці труднощі, спеціалісти даної сфери доводять, наскільки важливим є ринок транспортних послуг. В Україні надзвичайно швидко розвивається ця сфера, не зважаючи на те, що кількість перевізників зростає, в ньому на лідерських позиціях залишаються найкращі: саме ті, хто успішно дотримується основних тенденцій розвитку та старанно вирішує проблеми, пов'язані з даною сферою. Перевізники виходять на новий рівень обслуговування і при цьому доводять ділом, що навіть в непростих ситуаціях, вони можуть підвищити свої стандарти якості.

Література

1. Рабен-груп [Електронний ресурс]: стаття «Стійкі тенденції в логістиці». URL: <https://ukraine.raben-group.com/skarbnicja-znan/skarbnicja-znan-statti/news/stiiki-tendenciji-v-logistici>.
2. Mind — останні новини [Електронний ресурс]: стаття «Як переживає карантин транспортна галузь в Україні». URL: <https://mind.ua/openmind/20210689-koronavirus-vs-biznes-yak-perezhive-karantin-transportna-galuz>.