

**ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБСЛУГОВУВАННЯ
ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ ПРИ МІЖМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ***А.В. Фесенко, здобувач**Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

В результаті військових дій в Україні та викликаних ними кризових явищ в економіці спостерігаються такі наслідки, як зменшення обсягів ринку транспортних послуг внаслідок зупинки вагової частки виробничих процесів на підприємствах на сході країни, зменшення обсягів міжнародної торгівлі та транзиту, зростання вартості продукції для кінцевих споживачів, пов'язане із перебудовою логістичних ланцюгів та зростанням вартості логістичних процесів. За даними [1] в Україні обсяг вантажних перевезень залізничним, автомобільним, водним, авіаційним, трубопровідним транспортом за перший рік повномасштабної війни різко скоротився.

Так, з березня по червень 2022 року спостерігалось різке падіння обсягів перевезень вантажів, зокрема і автомобільним транспортом, майже на 60 %. Основною причиною падіння обсягів є різке зменшення обсягів промислового виробництва в Україні в цей період на 36,9 %. За даними Держстат України за перше півріччя 2023 року відмічається поступове відновлення промислового сектору економіки та активне зростання обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом по Україні. Транспортне забезпечення виробничих процесів та розподілу продукції постає першочерговою задачею для відновлення економіки країни і вимагає від перевізників розробки та прийняття ефективних рішень з підвищення ефективності обслуговування вантажовласників в ланцюгах постачань продукції для забезпечення потреб населення країни.

До задач оптимізації фізичного розподілу можна віднести наступні: оптимізація частоти та розміру партії, оптимізація роботи транспорту, оптимізація функціонування складів. Однак, традиційно ці задачі вирішувались уособлено, що не могло забезпечити системного ефекту, і тому в фірмах найчастіше не надавалось належного значення вирішенню цих питань.

Таким чином, уся робота логістичного процесу тісно пов'язана з просуванням матеріалопотоку. Просування матеріалопотоку від виробника крізь ланцюги виробничих, транспортних та посередницьких ланок до споживача, несе певні витрати. Матеріалопотік утворюються в результаті транспортування, складування, сортування та інших операцій на усьому шляху доставки від виробника до споживача.

У логістиці ефективність транспортування визначається трьома факторами: витратами, швидкістю та безперервністю [2].

Витрати транспортування (транспортні витрати) складаються з витрат на переміщення вантажів та витрат на заморожування капіталу.

Швидкість транспортування – час, який витрачається на здійснення перевезення вантажу. Однак швидкість транспортування та витрати на транспортування знаходяться в двоякій залежності. Чим швидше організоване транспортування, тим вище, як правило, витрати на транспортування. Однак при цьому витрати на заморожування капіталу під час транспортування будуть нижче, при більшій швидкості транспортування. Тому необхідно знаходити певний баланс між двома критеріями.

Безперервність транспортування характеризує розбіжності в часі, впродовж якого здійснюється вантажоперевезення. Показник безперервності визначає залежність транспортної функції від багатьох факторів [2].

Транспортний сервіс в сучасних умовах включає не лише власне перевезення вантажів від постачальника споживачу, але і велике число експедиторських, інформаційних операцій, послуг з вантажопереробки, страхування, охорони і тому подібне. Тому транспортування можна визначити як ключову логістичну функцію, пов'язану з переміщенням продукції транспортним засобом (чи засобами) за певною технологією в ланцюгу постачань, і що

складається з логістичних операцій і функцій, включаючи експедицію, вантажопереробка, упаковку, передачу прав власності на вантаж, страхуванні ризиків, митними процедури тощо [3].

Перевезення вантажів дрібними партіями рухомим складом невеликої вантажності залишаються найбільш затребуваним серед вантажовласників способом доставки вантажів у міжміському внутрішньому сполученні [4]. Перевагами такого типу перевезень є висока швидкість доставки через відсутність на шляху пункту консолідації вантажу у великі партії, можливість більш безпечно доставити партію дорогого вантажу невеликого обсягу, та мобільність вантажного автомобільного транспорту невеликої вантажності, так як багато вантажовласників мають обмежений простір для маневрування або зруйновану транспорту інфраструктуру навколо них внаслідок військових дій в Україні.

Слід зазначити недоліки такого виду вантажних перевезень: доволі високий тариф (4-5 грн/ткм), в порівнянні з перевезеннями вантажів крупними партіями на рівні 1,5-2 грн/ткм, включно, з витратами на консолідацію вантажу. Формування та вибір ефективної схеми та маршруту доставки вантажів є надзвичайно актуальним питанням, так як це єдиний варіант для зниження вартості в даному випадку. Від технології обробки замовлення вантажовласника, побудови маршруту залежать витрати на доставку та рівень обслуговування клієнтів, що впливає на посилення конкурентних переваг транспортних компаній.

Розглядаючи проблемні аспекти організації обслуговування вантажовласників, слід виділити декілька груп вантажовласників в залежності від їх вимог та потреб щодо транспортних послуг при перевезеннях вантажів у міжміському сполученні автомобілями невеликої вантажності:

- вантажовласники чітко розуміють свою потребу, цінність часу, вантажу, готові платити за послугу відповідно до актуального рівня тарифу;
- вантажовласники, які прагнуть доставити свій вантаж максимально дешево, навіть дешевше, ніж пропонують тариф оператори «Нова пошта», «Делівері», «Міст Експрес» на доставку невеликих обсягів вантажів в складі консолідованої партії;
- вантажовласники, які потребують швидшої доставки невеликого обсягу партії вантажу при повному бюджетному обмеженні. Зазвичай, це група вантажовласників, які користуються послугами з доставки збірного вантажу.

Наступним проблемним аспектом при організації перевезень вантажів у міжміському сполученні слід виділити наявність порожніх пробігів транспорту та відсутність зворотного завантаження. При плануванні роботи транспорту на маршрутах при розвезенні готової продукції до кінцевих споживачів слід уникати організації перевезень по маятникових маршрутах зі зворотнім порожнім пробігом. З метою підвищення ефективності обслуговування вантажовласників при міжміських перевезеннях вантажів доцільно формувати збірно-розвізні маршрути, що дозволяє підвищити ступінь використання рухомого складу.

Важливим моментом при плануванні та організації процесу перевезень вантажів у міжміському сполученні як для перевізника, так і для вантажовласника є час доставки. Простій рухомого складу пов'язаний із додатковими витратами та впливає на ефективність процесу перевезень [5, 6].

Роботу рухомого складу на маршрутах при перевезеннях вантажів у міжміському сполученні можливо організувати за наступними схемами в залежності від відстані між пунктами відправлення та призначення:

- обертовий рейс за один день на маятниковому маршруті відстанню до 200 км зі зворотнім завантаженим пробігом. Наприклад, перевезення на маршрутах Харків – Полтава – Харків, Харків – Суми – Харків, Харків – Лозова – Харків тощо.
- Обертовий рейс за два дні на маятниковому маршруті, коли завантаження в зворотньому напрямку та повернення транспортного засобу відбувається наступного робочого дня. Наприклад, перевезення на маршрутах Харків – Дніпро – Харків. Загальна відстань по маршруту за оберт складає 250 – 400 км.

- Обертовий рейс за три дні на маятниковому маршруті, відстань перевезень по маршруту від 400 км до 800 км. Наприклад, перевезення на маршрутах Харків – Київ – Харків.

- довготривалий обертовий рейс (більше трьох діб), відстань перевезень по маятниковому маршруті від 1000 км між містами. Така схема відрізняється від попередніх тим, що транспортний засіб протягом другого дня може встигнути тільки розвантажитись. Наприклад, перевезення на маршрутах Харків – Львів – Харків.

Також, доцільно використовувати комбіновану схему на маршрутах відстанню від 700 км. Наприклад, збірно-розвізні маршрути Харків – Лозова – Київ – Львів – Ужгород – Тернопіль – Хмельницький – Дніпро – Харків.

Області ефективного використання схем доставки прямої та із залученням розподільчого центру (терміналу) доцільно визначати шляхом порівняння декількох критеріїв з урахуванням інтересів усіх учасників доставки [4].

На практиці вантажовласники готові сплачувати за транспортні послуги в 99 % лише за відстань, на яку був доставлено вантаж, а не за час доставки. Тому, при виборі схеми доставки слід додатково враховувати «втрачену вигоду» перевізника, яка буде тільки зростати зі збільшенням пунктів завантаження та розвантаження на маршруті при, відносно, незмінній відстані перевезень (відстань між відправником та отримувачами). В такому випадку, найбільш вигідним для перевізника буде організація безперервного руху транспортного засобу між містами по маршруту або доставка через розподільчий центр.

У висновку слід зазначити, що при формуванні стратегії обслуговування вантажовласників необхідно враховувати гнучку та тісно взаємопов'язану комбінацію факторів, пов'язаних із вибором вантажовідправників, пошуком та забезпеченням завантаженнями транспортних засобів на маршруті та балансом відстані доставки і прогнозованого витраченого на неї часу.

Література:

1. Як повномасштабна війна вплинула на обсяги перевезень в Україні URL : <https://www.slovoidilo.ua/2023/03/31/infografika/ekonomika/yak-povnomasshtabna-vijna-vplynula-obsyahu-perevezen-ukrayini>
2. Крикавський Є.В. Логістичне управління : підручник. Львів. 2005. 684 с.
3. Нагорний Є.В., Шраменко Н.Ю. Моделювання функціонування каналів вантажопотоків доставки тарноштучних вантажів автомобільним транспортом *Автомобільний транспорт*. Харків: ХНАДУ. 2006. Вип. 28. С. 7 – 11.
4. Orda O., Potaman N., Shulika O., Yashchuk Y. Developing an efficient road-based batch freight delivery technology for intercity connections with a focus on resource conservation *Collection of Scientific Papers of the State University of Infrastructure and Technologies of the Ministry of Education and Science of Ukraine: Series "Transport Systems and Technologies"*. Kyiv: SUIT, 2023. № 41. pp. 195-212 DOI:10.32703/2617-9059-2023-41-16.
5. Потаман Н.В., Шуліка О.О., Орда О.О. Моделювання маршрутної мережі доставки швидкопсувних вантажів у регіональному сполученні за допомогою мереж Петрі. *Комунальне господарство міст. Серія: Технічні науки та архітектура*. 2021. Вип.. 4 (164), с. 240-245.
6. Pavlenko O., Muzylyov D., Ivanov V., Bartoszuk M., Jozwik J. Management of the grain supply chain during the conflict period: case study Ukraine. *Acta Logistica*. 2023. № 10(3), P. 393-402.