

УДК 656.073.3

**ТЕОРЕТИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМ ДОСТАВКИ ТОВАРІВ
НАРОДНОГО СПОЖИВАННЯ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В
МІСТАХ**

В.М. Нефьодов

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

nvicnic@gmail.com

Основна мета розвитку транспортної інфраструктури полягає в створенні умов для поліпшення соціально-економічного стану України, шляхом зниження витрат на транспортування вантажів по території країни, підвищення якості транспортних послуг, що надаються населенню [1].

Необхідність стійкого економічного розвитку висунула в число пріоритетів підвищення ефективності використання автомобільного транспорту. Перевезення товарів народного споживання відноситься до однієї з найголовніших задач, вирішуваних на автомобільному транспорті. В даний час рішення такої складної задачі можливе тільки на підставі логістичного підходу. В системі постачання і розподілу матеріальних ресурсів транспорт є важливим і невід'ємним елементом структури системи, до якої відносяться підсистеми постачання і збуту, організації оптової і роздрібною торгівлі, відповідні сегменти ринку, реклама і інші складові, окрім безпосередньо виробництва і збуту [2, 3].

Споживчий ринок є найбільш вибагливим до якості функціонування систем доставки тому, що він в умовах жорсткої конкуренції вимагає від її суб'єктів поєднувати суперечливі вимоги щодо надійності сервісу з одного боку і стійкості систем постачання при значній невизначеності умов функціонування останніх. Транспортна ланка, як одна з важливіших складових ланцюгів постачань, в значній мірі визначає і оптимальну структуру систем доставки і сукупні витрати, що відображають досягнення однієї в головних цілей логістичної системи – «мінімум витрат» [4]. Тому питання оптимізації логістичних систем товароруку займають значне місце в сучасних роботах наукового і практичного напрямку.

Сучасний стан роздрібною торгівлі України в частині розвитку підприємств різних форматів, їхніх часток в загальному обсягу товарообігу, застосування передових принципів організації підприємницької діяльності експерти оцінюють як тій, що стрімко розвивається. Навіть сучасні кризові явища в економіці не носять того характеру, що може змінити тенденції якісних перетворень роздрібною торгівлі.

Метою даної роботи є аналіз сучасного стану і актуальних проблем доставки товарів народного споживання автомобільним транспортом в містах. Об'єктом дослідження є процес доставки товарів народного споживання автомобільним транспортом в містах.

За останні десять років товарообіг роздрібною торгівлі, в частки, що припадає на юридичних осіб, тобто тих суб'єктів ринку, що є або можуть бути ланками ланцюгів постачань, зріс більше ніж в три рази та збільшились тенденція до зростання питомої ваги продовольчих товарів в роздрібному товарообороті. Крім зміни структури товарообігу змінюється також і структура кінцевих реалізаторів товарів народного споживання. В останні роки спостерігається стійка тенденція до збільшення частки супермаркетів в загальному товарообігу [5, 6]. На сьогоднішній день в Україні функціонують магазини всіх відомих нині торгових форматів - супермаркети (43%), магазини біля будинку (40%), гіпермаркети (4%), дискаунтери (7%), cash&carry (2%) і навіть делікатесні маркети (4%) [7].

При цьому більш ніж 70% товарообігу роздрібної торгівлі і ресторанного господарства припадає на міста України з чисельністю населення 100 тисяч мешканців і вище. Тому цей сегмент споживчого ринку є вирішальним і для ринку транспортно-експедиційних послуг по доставці товарів народного споживання.

Системи доставки товарів народного споживання є різновидом логістичних систем з рядом якісних і кількісних особливостей, сукупність яких присутня тільки саме цим системам, зокрема:

а) кількісні особливості:

- велика кількість кінцевих споживачів;
- невеличкі обсяги замовлень кінцевих споживачів;
- багатоланкові ланцюги постачань;

б) якісні відмінності:

- кінцеві споживачі ланцюгів постачань, що складають логістичну систему, в даному випадку не є учасниками ланцюгу і на них не розповсюджується компетенція органу управління ланцюгом постачань;

- матеріалопотік в ланцюгах постачань є багато номенклатурним, часто складові загального матеріалопотоку не сумісні одна з одною з точки зору транспортування, зберігання, передпродажної обробки, вигідності до учасників ланцюгу постачань;

- попит на продукт, що проводиться по ланцюгу постачань, є нестабільним і може регулюватися тільки частково;

- в багатьох випадках ланцюг постачань має забезпечити провід матеріалопотоку в зворотному напрямку для утилізації, заміни по гарантії, ремонту, внаслідок відмовлення, тощо.

Логістичні системи по способу організації просування матеріалопотоку розподіляються на дві групи: «ті, що виштовхують» і «ті, що витягують». Різниця між ними полягає в тому, хто є ініціатором початку руху матеріалопотоку - початкова або кінцева ланка логістичного ланцюга.

Найчастіше організація просування матеріалопотоку по системи «виштовхування» знаходять застосування на виробничій ланці логістичної системи, що сприяє ритмічності і стабільності виробничого процесу і, як наслідок - суттєвому зниженню витрат на виробництво продукції. Таки системи зустрічаються, також в оптовій і роздрібній торгівлі, зокрема – при реалізації товарів народного споживання в мережі супермаркетів.

Комерційний успіх цих систем у великому ступені залежить від точності прогнозу, тому що навіть різноманітні системи стимулювання попиту (в разі помилки в прогнозі) не гарантують вигідної з точки зору прибутковості реалізації товарів, за які реалізатор вже сплатив кошти.

Кожна технологія повинна передбачати однозначність виконання включених у неї етапів й операцій. Відхилення виконання однієї операції відбивається на всьому технологічному ланцюжку, чим більше відхилення параметрів від запроектованих технологією, тим більше небезпека порушити весь процес перевезення вантажу й одержати результат, що не відповідає, проекту [8].

Ланцюги постачань споживчих товарів вимагають особливої гнучкості і швидкодії. Щодо систем доставки споживчих товарів в містах цю вимогу може забезпечити, головним чином, транспортна ланка. Потрібні в даному випадку вимоги до ефективності всієї логістичної системи можуть забезпечити транспортні технології, що тісно пов'язані із суміжними ланками ланцюгу постачань.

Існуючи підходи до організації ланцюгу постачань, засновані на уявленні товарообігу як безперервного потоку матеріалів не можуть забезпечити необхідної ефективності функціонування ланцюгу постачань внаслідок того, що не враховують дуже впливові фактори, такі, як – відносно великий час між суміжними постачаннями, вірогідність повернення частки продукції і переадресування партії поставок. Тому найбільш адекватним представляється уявлення матеріалопотоку споживчих товарів як частково упорядкованим рухом окремих дискретних складових товароруху, що зазнають значного впливу як внутрішніх так і зовнішніх факторів.

Існуючи методи, засоби і алгоритми оптимізації ланцюгів постачань, що апробовані (в дуже обмеженому обсягу) в підприємницької практиці багатьох фірм розраховані, в більшості, на якісну оцінку нововведень – за принципом «краще – гірше». Тобто результати нововведень оцінювалися порівняно із результатами роботи системи за попередній період, без оцінки можливого максимального ефекту. Даний підхід не гарантує максимальної ефективності функціонування логістичного ланцюгу і потребує використання науково обґрунтованих методів щодо визначення раціональних параметрів ланцюгу постачань для доставки товарів народного споживання.

Література.

1. Левковец, П. Р. Управление перевозками грузов и логистика / П. Р. Левковец, Д. Л. Товпун: нац. трансп. ун-т – К.: НТУ, 2002. – 144 с.: іл.
2. Нефьодов, В.М. Побудова логістики поставки консолідованих вантажів з України в Європу [Текст] / В.М. Нефьодов, О.В. Павленко, Д.О. Великодний // Комунальне господарство міст. - 2021. - 161. – С. 191-198.
3. Курганов, В. М. Логистические транспортные потоки: Учеб.-практ. пособие / В. М. Курганов. – М.: Дашков и К, 2003. – 250 с.
4. БарриБерман, Джоэл Р. Эванс. Розничная торговля: стратегический подход. – М.: Вильямс, 2007. – 1184 с.
5. Основні показники роздрібної торгівлі. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. Нефьодов, В.М. Побудова моделі системи автомобільних перевезень партійних вантажів в містах [Текст] / В.М. Нефьодов, О.В. Павленко // Комунальне господарство міст. 2021. 161. С. 187-190.
7. Анализ рынка розничной торговли продуктами питания. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://allretail.ua/media/analysis/2/f9/002/bae3/058b51.pdf>.
8. Побудова моделі системи перевезення партійних вантажів у міжміському сполученні / В. М. Нефьодов, О. П. Калініченко, О. В. Павленко // Комунальне господарство міст. Серія : Технічні науки та архітектура. - 2018. - Вип. 142. - С. 103-107.