

SECTION 8.

TRANSPORT AND TRANSPORT TECHNOLOGIES

НАУКОВО-ДОСЛІДНА ГРУПА:

Мікуліна Марина Олександрівна 

Кандидат економічних наук, доцент
Сумський національний аграрний університет, Україна

Клещ Олег Віталійович

здобувач вищої освіти
Сумський національний аграрний університет, Україна

Клименко Дмитро Володимирович

здобувач вищої освіти
Сумський національний аграрний університет, Україна

Тимченко Владислав Олексійович

здобувач вищої освіти
Сумський національний аграрний університет, Україна

Черниш Андрій Валерійович

здобувач вищої освіти
Сумський національний аграрний університет, Україна

Цьомка Андрій Віталійович

здобувач вищої освіти
Сумський національний аграрний університет, Україна

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСІВ ПОСТАЧАННЯ ХАРЧОВИХ ПРОДУКТІВ У МІСТІ СУМИ

***Анотація.** За останні 50 років транспорт перетворився із багатогалузевої системи, на загальносвітову, складну, мережеву структуру, від якої залежить економіка цілих держав та регіонів [1]. Зміни цін на транспортне паливо прямо впливають на собівартість перевезень [2], яке призводить до подорожчання цін, в тому числі і на продукти харчування. Оскільки за останні декілька десятиліть логістика харчових продуктів стала предметом багатьох досліджень, а також у сучасних виробників та дистриб'юторів продуктів харчування на меті стоїть завдання оптимізувати та покращити процеси постачань; наша науково-дослідна група вирішила проаналізувати постачання продуктів харчування у місті Суми та з'ясувати загальні проблеми для більшості постачальників харчових продуктів міста Суми.*

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Огляд літературних джерел стосовно дослідження процесів постачання продуктів харчування у місті Суми виявив брак наукових праць, які б з'ясували проблеми, з якими стикаються сумські перевізники продуктів харчування.

Мета роботи. Мета роботи полягає у дослідженні постачань продуктів харчування у місті Суми та визначенні проблем місцевої логістики.

Основні результати дослідження. Говорячи про міську логістику харчових продуктів, слід відмітити, що для більш ефективної доставки товарів, автомобіль має виїжджати не пізніше дев'ятої ранку. Аналізуючи приймання товару у мережевих супермаркетах, наша науково-дослідна група виявила, що після 11 години дня до 16 години, формуються черги з автомобілів постачальників. Якщо автомобіль авто-транспортного підприємства виїжджає пізніше дев'ятої ранку, то шанс того, що він на більшості пунктів призначення буде стояти у чергах, значно збільшується. Це пояснюється тим, що машини переважної більшості постачальників виїжджають із баз пізніше 10 години ранку. Таким чином, більшість вантажних автомобілів, які доставляють продукти харчування в місті Суми, в один момент опиняються на спільних пунктах вивантаження товару. Внаслідок цього виникає затримка автомобіля у рейсі, що негативно впливає на подальшу логістику тих підприємств, які двічі відправляють машину у рейс за день.

Досліджуючи виїзд автомобілів із авто-транспортних підприємств, наша науково-дослідна група виокремила дві групи проблем, які впливають на час виїзду автомобіля.

Загальна класифікація проблем, через які виникають затримки автомобіля у пункті навантаження:

1. Технічні проблеми – використання поламаних інструментів навантаження-розвантаження, або їх неякісне обслуговування, вихід з ладу засобів друку, зокрема принтерів, картриджів, комп'ютерів; а також безпосередньо автомобілів. Також до переліку основних технічних причин можна додати вимкнення світла та неякісну збірку замовлень. Некоректна робота комп'ютерних програм та баз даних.

2. Неналагоджена логістика – завантаження міста зранку, а не звечора[3-4].

В рамках нашого дослідження, на одному із транспортних підприємств, протягом тижня, ми проаналізували час автомобіля в рейсі:

Автомобіль 1 (вантажопідйомністю 1,7 тон), який виїжджав у рейс не пізніше 8:30, повертався на базу ближче до 12 години. Протягом години водій обідав, а працівники складу завантажували товар для другого рейсу. З 13 до 17 години автомобіль встигав зробити ще один рейс по місту.

Автомобіль 2 (вантажопідйомністю 1,7 тон), який виїжджав у рейс з 10 по 11:30 години, повертався на базу починаючи з 14 до 15 години дня.

Враховуючи, що в середньому завантаження автомобіля даного типу та даної вантажопідйомності, на практиці займає від 30 хвилин до 1 години, Автомобіль 2 зробив за день тільки один рейс, майже на кожному пункті розвантаження простояв у черзі, і потенційно міг вивезти не більше 1,7 тони товару за день. В той час, як Автомобіль 1 зробив за день два рейси, і потенційно перевіз 3,4 тони товару[5].

Висновок. На підставі всього вищесказаного, у підсумку можна впевнено сказати, що можливість зробити другий рейс, окрім збільшення кількості потенційно-вивезеного товару, розвантажує графік постачань і надає можливість для маневрування при плануванні наступних рейсів, адже в будь-який момент інший автомобіль підприємства може вийти з ладу. Саме тому при планування наступних рейсів, логістам важливо мати запас автомобілів. Інакше, підприємство, або не доставить товар клієнтам, що не припустимо, або буде вимушене використовувати наймані автомобілі. Через велику вартість найманих автомобілів в порівнянні із використанням власних автомобілів, у підприємства значно зменшиться прибуток. Також можливий варіант, що використавши наймані автомобілі, підприємство вийде «в нуль» або взагалі «в мінус».

Список використаних джерел:

1. Мікуліна М. О., Клещ О. В. ВПЛИВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ПРОЦЕСІВ ЛОГІСТИКИ НА ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ. Збірник тез по матеріалах міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НАУКИ І ОСВІТИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ» (28 лютого 2023 року, м. Переяслав): науковий збірник УНІВЕРСИТЕТ ГРИГОРІЯ СКОВОРОДИ В ПЕРЕЯСЛАВІ, Україна. Переяслав, 2023. С. 195-197

2. Важливість та економічна доцільність контролю за використанням палива при міжнародних перевезеннях [Електронний ресурс] / М. Мікуліна, О. Клещ, А. Поливаний [та ін.] // Current issues of science, prospects and challenges : collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the V International Scientific and Theoretical Conference, (Sydney, Australia, November 17, 2023). – Sydney : International Center of Scientific Research, 2023. – Рр. 131-133.
3. Мікуліна М.О., Клещ О. В. ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАНЬ У ТРАНСПОРТНІЙ ЛОГІСТИЦІ В УМОВАХ БОЙОВИХ ДІЙ // The 5 th International scientific and practical conference “Science and technology: problems, prospects and innovations”(February 16-18, 2023) CPN Publishing Group, Osaka, Japan. 2023. P. 114-118.
4. Мікуліна М., Клещ О., ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ ТА ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ МОНІТОРИНГУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ // М. О. Мікуліна, О. В. Клещ // Збірник тез доповідей по матеріалах 26-ї Міжнародної науково-практичної конференції «ТЕХНОЛОГІЯ-2023», (Київ, 26 травня 2023 р.). – Київ С. 87-88.
5. Марина М., Клещ О., Данило В., Паливода Є., Менеджмент у транспортній галузі // VI Міжнародна науково-теоретична конференція «SECTORAL RESEARCH XXI: CHARACTERISTICS AND FEATURES». 8 вересня 2023р., м. Чикаго. Чикаго, 2023. С. 107-109