

НАУКОВО-ДОСЛІДНА ГРУПА:

Колодненко Віталій Миколайович 

Старший викладач кафедри транспортних технологій
Сумський національний аграрний університет, Україна

Клещ Олег Віталійович

здобувач вищої освіти факультету будівництва та транспорту
Сумський національний аграрний університет, Україна

Клименко Дмитро Володимирович

здобувач вищої освіти факультету будівництва та транспорту
Сумський національний аграрний університет, Україна

Гриневський Вадим Ігорович

здобувач вищої освіти факультету будівництва та транспорту
Сумський національний аграрний університет, Україна

Сердюк Владислав Миколайович

Здобувач вищої освіти факультету будівництва та транспорту
Сумський національний аграрний університет, Україна

Єрмоєнко Даніл Вадимович

здобувач вищої освіти біолого-технологічного факультету
Сумський національний аграрний університет, Україна

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ГЕОГРАФІЇ ПРИ ПЛАНУВАННІ МАРШРУТІВ ДОСТАВКИ

***Анотація.** Враховуючи той факт, що в сучасному світі більшість вантажів перевозиться автомобільним транспортом, оптимізація логістичних процесів є першочерговою задачею у керівників авто-транспортних підприємств. Це пояснюється тим, що добре сплановані маршрути доставки призводять до зменшення витрат на здійснення безпосередньо процесу постачання. Однак при плануванні маршрутів потрібно знати транспортну географію тієї місцевості, де пролягатиме маршрут доставки та уникнути факторів, які можуть вплинути на час автомобіля в рейсі, на погіршення технічного стану, а також на фінансові витрати, пов'язані із функціонуванням транспортного складу підприємства.*

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Огляд літературних джерел стосовно планування маршрутів доставки вантажів по Україні, виявив недостатнє розкриття теми важливості знань транспортної географії, адже більшість робіт має суто теоретичний підхід.

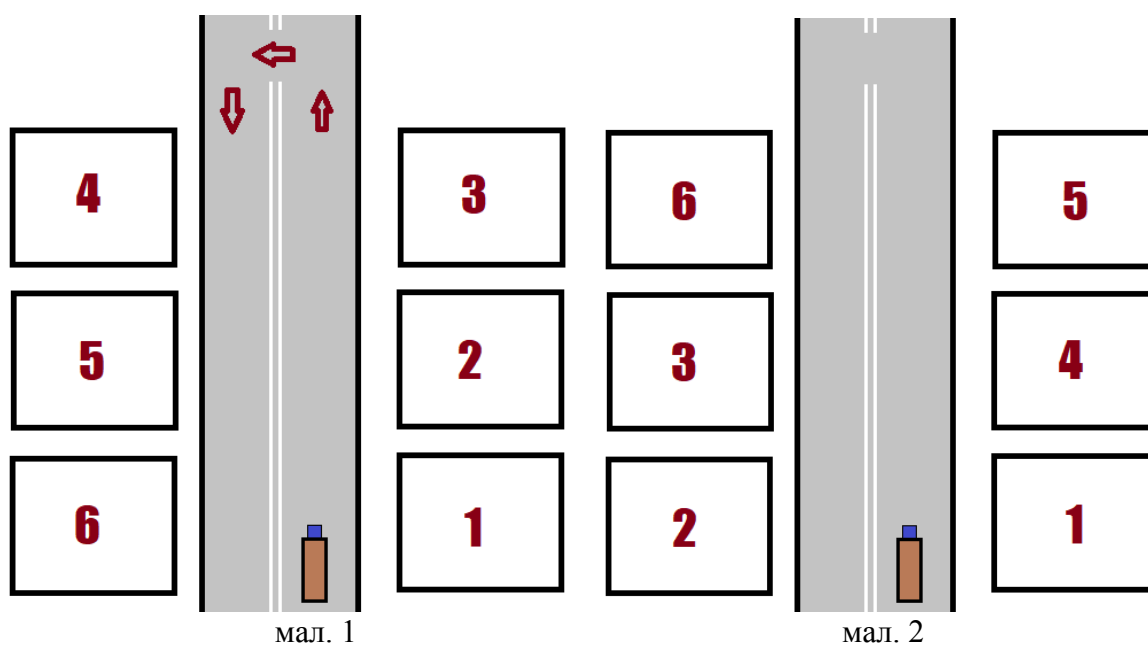
Мета роботи. Мета роботи полягає в аналізі маршрутів доставки продуктів харчування на регіональному рівні логістики, а також відображенні практичного використання знань транспортної географії.

Основні результати дослідження. В сучасному світі існує безліч цифрових систем, які значно спрощують роботу логістам. Починаючи від GPS-трекінгу, закінчуючи «розумними» операційними системами, які вибудовують маршрут найбільш оптимальним чином.

Досліджуючи політику менеджменту авто-транспортних підприємств України, наша науково-дослідна група виявила, що керівники, віком до 35-40 років, активно впроваджують системи, які в автоматичному режимі будують оптимальний маршрут доставки. Керівники віком від 40 років зі скепсисом відносяться до подібних інформаційних систем та технологій, оскільки з досвіду роботи розуміють той факт, що не завжди оптимальний маршрут по кілометражу (як його стандартно вибудовують подібні програми) є прийнятним варіантом. Цей факт пояснюється тим, що більш молодих керівників, за відсутності досвіду керування вантажним автотранспортом на території України, особливо в умовах бойових дій, не розуміють та не враховують такий фактор, як стан дорожнього покриття та військово-політичне напруження окремих регіонів та напрямів автомобільних доріг.

Саме тому, досліджуючи маршрути наша науково-дослідна група виявила відмінність того, по яким маршрутам їздять водії середніх оптових та роздрібних підприємств України, із маршрутами, які в автоматичному режимі розписують комп'ютерні програми.

По-перше, комп'ютерна програма при плануванні маршрутів не враховує те, по який бік від дороги розташований пункт призначення. Це стосується майже всіх міст та селищ, що розташовані за межами обласних центрів. Тому у підсумку ми маємо не бажаний результат (див. мал. 1), а такий, який неможливо та недоцільно використовувати на практиці (див. мал. 2). Саме тому за відсутності знань розташування пунктів призначення, необхідно, або самому поїхати і на власні очі подивитися де розташовуються ці об'єкти; або порадитися з водіями чи експедиторами, які знають цю місцевість.



По-друге, через поганий стан окремих доріг та трас, водії рушають по альтернативному маршруту, який більший за довжиною, але який не так сильно погіршує технічний стан транспортного засобу.

Економічні розрахунки з цього приводу на момент написання даної роботи (28 квітня 2024 р.) виявили, що збільшення довжини рейсу, наприклад, на 70 кілометрів, призведе до збільшення часових витрат на рейс приблизно на 1,5 години, збільшить собівартість перевезень за рахунок спалених 15,4 літри дизельного палива (при розході 22 літри на 100 кілометрів; автомобіль вантажопідйомністю 5 тон без встановленого холодильного обладнання та ізотермічного кузову), що складає 830 гривень (за ціною паливо 53,89 гривень на момент проведення розрахунків – 28 квітня 2024 р.), однак не призведе до

виходу з ладу деталей підвіски; адже заради експерименту, автомобіль вантажопідйомністю 5 тон, завантажений двома тонами вантажу, поїхав найбільш коротким шляхом по дорозі із пошкодженнями, а в деяких місцях, повністю відсутнім дорожнім покриттям та безліччю ям. У результаті такого експерименту на автомобілі лопнули ресори з правої сторони. Вартість однієї ресори починається від 5-6 тисяч гривень.

Висновок. На підставі всього вищевикладеного у підсумку можна впевнено сказати, що важливість врахування таких факторів, як погане або відсутнє дорожнє покриття, при плануванні маршрутів є беззаперечним, адже практика показує, що незнання або нехтування даною інформацією при плануванні рейсів призводить до матеріальних та фінансових збитків, а також наражає на небезпеку водія з експедитором, а також інших учасників дорожнього руху. Саме тому, знання із транспортної географії необхідно постійно оновлювати, і найкращим методом є самостійне вивчення тих доріг, по яким пролягатимуть маршрути.