

**НАУКОВО-ДОСЛІДНА ГРУПА:**

**Мікуліна Марина Олександрівна** 

Кандидат економічних наук, доцент  
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

**Тимченко Владислав Олексійович**

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

**Черниш Андрій Валерійович**

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

**Цьомка Андрій Віталійович**

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

## **ОСНОВНИЙ ФАКТОР, ЯКИЙ СЛІД ВРАХОВУВАТИ ПРИ ПЛАНУВАННІ МАРШРУТІВ ДОСТАВКИ**

*Анотація.* В сучасному світі цифрові технології розповсюдилися майже в усі сфери людської діяльності. Їхнє використання забезпечує більшу ефективність, в певному сенсі безпеку, зручність тощо. В останній час в транспортній логістиці активно впроваджуються системи, метою яких є автоматизація всього процесу. Починаючи від приймання товарів на складах до розписування маршрутів доставки. Існує безліч варіантів, як можна виконати поставлену задачу, але оскільки комп'ютер діє за введеним у нього алгоритмом, ефективність комп'ютера напряму залежить від налаштувань. Проте на більшості транспортних підприємствах України більшість процесів виконується «по-старому». Чому так відбувається – не тема нашого дослідження. Однак слід звернути увагу на те, що в погоні за ефективністю та швидкістю виконання намічених планів, деякі керівники вимагають від своїх підлеглих виконувати роботу із доставки товарів із неможливою швидкістю.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Огляд літературних джерел та подальше дослідження постачання продуктів харчування у місті Суми, проведений науково-дослідною групою: Мікуліною М.О., Клещом О.В.,

Клименком Д.В., Тимченком В.О., Чернишом А.В. та Цьомкою А.В., [1] виявив відсутність згадок про такий фактор, як мінімальний час у рейсі.

**Мета роботи.** Мета роботи полягає у поясненні важливості врахування цього фактору під час планування логістичних операцій.

**Основні результати дослідження.** Означення мінімальний час у рейсі можна сформулювати, як найкоротший можливий період часу, за який транспортний засіб долає певний маршрут від пункту відправлення до пункту/пунктів призначення за всіх наявних умов і обмежень. До факторів, що впливають на мінімальний час у рейсі можна віднести: відстань між пунктом виїзду і пунктом призначення, обмеження швидкості, дорожні та погодні умови, тип та технічний стан транспортного засобу, пункти пропуску, митниці, платні дороги, зупинки на дозаправку та технічне обслуговування, затримки з вини водія та факторів, які від нього не залежать, час доби, людський фактор, стан здоров'я водія, особливості вантажу і специфіка роботи кожного окремого підприємства, політичні, соціальні або військові події тощо.

Через ряд вищезазначених факторів неможливо пришвидшити виконання рейсів, ніж це мінімальне або порогове значення.

Продовжуючи дослідження доставки продуктів харчування у місті Сум, ми підтвердили думку, що завантаження автомобіля звечора надає певні переваги, такі як ранній виїзд, можливість зробити додатковий рейс, а відповідно і заробити, не стояти або стояти в більш коротких чергах у пунктах призначення та відсутність затримок із отриманням документів. Однак завантаження звечора не пришвидшує саме виконання рейсу. В залежності від кількості точок, черг, ваги вантажу та інших особливостей кожного окремого маршруту доставки в місті Суми, автомобіль буде в рейсі від 4 до 7 годин, в середньому 5 годин. Саме тому, виїжджаючи о 8 годині ранку, автомобіль повертається о 12-13 годині, і для того, щоб зробити ще один рейс, необхідно виконати наступні умови:

1) Відсутність затримки при завантаженні на другий рейс.

2) Другий рейс має бути близьким за відстанню, незначним по тоннажу та невимогливим до браку часу.

Дані умови ми вивели у зв'язку із тим, що на торгових точках існують правила про неприймання товару після зазначеного часу (в кожного він індивідуальний). Якщо припустити, що серед точок вивантаження у нашого гіпотетичного автомобіля на другий рейс, будуть торгові точки із обмеженням часу приймання товару до 16 години, і їх декілька, то в залежності від часу

прибуття автомобіля на територію АТП і часу її виїзду; існує можливість того, що цей рейс слід скасувати, адже робітники фізично не зможуть вкластися у часові рамки, що їх обмежують. Саме це ми і називаємо мінімальним часом у рейсі, який слід враховувати виходячи із суми всіх факторів, які на це впливають[2-3].

**Висновок.** На підставі всього вищесказаного, у підсумку можна впевнено сказати, що мінімальний час у рейсі є ключовим фактором, який повинен розуміти кожний логіст. Нехтування цим рано чи пізно призведе до затримок, конфліктів та непорозумінь, невиконання існуючих домовленостей і, можливо, сплати штрафних санкцій. Тому наша науково-дослідна група дотримується тієї думки, що люди, які займаються плануванням маршрутів доставки, мають з практичної точки зору знати особливості кожного із них.

### Список використаних джерел:

1. Дослідження процесів постачання харчових продуктів у місті Суми [Електронний ресурс] / М. О. Мікуліна, О. В. Клещ, Д. В. Клименко [та ін.] // Modernization of today's science : experience and trends : collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the V International Scientific and Theoretical Conference, (Singapore, March 29, 2024). – Singapore : International Center of Scientific Research, 2024. – Рр. 28-31.
2. 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.
3. Роль транспортної географії при плануванні маршрутів доставки [Електронний ресурс] / В. М. Колодненко, О. В. Клещ, Д. В. Клименко [та ін.] // VI International Scientific and Theoretical Conference «Current issues of science, prospects and challenges», (Sydney, Australia, May 17, 2024). – Sydney, 2024. – Р. 103-105. – Режим доступу : <https://previous.scientia.report/index.php/archive/issue/view/17.05.2024>. – Заголовок з екрану.