

## **Организация работы грузового транспорта при обслуживании города**

***Ольхова М.В.***

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

Ресурсосбережение является одной из глобальных задач мировой экономики. Так, развитие электрического транспорта в развитых странах является одной из важнейших задач. Использование электроприводов при эксплуатации автомобилей набирает все большее развитие. Гибридные автомобили являются одной из главных перспектив по обеспечению экономии ресурсов, улучшению экологической ситуации. Развитие гибридного грузового транспорта играет важную роль, в том числе для города. Использование такого вида транспорта позволит сократить транспортные затраты и уменьшить влияние выхлопных газов на окружающую среду.

Грузовые транспортные потоки в городе, в отличие от пассажирских, не регулируются государственными властями. В г. Харькове находятся крупные производители продукции, которые часть своей продукции реализуют в городе. Доставка этой готовой продукции не может осуществляться без участия грузового автомобильного транспорта. Как правило, это транспортные средства малой и средней грузоподъемности.

Для исследования процессов работы транспорта в логистических системах целесообразным считается проведение исследования на реально действующих объектах с целью выявления недостатков организации транспортного процесса, анализа существующих проблем производителей и розничных торговцев в процессе перевозки готовой продукции.

Рассмотрим производителей и розничных торговцев в г. Харьков. Город насчитывает около 20 крупных производственных предприятий (САН ИнБев Украина, Хладопром, Харьковский мясокомбинат, Харьковская бисквитная фабрика, Харьковский ликеро-водочный завод, Корпорация «Техноком», Philipp Morris, Олимп и др.), продукция которых реализуется в около 50 супермаркетах и гипермаркетах, расположенных в черте города (Рост, Класс,

Target, Villa, АТБ-маркет, Велика кишеня, Восторг, Караван, ЮСИ, Сільпо и др.).

Практически все супермаркеты и гипермаркеты расположены вдоль проспектов, улиц главного значения. Этот факт позволяет говорить о наличии хорошей транспортной развязке. Некоторые сети супермаркетов и гипермаркетов имеют собственный парк транспортных средств, например ЮСИ, АТБ-маркет, Target. Такие предприятия, как правило, имеют большие транспортные затраты, это можно обусловить следующими факторами: недостаточный уровень управления логистикой на предприятии; недостаточный уровень квалификации сотрудников подразделений предприятия; незаинтересованность сотрудников подразделений в оптимизации транспортных процессов; недостаточный контроль со стороны руководства и др. Производители продукции в большинстве случаев также имеют собственный парк транспортных средств.

Таким образом, наблюдение за работой предприятий-производителей продукции и розничными торговцами, позволило сформировать следующие формы организации процесса транспортного обслуживания:

- 1) Предприятие имеет собственный транспорт и обслуживается только им.
- 2) Предприятие имеет собственный транспорт и прибегает к использованию наемного транспорта.
- 3) Предприятие имеет собственный транспорт и сдает третьим лицам, если тот простаивает.
- 4) Предприятие имеет собственный транспорт, прибегает к использованию наемного транспорта и сдает третьим лицам, если тот простаивает (в случае наличия транспортных средств разной грузоподъемности).
- 5) Предприятие не имеет собственный транспорт, а обслуживается третьими лицами (аутсорсинг).

Последний вариант не так часто можно встретить в нашем городе, в том числе в Украине. Рынок провайдеров в Украине желает быть лучшим. К сожалению, нет провайдеров, которые организовывали транспортные процессы в границах городов. Провайдеры междугороднего и международного уровня имеются на нашем рынке, хотя и отстают от международных стандартов. Стремительное развитие в последние годы рынка провайдеров за рубежом, и все возрастающее внимание в нашей стране, говорит об актуальности рассмотрения данных вопросов, исследования существующих проблем и определения дальнейших перспектив.

Целесообразным является исследование вопросов организации транспортного обслуживания розничных торговцев в городе на условиях аутсорсинга, когда перевозочный процесс выполняется отдельным транспортным предприятием.