

ВПЛИВ ФАКТОРІВ РУХУ НА МАСШТАБИ МІСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ

ВЛИЯНИЕ ФАКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ НА МАСШТАБЫ ГОРОДСКОЙ ЛОГИСТИКИ

INFLUENCE OF MOVEMENT FACTORS ON THE SCALE OF URBAN LOGISTICS

Анотація. Логістика, ланцюги постачання та вантажоперевезення кожен день стикаються із все складнішими проблемами, які постають перед ними. Сюди можна віднести: зміни в економічних структурах, урбанізація, містобудівний дизайн, нові транспортні системи та зовнішні фактори, пов'язані з логістичною діяльністю у містах. У тезах представлено сутність поняття «логістика міста» та основні фактори, які пов'язані з нею.

Аннотация. Логистика, цепи поставки и грузоперевозки каждый день сталкиваются со все более сложными проблемами, которые возникают перед ними. Сюда можно отнести: изменения в экономических структурах, урбанизация, градостроительный дизайн, новые транспортные системы и внешние факторы, связаны с логистической деятельностью в городах. В тезисах рассматривается сущность понятия «логистика города» и основные факторы, связанные с ней.

Abstract. Logistics, supply chains and freight are facing increasingly complex challenges every day. These include: changes in economic structures, urbanization, urban design, new transport systems and external factors related to logistics activities in cities. This thesis discusses in detail the concept of "logistics of the city" and the main factors, associated with it.

Сьогодні близько 54% світового населення проживає в міських районах і виробляє близько 80% світового ВВП. У 1950 році лише 30% світового населення проживало в міських районах, але, як очікується, до 2050 року ця частка становитиме до 66% світового населення. Організація економічного співробітництва та розвитку передбачає подальший ріст і очікує, що 85% населення світу проживатиме в містах до 2100 року. За 150 років міське населення зросте з менш ніж 1 мільярда в 1950 році до 9 мільярдів до 2100 року.

Оскільки населення світу продовжує зростати, а урбанізація невпинно прогресує, міська логістика впливає на життя все більшої кількості людей і, якщо вона не буде ефективно працювати, це спричинить зайві затори, викиди парникових газів та інші наслідки, які негативно будуть позначатися на якості життя.

Важливо усвідомити, що географічні, економічні, соціальні та культурні обставини впливають на логістику міста та на сприйняття людьми критичних питань з цього приводу. Наприклад, ставлення та прагнення до логістики міста відрізняються в Європі та США.

Щоб мати можливість передбачити майбутні виклики міської логістики, необхідно обов'язково визнати тенденції, що критично впливають на неї.

Визначень сутності міської логістики існує багато, але загальним для всіх є те, що міська логістика - це пошук ефективних способів транспортування товарів у міських районах з урахуванням негативного впливу на затори, безпеку та навколишнє середовище. Відмітною характеристикою міської логістики є чітке визнання того, що перевезення вантажів у міських районах має негативний (а також позитивний) вплив на життя людей, які проживають у цих міських районах. Логістику міста називають також міською (вантажною) дистрибуцією, логістикою останньої милі, міською логістикою або розподілом по містах [1].

Узагальнюючи вище сказане, можна дати таке визначення: логістика міста - це засіб, завдяки якому може здійснюватися розподіл вантажів у міських районах, а також стратегії, які підвищують його загальну ефективність, пом'якшуючи зовнішні наслідки, такі як затори

та викиди. Вона включає надання послуг, що сприяють ефективному управлінню переміщенням товарів у містах та надають інноваційні відповіді на запити клієнтів.

Логістика міста привертає все більше уваги в світлі тривалої урбанізації, підвищення рівня життя, глобалізації та нових форм споживання, таких як електронна комерція. Складність розподілу вантажних перевезень міського транспорту, а також потенційні конфлікти між ключовими зацікавленими сторонами потребують комплексного підходу. До зацікавлених сторін, що здатні впливати та формувати логістику міста, відносять: 1) власники вантажів, що переміщуються в рамках комерційної чи виробничої діяльності, їх цікавлять питання вартості, швидкості та надійності доставки; 2) мешканці - головні одержувачі міських поставок, вони очікують легкого доступу до споживчих товарів та швидкого вивезення сміття, а також на те, що на них не впливатимуть транспортний рух, шум та забруднення; 3) роздрібні торговці, яким потрібно отримувати продукцію та забирати відходи, вони прагнуть послідовних і надійних поставок, що мінімізують витрати на інвентаризацію; 4) дистриб'ютори (перевізники) - переміщують товар і намагаються реалізувати стратегії підвищення ефективності та надійності, їх турбують фактори, що впливають на діяльність, зокрема, перевантаженість та труднощі з паркуванням; 5) планувальники та регулюючі органи, які здійснюють політику щодо пом'якшення негативних наслідків міської логістики, вони намагаються узгодити часто суперечливі інтереси багатьох зацікавлених сторін у межах своєї юрисдикції.

За неофіційними даними на міські вантажні перевезення припадає від 20 до 30% всіх кілометрів транспортних засобів у межах міста. Існує складний взаємозв'язок між просторовою та функціональною структурою міської логістики, де організація та щільність використання земель взаємодіють з різними формами транспортної інфраструктури, що впливає на розташування логістичної діяльності.

Хоча логістика міста є проблемою, що виникає на місцевому рівні, всебічне розуміння його драйверів та динаміки вимагає враховувати зовнішні фактори руху, які впливають на її масштаб. До них можна віднести: 1) урбанізація. Міста представляють різні форми і рівні щільності, кожен з яких пов'язаний із певними моделями міської логістики. З середини 20-го століття міське населення світу збільшилася більш ніж удвічі і в даний час складає більше половини населення світу. Очікується, що цей перехід продовжиться в другій половині 21-го століття, і ця тенденція відбилася в збільшенні розмірів міст і збільшенні частки урбанізованого населення. Очікується, що до 2050 року 70% населення світу проживатиме в містах, що підкреслює зростаючу важливість міського ринку як точки розповсюдження; 2) зміни в структурі споживання. Не слід нехтувати і соціально-економічними факторами, такими як зростання доходу, зниження відносної ціни на товари та переваги споживачів. Світове зростання середнього доходу та рівня життя сприяє зростанню матеріальної економіки, заснованої на наданні товарів та послуг; 3) глобальні ланцюги поставок. Глобальні процеси закупівель і виробництва накладають місцеві форми адаптації для забезпечення своєчасної та надійної доставки вантажів. Аутсорсинг сприяв створенню глобальних ланцюгів постачань, в яких діяльність із розподілу вантажів у міських районах не може бути ефективно пояснена регіональною економічною структурою. Ланцюги поставок виходять за межі одного міста; 4) сучасні проблеми. Більшість ранніх застосувань міської логістики були зроблені в Японії і Західній Європі, оскільки ці міста були більш обмежені через брак доступної землі і мали усталену традицію міського планування. Міське планування не приділяло великої уваги питанням, пов'язаним із розподілом міських вантажних перевезень [2].

Міська логістика стає конкурентним фактором, оскільки дозволяє знижувати вартість і ефективність останньої (або першої) милі глобальних ланцюжків постачань. Для доставки посилок остання миля, зазвичай, становить близько 50% від вартості доставки. Учасники, які безпосередньо беруть участь у розподілі міських вантажних перевезень, в основному стурбовані таким обмеженням, як перевантаження, оскільки це тягне за собою додаткові витрати і затримки в їх роботі. Перевантаження міських доріг, затори, шум, екологічні

проблеми впливають на жителів, особливо на їх комутуючі і соціальні взаємодії, а також на спільне життя міста. Міська логістика стає основною проблемою стійкості міст. З кожним роком проблеми, пов'язані з міською логістикою, стають більш актуальними і на представників даної сфери чекають нові виклики, що потребують сучасного мислення і свіжого погляду на застарілі технології транспортування.

Література:

1. City Logistics: Challenges and Opportunities / Martin Savelsbergh and Tom Van Woense, 2016. URL: <https://pdfs.semanticscholar.org/5d8e/4c6d07ee2ac5f4fff24773d3e9f7215d6783.pdf>.
2. City Logistics: Concepts, Policy and Practice. URL: <https://globalcitylogistics.org>.