

## **Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»**

торговельних операторів через зменшення обсягу реалізації продукції, а, отже, і до зниження ефективності функціонування всього ланцюга постачань. У зв'язку зі збільшенням кількості постачальників роздрібних точок, ступеня централізації закупівель, зі зростанням швидкості руху товарних запасів через увесь ланцюг постачань роздрібних торговців, зі зміною форматів роздрібної торгівлі, виникає гостра потреба у зниженні витрат на доставку товарів в роздрібну торговельну мережу, фінансових втрат від неефективної організації перевезень та своєчасного реагування на зміну потреб на транспортні послуги. Перманентні коливання попиту на товар є негативним чинником при проектуванні перевізного процесу на практиці для логістів. В умовах змінного попиту гнучкість роботи транспорту є жорстким критерієм для успішної роботи виконавців. Таким чином, одним з можливих способів компенсування цих коливань є

застосування технологічних рішень, а саме резервування провізних можливостей парку автомобільного транспорту.

Під резервуванням необхідно розуміти ефективний метод підвищення надійності роботи системи за рахунок введення додаткового числа елементів, підсистем і зв'язків порівняно з мінімально необхідним для виконання заданих функцій в даних умовах роботи. В даний час вивченню питанню резервування провізних можливостей у вирішенні завдань, пов'язаних з доставкою продукції в роздрібну торговельну мережу в умовах змінного попиту, приділяється увага в наукових працях як вітчизняних, так і закордонних вчених. Компенсація коливань попиту можлива за рахунок реалізації технологічних і організаційних рішень, одним з яких є резервування провізних можливостей парку рухомого складу.

**УДК 656**

***В.В. Мещеряков  
V.V. Meshcheryakov***

### **ОРГАНІЗАЦІЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТЛК ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ І ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ**

#### **REGIONAL ORGANIZATION FOR RAISING TLK INTERACTION OF TRANSPORT AND INDUSTRIAL ENTERPRISES**

Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, в особливості стану рухомого складу, транспортно-логістичних технологій, рівня контейнеризації, та ін.

Основною проблемою для впровадження нових технологій, підвищення рівня контейнеризації та більш широкого використання нових схем перевезення і таким чином реалізації конкурентних переваг кожного виду транспорту є відсутність злагодженої координаційної роботи транспортної структури,

справного рухомого складу, та нераціональне його використання.

Одним з найбільш перспективних способів досягнення високого рівня злагодженої роботи транспорту відноситься кластерний підхід, основна ідея якого полягає в підвищенні ефективності діяльності учасників кластера за рахунок ефекту масштабу, за допомогою спільних проектів, оптимізації структур, обміну знаннями та технологіями. Кластерний підхід спрямований на забезпечення стабільного підвищення якості послуг, надійного функціонування транспортної системи, яка повинна в потрібній кількості і якості

**Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції  
«Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»**

забезпечувати перевезення вантажів і пасажирів.

УДК 656

*С.В. Очеретенко  
S.V. Ocheretenko*

**ИССЛЕДОВАНИЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ ВЛИЯНИЯ СКИДОК НА ОБЩИЕ  
ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИЗДЕЖЖКИ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ОБЪЕМА ЗАКАЗА  
STUDY OF THE INFLUENCE OF LAWS DISCOUNTS ON TOTAL LOGISTICS COSTS  
IN ORDER VOLUME FORMATION**

В условиях стремительного развития рыночных отношений, увеличение объемов производства, конкуренции, существующие сейчас системы снабжения, и сбыта, должны удовлетворять рыночному спросу. Эффективность деятельности предприятия напрямую зависит от транспортно-складского комплекса, целью функционирования которого заключается в обеспечении баланса между объемами заказа сырья, объемам сбыта готовой продукции и финансовыми затратами.

Минимизации затрат в логистической цепи «поставщик - транспорт - склад - производство - склад - транспорт - потребитель» заключается в: разработке оптимальной стратегии управления производственных запасов при имеющейся потребности, определении оптимального размера заказа, учитывая возможные скидки при транспортировке сырья, определении оптимального размера заказа, учитывая возможные скидки на хранение сырья.

Таким образом, возникла необходимость исследования закономерностей влияния скидок на хранение и транспортировку на общие логистические расходы на предприятии.

Модель управления запасами с учетом скидок на транспортировку предусматривает эластичность перевозочных ставок по количеству груза. Существует несколько вариантов моделей с учетом скидок на транспортировку: в первом случае берется во внимание, что для определенных диапазонов груза установлено удельные перевозочные ставки (в расчете на единицу груза). Если транспортные расходы включаются в цену приобретения, то влияние пониженных перевозочных ставок на величину заказа и логистические затраты являются такими же, как и влияние ценовых скидок закупки. Во втором случае присутствует обособление транспортных расходов, поэтому имеет место зависимость расходов на содержание запасов, затрат заказов и транспортных расходов.

УДК 656

*С.В. Свічинський  
SV Svichynskyu*

**РОЛЬ МЕРЕЖІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ МІСТА У ВИВЧЕННІ  
РОЗПОДІЛУ ПОПИТУ НА ТРАНСПОРТІ ПОСЛУГИ**

**ROLE OF PUBLIC TRANSPORT IN THE STUDY CITY DISTRIBUTION OF DEMAND  
FOR TRANSPORT SERVICES**

На сьогоднішній день транспортна мережа (ТМ) громадського транспорту (ГТ) та її просторові характеристики практично не враховуються при вивченні закономірностей розподілу транспортного попиту по міській

території. Одним із можливих шляхів врахування зазначених характеристик є їх розгляд як наслідку процесу розселення і, відповідно, закономірностей розселення. Формування ТМ ГТ здійснюється під впливом