

**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

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

значної кількості факторів, взаємодія яких призводить до випадковості характеру її розвитку. Серед цих факторів слід виділити попит пасажирів на перевезення, задоволення якого є основним призначенням ГТ. Виходячи з цього, розташування об'єктів мережної інфраструктури (пропозиції транспорту), в першу чергу визначається транспортним попитом. При значній частці маршрутних перевезень, характерної для українських міст, ТМ ГТ є вдалим інструментом вивчення процесу розселення населення. Це обумовлене наявністю зупиночних пунктів (ЗП), які є пунктами взаємодії пасажирів та ТМ ГТ. Всі інші характеристики мережі, зокрема довжини перегонів та відстані між транспортними районами, є похідними від просторового розташування ЗП.

Дослідження даних характеристик доцільно проводити з використанням засобів

теорії ймовірностей і математичної статистики.

Як відомо, основне навантаження на ТМ припадає на ранкові години-пік, коли основна маса поїздок населення є трудовими. Це дозволяє зробити висновок про те, що вибір людиною місця роботи є одним із головних чинників формування транспортних потреб. В існуючих моделях розподілу кореспонденцій це описується шляхом використання відстані або часу пересування на роботу як аргументів функцій тяжіння. Також можна додати, що всі існуючі функції розселення (ФР) мають одну й ту саму форму кривої, яка відрізняється лише крутизоною зростання та спаду. В результаті можна стверджувати, що використання транспортних факторів в розрахунках та моделюванні є загальноприйнятою практикою, а результати розрахунків за моделями доволі часто добре описують емпіричний матеріал.

**УДК 656**

*Н.А. Нефедов  
NANefedov*

### УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПРИМЕНЕНИЯ СТРАТЕГИЙ УПРАВЛЕНИЯ ЗАПАСАМИ

### CONDITIONS OF EFFECTIVE APPLICATION OF INVENTORY CONTROL STRATEGY

Одной из важнейших функций логистики при организации продвижения материалопотока в розничной торговле является управления запасами. Если учесть, что затраты времени на прохождение товаров по разным каналам распределения составляют до 93% общего времени на доставку товаров конечному потребителю и денежные затраты на управление запасами при этом составляют до 44% от общих, то решение задачи эффективного управления запасами является актуальным.

Для решения этого вопроса в настоящее время широко применяются приемы, основанные на методе, известном как ABC-XYZ метод. Однако существующие в рамках этого метода модели и способы решения задачи основаны на эмпирических предположениях. Это приводит к тому, что поиск наилучших

стратегий управления запасами приходится вести в заранее очерченном эмпирическом знанием факторном пространстве.

При решении любой задачи логистики ее целевая функция остается неизменной - необходимо минимизировать суммарные затраты на выполнения логистических операций. Относительно решения задачи повышения эффективности управления запасами, то глобальную целевую функцию логистики можно локализовать как функцию «затраты на управление запасами» если учесть связи складского звена с предыдущим, которой является транспорт, и следующим, которым является потребитель (заказчик) продукции со склада.

В таком случае целевую функцию задачи можно записать как сумму затрат на управление запасами, часть транспортных затрат, которая