Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu, 2021, No 5. https://doi.org/10.33271/nvngu/20215/094) Scopus.

2. V. Volkov, M. Sklyarov, I. Taran, O. Shapovalov, A. Yaruta, T. Volkova. Characterization of Light Commercial Vehicles' Brake Booster Operations from In-math Simulation Transport Means 2024. Proceedings of the 28th International Scientific Conference. P. 1002-1007 https://doi.org/10.5755/e01.2351-7034.2024.P1002-1007

3. Volkov, V., Kuzhel, V., Volkova, T. (2025). Determination of the Environmental Component Life Cycle of a Vehicle. In: Slavinska, O., Danchuk, V., Kunytska, O., Hulchak, O. (eds) Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort. ITSESQC 2024. Lecture Notes in Networks and Systems, vol 1335. P. 320-331. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-87376-8_28

4. Volkov, V., Volkova, T., Kuzhel, V., Verkhlomchuk, V., & Nikiforov, N. (2024). Basics of integration of vehicle technical operation system into intelligent transport systems .*Journal of Mechanical Engineering and Transport*, 10(2), 21-30. https://doi.org/10.63341/vjmet/2.2024.21

5. Levkin, A., Abuselidze, G., Berezhna, N., Levkin D., Volkova, T., Kotko, Y. (2022). The Quality Function in Determining the Effectiveness of Example Bioeconomics Tasks. Rur. Sustainability Res., 48 (343)

6. M. Oliskevych, I. Taran, T. Volkova, I. Klymenko. Simulation of cargo delivery by road carrier: case study of the transportation company / Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu, 2022, No 2. P. 118-123. https://doi.org/10.33271/nvngu/2022-2/118. Scopus.

7. Вантажні перевезення в Дніпрі: веб-сайт. URL: https://zhovtivody.dp.ua/blog/business/vantazhni-perevezennya-v-dnipri-vse-shho-potribno-znaty/(дата звернення 13.04.2025).

8. Вантажознавство / Габріелова Т. Ю., Гринів Н. Т., Медведєв Є. П., Литвиненко С. Л. Київ : Видавничий дім «Кондор», 2023. 180 с.

9. Логістика: навч. посіб. / Безугла Л.С. та ін. Дніпро : Пороги, 2021. 252 с.

УДК 656

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ПИТАННЯ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СКЛАДСЬКОГО ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПРОЦЕСУ

Студ. Куницький М.
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
wolf949@ukr.net

Вагоме місце у системі управління поточними активами кожного підприємства займають питання управління запасами.

В сучасних умовах зростає роль кожної господарської операції, кожного процесу у створенні можливості підвищення ефективності, прибутковості й рентабельності діяльності підприємств.

Складське господарство являється необхідним елементом суспільного виробництва, воно притаманно всім галузям народного господарства та має ускладнену структуру. Основні завдання складського господарства: збереження споживчих якостей продукції виробничо-технічного призначення та товарів народного вжитку, раціональне розміщенні запасів матеріальних ресурсів,

виконання всіх необхідних операцій вантажопереробки продукції на різних етапах її просування в логістичному ланцюгу [1,2].

Одним з вагомих факторів підвищення ефективності підприємницької діяльності є ефективне управління матеріальними запасами. Очевидно, що сучасні підприємства ще не включають управління запасами до складу основних напрямків активно реалізованої стратегії своєї поведінки на ринку та недостатньо використовують даний фактор підвищення конкурентоспроможності. Аналіз існуючої практики господарювання на підприємствах індустріально розвинутих країн показує, що загальним орієнтиром в управлінні запасами є їх мінімізація в допустимих межах, що приводить до прискорення обороту власних коштів і підвищення на цій основі конкурентоспроможності, зміцнення і розширення своєї ніші на ринку товарів, робіт і послуг [3].

Проблеми оптимізації матеріальних запасів підприємства та ефективного управління ними зумовлена тим, що стан запасів характеризує вплив на конкурентоспроможність підприємства, його фінансовий стан та фінансові результати. Забезпечити високий рівень якості продукції та надійність її поставок споживачам неможливо без створення оптимальної величини запасу готової продукції, а також запасів сировини, матеріалів, напівфабрикатів, продукції незавершеного виробництва та інших ресурсів, необхідних для безперервного і ритмічного функціонування виробничого процесу. Занижені запаси матеріальних ресурсів можуть привести до збитків, пов'язаних з простоями, з незадоволеним попитом і, отже, до втрати прибутку, а також втрати потенційних покупців продукції. З іншого боку, накопичення зайвих запасів пов'язує оборотний капітал підприємства, зменшуючи можливість його вигідного альтернативного використання і уповільнюючи його оборот, що позначається на величині загальних витрат виробництва і фінансових результатах діяльності підприємства [4-8] .

У сучасній ринковій економіці підвищення ефективності управління матеріальними запасами досягається за рахунок впровадження логістичної концепції, що передбачає інтегрований підхід до управління запасами в межах логістичної системи, підпорядкування стратегії управління матеріальними запасами глобальної ринкової стратегії підприємства, визначення оптимальної величини запасів матеріальних ресурсів на основі прогнозних оцінок їх потреби, яка в свою чергу формується відповідно до графіка виготовлення продукції та її постачання споживачеві [1].

При логістичному підході до управління запасами увага приділяється тимчасовому аспекту. Завдяки подачі потрібних матеріалів потрібне місце і в потрібний час досягається значне скорочення всіх видів запасів матеріальних ресурсів, що дає можливість підійти до реалізації концепції «виробництва з нульовим запасом». З позицій логістики систему управління матеріальними запасами необхідно розглядати як окрему підсистему загальної логістичної системи, основна мета функціонування якої полягає у підтримці такого рівня запасів, при якому досягається висока оборотність запасів, задовільний обслуговування споживачів і оптимальні витрати на зберігання запасів.

Вирішення проблеми підвищення ефективності управління матеріальними запасами в сучасному економічному середовищі вимагає переходу від традиційних методів управління до логістичних, що дозволяє включити управління запасами до складу основних напрямків активно здійснюваної економічної політики підприємством.

Основною ланкою, що забезпечує ритмічний і своєчасний рух матеріального потоку в логістичній системі, є ТСК. Розвиток та удосконалення ТСК, створення нових обумовлено і гарантується «Концепцією створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [2]. Згідно цієї концепції одним з пріоритетних напрямів розвитку транспортної мережі в Україні і інтеграції її в міжнародні транспортні коридори є удосконалення і розвиток інфраструктури і зокрема ТСК.

Згідно даних щодо результатів діяльності компанії «Logistic Plus» з 2021 по 2024 роки, компанія отримувало прибуток, при чому в динаміці прибуток збільшився в середньому на 17 % (рисунок 1).

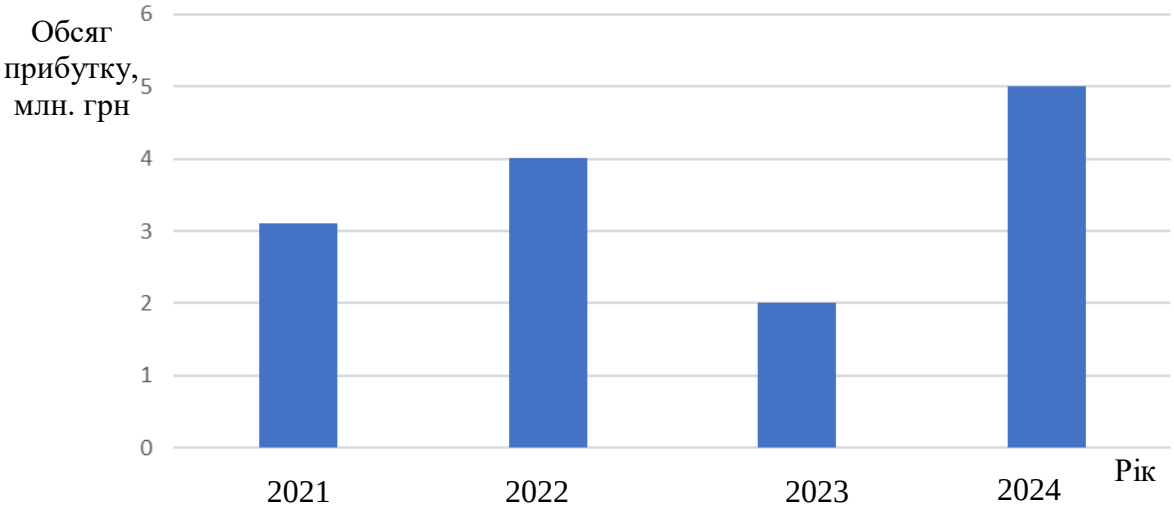

Рисунок 1. Значення обсягів прибутку компанії «Logistic Plus» за період 2021-2024 роки

Компанія займається продажем та транспортуванням (за вимогоми клієнтів) запчастин до сільскогосподарскої і автомобільної техніки (61 %), станків та устаткування (19 %), офісною техніки (10 %) та інших вантажів (10 %). Питома вага номенклатури вантажів наведена на рисунку 2. Найбільшу питому вагу 61 % займають продаж та транспортування (за вимогоми клієнтів) запчастин до сільскогосподарскої і автомобільної техніки.

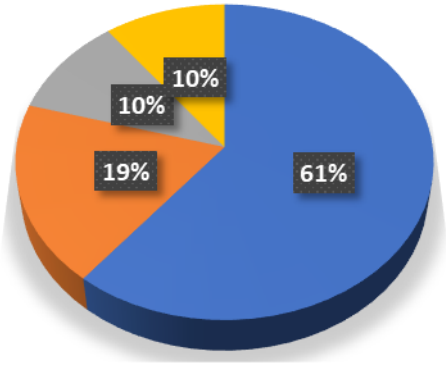

Рисунок 2. Питома вага номенклатури вантажів компанії «Logistic Plus»

В умовах економічної кризи, яка суттєво впливає на діяльність підприємств автомобільного транспорту, що займаються реалізацією автотракторних запчастин

великої номенклатури, важливе значення повинно приділятись саме управлінню матеріальними запасами, адже на їх долю приходиться до 80 % оборотних коштів компанії, а складські витрати досягають майже половини від усіх витрат.

Раціонально побудована система управління запасами дозволяє ефективно управляти потоком товарно – матеріальних цінностей, що проходить через склад компанії.

Розробка моделей та вибір стратегії управління запасами пов'язана з необхідністю мінімізувати відповідні витрати, уникнути дефіциту і збільшити прибуток від реалізації запасу.

Торговельні організації, які мають великий асортимент товарів та обробляють багатономенклатурні замовлення, особливо потребують розробки відповідних моделей, стратегій та інформаційних технологій управління запасами.

Особливого значення та уваги набувають підприємства автомобільного транспорту, що реалізують запасні частини до автомобілів і тракторів, діяльність яких характеризується наступними особливостями, які додатково ускладнюють процес управління запасами:

- нерівномірність попиту на запасні частини внаслідок великої кількості зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на справність автомобіля або трактора (умови експлуатації, досвід водія – оператора, конструктивні особливості вузлів та агрегатів, сезонність виконання капітальних ремонтів);
- різноманітність потреб в запасних частинах, які часто виходять з наявної на складі номенклатурної кількості запчастин, що обумовлено випадковим характером вхідного потоку вимог по номенклатурі ремонтних і діагностичних робіт, різноманітністю автомобілів (тракторів) і послідовністю їх надходження до ремонту, що пов'язано з різним часом напрацювання на відмову агрегатів [3].

В умовах мінливого зовнішнього середовища для підприємств автомобільного транспорту, доцільним є розробка та реалізація стратегій управління запасами, що є актуальним завданням, що має практичну корисність і визначає напрямок подальших досліджень.

Література.

1. Логістика: навч. посіб. / Л.С. Безугла, Н.І. Юрченко, Т.В. Ільченко, І.М. Пальчик, Д.В. Воловик – Дніпро: Пороги, 2021. 252 с.

2. Постанова Кабінету Міністрів України про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, від 4 серпня 1997 р. № 821. URL: http://kmu.gov.ua (дата звернення 02.04.2025).

3. Levkin, A., Abuselidze, G., Berezhna, N., Levkin D., Volkova, T., Kotko, Y. (2022). The Quality Function in Determining the Effectiveness of Example Bioeconomics Tasks. Rur. Sustainability Res., 48 (343)

4. M. Oliskevych, I. Taran, T. Volkova, I. Klymenko. Simulation of cargo delivery by road carrier: case study of the transportation company / Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu, 2022, No 2. P. 118-123. https://doi.org/10.33271/nvngu/2022-2/118. Scopus.

5. V. Volkov, N. Vnukova, I. Taran, O. Pozdnyakova ,T. Volkova. Influence of diesel vehicles on the biosphere / Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu, 2021, № 5. – P.94-99. (ISSN 2071-2227, E-ISSN 2223-2362, Naukovyi

Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu, 2021, No 5. https://doi.org/10.33271/nvngu/20215/094) Scopus.

6. V. Volkov, M. Sklyarov, I. Taran, O. Shapovalov, A. Yaruta, T. Volkova. Characterization of Light Commercial Vehicles' Brake Booster Operations from In-math Simulation Transport Means 2024. Proceedings of the 28th International Scientific Conference. P. 1002-1007 https://doi.org/10.5755/e01.2351-7034.2024.P1002-1007

7. Volkov, V., Kuzhel, V., Volkova, T. (2025). Determination of the Environmental Component Life Cycle of a Vehicle. In: Slavinska, O., Danchuk, V., Kunytska, O., Hulchak, O. (eds) Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort. ITSESQC 2024. Lecture Notes in Networks and Systems, vol 1335. P. 320-331. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-87376-8_28

8. Volkov, V., Volkova, T., Kuzhel, V., Verkhlomchuk, V., & Nikiforov, N. (2024). Basics of integration of vehicle technical operation system into intelligent transport systems .*Journal of Mechanical Engineering and Transport*, 10(2), 21-30. https://doi.org/10.63341/vjmet/2.2024.21

УДК 656

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ ДРІБНИМИ ПАРТІЯМИ В МІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

Студ. Тищенко Є.
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
wolf949@ukr.net

На сьогодні транспортний комплекс України функціонує в правовому режимі воєнного стану, що стало випробовуванням його можливостей та потужностей. Ці умови не дозволяють ефективно забезпечувати внутрішні, транзитні та експортно-імпортні вантажопотоки.

Базовою основою транспортного комплексу України являється його інфраструктура. Саме вона забезпечує ланцюг взаємодії виробництва з постачальниками, споживачами, посередниками, партнерами. На скорочення витрат автотранспортних послуг, своєчасну доставку точно в термін впливає розвинута інфраструктура.

При сьогоденні перевезення вантажів дрібними партіями в міському сполученні відіграють важливу роль при транспортуванні. Цей вид перевезень характерний серед доставки товарів широкого вжитку (продукти харчування, промислові товарів та інші) на короткі відстані (супермаркети міста, мережа торгових кіосків, магазини).

Головною проблемою функціонування автотранспорту являється продуктивність праці автоперевізників, на яку впливають такі вагомі фактори як швидкість руху, якість транспортного обслуговування, швидкість перевезення, витрати палива і т.п., що впливає на ефективність доставки вантажів.

Дрібнопартіонні перевезення, з наукової точки зору, це сукупність методів і технологій перевезень різновидних вантажів з невеликим об'ємом партій, доступних різним одержувачам, що забезпечує їх своєчасну і якісну доставку споживачам з оптимальними витратами [1, 2].

Важливим критерієм підвищення ефективності перевезення тарно-штучних вантажів є максимально можливе укрупнення вантажних одиниць (власне