

[4] RFID в транспортній логістике [Електронний ресурс]. Режим доступу:<http://www.isbc-rfid.ru/applications/logistics/>

[5] Закон України «Про залізничний транспорт» // Магістраль. – 1996. №56 або «Основні нормативні акти в області залізничного транспорту України». – Харків: УкрДАЗТ, 2000.

**УДК 658.7:656.2**

**ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ  
ТРАНСПОРТНО-ВИРОБНИЧИХ СИСТЕМ**

**INCREASING THE LEVEL OF LOGISTIC MANAGEMENT OF  
TRANSPORT MANUFACTURING SYSTEMS**

***V. V. Mesheryakov***

*Український державний університет залізничного транспорту (Харків)*

***V. V. Mesheryakov***

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkov)*

Логістичне управління операціями являє собою розробку і впровадження комплексу рішень для поліпшення просування матеріального потоку і орієнтованого на мінімізацію витрат і оптимізацію часу руху матеріального потоку логістичного ланцюга. [1-2]. Так стосовно транспортно-складських операцій істотну роль грає зниження витрат на транспортування і зберігання, підвищення рівня надійності перевізника і складу, збільшення оборотності транспортно-складського комплексу, здатність реагувати на зміни попиту послуг і т.д. [3].

Приймаючи рішення про впровадження логістичних процесів підприємство базується на глибокому порівняльному аналізі при впровадженні тих чи інших рішень. [4-5] У більшості випадків логістичне управління функціонує на стику логістичних систем різних рівнів і спрямувань, наприклад між виробничою і дистрибуційною системою і т.д. або ж всередині системи - внутрішньовиробничі запаси, переміщення всередині компанії, запаси дистриб'ютора і т.д. В даному випадку об'єктом дослідження є процес взаємодії логістичних систем на транспорті та виробництві. Предмет дослідження - підвищення ефективності операцій по переміщенню матеріального та інформаційного потоків на стику логістичних систем різних рівнів. Мета: впровадження доступних логістичних процесів на транспорті для підвищення рівня управління логістичними системами та зменшення вартості утримання запасів в тому числі і транспортних. Для реалізації мети ставляться такі задачі:

1. Визначення місць взаємної інтеграції процесів

### 2. Інтеграція процесів транспортної логістики в інші системи виробничих систем

При використанні логістичного підходу показниками якості виконання транспортно-складських операцій та внутрішньовиробничих переміщень є: надійність, функціональність і доступність. В даному випадку функціональність для транспортно-складських операцій за межами внутрішніх переміщень - це технічна можливість доставки однієї партії замовлення. Іншими словами параметр обмежує вибір перевізника через відсутність у нього необхідних ресурсів або їх кількості в період часу. Функціональність внутрішніх переміщень на виробництві – це комплекс технологічних рішень, які виконуються для виконання замовлень виробництва. Даний параметр є одним з основних в логістичних системах і є найбільш зручним для поєднання операцій. Інтеграція процесів транспортної логістики в систему закупівель проводиться за рахунок надійності та доступності перевізника.

Одним з багатьох способів визначення надійності перевізника є залежність передбачуваного доходу від зменшення ціни через ризики.

Враховуються також і втрати в часі проходження до пункту навантаження, що спричинить за собою додаткові витрати. Таким чином рухомий склад повинен знаходитися в певному радіусі віддаленості. Іншою особливістю є наявність рухомого складу, придатного для перевезення.

У виняткових випадках рухомі одиниці можуть використовуватися не за призначенням, як наприклад рефрижератор можна використовувати як критий. Для моніторингу названої вище інформації необхідний параметр, що визначає доступність як ймовірність наявності потрібної кількості рухомих одиниць в певному радіусі від місця завантаження в момент часу.

Визначено місця взаємної інтеграції процесів у логістичних системах, якими стали параметри розрахунку - час виконання і розмір замовлення. За допомогою умов надійності і доступності частково інтегрований технологічний процес роботи транспорту. Визначено взаємозв'язок між деякими елементами систем, такими як залежність між точкою замовлення і доступністю, між розміром замовлення і надійністю. Виявлено подальші можливості використання подібних синтезів: способи підвищення взаємодії систем, використання взаємних переваг.

[1] Porter, M. E. On Competition [Text] / M. E. Porter. – Harvard Business School Press, 1998. – 485 p.

[2] Альошинський, Е. С. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту за рахунок створення транспортно-логістичних кластерів [Текст] / Е. С. Альошинський, В. В. Меццяков, І. А. Лапушкін, Е. І. Рябовол // Східно Європейський журнал передових технологій. - 2013. - № 5/3 (65). - С. 39-45. – Режим доступу: \www/ URL :<http://journals.uran.ua/eejet/article/view/18500>

[3] Kuei, C. Supply Chain – Logistics Management 2002 Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Cooper, M.B. Supply Chain – Logistics Management. Irwin/McGraw-Hill, 2002. 656 pp., ISBN: ISBN 0-07-235100-4 [Text] / C. Kuei // International Journal of Quality & Reliability Management. – 2002. – Vol. 19, № 6. – P. 802–803. doi:10.1108/ijqrm.2002.19.6.802.1

[4] Hanne, T. Introduction to Logistics and Supply Chain Management [Text] / T. Hanne, R. Dornberger //

Computational Intelligence in Logistics and Supply Chain Management. – Springer Nature, 2016. – P. 1–12.  
doi:10.1007/978-3-319-40722-7\_1

[5] Анализ логистических рисков на примере предприятия ООО Лиаск-Т. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://sci-article.ru/stat.php?i=analiz\\_logisticheskikh\\_riskov\\_na\\_primere\\_predpriyatiya\\_ooo\\_liask-t](http://sci-article.ru/stat.php?i=analiz_logisticheskikh_riskov_na_primere_predpriyatiya_ooo_liask-t)

**УДК 656.073:659**

**ІНФОРМАЦІЙНО-РЕКЛАМНА ДІЯЛЬНІСТЬ  
ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ ЯК ФАКТОР ВИБОРУ СХЕМ ДОСТАВКИ  
ВАНТАЖІВ У МІСТАХ**

**INFORMATION AND ADVERTISING ACTIVITY OF CARGO OWNERS  
AS A FACTOR OF THE CHOICE OF CARGO DELIVERY SCHEMES IN  
CITIES**

*докт. техн. наук Є. В. Нагорний,  
канд. техн. наук О. О. Шуліка, О. С. Гліта  
Харківський національний автомобільно- дорожній університет (м. Харків)*

*D. Sc. (Tech.) Ye. Nagorni, PhD (Tech.) O. O. Shulika, O. S. Glita  
Kharkiv national automobile and Highway University (Kharkiv)*

Перехід національної економіки України до «зеленої» моделі розвитку [1] вимагає від міської логістики створення ефективних вантажних логістичних систем, що враховують не лише витрати учасників на планування та організацію доставки вантажів, а й наслідки від застосування транспортних засобів в контексті навколишнього середовища [2,3]. У цьому процесі важлива роль належить ефективно організованому комплексно-логістичному обслуговуванню з використанням новітніх інноваційних технологій «Industry 4.0», які дозволяють створити модель оптимізації планування в режимі реального часу, фокусуючись на енергоефективності операцій, розробці систем управління інформаційно-рекламною діяльністю вантажовласників [4]. Широке впровадження зазначених технологій також сприяє вирішенню однієї з ключових проблем - проблеми «останньої милі» [5,6], тобто проблеми доставки вантажу до кінцевого споживача, що є найменш ефективним етапом доставки у містах і становить до 28% від загальної вартості доставки.

Щорічно в торгівельну мережу країни доставляються від постачальників сотні мільйонів тонн різних товарів. За даними дослідників, на сьогодні більш ніж 60% обсягу доставки вантажів у великих містах України здійснюється з використанням мережі Інтернет для розміщення заявок на перевезення в транспортних порталах [7]. Одна із передових українських ІТ-