

7. Статистичний збірник «Праця України 2016»: Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

8. Статистичний збірник «Оплата праці 2016»: Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Зоць Роман

студент

ВП НУБіП «Ніжинський агротехнічний інститут»

Савченко Лілія

к.т.н., доцент

Національний університет біоресурсів і природокористування
України
м. Київ

ЛОГІСТИЧНА МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ

В логістиці головною ідеєю є забезпечення керівників організації науковою базою для вирішення різних проблем та прийняття рішень, які виникають в результаті практичної діяльності. Науковий підхід повинен базуватись на дослідженнях, формуванні гіпотез, та встановлення залежностей між компонентами проблеми за даними спостережень і перевіркою моделей на адекватність.

Впровадження логістичних форм і методів дозволяє ліквідувати або значно скоротити всі види запасів матеріальних ресурсів у галузі виробництва продукції, або надання послуг, забезпечити повне задоволення потреб споживачів в найвищій якості пропонованих продуктів і послуг, строках доставки і післяпродажному сервісі.

Одним із важливих елементів стратегічного рішення є побудова логістичної концепції створення моделі транспортного обслуговування споживачів і підприємств.

Мета цієї концепції полягає в тому, щоб створити ефективний ланцюг доставки продукції з регіонального складу споживачам. Для цього потрібно пов'язати організації, які приймають участь в ланцюзі постачань «склад-транспорт-споживач», із умовою доставки «точно в

строк», тобто у визначений день, у визначеній кількості і у визначений час.

Виходячи з поставленої мети необхідно:

- побудувати модель транспортного обслуговування, враховуючи раціональні маршрути перевезення, графіки доставки сільського господарської продукції споживачам;
- проаналізувати ефективну модель транспортного обслуговування споживачів в сільському господарстві.

Актуальність проблеми і шляхи її розв'язання опубліковано в наукових вісниках Національного університету біоресурсів і природокористування України, та збірнику наукових праць Кіровоградського національного технічного університету (1, с.216).

Для створення чітких графіків доставки продукції споживачам від виробників необхідно виконати ряд операцій, які приведені в табл.1. Послідовність і своєчасне виконання вказаних операцій є важливими елементами, тому строки їх виконання повинні визначатись раніше, для чого варто побудувати мережевий графік.

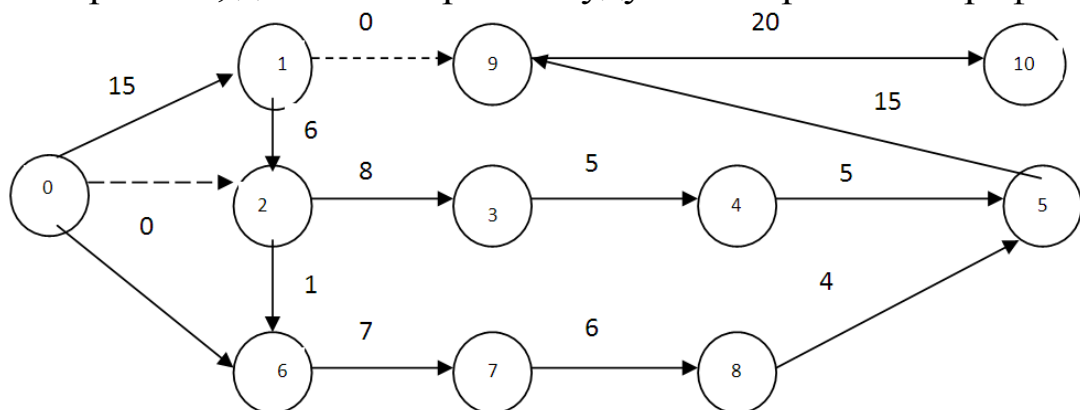


Рис.1. Мережевий графік робіт при складанні раціональних маршрутів руху автотранспорту.

Суть графіка полягає в тому, щоб відобразити всі технологічні зв'язки між роботами. Наприклад, роботи 2-3 і 2-6 починаються одночасно, а робота 5-9 тільки після завершення етапів 8-5 і 4-5. В ряді випадків для зв'язку приходиться користуватись фіктивними роботами із нульовою тривалістю, які на рисунку означені пунктирною лінією.

Розраховуємо протяжність критичного шляху всього циклу графіка доставки продукції. Для цього вводимо слідуючі позначення:

- i, j – номери подій;
- $t(i-j)$ – тривалість виконання робіт;

$t_p(i)$, $t_p(j)$ – ранні строки завершення подій i або j ;

$t_n(i)$, $t_n(j)$ – пізні строки завершення подій i або j .

Срок завершення будь-якої події j – го можна визначити по максимальному значенню сумми самого раннього строку завершення попередньої події i – го і тривалістю пов'язаної з нею роботи.

$$fp(j) = \max \left(\left(\frac{t}{p(i)} + f(i - y) \right) \right) \quad (1)$$

Таблиця 1.

Номер події	Перелік робіт	Тривалість робіт, дні.
j		
1	Базовий ринок, раціональний радіус дії складів	15
2	Стан карти дислокації споживачів і АТП	6
2	Фіктивна робота	0
3	Прогнозування об'єму перевезень і необхідної кількості продукції на складі	8
4	Розрахунок корисної площі і визначення технологічного процесу на складі	5
5	Розрахунок оптимальної партії поставок продукції споживачам	5
6	Фіктивна робота	0
6	Передача інформації про споживачів продукції	1
7	Визначення можливих розвантажувальних робіт у споживачів	7
8	Обґрунтування і вибір рухомого складу для поставок продукції споживачу	6
5	Передача транспортної інформації	4
9	Розрахунок раціональних маршрутів перевезень продукції	15
9	Фіктивна робота	0
10	Складання узгоджених графіків доставки продукції споживачам.	20

При розрахунках приймаємо, що самий ранній срок здійснення нульової події дорівнює нулю, т.м. $fp(0)=0$. Тобто

$$tp(1) = tp(0) + t(0,1) = 0 + 15 = 15$$

Для 2-ї події попередньо є подія $tp(1)$. Його срок завершення буде визначатись так:

$$tp(2) = \max(tp(1) + t(1 - 2)) = 15 + 6 = 21$$

Є два (рис.1.) напрямки дослідження 2-3-4-5 і 2-6-7-8-5. Однак, вся інформація сходиться в пункті 5. Затрати часу однакові 18 днів. Тому до пункту 5 затрати часу становлять 39 днів (18+21).

Враховуючи затрати часу на подію 9 і 10, отримаємо критичний шлях, дорівнює 74 дням, т.м. (39+15+20).

Для побудови логістичної моделі транспортного обслуговування споживачів в сільському господарстві важливо зробити аналіз базового ринку. Необхідно скласти профіль всіх цільових сегментів ринку, описавши їх на основі різних ознак та привабливості. Сегментаційний аналіз ринку дозволить фірмі створити найбільш повне представлення про товарний ринок та конкурентів.

Головною задачею логістики є вивчення основних факторів впливу на попит і точність. В основі логістичної функції лежить закономірність, виражена рівнянням Ферхюльста:

$$Y = \frac{Ae}{1 + 10^{a+bx}} + C_a \quad (2)$$

Де Y – значення функції (поточний потенціал ринку);

X – час (розглядує мий період);

Ae – відстань між верхньою і нижньою асимптотами (ємність ринку);

C_a – нижня асимптома, межа з якої починається рост логістичної функції;

a і b – параметри, які визначають нахил, згин.

Рівняння логістичної функції має форму:

$$\lg \left(\frac{A}{y - C} - 1 \right) = a + bx. \quad (3)$$

Позначивши ліву частину цього рівняння $\lg Z$, отримаємо параболу першого порядку:

$$\lg Z = a + bx \quad (4)$$

Після визначення базового ринку і його потенціалу необхідно характеризувати склад, який має обслуговувати ринок. Головними показниками є його продуктивні та фінансові можливості, та раціональний радіус дії підприємства.

Розрахунок раціонального радіусу дії підприємства дасть можливість визначити той сегмент, який повинен обслуговувати склад і отримувати максимальний прибуток. Ефективна робота складу пов'язана із визначенням оптимальної кількості автомобілів, які кожен день поступають на обслуговування.

Оптимальна кількість автомобілів, які обслуговуються визначаються із застосуванням математичних методів теорії ймовірності.

Необхідна середньооблікова кількість автомобілів кожної марки визначається:

$$\bar{A}_j = \frac{Q_j}{P_{\text{доп}_j} \times D \times \alpha_{\text{с}_j}}, j = 1, 2, \dots, m. \quad (5)$$

де $\alpha_{\text{с}_j}$ – коефіцієнт випуску автомобілів на лінію;
 D – число днів роботи автомобілів (період, щорозглядається);
 $P_{\text{доп}_j}$ – добова продуктивність автомобіля j -ої вантажопідйомності, т/добу.

Для визначення годинної продуктивності (виробітки) автомобіля в тоннах та в тонно-кілометрах.

$$P_{\text{год}} = \frac{P_{\text{т}}}{t_{\text{т}}}; \quad P_{\text{год}} = \gamma_{\text{сТ}} q; \quad t_{\text{е}} = t_{\text{дв}} + t_{\text{пр}}; \quad t_{\text{дв}} = \frac{l_{\text{дв}}}{v_{\text{т}} \beta}; \quad t_{\text{е}} = \frac{l_{\text{дв}}}{v_{\text{т}} \beta} + t_{\text{пр}}; \quad (6)$$

де $t_{\text{т}}$ – час однієї їздки, год;
 $t_{\text{дв}}$ – час руху автомобіля, год;
 $t_{\text{пр}}$ – час простою автомобіля під операціями навантаження-розвантаження, год.

З урахування можливих підстановок та заміни можна записати, щогодинна продуктивність (у тоннах) автомобіля визначається:

$$P_{\text{год}} = \frac{q \gamma_{\text{сТ}}}{\frac{l_{\text{дв}}}{\beta v_{\text{т}}} + t_{\text{пр}}} \text{ т/год} \quad (7)$$

Годинна продуктивність автомобіля (у тонно-кілометрах) визначається за виразом:

$$W_{\text{год}} = \frac{q \gamma_{\text{сТ}} \beta v_{\text{т}} l_{\text{Г}}}{l_{\text{дв}} + v_{\text{т}} \beta t_{\text{пр}}} \text{ ткм/год.} \quad (8)$$

З урахуванням витрат часу на нульові пробіги, можна записати вирази для визначення годинної продуктивності рухомого складу у тоннах та тонно-кілометрах таким чином:

$$P_{год} = \frac{q \gamma_{ст} \beta v_T}{l_{zi} + t_{тп} \beta v_T} \delta, \quad W_{год} = \frac{q \gamma_{ст} \beta v_T l_{Г}}{l_{zi} + t_{тп} \beta v_T} \delta, \quad \text{Т/ГОД; ТКМ/ГОД,}$$
$$\delta = 1 - \frac{l_H}{v_T T_H}$$

де δ - коефіцієнт, що враховує витрати часу на нульовий пробіг автомобіля.

Якщо провести аналіз цих двох виразів для визначення годинної продуктивності у тоннах та тонно-кілометрах, можна зробити висновок про те, що:

-

із збільшенням значень $q, \gamma_{ст}, v_T, \beta, \gamma_q, T_H$ збільшуються значення $P_{год}$ та $W_{год}$;

- із збільшенням значень l_{zi} і $t_{тп}$ зменшуються значення $P_{год}$ та $W_{год}$;

- із збільшенням значення l_H зменшується значення $P_{год}$ та збільшується значення $W_{год}$.

Причому, слід зазначити, що усі показники, окрім одного - l_H , однаково впливають на величину годинної продуктивності у тоннах та тонно-кілометрах.

В результаті проведених досліджень запропонована модель транспортного обслуговування, яка враховує показники раціональних маршрутів перевезення, графіки доставки та точність термінів. Всі роботи проводяться по мережевому графіку. Логістична модель підвищить ефективність транспортного процесу, зменшить витрати на перевезення, та призведе до збільшення економічного ефекту перевізного процесу.

Список використаних джерел:

1. Савченко Л.А. Проектирование логистической системы доставки грузов в условиях сельскохозяйственных предприятий. Motrol. AN International Journal on operation of farm and agri-food industry machinery.- Lublin-Kiev-Simferopol-Mykolayiv-Lviv-Rzeszow.- 2012. - Vol.14. - No 4. - S.215-221.

2. Савченко Л.А. Алгоритм проектування систем доставки вантажів в умовах сучасних тенденцій системи транспортного забезпечення логістики. Збірник наукових праць Вінницького національного технічного університету. Серія: Технічні науки. Вінниця.- 2013.- Випуск 2(79).- С.39-43.

3. Савченко Л.А. Особенности использования логистики в сельском хозяйстве. Motrol. AN International Journal on operation of farm and agri-food industry machinery. Lublin-Rzeszow. - 2013.- Vol.15. - No 2. - S. 233 - 236.

4. Савченко Л.А. Інформаційні технології на підприємствах агропромислового комплексу. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка (ХНТУСГ): «Деревооброблювальні технології та системотехнік лісового комплексу», «Транспортні технології». Харків. – 2014. – Вип. 147. – С. 174 – 181.

5. Неруш Ю.М. Логистика. Учебник -4-е изд., перераб. и доп. – М ТК Велби, Из-во Проспект, 2006г.-520с.

Герасимович Анатолій

д.е.н., професор

ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені

Вадима Гетьмана»

м. Київ

МЕХАНІЗМИ І ІНСТРУМЕНТИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО І ФІНАНСОВОГО ІНЖИНІРИНГУ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ

Виникнення транснаціональних корпорацій, викликане глобалізацією економіки, зростання конкуренції як на зовнішніх так і внутрішніх ринках, змістили увагу підприємств з управління собівартістю на управління активами і пасивами, ризиками, резервами, платоспроможністю та регулювання фінансового стану. З метою інформаційного забезпечення вказаного, світова наука і практика запропонували використовувати принципово нові механізми і інструменти з бухгалтерського і фінансового інжинірингу, де визначальним показником є вартість підприємства (фірми, об'єднання, холдингу, корпорації, асоціації, тощо).