

особливо важливим в умовах зниження реальних доходів наших громадян, є менша ціна товарів в порівнянні з традиційними торговими точками. З розвитком мережі інтернет-магазинів збільшується і попит на послуги логістичних компаній з доставки товарів з них як всередині країни, так і з-за кордону.

4. Спостерігаються позитивні зміни в секторі надання складських послуг. Економічні труднощі попередніх років змусили багатьох орендарів скоротити витрати на ці цілі шляхом переїзду на площі сховищ нижчої якості. Проте активізація торгівлі в 2016 році призвела до початку відновлення і складського ринку. З підвищенням купівельної спроможності населення очікується подальше збільшення попиту на складські послуги. Разом з тим, будівництво нових складських приміщень за останні роки залишається невеликим і здійснюється переважно під потреби конкретних компаній в форматі built-to-suit.

5. Важка промисловість є лідером за обсягами перевезень як на залізничному, так і на автомобільному транспорті.

Звісно наведені висновки та спостереження не враховують викликані пандемією ситуації у вітчизняній економіці, наслідки якої ще належить оцінити.

#### **Список посилань**

1. Гурч Л.М. Логістика: Навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. – К.: ДП «Видавничий дім «Персонал», 2008. – 560 с.
2. Інформація сайту <https://www.academia.edu/>
3. Інформація сайту <https://pro-consulting.ua/pressroom/>

#### **Вікторія Віталіївна СЕВІДОВА,**

*студентка гр. Т-51-19 Харківського національного автомобільно-дорожного університету*

#### **Науковий керівник - КАЛІНІЧЕНКО Олександр Петрович,**

*кандидат технічних наук, доцент Харківського національного автомобільно-дорожного університету*

### **ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЗАМОВНИКІВ ДРІБНИХ ПАРТІЙ ВАНТАЖУ ПРИ ДОСТАВЦІ ПРОДУКТІВ ХАРЧУВАННЯ**

Перевезення продуктів харчування на даний момент часу є одним з найважливіших аспектів соціально – економічної політики держави, та задоволення потреб населення і зниження цін на ці товари.

Як правило, перевезення таких видів вантажу в торгівельну мережу часто відбувається дрібними партіями. Тому як особливістю таких перевезень є: велика кількість пунктів реалізації на території населених пунктів; широкий асортимент продукції; різні терміни реалізації продукції (хліб, молоко і т.д.) на

відміну від інших вантажів; складність задач планування, внаслідок великого числа одержувачів; партійність і висока собівартість перевезень [1].

При організації процесу перевезення даного виду вантажу автотранспортом важливу роль відіграє вибір маршруту руху.

У сучасній спеціальній літературі проблемам вдосконалення перевезень вантажів в міських умовах приділяється значна увага [2-4]. Є особливі задачі при плануванні дрібнопартійних перевезень, коли розмір відправленої чи отриманої партії значно менше вантажності автомобіля. При реалізації по адресам не можливо забезпечити повного завантаження транспортного засобу. Тому для ефективного використання вантажопідйомності транспортного засобу, при перевезенні таких вантажів доцільно використовувати розвізні маршрути.

Створення таких маршрутів дозволить точно визначити обсяг перевезень вантажів з постачальницько-збутових підприємств, кількість автомобілів, що здійснюють ці перевезення, сприяє скороченню простою автомобілів під завантаженням і розвантаженням, ефективному використанню рухомого складу [5].

При формуванні маршрутів руху транспортних засобів, які виконують дрібнопартійні перевезення є можливість знизити транспортні витрати та доставити вантажі за мінімальний час. Щоб виконати це завдання використовують різні методики маршрутизації перевезення вантажів. Розробка раціональних маршрутів дозволяє своєчасно і безперебійно виконувати постачання товарів. Але існує інша проблема при використанні розвізних маршрутів, це велика кількість пунктів розвантаження, яка призводить до збільшення простоїв, а також впливає на час доставки. Одним з рішень цієї проблеми є побудова маршруту з раціональною кількістю пунктів розвантаження.

Можливо розрахувати імовірність затримки автомобіля на кожному з пунктів розвантаження. Затримка автомобіля залежить від таких факторів як затори на дорогах, інтенсивності транспортного потоку, черги в пунктах розвантаження, кількості пунктів заїзду і багато інших. Імовірність затримки буде зростати з кожним із включених до маршруту пунктів заїзду.

Зі збільшенням вантажності автомобіля збільшується кількість пунктів завезення, що входять до розвізного маршруту, а це, в свою чергу, призводить до збільшення ймовірності затримки транспортних засобів в пунктах розвантаження, що впливає на стан та якість вантажу, та безпосередньо призводить до додаткових фінансових втрат, пов'язаних з невиконанням графіків заводу, які в свою чергу значно впливають на сумарні витрати на доставку вантажу.

Фінансові втрати, пов'язані з невиконанням графіків заводу, які в свою чергу значно впливають на сумарні витрати на доставку вантажу у випадках великої вартості часу невиконання графіків заводу, та на вибір раціональної марки рухомого складу. При зміні вартості часу невиконання графіків заводу раціональна вантажність

автомобіля зміщується в напрямку її зменшення, що пов'язано з включенням до розвізних маршрутів меншої кількості пунктів заводу.

В результаті досліджень визначено, що зі збільшенням вантажності автомобілів зменшуються витрати на перевезення вантажу, але можуть збільшуватись загальні витрати на доставку вантажу за рахунок збільшення витрат на непродуктивні простой рухомого складу.

У випадку коли відсутні штрафи за несвоєчасну доставку вантажів, та собівартість простою рухомого складу незначна, доцільно використовувати автомобілі з максимальною вантажністю, в протилежному випадку доцільно використовувати запропоновану методику з визначення раціональної кількості пунктів заводу вантажів.

#### **Список посилань**

1. А.І. Кузьменко. Підвищення ефективності перевезення харчових вантажів в умовах великого міста. //Збірник наукових праць УкрДУЗТ, 2015, вип. 156. С. 116-123.

2. Ю. Н. Семенов, О. С. Семенова. Автоматизация построения маршрутов перевозок мелкопартионных грузов. //Вестник Кузбасского государственного технического университета, №. 1 (113), 2016, С. 193-199.

3. Шраменко Н. Ю., Мороз М. М. Формування раціональної технології транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників у міському сполученні //Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського. – 2015. – №. 2. – С. 77-81.

4. Калініченко О.П. Рішення задач оперативного планування на автомобільному транспорті: Навчальний посібник. / О.П. Калініченко. Харків: Видавництво ХНАДУ, 2015. –143 с.

5. Куш Є. І. Розробка алгоритму формування розвізних маршрутів в логістичній системі //Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2017. – №. 4. – С. 128-133.

**Тетяна Андріївна ВОРОБЙОВА,**

*студентка групи ООЗ-1 Харківського національного аграрного університету імені В.В. Докучаєва*

*Науковий керівник – СКОРОМНА Олена Юріївна,*

*кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів Харківського національного аграрного університету ім. В.В. Докучаєва*

## **ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ НА СВІТОВУ ЕКОНОМІКУ**

На початку 2020 року світова спільнота зіткнулася зі спалахом нової коронавірусної інфекції. COVID-2019 привернув увагу всього світу. До теперішнього часу випадки зараження зафіксовані більш ніж в 195 країнах і районах світу.