

Отношения со стейкхолдерами представляют собой «важнейший актив, которым должны управлять менеджеры, и конечный источник организационного богатства». Именно эти взаимоотношения между группами и индивидами, заинтересованными в деятельности конкретной компании исследует теория заинтересованных сторон. На примере решения практической задачи необходимо решить следующее:

- определить действительных стейкхолдеров и оценить их потенциальное воздействие на успех деятельности региональной транспортно-логистической системы (предприятия автомобильного и железнодорожного транспорта – грузоотправители и грузополучатели);

- определить цели, которые необходимо достигнуть в отношении с каждым из стейкхолдеров, факторы, влияющие на достижение целей, и возможные риски;

- определить возможности для взаимовыгодного сотрудничества, в частности, изучить пути оказания влияния (стратегии поведения), имеющие целью максимальное удовлетворение интересов стейкхолдеров;

- отслеживать отношения между стейкхолдерами, стремиться к их гармонизации.

Для реализации поставленных задач разработаны инструменты теории заинтересованных сторон, которые включают: модель Миттчела, сетевую модель и балансовую модель ресурсных отношений. Последующие исследования будут проводиться в направлении разработки модели функционирования региональных транспортно-логических систем с учетом интересов стейкхолдеров.

#### Литература:

1. Edward Freeman, R. Strategic Management: A Stakeholder Approach. – Boston: Pitman, 1984. – P. 46.

УДК 656.078:637

### **Оптимизация транспортных расходов в логистической системе молокоперерабатывающих предприятий**

Шарай С.М.<sup>1</sup>, Корпач К.М.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Национальный транспортный университет (г. Киев),

<sup>2</sup>Украинский научно-исследовательский институт продуктивности  
агропромышленного комплекса (г. Киев)

При определении транспортных тарифов за базу берется себестоимость перевозки грузов, в состав которой входит стоимость средств производства, которые используются в процессе перевозки, заработная плата работников и другие расходы.

Себестоимость перевозки зависит от размеров грузового потока, его состава, направления движения, самой расстояния перевозки, вида транспорта и др.

Для эффективного функционирования молокоперерабатывающего предприятия обязательным фактором является поступление сырья на постоянной основе. Так, как расходы на логистику транспортировки могут достигать до 30 % в себестоимости продукции, то стоит рассмотреть расходы на выполнение транспортной работы

На предприятиях используются в основном молоковозы на базе ГАЗ-3302-Г6-ОТА-1,3 и ГАЗ-3309. Первый из них, имеет меньшую емкость цистерны – 1,3 т, и используется чаще.

Используя нормы расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте, выбраны отдельные показатели для молоковоза Г6-ОТА-1,3. Они составляют: для бензинового УМЗ-4216 – 13,6 л/100 км; для УМЗ на сжиженном нефтяном газе – 15,1 л/100 км; для дизеля на базе ГАЗ-560 – 9,5 л/100 км

Согласно нормам расхода топлива для молоковоза Г6-ОТА-1,3 на базе ГАЗ-3302 коэффициент корректировки  $K = 0,9$ . Нормы расхода топлива для автомобиля цистерны на базе шасси ГАЗ-3302 в нормативном документе не приводятся, мы принимаем нормы расхода топлива для автомобиля ГАЗ-3302 с кузовом бортовой платформы.

Проведя расчеты можно сделать выводы, что оптимальным для использования на предприятии будет молоковоз с бензиновым двигателем, переоборудованным для использования газового топлива, в частности сжиженного нефтяного газа. При этом расходы на топливо будут наименьшие. При активной эксплуатации молоковоза (20 тыс. км и более) деньги, потраченные на газобаллонное оборудование, можно окупить за один год, а то и быстрее.

УДК 656

### **Проектирование транспортно-логистических центров и систем и проблема подготовки специалистов для этих нужд**

Седюкевич В.Н., Грабауров В.А., Холупов В.С.,  
Андреев А.Я., Алисеенко Д.С., Лукьянчук А.Д.

Белорусский национальный технический университет

Транспортная система – отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. Консолидация усилий невозможна без оптимизации планировочно-управленческой структуры транспортно-логистических центров и систем. Ведь именно практическое использование различных систем логистики в условиях рыночной экономики высту-