

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ МЕХАНІКИ ТА АВТОМАТИКИ АПВ НААН
ДЕРЖАВНИЙ БІОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***X Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
116-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,
віцепрезидента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)***

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

***23-24 лютого 2023 року
м. Київ***

організація руху основних вантажопотоків: облік певних умов маршрутів перевезень; забезпечення поставки вантажів у строк, який на перевищує розумної мінімізації витрат; забезпечення зберігання вантажів; митна обробка; оптимальний вибір рухомого складу; оренда та лізинг рухомого складу; раціональне завантаження порожніх транспортних засобів у попутному напрямку; забезпечення безпеки вантажів у процесу руху; надання сучасного обслуговування. Особливу увагу слід приділити координаційній діяльності експедитора, оскільки він є основним «замовником тоннажу» та для оптимальнішого використання рухомого складу йому потрібно максимум зусиль у зворотному завантаженні транспорту. Аналізуючи діючі вантажопотоки та розробляючи схеми оптимальної маршрутизації, експедитор гармонізує відносини між учасниками транспортного процесу в ланцюги поставок.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про транспорт» № 232/94-вр (у редакції від 28.12.2015 р.). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
2. Денисенко М. П., Левковець П. Р., Михайлова Л. І. Організація та проектування логістичних систем: підручник. Київ: Центр навчальної літератури, 2018. 336 с.
3. Сокур І. М., Сокур Л. М., Герасимчук В. В. Транспортна логістика: навч. посіб. Київ: Центр навчальної літератури, 2019. 222 с

УДК 004:656

ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ У ТРАНСПОРТНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ

О. ПЛАХТІЙ, студент магістратури
В. МЕЛЬНИК, кандидат економічних наук, доцент
Національний університет біоресурсів і природокористування

Сфера виробництва, яка є об'єднаною артерією всієї країни вимагає впровадження новітніх інформаційних технологій з метою оптимізування функціонування, що передбачає мінімізування витрат та підвищення дохідності та не можливе без впровадження інновацій.

Новітні технології транспортного забезпечення передбачають дієвість спеціалізованого програмного забезпечення комп'ютерних систем (ПЗКС), яке спроможне швидко враховувати велику кількість чинників з можливістю включення до управління та корегування роботою комплексу. ПЗКС можна розглядати в аспекті роботизації виробництва з метою формування оптимальних обсягів перевезення готової продукції до місць акумулювання, перероблення та реалізації кінцевому споживачеві. Зазначене дозволяє

підвищити продуктивність праці, знизити собівартість виробництва, а також поліпшити якість аграрної продукції, її екологічність.

Розвиток транспортної логістики здебільшого обумовлений розвитком інформаційно-комп'ютерних технологій. Інформаційна інфраструктура сучасного транспортного підприємства передбачає поєднання висококваліфікованого персоналу, інформаційно-технічно забезпечених впорядкованих інформаційних потоків. Таке поєднання дозволяє раціоналізувати рух вантажних потоків, оптимізувати завантаження наявних виробничих потужностей, зменшити витрати матеріальних ресурсів на всьому шляху логістичного руху вантажу.

Інформаційні логістичні системи призначені для об'єднання всіх учасників транспортного та вантажного процесів. Мета розвитку електронної логістики в Україні полягає в інтегруванні до єдиної транспортно-логістичної мережі Євросоюзу, підвищенні ефективності морських та річкових перевезень, експедиторської та логістичної діяльності.

EDI технології є найбільш поширеними електронними технологіями інформаційного забезпечення у світовій практиці. Вони забезпечують моніторинг вантажів та рухомого складу, системи навігації й автоматизовані системи управління в транспортних вузлах. EDI технології (Electronic Data Interchange) існують у формі електронного обміну документами між споживачами інформації, що передбачає використання уніфікованих стандартів формату даних в прямих та зворотних конверторах текстів на базі UN/EDIFACT ООН. Переваги застосування EDI можна визначати через покращення каналів зв'язку між окремими логістичними ланками, сприяння їх інтеграції, зростання продуктивності логістичних систем, зниження логістичних, адміністративних та операційних витрат. Так, у Фінляндії близько 60% імпорتنих декларацій оброблюється виключно в EDI, а оформлення документації з її застосуванням на митниці займає в середньому від 3 до 20 хвилин, в Ісландії – близько 50 % декларацій в EDI за середнього часу виконання митних формальностей близько 15 хвилин. Найбільш успішно EDI технології застосовуються у США. Тут існує декілька незалежних систем: ASC (комерція); ABI (брокерський інтерфейс); ACH (платежі); AMS (подача маніфестів), призначених для автоматизації митного оформлення імпортованих вантажів. У Німеччині також ефективно використовуються подібні системи. Ще у 2002 році компанія Transportdata стандартними телематичними пристроями NavMaster RT, які дозволяють відслідковувати переміщення, оснастила понад 13 тис. вантажних вагонів німецької компанії залізничних вантажних перевезень Railion.

Доступність інформації про місце та час події по всьому транспортному ланцюгу, що забезпечується системою навігації, приваблює клієнтуру та підсилює конкурентні переваги для користувачів на ринку транспортних послуг. Телематичний сервіс відіграє істотну роль в плануванні.

Ефективність логістичних транспортних систем визначається можливістю їх інтеграції з поточними транспортними процесами. Встановлення зв'язку між

усіма учасниками логістичної мережі можливе за формування мережевої автоматизованої системи на основі використання сучасних інформаційно-комп'ютерних технологій.

Використанням єдиних міжнародних стандартів EDIFACT розширює доступ до інформації і є однією з основних умов розвитку вантажних перевезень. Це підтверджується сучасними ринковими тенденціями у розвитку інформаційних технологій.

Список використаних джерел

1. Самарець Н. М. Економетричне моделювання на аграрному ринку продукції овочівництва. *Вісник ДДАЕУ*. 2017. № 2. С. 103-107.

2. Кравець М. О. Методи планування змісту та архітектури Web-сайта аграрного підприємства / М. О. Кравець // Математичне моделювання та інформаційні технології в аграрному секторі економіки: монографія. Дніпропетровськ: Біла К. О., 2016. С. 176–188.

3. Макаренко П. М., Васильєва Н. К. Інноваційне забезпечення конкурентоспроможності інтегрованих структур АПК. *Вісник Полтавської державної аграрної академії*. 2005. № 3 (38). С. 134-137.

4. Васильєва Н. К. Інтегрований інноваційно-інвестиційний розвиток аграрних підприємств з застосуванням інформаційних технологій. *Економічний простір*. Дніпропетровськ: ПДАБА, 2011. № 49. С. 173–180.

5. Пірожак Є. К., Скриньковський Р. М. Сучасні підходи до оцінювання управлінського персоналу підприємства. *Науковий вісн. НЛТУ України*. 2014. № 24. С. 306–311.

6. Келюх О.О., Кравець М.О. Застосування інформаційних технологій при логістичному підході до процесу екологічних перевезень вантажів аграрного призначення. *Ефективна економіка*. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/6_2018

7. Сучасні інформаційні технології та системи в управлінні. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2015/18.pdf

АНАЛІЗ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОЧИЩЕННЯ МОТОРНОЇ ОЛИВИ

О. В. ТАВЛУЙ, магістр

Ю. І. РЕВЕНКО, кандидат технічних наук, доцент

Національний університет біоресурсів і природокористування України

Одним із важливих напрямів науково-технічного прогресу має бути радикальне покращення використання природних ресурсів, матеріалів, палива та енергії на всіх стадіях – від комплексної переробки сировини до використання кінцевої продукції. Ресурсозбереження стане вирішальним