

УДК 656.06

ОСНОВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ МАЙБУТНЬОГО РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ

Грабовський Денис Євгенович¹⁰, здобувач вищої освіти
Національний університет біоресурсів і природокористування України

У світовій конкуренції вдосконалення системи логістики має розвиватися як приватними компаніями, так і на державному рівні. Вельд і Ротмайер визначили три революції у бізнесі, які істотно впливають на стратегії закупівель та постачання в обробних секторах.

Ці три революції:

- 1) глобалізація торгівлі;
- 2) настання інформаційної ери;
- 3) найбільш вимогливі споживачі та постійно змінюючі споживчі переваги [1].

¹⁰ Науковий керівник – Загурський Олег Миколайович, д.е.н., професор

Основними характеристиками майбутнього розвитку логістики є:

1) Роль уряду: щоб зберегти конкурентоспроможність галузей, уряд має очолити шлях надання допомоги у розвитку логістичним галузям. Наприклад, ідея вантажного села міської логістики забезпечує середовище підвищення ефективності логістики та зниження експлуатаційних витрат. Однак це пов'язано з великими інвестиціями та деякими проблемами, пов'язаними із законами та національною політикою. Без керівництва та підтримки уряду досягнення плану складне.

2) Зростання міжнародних вантажних перевезень обумовлено кількома чинниками. По-перше, розквіт електронної комерції просуває міжнародну ділову активність. По-друге, зміна стратегії виробництва потребує міжнародного співробітництва, наприклад, імпортуючи напівфабрикати з країн із дешевшими людськими ресурсами для тих, хто має більш високі технології для збирання кінцевих товарів. По-третє, тиск глобалізованого ринку, такого як Світова організація торгівлі (СОТ), підштовхує місцеві галузі промисловості до того, щоб просуватися до досягнення міжнародного стандарту та стикатися з всесвітньою конкуренцією.

3) Вдосконалення послуг: забезпечення хорошого обслуговування клієнтів стає необхідною вимогою для бізнес-операцій з інтенсивною конкуренцією на світовому ринку. Якість послуг є основним фактором, що впливає на споживчу поведінку серед підприємств із високою схожістю. В даний час сервісні системи включають декілька розроблених технологій, таких як ефективна відповідь споживачів (ECR) і Quick Response (QR). У найближчому майбутньому нові технології будуть застосовуватися для надання якісніших послуг для клієнтів.

4) Революція логістичних операцій: ІТ-технології та її продукти забезпечують ефективність та гнучкість у логістичних системах. Радіочастотний ідентифікатор (RFID) є одним із цих методів. Основна відмінність між системою штрих-коду та RFID полягає в тому, що RFID не потребує сканування штрих-коду на товарах. RFID може значно зменшити час ручного управління. RFID-системи можуть визначати кількість вхідних даних у тегах автоматично і відразу, коли замовники виштовхують свій візок через вихід.

5) Скорочення терміну служби продукту: з урахуванням поточної тенденції, дизайн товарів змінюється з кожним днем, і тому життєвий цикл продукту коротший і коротший, особливо в галузі інформатики. Щоб протистояти цим наслідкам, система логістики має підвищити ефективність та надійність доставки товарів. Інакше невідповідна логістична система перешкоджатиме конкурентоспроможності нових продуктів та прибутку бізнесу.

6) Поліпшення логістичних об'єктів: просування та розвиток логістики засновані на кількох методах та повних теоріях. Високотехнологічні засоби та системи, наприклад, ІТС, може принести більше можливостей та переваг для логістики. Також покращення відповідних об'єктів та обладнання, наприклад, вилковий навантажувач необхідний для ефективності навантаження для транспортування. У майбутньому автоматизація виробництва є основною метою всіх процедур ланцюга постачання. Це може допомогти підвищити ефективність та скоротити експлуатаційні витрати.

7) Співпраця між компаніями: задля збереження логістичних витрат ключовою концепцією є максимізація використання доступних транспортних потужностей. Інтеграція вимог логістики між численними відділами допомагає досягти цієї мети. Насправді конгломерат міг би розвивати власне логістичне обслуговування філій. Компанії середнього розміру можуть співпрацювати з іншими транспортними каналами.

8) Спеціалізована логістична доставка: однією з значних тенденцій у логістичних галузях є спеціалізована служба доставки. Наприклад, доставка свіжих продуктів із місця походження потребує використання низькотемпературних контейнерів. Ці вимоги зростають з того часу, як продукти стають делікатнішими.

9) Логістичні центри: розвиток логістичних центрів сприятливо позначається на розвитку промисловості та розвитку національної економічної системи. Логістичні центри могли б успішно скоротити відстань між виробництвом та маркетингом вертикально, а також інтегрувати різні галузі промисловості по горизонталі та тим самим знизити витрати. Уряди можуть пропонувати спеціальні області для складів та логістики для скорочення придбання землі. Майбутня логістика буде співпрацювати з електронною комерцією, інтернетом та новою тенденцією від дверей до дверей, щоб створити нові перспективи для бізнесу.

10) Вантажні перевезення - альянс між компаніями з доставки середнього та малого розміру є важливою тенденцією в майбутньому. Стратегія може допомогти розширити зони обслуговування та підвищити якість обслуговування, а також підвищити навантаження на окремі рейси, щоб знизити витрати на доставку [2].

В основу розвитку та вдосконалення вантажних перевезень закладено нові технології перевізного процесу, що забезпечують мінімізацію витрат на перевезення, ресурсозберігання, екологічну безпеку та сервісне транспортне обслуговування. Вони розроблені на основі транспортної логістики та на застосуванні засобів електроніки та обчислювальних машин.

Нова єдина модель процесу перевезення замінить існуючу автоматизовану систему оперативного управління перевезеннями. Автоматизована система розрахунків за вантажні перевезення забезпечить інформаційно-технологічну взаємодію між усіма учасниками перевізного процесу під час здійснення договору на перевезення вантажу на основі сучасних фінансово-розрахункових та інформаційних технологій [2].

Література

1. Zagurskiy, O.N., Titova, L.L. Problems and prospects of blockchain technology usage in supply chains. Journal of Automation and Information Sciences, 51 (11) 2019, 63-74.

2. Zagurskiy O., Rogach S., Rogovskii I., Titova L., Pokusa T. «Green» supply chain as a path to sustainable development. Mechanisms of stimulation of socio-economic development of regions in conditions of transformation. Monograph. Opole: The Academy of Management and Administration in Opole, 2019; ISBN 978-83-946765-7-5; pp. 199-213. pp. 330.

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, докторантів і аспірантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету (за згодою);

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Опольє (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України – секретар організаційного комітету.

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка НУБіП України;

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.