

**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***

гуманітарної допомоги, а 7 тис. т вантажів перевезено пасажирськими вагонами; • для інтенсифікації постачання гуманітарної допомоги в Україну Закарпатська обласна військова адміністрація у співпраці з органами державної влади Словацької Республіки 29 березня 2022 р. започаткувала роботу європейського гуманітарного хабу Закарпатської ОВА на території Словаччини. До його структури входять: пряма залізнична гілка до України, міжнародний аеропорт, розгалужена мережа автомобільних доріг міжнародного значення та розвинена транспортно-логістична інфраструктура; • задля забезпечення функціонування українських підприємств, що перебувають у зоні активних бойових дій, відбувається їх релокація. До виконання цієї програми, зокрема транспортування на безоплатній основі майна підприємств, залучені АТ «Укрзалізниця» та АТ «Укрпошта». Загалом станом на 29 березня 2022 р. бажання здійснити релокацію своїх потужностей висловили 1164 компаній і підприємств; ІСпівДія: в Україні запустили офіційну платформу гуманітарної допомоги.

Список використаних джерел

1. <https://www.minregion.gov.ua/press/news/spivdiya-v-ukrayini-zapustylyoficzijnu-platformu-gumanitarnoyi-dopomogy/>
2. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4458619-mininfrastruktury-rozpovilo-pro-antyrosiiskutransportnu-koalitsiui>, Кореспондент.net. 2022. 19 березня
3. URL: <https://opir.org/>

ЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

О. Р. ХЛАНЬ, студент,

Т. І. СЛІПУХА, асистент

Національний університет біоресурсів і природокористування

E-mail: dubrova17@ukr.net

Сьогодні підприємства сфери транспортно-експедиційних послуг функціонують в умовах сформованого ринку, поглиблення конкуренції між підприємствами та різними видами транспорту, жорсткіших вимог до тарифів та якості з боку споживача. Цей факт потребує більш вимогливого ставлення до логістичної місії транспортування та експедирування, яка виражається в доставці потрібного товару, певної кількості та якості, в означений час з оптимальними витратами. Структура операцій обслуговування товарних потоків на ринку логістичних послуг, за даними Держкомстату України, складається з транспортних перевезень (89,0%), послуг складського зберігання (8%), експедирування вантажів (2%), управління ланцюгами поставок (1%).

Транспортні та експедиційні компанії, які здійснюють міжнародні перевезення вантажів, найгостріше відчувають необхідність впровадження сучасних логістичних технологій транспортування та вантажопереробки: інтер-, мультимодальних і термінальних систем перевезення вантажів, технології перевезення JT і «від дверей до дверей», сучасних телекомунікаційних систем супроводження вантажоперевезень. Ці підприємства активно створюють власні термінальні мережі, вантажорозподільні та логістичні центри, системи інформаційно-комп'ютерної підтримки логістичного сервісу.

Структура вантажних перевезень за видами транспорту складається з таких складових: розподіл вантажообороту за видами транспорту (залізничний – 81,7%, автомобільний – 16,4%, водний 1,8%, авіаційний – 0,1%); розподіл обсягів перевезень вантажів за видами транспорту (залізничний – 66,5%, автомобільний 32,2%, водний – 1,3%). Основними пріоритетними напрямками розвитку та підвищення якості транспортно-експедиційного логістичного сервісу є: розвиток виробничо-технічної бази, інфраструктури транспортного сервісу, інформаційних систем підтримки логістичного процесу для здійснення транспортування; удосконалення діючих систем документообігу та митних процедур оформлення вантажів; підвищення рівня взаємодії та інформаційного зв'язку між учасниками транспортного процесу, терміналами, складами, митницями; створення єдиної нормативно-правової бази регулювання транспортно-експедиційного обслуговування; впровадження сучасних логістичних технологій транспортно-експедиційної діяльності.

Технології транспортування в сучасних логістичних системах набули значних трансформацій. Логістичний ланцюг стає більш інтегрованим і включає матеріально-технічне забезпечення підприємства, що засноване на просторовому переміщенні сировини, напівфабрикатів, комплектуючих у чіткому співвідношенні з темпами технологічного процесу. Посилення вимог до часових параметрів доставки вантажів передбачає відмову від традиційної системи незалежного постачання кожним видом транспорту та перехід до інтегрованого мультимодального перевезення за єдиним транспортним документом і наскрізною ставкою фрахту. Сьогодні експедитор виступає «диригентом» усього транспортного потоку як перевізник за контрактом, при цьому приймає на себе повну відповідальність за зберігання вантажу та дотримання строків його поставки. Будь-яка пересічна міжнародна угода вимагає участі великої кількості посередників: експортерів, імпортерів, транспортників, агентів, експедиторських і страхових компаній, банків, оптових торгових посередників та ін. У цьому процесі використовується декілька десятків оригінальних документів, створення яких пов'язано зі значними витратами праці, та й вибір шляху доставки є задачею з багатьма невідомими. Вантаж готують до відправки та навантажують на транспортний засіб, здійснюють перевалку з одного виду транспорту на інший, іноді зберігають на складі, навантажують на новий транспортний засіб та здають отримувачу. Водночас виконуються вимоги різних державних служб, інспекцій, санітарного, екологічного, епідемічного контролю. Завданнями експедитора є раціональна

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