

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

НДІ техніки і технологій

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК



Представництво Польської академії наук в Києві

Польська академія наук відділення в Любліні

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів



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



AutoTransport and Infrastructure

23-25 квітня 2020 року
м. Київ

УДК: 658.7:339.92

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА В СУЧАСНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Юхименко Петро Іванович, д.е.н., проф.

Білоцерківський національний аграрний університет

p0504684000@gmail.com

Досвід країн Західної Європи та Північної Америки свідчить, що розвиток логістики та транспортного сектору дає змогу зменшити загальнологістичні витрати майже на 12–35 %, транспортні витрати – на 7–20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку – на 15–30 %, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20–40 % та скоротити їх запаси на 50–200 % [1]. Вона забезпечує координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками економіки і займає 12% валового світового продукту [3]. Затрати на виконання логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від первинного джерела до кінцевого споживача складають до 50 % від суми загальних затрат на логістику. При застосуванні логістичних розробок, за даними Європейської асоціації логістики, час виробництва товарів скорочується на 25%, собівартість продукції знижується на 30% та обсяги матеріально-технічних запасів - на 30% - 70%. Реалізація наявних резервів у сфері звернення при застосуванні логістичного підходу за деякими оцінками дозволяє більш ніж на 40% збільшити прибуток. [4, с. 88].

Хоча логістичний ринок та його архітектоніка у нашій країні значно відстає від потреб сучасного світу проте потенціал створюють вигідне географічне положення – країна транзитер, через яку проходять чотири пан'європейські транспортні коридори (ПЕС), чотири трансконтинентальні транспортні коридори (ТСТС), також Україна належить до Чорноморської транспортної зони (BlackSeaPETrA). Вибіркові дослідження показують, що в господарчому циклі товару лише 2% часу витрачається на виробництво, інші 98% прямо або опосередковано пов'язані з рухом товару. Витрати на рух товару становлять більше 15% загальної вартості валового національного продукту [3]. Для забезпечення ефективного та надійного розвитку транзитоспроможності країни необхідне створення позитивної інфосфери перевізного процесу. Нині Україна займає лише 35 місце згідно з індексом логістичних ринків, що розвиваються, фірми Agility серед 50 країн. [5]

Тому нині транспортна логістика, як необхідна складова формування світової транспортної системи, визначається як галузь діяльності, що охоплює наступні царини, а саме: 1) процес планування, організації і виконання надійного та швидкого переміщення товарів від виробника до споживача; 2) контроль за всіма транспортними та іншими операціями, які утворюються під

час перевезення із застосуванням сучасних інформаційних засобів та технологій; 3) надання необхідних даних вантажовласникам тощо

Сформована на основі нових еталонів інформаційної діяльності та європейської транспортно-логістичної інтеграції можна забезпечити зниження собівартості доставки на 20–30% порівняно з нинішнім рівнем [2] Що має проявлятися в: 1) створенні на національному рівні сучасних інформаційних баз, технологій, логістичної інфосфери; 2) на національному рівні сприяти розвитку відповідного вітчизняного виробництва для створення належної технічної бази, потрібних та недорогих систем і засобів зв'язку, телекомунікаційних мереж тощо; 4) сприянні запровадженню закордонних інформаційних технологій та адаптації їх до національних потреб; 5) сприяння підготовки кваліфікованих кадрів та ін.

Сама архітектура інформаційної бази має забезпечити зберігання, обробку та надання інформації відносно перевізників та споживачів транспортних послуг і міжнародним споживачам послуг.

Тож, формуючи таку інформаційну базу, потрібно враховувати: 1) необхідність створення спеціальної електронної карти, в якій потрібно відобразити всі елементи дорожньої інфраструктури - залізничної, автомобільної, трубопровідної, водної та ін.; 2) потребу в обладнанні кожної одиниці рухомого складу відповідною технікою; 3) наявність надійного та якісного супутникового покриття по всій території; 4) створення комплексного уніфікованого підходу щодо регулювання та забезпечення безпеки руху для всіх транспортних засобів; 5) забезпечення вчасності надання та оновлення бази даних; 6) доступність для всіх учасників та ін.

При цьому ефективність та надійність розвитку транспортно-логістичної системи забезпечується високим рівнем безпеки та керованістю перевізних процесів, що неможливе без застосування інформаційних технологій. Це проявляється у постійній інновації технічних засобів на всіх шляхах сполучення через постійний контроль за місцем знаходження та параметрами ходу рухомого складу, автономне та автоматичне визначення місця його знаходження, що, в свою чергу, дає можливість реалізовувати системи управління та забезпечення безпеки руху на абсолютно нових принципах з мінімальною кількістю технічних засобів. Варто відзначити, що сьогодні уже формується логістична архітектура на декількох рівнях, зокрема на залізничному транспорті. База даних Інтернет або інша локальна мережа. Перевізники. Контролюючі органи. Вантажовласники. Пасажири. Рекламні та маркетингові компанії. Консультанти. Інші учасники перевізного процесу. Митниця. Інформаційний центр. Фінансові та банківські установи. Логістичні компанії. Науково-дослідні установи.

Проте рівень відповідного програмного забезпечення має спиратися на сучасні інформаційні технології, зокрема супутникові, яке б сприяло поліпшенню контролю за процесом транспортування, що б дозволило розв'язати проблему підвищення безпеки руху, якості на надійності процесу перевезення, запровадженні нових правил гри котрі можуть швидко зібрати інформацію, якісно її опрацювати, проаналізувати та на основі цього ухвалити

рішення, що дасть значно більше шансів утриматися на конкурентному ринку та завоювати нові ніші. Інформаційна складова одна з головних критеріїв у забезпеченні перевізного процесу. А для забезпечення ефективного та надійного розвитку транспортно-логістичної системи потрібно враховувати, що в умовах розвитку світової економічної системи комерційна успішність транспортного сектору кожної країни, і України в тому числі, залежить від здатності транспорту адаптувати свої технології у сфері перевезень до сформованих вимог якості транспортних послуг на глобальному транспортно-логістичному ринку. Впровадження інформаційних технологій для підприємств транспортної сфери має ґрунтуватися на принципах забезпечення безпеки при управлінні перевізним процесом та логістичними операціями, моніторингу стану інфраструктури, інженерно-геодезичного забезпечення робіт при ремонтні, проектуванні, будівництві та експлуатації шляхів сполучення та ін. Якщо ж, розглядати практичну сторону впровадження інформаційних баз в транспортному секторі, то необхідно звернути увагу на управління розподілом пропускної здатності транспортної системи, що вимагає виконання процесу ефективного планування при організації перевезень та швидкого прийняття рішень відносно доступу до транспортної інфраструктури значної кількості транспортних компаній, які до того ж ще й є конкурентами. Досвід деяких інших світових країн свідчить, що для ефективного функціонування таких інформаційних баз потрібно впроваджувати спеціальні правила, в яких будуть чітко зазначені умови доступу до даних. Крім того, управління розподілом пропускної спроможності транспортної системи вимагає автоматизації процесу планування, як на тактичному, так й оперативному рівнях. Що зумовлює необхідність постійного контакту різних учасників перевізного процесу, особливо при взаємодії різних видів транспорту. А, враховуючи велику кількість функцій, які повинні виконуватись в межах їх тісної взаємодії, кожен компонент інформаційної системи повинен виконувати окрему функцію в межах загального процесу управління та бути інтегрованим до єдиного інформаційного середовища з метою формування інтегрованої технології управління розподілом пропускної спроможності в межах всієї транспортної системи України. Таким чином, на сьогоднішній день у вітчизняній транспортно-логістичній системі, для повноцінної участі в наданні послуг на відповідному рівні, необхідно вчасно і швидко запроваджувати власні технології перевезень відповідно до вимог провідних гравців світового ринку транспортних послуг.

Література

1. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.
2. Маселко Т. Є., Шевченко С.Г. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvntu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf

3. Офіційний сайт Світового банку URL: <http://www.worldbank.org>

4. Устенко М. О., Івашкевич В.С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. Вісник економіки транспорту і промисловості № 59. 2017. С. 84–90.

5. Agility Emerging Markets Logistics Index 2017. Interactive Map. URL. <http://www.agility.com/EN/About-Us/Pages/Emerging-Markets/2017/Interactive-Map.aspx>