

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОСТАЧАННЯ ПРОДУКЦІЇ ПІДПРИЄМСТВА ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ІННОВАЦІЙ

Д.Є. Семенов, здобувач

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

У більшості підприємств існують проблеми, пов'язані з ефективним потоком продукції в логістичному ланцюзі, своєчасністю постачань, виявленню причин несвоєчасного постачання та запобіганню пошкодженню продукції [1]. Послуги з транспортування важких вантажів не є винятком. У міру розвитку глобалізації компанії стикаються з новими викликами в області поставок і логістики. Впровадження технологічних інновацій дозволяє компаніям ефективно управляти своїми ланцюгами поставок і забезпечувати безперебійну роботу навіть на міжнародному рівні. Сьогоднішнім перевізникам доводиться адаптуватися, оскільки споживачі стають все більш вимогливими до швидкості та надійності доставки продукції. Впровадження технологічних інновацій може допомогти компаніям підвищити якість наданих послуг і знизити витрати, зробивши їх більш конкурентоспроможними на ринку. Дуже важливим чинником цього процесу є якість транспортного обслуговування, що є важливою соціальною й економічною проблемою як для кожного населеного пункту, так і суспільства загалом. Від якості транспортного обслуговування залежить ефективність функціонування всіх господарюючих суб'єктів і населення [2].

Для більшості логістичних компаній в Європейському Союзі основною проблемою є забезпечення безперебійного потоку товарів клієнтам в потрібний час. Виробництво і комерція стають все більш індивідуалізованими, поряд зі збільшенням обсягу товарів, що поставляються меншими партіями, і потребами клієнтів, які в даний час стають все більш вимогливими. Багато країн Європи ввели нові правила щодо екологічно чистої та інтелектуальної логістики, які стали індивідуальними для міст та територій і стали фактором, що впливає на транспорт в цілому. Сучасне життя ніколи не настільки стикалося з проблемами забруднення, заторів та безлічі екологічних проблем, на які негативно впливає сектор логістики та транспорту. Тільки автомобільні перевезення відповідають за понад 20% загальних викидів вуглецю. Логістичні компанії спільноти повинні впроваджувати різні рішення і інноваційні ідеї для поліпшення транспорту, ланцюги поставок і ефективності розподілу потоків вантажу. В сучасних умовах система доставки представляє собою логістичну систему – організаційно-господарським механізмом управління матеріальними та інформаційними потоками. Вона включає матеріальні засоби, що забезпечують рух товарів по логістичному ланцюгу (склади, навантажувально-розвантажувальні механізми, транспортні засоби), виробничі запаси та засоби управління усіма ланками ланцюга [3].

Оскільки перевезення вантажів морським і залізничним транспортом мають свої обмеження, вітчизняний ринок транспортних послуг почав надавати пріоритет автомобільному транспорту для перевезень вантажів, а вантажовідправники та перевізники були вимушені змінити логістику експортних перевезень і спрямувати вантажі на західні прикордонні переходи. Організація перевезень автомобільним транспортом стала складним завданням через низьку пропускну спроможність прикордонних переходів на заході України, а вартість логістики значно зросла, адже відстань транспортування до портів ЄС збільшилась у рази [4].

Крім того, бізнес почав масово стикатися з проблемами в європейських портах. Це стосується і роботи митних та інших контролюючих органів, часу роботи терміналів та якості обслуговування. Українські вантажовідправники звикли отримувати інформацію 24/7, тож вони відчували велику різницю, почавши працювати з логістичними компаніями Румунії, Польщі та Туреччини. Оскільки велику кількість вантажів спрямували на сухопутні шляхи, пункти пропуску були заблоковані. Наприклад, у серпні та вересні ситуація на українсько-польському кордоні в напрямку пункту пропуску "Ягодин" була катастрофічною. Тисячі

вантажівок стояли в смузі по півтора-два тижні. Псувалися товари, через що експортери й перевізники зазнавали мільйонних збитків. На початку вересня черга досягла рекордних значень у понад 2 600 вантажівок і розтягнулася на 58 км, майже досягнувши Ковеля [5].

Для розуміння рівня витрат на інноваційну діяльність вважається доцільним звернення до Держстату України для отримання інформації стосовно здійснення ним розрахунків всіх даних щодо наукової та інноваційної діяльності за технологічними секторами (табл.1.1).

Таблиця 1. Результати оцінки інтенсивності витрат у відповідній економічній діяльності

Назва ВЕД	Інтенсивність витрат на R&D (% до доданої вартості ВЕД)
Сільське господарство, мисливство та надання пов'язаних із ними послуг, лісове господарство та лісозаготівлі, рибне господарство	0,27
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря, водопостачання; каналізація, поводження з відходами	0,35
Будівництво будівель, будівництво споруд, спеціалізовані будівельні роботи	0,21
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	0,28
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність споруд, спеціалізовані будівельні роботи	0,08
Виробництво кіно- та відеофільмів, телевізійних програм, видання звукозаписів; діяльність у сфері радіомовлення та телевізійного мовлення	0,32
Тимчасове розміщування й організація харчування	0,02
Надання фінансових послуг, крім страхування та пенсійного забезпечення; страхування, перестрахування та недержавне пенсійне забезпечення, крім обов'язкового соціального страхування; допоміжна діяльність у сферах фінансових послуг і страхування	0,38
Операції з нерухомим майном	0,01
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	0,18
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	0,11

Можна побачити, порівнюючи інші галузі, як мало витрачають на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи в сфері транспорту та доставки. Хоча ефективність транспортно-логістичних процесів впливає на імідж підприємства на ринку, якість і своєчасність послуг, що надаються. Саме такий спосіб може гарантувати правильну конкурентну позицію та дозволити вихід на нові ринки.

Для підвищення якості обслуговування необхідно перш за все узгодження прав споживачів та досягнення економічного ефекту. З цієї точки зору програмний розвиток автомобільного транспорту та транспортного обслуговування – це закінчений комплекс виконуваних організаційно відособленими учасниками соціально-економічних і виробничо-технічних заходів щодо досягнення мети чи проблеми на мезо-, макро- чи міні-рівнях, обґрунтований і ув'язаний за ресурсами, виконавцями і термінам виконання. Забезпечення належного рівня розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування, як у загальній постановці проблеми, пов'язане з важливими науковими, а також практичними завданнями, які передбачені господарюючими суб'єктами та населенням [6-11].

Література:

1. Лебединська О. Підвищення ефективності транспортно-логістичних процесів у підприємствах АПК / О. Лебединська, А. Волченко // Галицький економічний вісник. Т.: ТНТУ, 2019. Том 61. № 6. С. 96–103.
2. Перспективи розвитку територій: теорія і практика: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених, Харків, 22-23 листопада 2018 р. / Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, Одеський національний університет імені І.І.Мечникова, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна [та ін.]. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 416 с.
3. Павленко О.В., Музильов Д.О. Стабільна модель функціонування логістики для постачання швидкокоштовних продуктів маршрутами Україна – Польща. Комунальне господарство міст, Т. 1, Вип. 175, 2023, С. 237-242.
4. Pavlenko O., Muzylyov D., Ivanov V., Bartoszyk M., Jozwik J. Management of the grain supply chain during the conflict period: case study Ukraine. *Acta Logistica*. 2023. № 10(3), P. 393-402.
5. OECD Taxonomy of Economic Activities Based on R&D Intensity: OECD Science, Technology and Industry Working Papers. 2016. № 4. 25 p.
6. Pavlenko O., Muzylyov D., Ivanov V. Determination of an Effective Supply Chain: Case Study for Delivering Products from the USA to Ukraine. *Grabchenko's International Conference on Advanced Manufacturing Processes*. Springer. 2023. P. 82-93.
7. Pavlenko O., Muzylyov D., Trojanowski P. Finding a Rational Option for a Cold Supply Chain Using Simulation on International Routes. In: Arsenyeva, O., Romanova, T., Sukhonos, M., Biletskyi, I., Tsegelnyk, Y. (eds) *Smart Technologies in Urban Engineering*. STUE 2023. Lecture Notes in Networks and Systems, 2023. Vol 807. pp. 297-307. Springer, Cham.
8. Kalinichenko O., Pavlenko O., Nagornyy Y., Sevidova V., Soldatenko I. Determination of Conditions to Provide Transport Logistics Support Service to Aircraft at Aerodromes in Ukraine. In: Arsenyeva, O., Romanova, T., Sukhonos, M., Biletskyi, I., Tsegelnyk, Y. (eds) *Smart Technologies in Urban Engineering*. STUE 2023. Lecture Notes in Networks and Systems. 2023. Vol 807. pp. 390-399. Springer, Cham.
9. Волкова Т.В., Павленко О.В. Удосконалення управління якістю доставки зерна автомобільним транспортом на території України. *Комунальне господарство міст*. №154 (1). 2020, С.216-222.
10. Музильов Д.О., Павленко О.В. Модель функціонування системи доставки насіння зернових культур у контейнерах з США до України. *Комунальне господарство міст*. 2022, № 171 (4), 179-184.
11. Muzylev D., Kamaux N., Berezhnaya N., Kutya O. The criteria of choice of a rational technology of delivery the agricultural goods. *Motrol. Commission of motorization and energetics in Agriculture*. 2015. Vol.17. No.7. P. 67-72.