



УДК 656.11

RESEARCH OF SMART TECHNOLOGIES IN THE CONDITIONS OF DIGITALIZATION OF PROCESS OF FORMATION OF ROUTES IN THE CONDITIONS OF EXISTING RESTRICTIONS OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

ДОСЛІДЖЕННЯ SMART ТЕХНОЛОГІЙ В УМОВАХ ДІДЖІТАЛІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ ФОРМУВАННЯ МАРШРУТІВ В УМОВАХ ІСНУЮЧИХ ОБМЕЖЕНЬ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Pomazkov M.V. / Помазков М.В.
c.t.s., as.prof. / к.т.н., доц.

Litvinov O.P. / Літвінов О.П.
d.h.s., as.prof. / д.і.н., доц.

Gerikh A. I. / Геріх А.І.
magistr/magistr

Pryazovskyi State Technical University, Mariupol, Universytets'ka, 7, 87555
Приазовський державний технічний університет,
Маріуполь, Університетська, 7, 87555

Анотація. В умовах розширення міжнародного співробітництва та поглиблення інтеграційних процесів формуванню міжнародних транспортних коридорів належить провідна роль у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, культурних та інших зв'язків, з доцільністю створення міжнародної транспортної інфраструктури, що має узгоджені технічні параметри та забезпечує застосування як основи інтеграції національних транспортних систем до світової транспортної системи. Метою є вивчення питань по основних принципах створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів і магістралей. Знання принципів створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів і магістралей мають важливе значення для майбутньої діяльності висококваліфікованих спеціалістів в галузі транспорту при організації систем перевезень вантажів з вибором виду транспорту і маршрутів доставки, в проектних і науково-дослідницьких організаціях і установах.

Ключові слова: транспортування, вантажопотік, вантажообіг, якість обслуговування, зовнішньоекономічний, транспортна складова.

Вступ.

Наразі в Україні вирішуються ключові проблеми забезпечення позитивних структурних змін в економіці, пов'язані з підвищенням ефективності внутрішнього виробництва та розвитку внутрішнього ринку.

Сучасні економічні умови, головною рисою яких є перехід на «ринку покупця», встановлюють нові вимоги до організації та управління роботою промислових підприємств, які потребують швидкого реагування на зміни структури та обсягу попиту на продукцію, що випускається, а також зберігати організаційно-економічну стійкість.

Організаційно-економічна стійкість – це здатність зберігати фінансову стабільність за постійної зміни ринкової кон'юнктури шляхом удосконалення та цілеспрямованого розвитку виробничо-технологічної та організаційної структури методами логістико-орієнтованого управління.

В даний час проблема збереження підприємствами організаційно-



економічної стійкості вирішується за допомогою логістичної концепції, яка включає відмову від надлишкових запасів готової продукції та міжопераційного запасу, усунення простоїв обладнання, нераціональних внутрішньозаводських перевезень, перетворення постачальників із протилежної сторони на партнерів.

Згідно з визначенням Комітету з Внутрішнього Транспорту Європейської Економічної Комісії ООН: "Транспортний коридор - це частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає рухомий склад і стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямку, а також сукупність технологічних, організаційно-правових умов здійснення цих перевезень".

Транспортна система України представлена практично всіма видами наземного (залізничний, автомобільний), водного (морський, річковий), повітряного (авіаційний, вертолітний) та трубопровідного (нафто-, газо- та аміакопроводи, транспортування хімічних речовин) транспорту. Розвинуто також комунальний транспорт. Слід зазначити велику роль національного транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) не лише як інфраструктури зовнішньоекономічних зв'язків України, а й як важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, що забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі (наша держава знаходиться у зоні розгалуженої системи міжнародних транспортних коридорів – МТК) . Водночас в Україні зростання попиту на транспортне обслуговування супроводжується підвищенням вимог до його якісних характеристик.

Основний текст

Транспортна система України представлена практично всіма видами наземного (залізничний, автомобільний), водного (морський, річковий), повітряного (авіаційний, вертолітний) та трубопровідного (нафто-, газо та аміакопроводи, транспортування хімічних речовин) транспорту. Розвинуто також комунальний транспорт.

Слід зазначити велику роль національного транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) не лише як інфраструктури зовнішньоекономічних зв'язків України, а й як важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, що забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі (наша держава знаходиться у зоні розгалуженої системи міжнародних транспортних коридорів – МТК) . Водночас в Україні зростання попиту на транспортне обслуговування супроводжується підвищенням вимог до його якісних характеристик.

За роки незалежності в Україні значно (на 1141 км, або майже на 5%) зменшилася довжина залізничних колій, що експлуатуються, проте зросла частка електрифікованих (з 35,6% у 1990 р. до 44,9% у 2009 р.). З більш ніж 4 тис. км. водних шляхів до 2,15 тис. км. зменшилася протяжність річкових водних артерій, що використовуються для перевезення вантажів і пасажирів. Нині вони представлені переважно протяжністю русел Дніпра та Дунаю. Зростають загальна протяжність автомобільних доріг (хоча у 2009 р. вона скоротилася порівняно з 2008 р. майже на 7 км) та частка доріг з твердим покриттям (з 93,7% у 1990 р. до 97,8% у 2009 р.) . Тим часом дуже повільно



збільшується протяжність автомобільних доріг, віднесених до автобанів, або тих, що мають I чи II категорії. На сьогодні в Україні є лише 280 км швидкісних автомобільних доріг, які відповідають усім міжнародним нормам: це автомагістраль Київ – Бориспіль та (на окремих ділянках) дорога Київ – Одеса. Наявність автомобільних доріг I та II категорій становить близько 9%, і лише 2,2 тис. км з них побудовано за параметрами I категорії.

Погіршення основних показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи обумовлено, перш за все, скороченням попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуєчих галузей економіки, а також з боку населення (як щодо вантажних перевезень, так і щодо територіального переміщення його самого).

Аналітики сподіваються, що з 2010-2011 рр., після завершення руйнівного впливу світової фінансово-економічної кризи, почнеться нова довга хвиля у світовому економічному зростанні, яка досягне свого максимуму в 2020-2040 роках. Йдеться про те, що в найближчому десятилітті економіки країн ще не позбудуться кризових тенденцій, а деякі з них можуть не лише зберегтися, а й посилитись. Структура світового промислового виробництва, швидше за все, відчує зміни, зумовлені прискореним розвитком високотехнологічного сектора (передусім, це стосується біо нанотехнологій), екологічної індустрії (її завданнями стануть вирішення проблем повної переробки та утилізації наявних промислових та комунальних відходів, реабілітація ґрунтів та водойм) повітря), а також енергозберігаючих технологій у всіх сферах економіки та людської діяльності.

Основною проблемою авіаційного транспорту, яка потребує якнайшвидшого рішення, є технічне невідповідність вітчизняних аеропортів стандартам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (ІАТА). Пропускна спроможність терміналів та кількість місць для паркування повітряних суден недостатня. Капітальні будівлі та споруди (зокрема злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки та перонно-вокзальні комплекси) потребують негайної реконструкції для забезпечення вимог УЄФА під час проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу.

Відсутня державна програма поновлення рухомого складу вітчизняних авіакомпаній, хоча про необхідність її розробки йшлося ще у 2008 р. у відповідному Рішенні РНБОУ. Досі у владних структурах вивчають питання про відміну ПДВ при ввезенні нових іноземних літаків, аналоги яких не виробляє вітчизняне авіабудування; розглядають проект закону щодо ратифікації Кейптаунської конвенції (Україна підписала її ще 2004 р.), яка дозволить ефективніше використовувати лізингові схеми придбання техніки; намагаються забезпечувати виконання Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2024 року (схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 р. № 1656-р). Водночас поступове посткризове економічне зростання в Україні висуває нові вимоги до її транспортної інфраструктури.



Висновки

Важливим напрямом реалізації потенціалу наявної та майбутньої транспортних інфраструктур України є посилення міжнародного співробітництва. Нашій державі необхідно реформувати свою транспортну систему та гармонізувати внутрішнє транспортне законодавство з відповідним законодавством ЄС (*acquis communautaire*), щоб повністю використати транзитний потенціал країни та її вигідне географічне положення. До пріоритетних напрямів удосконалення співробітництва України з ЄС у транспортній сфері належать: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної та ін.); інтеграція до Спільного європейського авіаційного простору (ЕСАА); підтримка інтермодальності та співробітництво у використанні космічних систем у рамках підписаної у 2005 р. Угоди про співпрацю щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ДПСС) між ЄС, його державами-членами та Україною; укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами — членами ЄС. Так званий «Порядок денний асоціації Україна — ЄС» містить положення про необхідність розробки концепції державної політики сталого розвитку всіх видів транспорту, яка б узгоджувалась з Білою Книгою ЄС щодо транспорту та передбачала посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, погоджену політику зміцнення конкурентоспроможності, державну допомогу, фіскальну гармонізацію, безпеку руху тощо.

Також відомо, що Україна входить у сімку світових держав, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки (зокрема, за такими напрямками, як літакобудування (регіональні пасажирські та транспортні літаки); авіаційне двигунобудування; авіаційне агрегатобудування; бортове радіоелектронне обладнання, орієнтоване на використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостереження, надлегкі та легкі літальні апарати, вертольотобудування; Для реалізації наявного потенціалу в цій галузі наша держава має нарощувати випуск нових моделей літаків, які відповідали б вимогам замовників з країн Азії, Африки, Латинської Америки, а згодом — і ЄС.

Література:

1. Вінников В.В. Проблеми комплексного розвитку морського транспорту: Монографія. — О.: Фенікс, 2005. — 300 с.
2. Дьомін Ю.В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). — К.: «Юнікон-Прес», 2001. — 342 с.
3. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. — М.: АСМАП, 2000. — 176 с.
4. Лукинский В.С., Бережной В.И., Бережная Е.В. и др. Логистика автомобильного транспорта: концепции, методы, модели. М.: Финансы и статистика, 2000. — 280 с.
5. Основи організації транспортного забезпечення зовнішньотоговельних зв'язків України/ Ю.М. Цветов, О.Й. Єдін, М.В. Макаренко та ін.— К.: ВАТ



“ИКТП-Центр”, 2000.– 581 с.

6. Базаров Б. И. Экологическая безопасность транспортных средств : учебное пособие / Б. И. Базаров. – Ташкент : Chinor ENK, 2012. – 216 с.

7. Информационные технологии на железнодорожном транспорте: Учеб. для вузов ж.д. транспорт/ Под редакцией Э.К. Лецкого – М.: УМК МПС России, 2000.– 680с.

8. Модели и методы теории логистики: учебное пособие для студентов и аспирантов экономических специальностей / ред. В.С. Лукинский. – М. : СПб. ; К. : ПИТЕР, 2003. – 176 с.

***Abstract.** In the context of expanding international cooperation and deepening integration processes, the formation of international transport corridors has a leading role in solving transport problems related to interstate economic, cultural and other ties, with the feasibility of creating an international transport infrastructure that has agreed technical parameters and provides application as a basis for integration of national transport systems into the world transport system. The aim is to study issues on the basic principles of creation and operation of international transport corridors and highways. Knowledge of the principles of creation and operation of international transport corridors and highways is important for the future activities of highly qualified specialists in the field of transport in the organization of freight systems with the choice of mode of transport and delivery routes, in design and research organizations and institutions.*

***Key words:** transportation, cargo flow, cargo turnover, quality of service, foreign economic, transport component.*

*Стаття підготовлена у рамках Програми Еразмус+ (СВНЕ):
«Кризис та ризик інжиніринг на транспорті
(598218-EPP-1-2018-1-PL-EPPKA2-SVNE-JP)»*

Статья отправлена: 10.11.2021 г.

© Помазков М.В., © Літвінов О.П., © Геріх А.І.