

5) Ризик зловживань. ШІ може бути використано для незаконних або неетичних цілей, таких як шпигунство, крадіжка даних або маніпуляція.

6) Загроза конфіденційності. Маючи доступ до персональних даних клієнтів, співробітників та партнерів, ШІ створює ризик витоку або зловживання цими даними.

7) Залежність від технології. Автоматизація багатьох функцій може знизити критичне мислення, творчість і соціальні навички у людей, а також викликати проблеми в разі збою або атаки на системи ШІ [3].

5. Перспективи штучного інтелекту у транспортній галузі

У майбутньому ШІ зможе керувати автономними вантажівками та обробляти дані з інших транспортних засобів та інфраструктури. Вже зараз вантажівки оснащуються пристроями, що відслідковують стан та знос вузлів автомобіля, що дозволяє знизити ризики поломок та прогнозувати терміни технічного обслуговування на основі реального стану машини.

В Україні перспективи ШІ в транспорті включають розширення можливостей автономного керування, покращення комунікацій між транспортними засобами, а також розвиток інфраструктури для безпечного впровадження цих технологій. Однак ризики, такі як зменшення робочих місць та питання етичності, також залишаються актуальними. Дискусії щодо впровадження ШІ в транспортному секторі вказують на необхідність збалансованого підходу, щоб забезпечити як технологічний прогрес, так і соціальну стабільність.

Підсумовуючи, можна сказати, що ці інновації обіцяють суттєве підвищення ефективності транспортних систем, особливо в умовах урбанізації та збільшення транспортних потоків. Україні важливо активно інтегрувати ШІ, враховуючи як локальні, так і міжнародні виклики та досягнення у сфері розвитку транспортних систем.

Перелік використаної літератури

1. European Road Safety Observatory. September 13, 2021. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/erso-country-overview-2021-estonia_en.pdf (дата звернення: 14.11.2024).

2. Використання штучного інтелекту в управлінні транспортними потоками та логістичними реакціями. URL: <https://cargofy.ua/uk/blog/vikoristannya-shtuchnogo-intelektu-v-upravlinni-transportnimi-potokami-ta-logistichnimi-reakciyami> (дата звернення: 14.11.2024).

3. Костецький В.З., Дудкін П.Д. Використання штучного інтелекту в логістичному бізнесі. «Наука, інновації, бізнес: проблеми, перспективи і сьогочасні тренди розвитку»: матеріали XI Всеукр. наук.-практ. конф. пам'яті почес. проф. ТНТУ ім. І. Пулюя, академіка НАН М. Г. Чумаченка, м. Тернопіль, 26 трав. 2023 р. / ТНТУ ім. І. Пулюя, Тернопіль, 2023. С.61-62. URL: https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/41722/2/KhI_VNPK_2023_Kostetskyi_V-The_use_of_artificial_61-62.pdf (дата звернення: 14.11.2024).

УДК 658.5

КАРШЕРИНГ В УКРАЇНІ: ПЕРЕВАГИ, МОДЕЛІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Оленчук І.І., студент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
e-mail: ilyaolenchuk@gmail.com,

Ковцур К.Г., к.т.н., доцент, доцент кафедри транспортних систем і логістики,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Каршеринг (англ. carsharing — спільне використання автомобіля) є альтернативою для звичної нам моделі використання та володіння автомобілем. У традиційному варіанті каршеринг означає спільне володіння транспортним засобом з іншими особами, тобто

часткове володіння автомобілем із правом його використання. Ця концепція покликана оперативно й комфортно задовольняти потребу в переміщенні, а також сприяє економії фінансів шляхом скорочення витрат на утримання власного автомобіля.

В цілому, каршеринг можна умовно поділити на три великі групи за способом споживання послуг. Дані групи називаються Free-floating, Peer-to-peer та Fractional.

Free-floating (Вільний каршеринг) — це короткострокова оренда автомобіля з можливістю завершення поїздки в будь-якій зручній для водія точці або на спеціально позначених парковках. Таку модель впроваджують каршерингові компанії, які активно розвиваються як на світовому, так і на українському ринку. Цей формат оренди з оплатою за хвилину або годину зазвичай використовується для коротких поїздок містом.

Peer-to-peer (P2P) каршеринг — це модель оренди автомобілів, що працює за принципом класичного каршерингу, але автомобілі здебільшого знаходяться у приватній власності або належать компаніям, чия основна діяльність не пов'язана з орендою чи прокатом авто[1]. Оренда авто від приватних осіб здійснюється переважно через онлайн-платформи, які об'єднують усі приватні пропозиції на одному майданчику. Ця модель широко поширена в США, де найбільше відомі такі компанії, як Turo і Getaround.

З розвитком інформаційних технологій з'являється все більше варіантів оренди автомобілів від приватних власників, де будь-яка особа може здавати свій автомобіль в оренду.

P2P формат передбачає, що приватна особа, власник або власник автомобіля, передає свій транспорт іншій людині.

Перевагами цього формату є нижча ціна, оскільки власник не має витрат на офіси, персонал чи дорогі страховки, тому може пропонувати більш вигідні умови, а також можливість домовитися про індивідуальні умови оренди авто.

Але слід зазначити, що при даній моделі оренди присутній і ряд недоліків, серед яких слід виділити ризик шахрайства з боку орендарів або власників — платформи відсіюють недобросовісних користувачів, але подібні випадки все ж трапляються. Обмежена страховка — вона призначена для приватних осіб, тому при аварії можуть виникнути проблеми з виплатами. Індивідуальні умови кожного власника — необхідно уважно читати умови кожної оренди.

Головною відмінністю P2P каршерингу є те, що тут не передбачена дуже короткострокова оренда (наприклад, на кілька хвилин), зазвичай мінімальний термін оренди — одна доба, оскільки власник фізично не може забезпечити видачу та прийом авто за короткий час. Теоретично можлива оренда на короткий період, але це швидше виняток, ніж правило.

Fractional (Фракційний) каршеринг — це модель, що передбачає так звану спільну власність, яка дозволяє користувачам разом володіти та експлуатувати транспортний засіб. Люди об'єднуються в групи за територіальним принципом або за інтересами, купують автомобіль або парк різних автомобілів у спільне користування і спільно його використовують.

Деякі експерти стверджують, що мешканці мегаполісів все менше потребують власного автомобіля через зростання популярності каршерингу та інших форм оренди транспорту. За даними дослідження компанії Frost & Sullivan [2], у 2011 році в Європі налічувалося близько 700 000 підписників на каршеринг. Очікується, що до 2020 року ця цифра зросте до 15 мільйонів користувачів, а кількість доступних авто — до 240 000 одиниць.

Деякі великі автомобільні концерни запустили власні сервіси, які дозволяють користуватися автомобілями без їх купівлі у власність. Цей формат називають «автомобілі за підпискою».

Відмінності каршерингу від довгострокової оренди полягають у тому, що автомобіль можна орендувати цілодобово, 7 днів на тиждень, при цьому процес бронювання, отримання та повернення авто є повністю автоматизованим. Оренда можлива на хвилини, години або дні. Усі користувачі мають членські картки або зареєстровані в додатку і

попередньо схвалені для керування автомобілем. У місті доступні численні пункти видачі та повернення авто, часто розташовані поблизу станцій метро або іншого громадського транспорту. Страховка, користування міськими паркувальними місцями та паливо, як правило, включені у вартість оренди.

Каршеринг дозволяє учасникам зекономити до 70 % загальної вартості володіння транспортом, оскільки вони сплачують лише за той час, коли дійсно користуються автомобілем. Учасники каршеринг-клубів відзначають 47 % збільшення використання громадського транспорту, 10 % зростання кількості поїздок на велосипеді та 26 % збільшення піших прогулянок. Це можна пояснити більш ефективним використанням автомобіля та відмовою від непотрібних поїздок. Ті, хто відмовився від власного авто, використовують транспорт лише за необхідності і частіше ходять пішки. Каршеринг також спрямований на підвищення доступності автомобілів. Однак, згідно з дослідженням Інституту транспортних досліджень Каліфорнійського університету, рівень обізнаності про цю послугу серед осіб, які не мають власного автомобіля, залишається низьким.

На ринку каршерингу в Україні представлені два основні оператори: Getmancar та Mobilecar. Getmancar є лідером у цьому сегменті, пропонуючи різноманітні автомобілі та тарифи, тоді як Mobilecar спеціалізується виключно на електричних автомобілях.

У Європі найбільшими гравцями на ринку каршерингу є Cambio CarSharing, Communauto, Drivy, Hertz, Mobility Carsharing, Share Now, Turo та Zipcar. Серед них дві компанії (Getaround та Turo) функціонують за моделлю Peer-to-peer (P2P), в той час як решта дотримуються традиційної схеми, де автомобілі належать компаніям і здаються в оренду клієнтам.

Розвиток ринку каршерингу в Україні почався у 2017 році. Спершу послуга з'явилася в Одесі та Києві, а тепер каршеринг доступний у містах Київ, Дніпро та Одеса. Мапу покриття зон каршерингу та вільних авто в Києві та Дніпрі наведено на рис. 1 та 2 відповідно.



Рисунок 1 - Мапа зон каршерингу та вільних авто в місті Дніпро компанії Getmancar станом на 04.11.2024

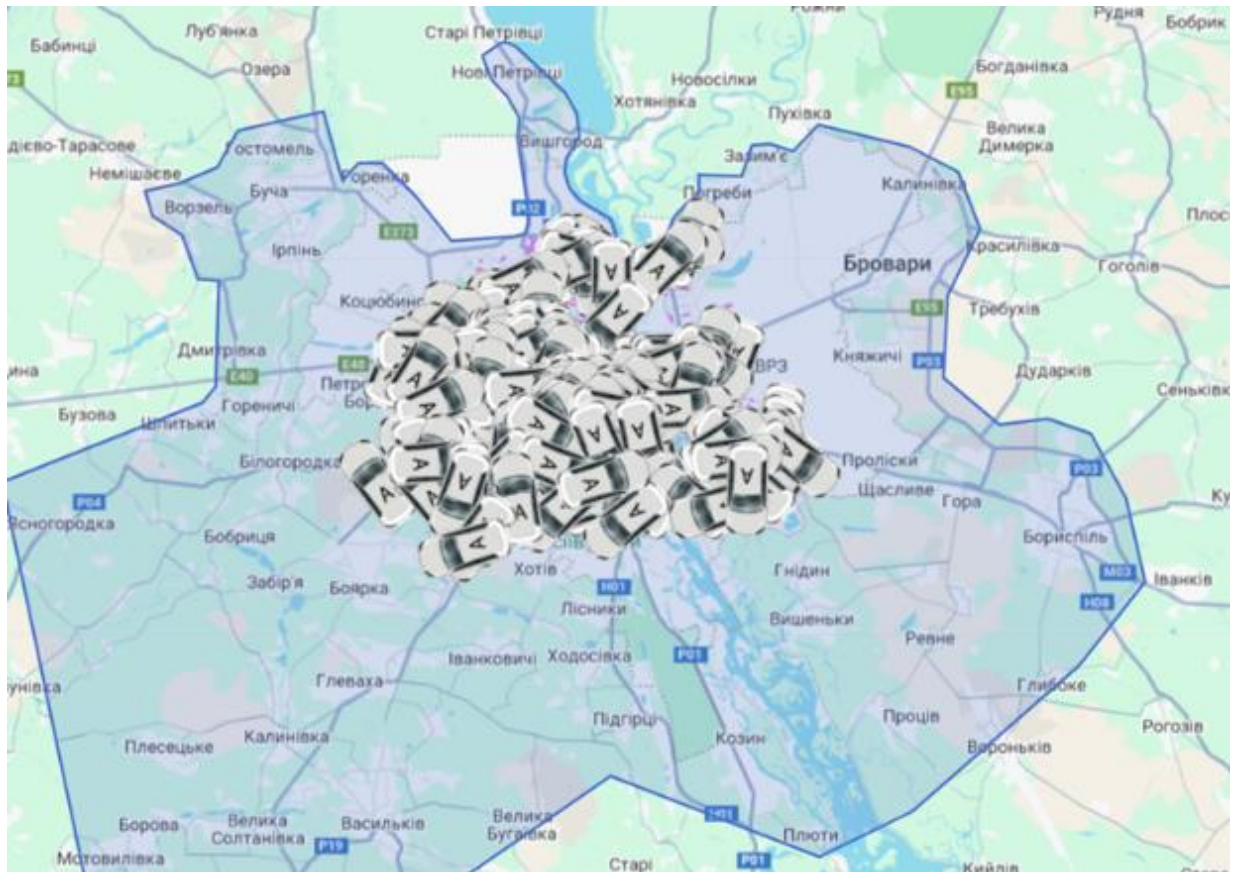


Рисунок 2 - Мапа зон каршерингу та вільних авто в місті Київ компанії Getmancar станом на 04.11.2024

Компанія Getmancar також запускала тестовий сервіс у Львові, надаючи можливість пересуватися Львівською, Тернопільською, Івано-Франківською, Закарпатською і Волинською областями. Однак після завершення тестування ця послуга у Львові більше не працює. З огляду на особливості ринку, каршеринг користується більшим попитом у великих містах.

Каршеринг, або спільне користування автомобілями, має значний потенціал в Україні, особливо у великих містах, де зростає попит на економічно вигідні та екологічні варіанти транспорту. У містах, таких як Київ, Львів, Харків та Одеса, спостерігається все більше зацікавлених користувачів, які прагнуть зменшити витрати на особистий транспорт, уникаючи додаткових витрат на обслуговування, паркування та страхування.

Переваги каршерингу для користувачів включають зручність короткострокової оренди авто, можливість використання сучасних моделей автомобілів і значну економію часу на організацію поїздок. До того ж, завдяки відсутності необхідності постійно володіти власним транспортним засобом, каршеринг сприяє зменшенню завантаженості міських доріг, а отже – поліпшенню екологічної ситуації. Також це дозволяє знизити кількість паркомісць, яких завжди не вистачає у центральних частинах міст.

Проте для забезпечення стабільного розвитку та популяризації каршерингу потрібно розв'язати кілька важливих питань.

По-перше, забезпечення безпеки залишається пріоритетним: каршерингові автомобілі часто стають об'єктом зловживань чи неухважного використання. Потрібні ефективні механізми моніторингу стану транспортних засобів, а також додаткові заходи для попередження аварійних ситуацій.

По-друге, правове регулювання галузі потребує удосконалення. Необхідно створити чіткі норми та стандарти для операторів каршерингу, що регулювали б питання оренди,

страхування і відповідальності у випадку дорожньо-транспортних пригод. Це дозволить підвищити довіру користувачів до сервісу та зробить його більш привабливим для нових компаній, які потенційно можуть вийти на ринок України.

Ще одним аспектом є підвищення обізнаності серед населення. Для багатьох користувачів каршеринг залишається новим і малозрозумілим сервісом. Проведення інформаційних кампаній та навчання користувачів дозволить зменшити кількість негативного досвіду та стимулювати більше людей до користування каршерингом.

Розвиток цифрових послуг в Україні сприяє тому, щоб зробити цей процес якомога легшим і доступнішим. Такі сервіси, як Дія та електронний кабінет водія, вже зараз спрощують взаємодію громадян з державними установами і можуть суттєво оптимізувати процес оренди авто. Зокрема, можна реалізувати інтеграцію документів та посвідчень безпосередньо у додаток, що дозволить орендодавцям миттєво отримувати необхідну інформацію про водія, його права та наявність страхування.

Це створює конкурентну перевагу для українського каршерингу порівняно з іншими країнами. В цілому, якщо держава й бізнес об'єднують зусилля для вдосконалення каршерингових сервісів, Україна має всі шанси створити потужну, інноваційну і безпечну систему спільного користування транспортом.

Перелік використаної літератури

1. Ingrid Ballús-Armet, Susan A. Shaheen, Kelly Clonts, and David Weinzimmer Peer-to-Peer Carsharing Архів Оригіналу URL : <http://surl.li/qqsbxm> (дата звернення: 16.10.2024).

2. Growing Awareness of Peer-to-Peer Carsharing Will Boost Carsharing Rentals in Less Populated Areas in Europe, Says Frost & Sullivan. Архів Оригіналу URL: <http://surl.li/fihzev> (дата звернення: 16.10.2024).

УДК 658.5

ДОСТАВКА ЗЕРНА З УКРАЇНИ: ЕКОНОМІЧНІ МОДЕЛІ ТА АЛЬТЕРНАТИВНІ МАРШРУТИ ЕКСПОРТУ

Пономарьов Д.А., студент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет,

Ковцур К.Г., к.т.н., доцент, доцент кафедри транспортних систем і логістики, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, e-mail: kovtsyr@gmail.com

Україна, як один з провідних світових експортерів зерна, відіграє ключову роль у забезпеченні глобальної продовольчої безпеки. Однак, сучасні геополітичні та економічні виклики суттєво вплинули на процеси доставки зерна в експортному сполученні.

У зв'язку з військовою агресією Росії проти України, традиційні морські шляхи експорту зерна через порти Чорного моря зазнали значних обмежень. Це створює нові виклики та проблеми, які пов'язані з обмеженням пропускнуої здатності альтернативних маршрутів, збільшенням логістичних витрат, необхідністю модернізації інфраструктури та перешкодами на кордонах.

Україна активно співпрацює з міжнародними партнерами для забезпечення безпечних коридорів експорту зерна. Важливу роль відіграють ініціативи ООН та підтримка європейських країн у створенні "зернових коридорів".

Моніторинг експортного ринку зерна в Україні, вказує, що ситуація на ринку у порівнянні з попередніми роками, дещо змінилася, спостерігається спад зернообігу за всіма напрямками перевезення. Але Україна продовжує посідати шосте місце серед світових експортерів зерна, незважаючи на складні економічні та політичні ситуації в країні. Лідерами з виробництва можна впевнено назвати такі області, як Одеська, Харківська,