

Секція 3  
***Підприємництво в системі функціонування  
національної економіки***

**СТРАТЕГІЧНА ВАЖЛИВІСТЬ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ  
В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

*Алдере Самі Мехлеф, аспірант 1-го року навчання  
Науковий керівник: Шевченко І.Ю., д.е.н., професор  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Національна економіка неможлива без переміщення всіх видів ресурсів, що забезпечується транспортною системою. В структурі транспортної системи чільне місце відводиться автомобільному транспорту з огляду на його переваги в маневреності і в співвідношенні «ціна – якість».

Метою даного дослідження є аналіз динаміки розвитку автомобільного транспорту в системі національної економіки України. У якості інформаційної бази дослідження оберемо статистичний збірник «Транспорт України 2021».

На підставі даних, наведених у статистичному збірнику «Транспорт України 2021» [1], можемо сформулювати наступні висновки:

– у період 2016-2020 рр. автомобільним транспортом забезпечувалося перевезення 71-75% вантажів. Як бачимо, це абсолютне лідерство з-поміж усіх видів транспорту. При цьому обсяги перевезення вантажів зростали порівняно з попередніми роками на 3-7% (за винятком 2019 року, коли обсяги перевезення вантажів зменшилися на 5%);

– в середньому за добу автомобільним транспортом перевозилося в 2016-2020 рр. 2966-3367 тис. т вантажів;

– у регіональному розрізі виділяється переважання таких регіонів України за обсягами перевезення вантажів: Дніпропетровська область (у 2016-2020 рр. на регіон приходилося 26,2-31,7% загального обсягу перевезення вантажів в Україні), Полтавська область (у 2016-2020 рр. на регіон приходилося 13,6-17,8% загального обсягу перевезення вантажів в Україні) та Донецька область (у 2016-2020 рр. на регіон приходилося 7,8-10,9% загального обсягу перевезення вантажів в Україні);

– середня відстань перевезення однієї тонни вантажів автомобільним транспортом у 2016-2020 рр. складала 53-60 км, що значно менше, ніж середня відстань перевезення однієї тонни вантажів іншими видами транспорту (авіаційним транспортом (3048-3583 км), морським транспортом (830-1264 км), залізничним транспортом (546-581 км), річковим транспортом (362-417 км)). Втім, за регіонами України вказаний індикатор суттєво варіюється: до прикладу, у Закарпатській області середня відстань перевезення однієї тонни вантажів автомобільним транспортом у 2016-2020 рр. складала 437-604 км, тоді як у Донецькій області – всього 10-23 км;

– за вантажообігом автомобільний транспорт знаходиться на 3-му місці в транспортній системі України (16,9-20,8%), значно поступаючись залізничному транспорту (51,2-56,1%);

– впевнену позицію (42% зі 100%) тримає автомобільний транспорту і в перевезенні пасажирів, не суттєво поступаючись лише електротранспорту в містах, на який у 2016-2020 рр. приходилося 50-55% перевезення пасажирів;

– автомобільний транспорт лідирує за обсягом перевезення вантажів у міжміському, приміському та внутрішньоміському сполученнях;

– у регіональному розрізі найбільший обсяг перевезень пасажирів автомобільним транспортом у досліджуваній період приходився на м. Київ (119-312 млн перевезених пасажирів за рік), Донецьку область (80-90 млн перевезених пасажирів за рік), Львівську область (69-133 млн перевезених пасажирів за рік), Дніпропетровську область (60-119 млн перевезених пасажирів за рік), Харківську область (52-114 млн перевезених пасажирів за рік) і Київську область (46-86 млн перевезених пасажирів за рік);

– в Україні за рік на одну особу наявного населення приходиться в середньому 40 поїздок автомобільним транспортом. Щоправда, українці, які проживають у містах, частіше користуються послугами електротранспорту (тролейбусів, трамваїв і метрополітену);

– за показником пасажирообігу автомобільний транспорт в Україні також утримує лідерську позицію: в останнє п'ятиріччя на цей вид транспорту приходилося 32-39% загального пасажирообігу в країні. Конкуренцію за критерієм пасажирообігу автомобільному транспорту складає залізничний транспорт, на який в період 2016-2020 рр. приходилося 22-36% загального пасажирообігу в країні. На третьому місці за критерієм пасажирообігу в Україні – авіаційний транспорт, яким у досліджуваній період забезпечувалося 15-28% загальнодержавного пасажирообігу;

– середня відстань перевезення одного пасажирів автомобільним транспортом у 2016-2020 рр. складала 17-19 км, що значно менше, ніж середня відстань перевезення одного пасажирів іншими видами транспорту (авіаційним транспортом (1876-2206 км), морським транспортом (13-589 км), залізничним транспортом (95-184 км), річковим транспортом (13-43 км)).

Висока конкурентоспроможність автомобільного транспорту в Україні додатково обумовлена розгалуженістю мережі автомобільних доріг загального користування, зокрема з твердим покриття: так, на кінець 2021 року довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриття в Україні складала 158428 км (з них державного значення – 44533,5 км (28,1%), місцевого значення – 113894,5 км (71,9%)).

У світовому контексті, перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні співвідноситься з обсягами перевезення вантажів автотранспортом у таких країнах як Велика Британія, Франція, Іспанія, Італія, Польща, проте за вантажообігом автомобільного транспорту Україна є ближчою за показником до таких країн як Литва, Нідерланди, Чехія. За пасажирообігом автомобільного транспорту Україна знаходиться на рівні таких країн як Румунія та Хорватія.

Результати проведеного дослідження підтвердили стратегічну важливість автомобільного транспорту в системі національної економіки України.

*Література:*

1. Транспорт України 2021: статистичний збірник (е-версія). URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2022/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf)

**АВТОМАТИЗАЦІЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОГО  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯК ОСНОВА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ  
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ КРИЗОВИХ УМОВАХ**

*Баранніков М.О.*

*Науковий керівник: Кириченко С.О., к.е.н., доцент  
Національний технічний університет України  
«Київський політехнічний інститут  
імені Ігоря Сікорського»*

Сучасна криза, яка виникла внаслідок російської військової агресії, стала причиною дестабілізації багатьох бізнес-процесів. Значні проблеми зазнало і матеріально-технічне забезпечення. Однією з причин недостатньої ефективності функціонування даної структури є кадрова проблема, сутність якої полягає в обмеженій пропозиції кваліфікованих кадрів на ринку праці. Ці аспекти змушують підприємців збільшувати фонд оплати праці для залучення конкурентоспроможних кадрів або наймати на роботу працівників, здатних виконувати лише шаблонні завдання. Для нівелювання даних негативних факторів доцільним є автоматизація сфери матеріально-технічного складу.

Сутність даного заходу полягає у впровадженні сучасних комп'ютерних комплексів на основі штучного інтелекту, які будуть виступати в якості інфраструктури для менеджера. Програмні помічники дозволять суттєво скоротити наявний штат працівників, що позитивно відобразиться як на бюджетній складовій діяльності, а саме зниженні фонду оплати праці, так і значно спростить організаційну структуру відділу забезпечення [1].

Так одними з основних напрямків автоматизації в сучасних компаніях є:

– закупівлі. Система автоматичних закупівель дозволить замінити менеджерів відділу матеріально-технічного забезпечення на програмний додаток, який буде проводити шаблонні операції з придбання сировини і матеріалів у повністю автономному режимі;

– логістика. Впровадження програмного комплексу дозволить автоматично проводити пошук вантажівок за вказаними критеріями вибору на основі відкритої конкурсної пропозиції. Наразі такими програмами є «DELLA», «TransTask», «DeGruz», «Flagma» тощо;

– складське господарство. Даний бізнес-процес потребує комплексної автоматизації на основі як програмного забезпечення, так і спеціального устаткування. Так монтаж роботизованої кран-балки, рамок для зчитування QR-кодів, коміркової вагової системи стануть основою автоматичного складу.