

ками), що дозволяє реально економити користувачеві в ореолі крокової доступності, а не в масштабі величезного мегаполісу. Успіх геолокаційних послуг можна пояснити тим, що вони фактично заповнили незайняту нішу “споживання брендів”: якщо раніше всі демонстрували свій статус брендами-продуктами, то тепер з'явилася можливість додати до цього, часом більш показові, бренди сфери обслуговування.

Згідно з результатами дослідження, проведеного дослідницькою компанією TNS, LBS входять до числа найбажаніших функцій для користувачів мобільного зв'язку: понад 60% людей, що не використовують цю послугу, хотіли б мати її. В Україні цей показник нижчий за світовий і складає 38%. Майже кожен п'ятий (19%) з 6 мільярдів користувачів мобільних телефонів у всьому світі вже використовують LBS, і майже в три рази більше людей (62%) хотіли б використовувати ці послуги в майбутньому. В Україні LBS використовують 16% користувачів мобільних телефонів. Найпривабливіші можливості для них – це навігація і GPS (46%) і можливість знайти цікаві місця поблизу (47%). Разом з тим росте інтерес й до інших функцій: 11% користувачів соціальних мереж. Українські користувачі LBS, згідно з дослідженням, зрозуміли, що є можливість отримання певної вигоди, коли відоме їх місцезнаходження брендам і роздрібним торговцям – 19% повідомляють про своє місцезнаходження в обмін на знижки або акційні пропозиції (цей показник в Україні навіть вище середнього по світу, де цей показник складає 12,5%) [3].

1. Журнал “Практика інтернет-маркетингу” – 2011 р. – №14 – с. 45 2. *Marketing Media Review* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://mmr.ua/> 3. Інформаційно-консультаційна група TSN [Електронний ресурс] / Основні результати дослідження з інтерактивною візуалізацією – Режим доступу: <http://www.tnsglobal.com/>

ГРИНІВ Н.Т., КІНДІЙ М.В., ПАНКЕВИЧ А.В.
Національний університет “Львівська політехніка”

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

© Н.Т. Гринів, М.В. Кіндій, А.В. Панкевич, 2012

Транспорт є однією з галузей економічної інфраструктури, з яким безпосередньо пов'язана робота багатьох галузей народного господарства. Автомобільний транспорт в Україні набуває дедалі більшого значення. Розвинена мережа транспортних комунікацій є потужною базою для участі України в глобальних та регіональних інтеграційних процесах. За обсягом вантажообороту автотранспорт не поступається залізничному й морському.

В останні роки державний кордон України перетинає в середньому 12 млн. автомобілів в рік: з них 88% легкових, 4% автобусів, 8% вантажних автомобілів [1].

Вантажами, які перевозять автотранспортом, в основному є продукція сільського господарства, харчової і легкої промисловості, будівельні матеріали, а також цінні, дрібнооптові вантажі та такі, які швидко псуються (продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, товари народного споживання)[2].

До складу транспортної галузі входять:

- інфраструктура транспорту, під якою розуміється комплекс постійних (нерухомих) будівель, споруд, пристроїв, пристосувань тощо, призначених для здійснення транспортної діяльності;
- транспортні комунікації;
- техніка транспорту, що включає в себе транспортні засоби і вантажно-розвантажувальні системи,
- технічні засоби обслуговування користувачів транспортних засобів (клієнтів) і інформаційно-обчислювальні системи управління перевізними процесами та системи управління транспортними потоками,
- персонал, що працює в транспортній галузі [3].

На функціонування транспорту впливають природно-кліматичні чинники (навколишнє середовище).

У загальній постановці всі зазначені складові транспортної галузі можуть бути об'єднані в три групи:

- транспортна техніка;
- люди;
- навколишнє середовище [4].

Можна виділити декілька проблем, які перешкоджають збільшенню обсягів проходження транзитного транспорту через територію України:

1. Поганий стан доріг України.

Мережі автомобільних шляхів загального користування – 169,7 тис. км (з них з твердим покриттям – 164,2 тис. км), у тому числі – 14,1 тис. км шляхів державного і 155,6 тис. км місцевого значення. Слід підкреслити, що забезпеченість держави позаміськими шляхами є значно меншою, ніж у більшості європейських країн [2].

Структура мережі автошляхів загального користування не відповідає повною мірою сучасним вимогам. Так протяжність автомобільних шляхів I категорії становить близько 2,2 тис. км, або лише 1,3% від протяжності шляхів з твердим покриттям, що дорівнює 20% від потреби.

Для збереження існуючої мережі автомобільних шляхів і здійснення мінімальних обсягів будівництва, виходячи з технічних, науково обґрунтованих нормативів, потрібно щороку ремонтувати 37,6 тис. км і будувати, як мінімум, 400 км шляхів. Орієнтовна вартість таких робіт становить 5,3 млрд. грн. Фактично в останні роки обсяги фінансування будівництва та ремонту автомобільних шляхів не перевищували 1% нормативної потреби [5].

У сільській місцевості домінують автошляхи місцевого та внутрішньогосподарського підпорядкування. Майже 30% їх ще не мають твердого покриття і за несприятливих погодних умов стають слабoproхідними. Внаслідок цього національно-господарський комплекс України зазнає великих матеріальних збитків [1].

Щоб забезпечити Україну автошляхами на рівні європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км доріг, у тому числі 60% у сільській місцевості. Міждержавні зв'язки потребують будівництва автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом. Досвід Німеччини та Японії свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення, сприяло створенню нових робочих місць і високій ефективності капіталовкладень.

Слід також створити швидкісні автомагістралі, що з'єднають Західну Європу з країнами СНД.

Крім того, скорочують швидкість пересування шляхами України такі фактори як відкритість шляхів для місцевого населення, проходження автомагістралей через населені пункти, недостатня пропускна спроможність вузлових споруд.

2. Митна інфраструктура.

3. Тарифна політика.

Транспортні тарифи – це механізм формування оплати компаніям-перевізникам за транспортні та супутні послуги. Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту [6].

4. Транспортні термінали, точніше їх відсутність.

У зв'язку із відсутністю таких факторів, які б забезпечували тенденцію до розвитку транспортної сфери як митна інфраструктура, тарифна політика та наявність транспортних терміналів, конкурентоспроможність держави в цьому питанні є достатньо низькою. А оскільки якість шляхів в Україні не є фактором конкурентоспроможності галузі, то таким фактором може стати ціна перевезень по території України. Також підвищенню конкурентоспроможності сприятиме розвинута митна інфраструктура та поліпшення якості надаваних послуг при перетині державного кордону.

Формування необхідних умов збалансованого, раціонального розвитку і розміщення транспортної інфраструктури, усунення наявних диспропорцій між нею та іншими галузями економіки вимагають розробки її стратегії на середньострокові і довгострокові горизонти. Реалізація ж

стратегії розвитку та розміщення транспортної інфраструктури з метою вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення швидкозростаючого попиту споживачів послуг з можливими мінімальними витратами вимагає пріоритетного, випереджаючого і прискореного її формування по відношенню до економіки в цілому та її галузей.

Транспортна інфраструктура в рамках будь-якого регіону повинна гарантувати необхідні умови для функціонування і розвитку основних галузей виробництва та забезпечувати максимально ефективно використання економічного та виробничого потенціалу. Кожна країна або регіон повинен мати таку транспортну інфраструктуру, яка повністю задовольняла б попит даної території в транспортних послугах.

1. Доронцов С.І. *Україна: прогноз розвитку продуктивних сил*. – К., 1999 – 206 с. 2. Горленко І.О., Тарангул Л.Л. *Економічні райони України: Посібник* / – К., 2009. – 205 с. 3. Карпінський Б., Макух Б. *Транспортна система України в контексті європейської інтеграції // Економіка України*. – №7 (440), 2003. – с. 17-23. 4.4. *Єдина транспортна система: Підручник для вузів / під ред. В.Г. Галабурди*. – М.: Транспорт, 2006. – 295 с. 5. *Розміщення продуктивних сил України. Підручник / Качан Є.П., Ковтонюк М.О., Петрига М.О. та ін. К.: Вища школа, 2003. – 375 с. 6. Гаджинский А.М. *Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений*. – 4-е изд., – М., 2001 – 396 с.*

ГРИНІВ Н.Т., РУСАНОВСЬКА О.А.
Національний університет “Львівська політехніка”

ДОСВІД ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ RFID-ТЕХНОЛОГІЇ

© Н.Т. Гринів, О.А. Русановська, 2012

Облік складських запасів, контроль за переміщенням вантажів як всередині складського комплексу, так і по ланках логістичного ланцюга, зміна фізичного стану товару при виконанні клієнтського замовлення — все це вимагає реєстрації в інформаційних системах (ІС) підприємства. Раніше найбільш поширеним був ручний спосіб введення даних в ІС. Проте сьогодні все більшої популярності набуває технологія радіочастотної ідентифікації (RFID).

Різноманітні удосконалення RFID привели до того, що нею користуються військові, промисловість і торгівля.

Одним з найбільш поширених способів ідентифікації товару — це сканування штрих-коду. Проте в порівнянні з цією технологією RFID має ряд переваг:

- для зчитування інформації не потрібний безпосередній контакт з носієм інформації;
- можливе зчитування інформації декількох міток одночасно (існують пристрої, здатні реєструвати до 200 об'єктів за секунду);
- на точність зчитування мітки не впливають погодні умови: виробники гарантують точну ідентифікацію об'єктів навіть в агресивних умовах середовища (мороз, спеку, при високій вологості, в бруді тощо);
- розміщення тегу всередині об'єкту дозволяє виключити будь-яку фізичну дію на нього, таким чином забезпечуючи необмежений термін служби;
- ідентифікація об'єктів може здійснюватися, навіть якщо вони знаходяться на великих відстанях від зчитувача (до 100 м), а також рухаються зі швидкістю до 100 км/год.;
- деякі типи міток забезпечують активну взаємодію з будь-якими інформаційними системами, дозволяючи не лише зчитувати інформацію, але й записувати її.

Системи RFID зазвичай складаються з трьох основних компонентів: транспондера, зчитувача і комп'ютерної системи обробки даних.

Транспондери (їх ще називають мітками, або тегами від англійського tag) — це пристрої для зберігання і передачі даних. Основні компоненти тега — інтегральна схема, що управляє зв'язком з