

УДК 656.1

ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНОЇ СХЕМИ ДОСТАВКИ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Бєляєва Вероніка Андріївна, здобувачка магістратури

e-mail: veronikabeliaieva22@gmail.com

Птиця Наталія Василівна, к.т.н., доцент,

e-mail: nataliya.ptitsa@gmail.com

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

В умовах динамічно мінливості світового ринку зернових культур та зростаючої конкуренції на зовнішніх ринках актуальним стає завдання оптимізації логістичних процесів, пов'язаних із міжнародними перевезеннями. Виявляються такі проблеми: несвоєчасна доставка та високі транспортні витрати. Збільшення обсягів експорту зернових зумовлено необхідністю мінімізувати часові та фінансові витрати при перевезеннях, що вимагає розробки ефективних транспортно-технологічних схем [1-2].

Нестабільність транспортних маршрутів, спричинена змінами в політиці країн-партнерів (наприклад, блокування певних портів чи складність проходження митних процедур), призводить до перебоїв у ланцюгу поставок. Крім того, організація перевезень вимагає суворого дотримання вимог міжнародних конвенцій, норм безпеки та екологічних стандартів, що часто збільшує витрати та ускладнює логістику. Таким чином, головною проблемою є необхідність розробки комплексної транспортно-технологічної схеми, яка забезпечить надійну, своєчасну та економічно ефективну доставку зернових культур на світовий ринок з урахуванням існуючих регуляторних та інфраструктурних обмежень.

У сучасному динамічному світі транспортні компанії змушені постійно вдосконалювати свої послуги, щоб задовольнити зростаючі та різноманітні потреби клієнтів. Забезпечення високого рівня транспортного обслуговування стає критично важливим фактором успіху в конкурентному середовищі, де якість

послуг визначає долю бізнесу. Незалежно від масштабів та спеціалізації, транспортне підприємство має розглядати обслуговування клієнтів як стратегічно важливий компонент своєї діяльності. Очікування клієнтів, які користуються послугами транспортних компаній, виходять далеко за межі простого перевезення. Вони прагнуть отримати високий рівень сервісу, індивідуальний підхід та впевненість у надійності та безпеці доставки. Для цього транспортним підприємствам необхідно постійно відстежувати техніко-експлуатаційні та економічні показники своєї діяльності, аналізувати маршрути та, за необхідності, проводити корективи. Імовірно, що деякі маршрути стануть неактуальними, а інші, навпаки, потребуватимуть оптимізації та ресурсного посилення.

Тільки постійне вдосконалення сервісу, орієнтація на індивідуальні потреби клієнтів та прагнення до максимальної ефективності дозволять транспортним підприємствам залишатися конкурентоспроможними та успішно розвиватися в умовах динамічного ринку. Розуміючи, що не завжди найкоротший шлях є оптимальним, керівники компаній зважують все більше факторів при виборі маршруту для перевезення замовлень. Крім відстані, до уваги беруться швидкість доставки, спрощені процедури перетину кордону, наявність пілг та дозволів на митні операції, а також стабільність правової бази, рівень безпеки вантажів та інші важливі аспекти. Навіть якщо найкоротший міжнародний маршрут, що проходить через кілька країн, може виявитися не вигідним та обходитися стороною транспортними потоками. Прогнозування точного часу прибуття вантажу стає складним завданням через політичну нестабільність, корупцію в митних органах та інші фактори.

Це створює серйозні проблеми для логістики, адже замовники прагнуть чітко планувати свої поставки та отримувати вантажі вчасно. Необхідність постійно адаптуватися до мінливих умов та ризикувати затримками негативно впливає на імідж та конкурентоспроможність українських компаній.

Технологічний процес по перевезенню зернових культур включає навантаження, транспортування і вивантаження в місці доставки. Агропромислову рослину продукцію, що транспортується, відносяться до сипучих вантажів, а по ступені небезпеки мало небезпечні[3-4].

Спочатку проводиться ретельна підготовка транспорту, яка включає перевірку технічного стану автомобіля, особливу увагу приділяючи чистоті кузова та наявності захисного покриття або тенту, щоб уникнути забруднення зерна. Паралельно з цим перевіряється вся необхідна документація, така як накладні, сертифікати якості зерна та дозвільні документи на перевезення, а також калібруються ваги для зважування зерна.

Автомобільний транспорт, що здійснює міжнародні перевезення, повинен відповідати кільком вимогам: мати національний реєстраційний номер та розпізнавальний знак своєї країни, а також сертифікат страхування цивільної відповідальності для міжнародних перевезень. Впровадження систем автоматизації управління, маршрутизації та моніторингу дозволяє підвищити точність і ефективність використання ресурсів, забезпечуючи зручність для

клієнтів. Однією з ключових стратегій вдосконалення транспортного обслуговування є впровадження сучасних інформаційних технологій.

Під час розробки маршруту для перевезень по іноземних територіях враховуються норми пробігу транспортних засобів відповідно до сезону року та організації роботи водіїв. Час руху автотransпортних засобів по територіях іноземних країн повинен визначатися з урахуванням норм пробігу, які залежать від сезонних умов, конкретного року та форми організації роботи водіїв.

Дослідження загальних витрат на транспортування вантажу представляють собою сукупність усіх фінансових витрат, пов'язаних з процесом перевезення вантажів. Ці витрати включають різноманітні складові, що охоплюють усі аспекти логістики та експлуатації транспортних засобів. Аналіз загальних витрат на транспортування вантажів автомобільним транспортом є ключовим елементом стратегічного управління логістичними процесами, спрямований на ефективне використання ресурсів та максимізацію ефективності логістичних ланцюгів. Застосування Carnet TIR – вантажосупровідного документу, дозволяє автомобілям з вантажем перетинати кордони по спрощених митних процедурах. Вантажосупровідні документи дають змогу зекономити час доставки вантажів та забезпечити зниження загальних витрат їх власників. Економія часу відбувається за рахунок того, що власники документу звільняються від плати ввізних і вивізних мит та зборів в проміжних митницях на маршруті.

Таким чином, дослідження показало, що Україна займає провідні позиції в експорті зернових, незважаючи на складну економічну та політичну ситуацію. Статистичні дані свідчать про значні обсяги експорту пшениці, кукурудзи та ячменю, при цьому структура перевезень включає морські, залізничні та автомобільні маршрути.

Прогнози розвитку ринку вказують на необхідність адаптації логістичних систем до змінних умов світової торгівлі. Проаналізовані нормативно-правові аспекти міжнародних перевезень, такі як застосування вантажосупровідних документів, дотримання норм щодо габаритів і ваги транспортних засобів, вимоги до документального супроводу та режиму праці водіїв надають змогу підвищити якість транспортної послуги. Особлива увага має приділятися питанням безпеки, оптимізації маршрутів та зниженню операційних витрат за рахунок використання сучасних технологій моніторингу. Зниження витрат на перевезення можна досягти за рахунок модернізації транспортного парку із впровадженням більш економічних і екологічних моделей, що відповідають міжнародним стандартам Euro 5–Euro 6, а також застосування розробленої методики розрахунку загальних транспортних витрат для оптимізації витратних статей: паливо, технічне обслуговування, амортизація та заробітна плата. Посилення документального та нормативного супроводу перевезень через автоматизацію документообігу за допомогою інтегрованих ІТ-систем, дозволить скоротити час оформлення міжнародних перевезень та знизити ймовірність помилок.

Література

1. УЗА знизила прогноз врожаю в Україні. URL: <https://agropravda.com/news/agrobiznes-life/22383-uza-znizila-prognoz-vrozhaj-u-ukraini> (дата звернення 28.11.2024).

2. Про компанію Дніпро Агро Груп. URL: <https://dniproagro.com/> (дата звернення 15.12.2024).

3. Воркут А. І. Вантажні автомобільні перевезення. Київ: Вища школа, 1986. 447 с.

4. Нагорний Є. В., Шраменко Н. Ю., Нестеренко Г. І. Комерційна робота на транспорті: підручник. Харків : ХНАДУ, 2012. 268 с.

5. Документ 994_016. ЄУТР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#Text (дата звернення 22.04.2024).

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополе

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, докторантів і аспірантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету (за згодою);

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України – секретар організаційного комітету.

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка НУБіП України;

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.