

656.073:631.3

**ТЕХНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ТЕХНІКИ В УМОВАХ
ПІДПРИЄМСТВА «ТРАНС-АВТО-Д»**

Андріяшевський Віталій Володимирович, здобувач магістратури³
Національний університет біоресурсів і природокористування України
andriiashevskyi@gmail.com

Перевезення негабаритних вантажів, зокрема сільськогосподарської техніки, є важливим напрямком транспортної галузі України. Особливої актуальності це питання набуває в умовах війни, коли логістичні ланцюги порушені, а безпека перевезень стає пріоритетним завданням. Приватне підприємство «Транс-Авто-Д» є одним із лідерів на ринку перевезень

³ Науковий керівник – Опалко В.Г., к.т.н., доцент

негабаритних вантажів в Україні, що має власне виробництво спеціалізованих причепів-тралів.

Для транспортування сільгосптехніки компанія «Транс-Авто-Д» має парк спеціалізованих автомобілів та причепів, до складу якого входять тягачі, переважно MAN TGX 18.580 з потужністю двигуна 420 к.с. та спеціалізовані причепа-трали TAD.Classic 40-3 вантажопідйомністю 40 т, з довжиною платформи 10 м та з можливістю телескопічного подовження. В умовах підприємства МПП ФІРМА "ЕРІДОН", яке співпрацює з «Транс-Авто-Д», регулярно проводиться транспортування сільськогосподарської техніки з Чернігівської області до Одеської і назад. Зокрема, здійснюється перевезення комбайнів Claas Lexion 8700 за маршрутом село Яськи (Одеська область) - село Клочків (Чернігівська область), довжина якого 704 км, тривалість їздки 21 год 27 хв при наступних затратах: витрата палива 297,45 л, вартість перевезення становить близько 30 000 грн.



Рисунок 1. Тягач MAN TGX з тралом TAD Classic 25-2 на перевезенні комбайну

Військові дії внесли суттєві корективи в процес перевезення сільськогосподарської техніки в підприємстві. Основними викликами для нього стали необхідність забезпечувати безпеку маршрутів та персоналу при плануванні перевезень. У регіонах підвищеної небезпеки було змінено порядок операцій: спочатку техніку завантажують на трал, а вже після виїзду в безпечне місце водій здійснює кріплення вантажу. Через пошкоджену інфраструктуру (розбиті дороги, підірвані мости) доводиться планувати альтернативні маршрути, що призводить до збільшення пробігів за маршрутами та збільшення собівартості перевезень.

Значна частина тралів, які раніше використовувались для перевезення сільгосптехніки, зараз задіяна для транспортування військового обладнання. Це створює проблеми в сезон посівної кампанії та жнив. Як результат, через нестачу транспортних засобів фіксуються порушення у проведенні технологічних процесів. Зокрема, в "МПП ФІРМА "ЕРІДОН" це призвело до зміни агротехнічних строків проведення посівної та збиральної кампаній.

Перевезення негабаритних вантажів регулюється низкою нормативних документів, такими як закон про автомобільний транспорт [1], правила дорожнього руху [2], перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні [3], про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів [4].

Законодавство України встановлює чіткі вимоги до перевезення сільськогосподарської техніки, ширина якої перевищує 2,6 м, зокрема: обов'язкове використання розпізнавальних знаків, габаритних вогнів та супроводу автомобілем прикриття з проблісковим маячком оранжевого кольору. Для особливо великих транспортних засобів (довжиною понад 120 м або вагою більше 40 тонн) необхідний супровід поліції, що забезпечує безпеку руху та контроль за дотриманням правил. Пілоти супроводу, рухаючись попереду негабаритного транспорту, використовують спеціальні таблички, знаки та обладнання для попередження інших учасників руху та облаштування транспортних шляхів для безперешкодного та безаварійного проїзду автопоїздів з негабаритним вантажем, що є критично важливим елементом безпечного транспортування.

Транспортний процес складається з окремих операцій:

1. Підготовка техніки до перевезення, який включає встановлення важеля коробки передач техніки, що перевозиться на першу швидкість; включення муфти зчеплення; відкачування пального та води з систем; захист деталей, які піддаються корозії, антикорозійним мастилом.

2. Завантаження на трал: вибір оптимального способу завантаження (переднє або заднє); правильне розташування відсіку двигуна; використання спеціальних виїмок для коліс; надійне кріплення спеціальними ланцюгами з високоміцної сталі; застосування противідкотних опор та протиковзких матеріалів.

3. Транспортування: дотримання швидкісного режиму (50-75 км/год); використання супроводу при перевищенні габаритів; рух переважно в нічний час для мінімізації перешкод.

4. Вивантаження з тралу: вибір безпечного місця для розвантаження; поетапне зняття кріплень; контрольований з'їзд техніки з платформи.

При транспортуванні негабаритної техніки ключовим фактором успіху є надійне кріплення та оптимальне розміщення вантажу на низькорамних платформах. Сучасні методи фіксації включають застосування спеціалізованих високоміцних ланцюгів, натяжних ременів, а також інноваційних протиковзких матеріалів, що значно підвищують безпеку перевезень. Інженерний підхід до розподілу навантаження вимагає ретельного аналізу центру ваги, габаритів та маси вантажу, що дозволяє запобігти критичним навантаженням на конструкцію транспортного засобу. Технологічні рішення, впроваджені в конструкцію сучасних тралів – від модульних розширювачів платформ до прецизійних гідравлічних систем регулювання – створюють універсальну базу для транспортування різноманітного промислового обладнання, забезпечуючи його цілісність та дотримання всіх норм безпеки на дорогах.

Перевезення сільськогосподарської техніки є складним технологічним процесом, що вимагає спеціалізованого транспорту, дотримання нормативних

вимог та високої кваліфікації персоналу. В умовах війни цей процес ускладнюється додатковими факторами безпеки та дефіцитом транспортних засобів. Підприємство «Транс-Авто-Д» успішно адаптувало свою діяльність до нових викликів, забезпечуючи безперебійне транспортування сільськогосподарської техніки не лише для підприємства МПП ФІРМА "ЕРІДОН", а й для всього аграрного сектору України.

Література

1. Закон України Про автомобільний транспорт
<https://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>

2. Постанова Кабінету Міністрів України Про правила дорожнього руху
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

3. Наказ Міністерства транспорту України Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text>

4. Постанова Кабінету Міністрів України Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-%D0%BF#Text>

⁴ Науковий керівник – Опалко В.Г., к.т.н., доцент

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 Ополі

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.