

УДК 656.1

УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ТРАНСПОРТУВАННЯ ВАНТАЖІВ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Бондарєв Сергій Іванович, к.т.н., доцент,
Могильний Віктор Олександрович, здобувач вищої освіти
Національний університет біоресурсів і природокористування України
e-mail: victor.mohilny@gmail.com

Низка проблем, котрі виникають у багатьох організацій, що займаються міжнародними автомобільними перевезеннями (МАП) у напрямку Україна – Європейський Союз, є нагальними та потребують комплексного вирішення. Серед основних труднощів, які спостерігаються при використанні різних видів транспорту та залученні найманих транспортних засобів, слід відзначити значні фінансові витрати, що пов'язані з перевезенням вантажів, а також високий рівень необґрунтованих та наднормативних простоїв на митних пропускних пунктах. Ці простої призводять до затримок у доставці, що, у свою чергу, впливає на ефективність логістичних процесів та загальну конкурентоспроможність компаній.

Крім зазначено, рівень організації, планування та контролю в сфері управління перевезеннями, як правило, не відповідає сучасним ринковим вимогам, що пред'являються до транспортно-логістичних послуг у європейському просторі. Часто спостерігається низька якість обслуговування клієнтів, недостатній рівень автоматизації та слабе застосування сучасних інформаційних технологій у сфері перевезень.

Для подолання вказаних проблем, на нашу думку, необхідно здійснити низку стратегічних і тактичних кроків, спрямованих на оптимізацію МАП. Серед найважливіших шляхів покращення ситуації варто виділити розробку та впровадження практичних рекомендацій з організації ефективного оперативного управління транспортними процесами, що базуються на використанні сучасних цифрових платформ та систем моніторингу. Також важливим є прийняття обґрунтованих управлінських рішень у режимі реального часу, що дозволяє оперативно реагувати на зміни ситуації під час перевезення вантажів.

Окрему увагу слід приділити створенню конкурентоспроможних умов для активної участі вітчизняних перевізників у міжнародному транспортному процесі. Це передбачає як фінансову, так і організаційну підтримку з боку держави, включаючи стимулювання модернізації автопарку та підвищення професійної кваліфікації персоналу.

Нарешті, одним із ключових напрямів розвитку є широке впровадження методів і засобів інтелектуальних транспортних систем (ІТС) на всіх рівнях оперативного управління МАП. Використання ІТС дозволить суттєво підвищити ефективність логістичних операцій, забезпечити більшу прозорість процесів, скоротити витрати та підвищити загальну якість наданих послуг.

Оперативне управління на міжнародних автомобільних перевезеннях (МАП) охоплює вирішення широкого кола поточних завдань, безпосередньо пов'язаних із функціонуванням процесу перевезення вантажів. Основною метою такої діяльності є забезпечення стабільної, безперебійної, ритмічної та узгодженої взаємодії всіх учасників логістичного ланцюга. Це включає узгоджену роботу перевізників, логістів, операторів, митних служб та інших структур, задіяних у переміщенні вантажів з України до країн Європейського Союзу та в зворотному напрямку.

Насамперед оперативне управління передбачає постійний моніторинг ситуації, вчасне реагування на зміни, ухвалення управлінських рішень у режимі реального часу, а також впровадження сучасних інформаційних технологій для підвищення ефективності перевезень. Особлива увага приділяється координації дій на кожному етапі транспортного процесу – від завантаження і оформлення документів до доставки вантажу кінцевому споживачеві.

У межах даної наукової роботи було запропоновано та впроваджено до структури оперативного управління одне з найсучасніших технологічних рішень – систему “FMS” (Fleet Management System), встановлену на рухомому складі. Застосування даної системи дозволило значно розширити можливості контролю за технічним і логістичним станом автотранспортних засобів, а також забезпечити прозорість процесів, пов'язаних із витратами палива.

Система “FMS” забезпечує автоматичний збір і передачу детальної інформації про реальне споживання пального, час та обсяги заправок, маршрути руху, а також інші ключові параметри функціонування автотранспорту. Це, у свою чергу, дозволяє не лише своєчасно виявляти та усувати відхилення від заданих норм, але й приймати обґрунтовані рішення для підвищення економічної ефективності перевезень.

Таким чином, впровадження FMS стало важливим кроком у напрямку цифровізації оперативного управління МАП та підвищення якості логістичного обслуговування. Особливу увагу в роботі віднесено до економічної сторони проблеми вибору РС для МАП, яка тісно пов'язана з витратами на їх придбання. Ціна на старий рухомий склад мало залежить від марки і визначається в основному терміном служби (рис. 1).

Відповідальність вибору через високі ціни на вантажівки досить велика. Один із шляхів вирішення цієї проблеми - розробка критерію ефективності вибору транспорту з метою виключення свідомо незадовільних варіантів і звуження області пошуку найкращих рішень.

В якості критерію ефективності МАП використовуваних для їх здійснення РС можна використовувати прибуток. За інших рівних умов очевидно, що чим вище загальний пробіг, тим більший прибуток. Орієнтуючись на цю перспективу, матимемо обмеження до поставленої задачі.

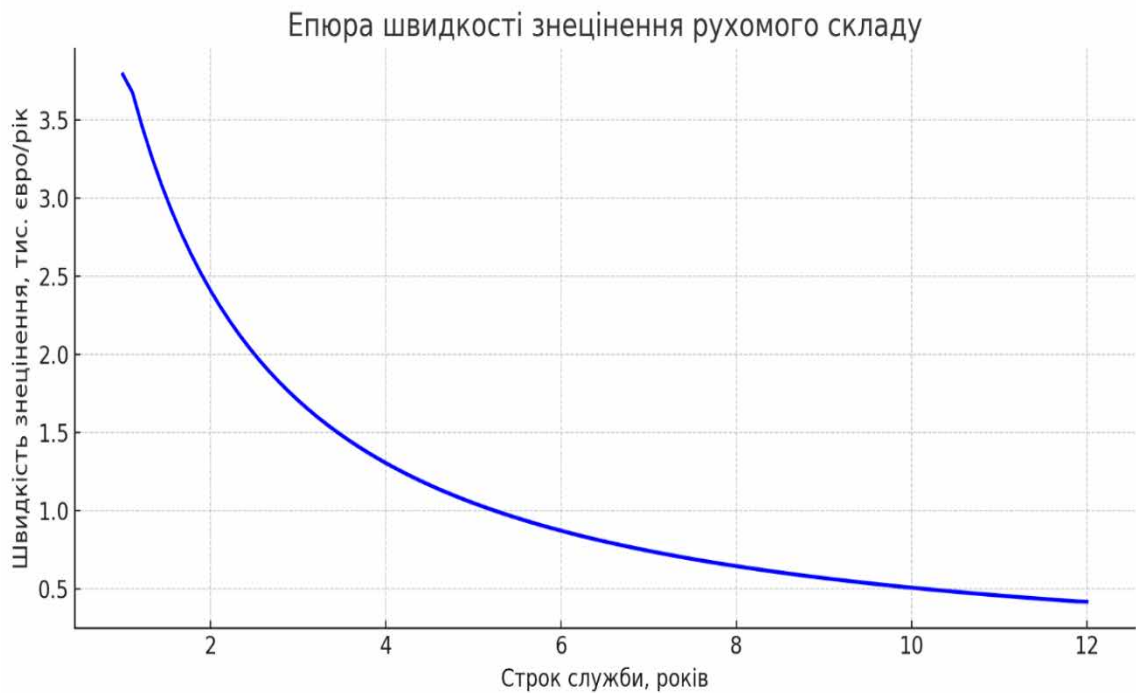


Рис. 1. Залежність ціни вантажних автомобілів від терміну їх служби (за середньостатистичними даними власних досліджень – MAN, DAF і Scania)

При виборі рухомого складу для МАП необхідно керуватися перш за все кількома критеріями, що дозволяє оптимально оцінити роботу транспорту при конкретних умовах експлуатації.

Література

1. Бондарев С. І. Управління якістю автомобільних перевезень : навчальний посібник. Київ: Компрінт, 2019 512.
2. Бондарев С. І. Логістичні аспекти управління автотранспортом при міжнародних автоперевезеннях : Збірник тез доповідей. II Міжнародна науково-практична конференція «Автомобільний транспорт та інфраструктура» 2019. 63-66.
3. Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, / А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч, К. Є. Вакуленко. Кн. 1. 2018.182.
4. Бондарев С.І. Організація транспортного забезпечення сільських територій: навчальний посібник. Київ: Компрінт, 2020. 176.
5. Організація міжнародних автомобільних перевезень вантажів : навч. посібник / Н.В. Пономарьова, Т.В. Волкова, Н.М. Пономарьова та ін.; під ред. Н.В. Пономарьова. Харків.:ХНАДУ, 2014.180.
6. Zagurskiy O.M., Zhurakovska T. S. Food supply transport and logistics system organizations : Machinery & Energetics. 2021, v. 12(4), 53-59.

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.