

# КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня

бакалавр

(назва освітнього ступеня)

на тему: Аналіз транспортних процесів вантажних перевезень на  
автотранспортному підприємстві (на прикладі ТОВ «Транс Тех»)

Виконав(ла): студент(ка) 4 курсу, групи МН-41

спеціальності 275.03 «Транспортні технології

(на автомобільному транспорті)

(шифр і назва спеціальності)

(підпис)

Сигловий М. В.

(прізвище та ініціали)

Керівник

(підпис)

Гевко Б. Р.

(прізвище та ініціали)

Нормоконтроль

(підпис)

Дзюра В. О.

(прізвище та ініціали)

Завідувач кафедри

(підпис)

Цьонь О. П.

(прізвище та ініціали)

Рецензент

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Міністерство освіти і науки України  
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

Факультет інженерії машин, споруд та технологій  
(повна назва факультету)  
Кафедра автомобілів  
(повна назва кафедри)

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Завідувач кафедри  
Цьонь О.П.  
(підпис) (прізвище та ініціали)  
« » 2024 р.

**ЗАВДАННЯ  
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ**

на здобуття освітнього ступеня бакалавр  
(назва освітнього ступеня)  
за спеціальністю 275.03 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)  
(шифр і назва спеціальності)  
студенту Сигловому Максиму Вікторовичу  
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Аналіз транспортних процесів вантажних перевезень на автотранспортному підприємстві (на прикладі ТОВ «Транс Тех»)

Керівник роботи Гевко Б. Р., к.е.н., асист.  
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Затверджені наказом ректора від «29» січня 2024 року № 4/7-71

2. Термін подання студентом завершеної роботи 17.06.2024

3. Вихідні дані до роботи Інформаційні матеріали, джерела з мережі Інтернет

4. Зміст роботи (перелік питань, які потрібно розробити)  
Вступ. Розділ 1. Аналіз об'єкту дослідження. Розділ 2. Заходи із вдосконалення транспортного процесу. Розділ 3. Безпека життєдіяльності, основи охорони праці. Висновки

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень, слайдів)  
Ілюстративний матеріал



## РЕФЕРАТ

**Сигловий М. В. Аналіз транспортних процесів вантажних перевезень на автотранспортному підприємстві (на прикладі ТОВ «Транс Тех») – Рукопис.**

Кваліфікаційні робота на здобуття освітнього ступеня бакалавр за спеціальністю 275.03 – Транспортні технології (на автомобільному транспорті). – Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, – Тернопіль, 2024.

Об'єктом дослідження є вантажоперевізницька діяльність ТОВ «Транс Тех». Метою дослідження є аналіз діяльності вантажних перевезень підприємства.

Результати дослідження виявили наступні проблеми, які існували в умовах надання послуг вантажних перевезень ТОВ «Транс Тех»: кілька співробітників, які виконують ті самі функції, проблеми з плануванням, внутрішніми комунікаціями та інформаційним середовищем. Надано рекомендації щодо вдосконалення діяльності вантажних перевезень: вирішити питання розподілу обов'язків між працівниками; проводити детальний аналіз відхилень від планів перевезень вантажів; переглянути кошти, що виділяються на покращення інформаційного середовища та впровадження більш прогресивних технологій.

В третій частині проаналізовано безпеку життєдіяльності та питання охорони праці.

**ТРАНСПОРТНИЙ ПРОЦЕС, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ВАНТАЖ,  
АВТОТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО**

## Зміст

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНИЙ.....	8
1.1. Поняття, цілі та завдання вантажоперевізної діяльності.....	8
1.2. Управління вантажоперевізною діяльністю.....	12
1.3. Вибір транспортного засобу та планування маршруту.....	17
1.4. Вантажоперевізні документи та правове регулювання.....	20
РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНИЙ.....	23
2.1. Організація дослідження.....	23
2.2. Характеристика підприємства.....	26
2.3. Організація та управління вантажоперевізною діяльністю підприємства.....	28
2.3.1. Управління вантажними перевезеннями.....	28
2.3.2. Обробка замовлень та надання інформації.....	37
2.3.3. Вибір транспортного засобу та планування маршруту.....	39
2.3.4. Вантажоперевізні документи та правове регулювання.....	42
РОЗДІЛ 3. БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ, ОСНОВИ ОХОРОНИ ПРАЦІ.....	45
3.1. Безпека праці водіїв у воєнний час в контексті автомобільних перевезень.....	45
3.2. Охорона праці водіїв вантажівок при міжнародних перевезеннях.....	49
ВИСНОВКИ.....	53
РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	55
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ.....	56
ДОДАТКИ.....	61

## ВСТУП

**Актуальність теми.** На сучасному глобальному ринку транспортних послуг невеликі компанії з обмеженими технічними, фінансовими та людськими можливостями стикаються зі зростаючою конкуренцією. Їм важко зрівнятися з великими компаніями, які надають широкий спектр послуг на ринку, тому вони змушені постійно шукати рішення, які можуть допомогти їм залишитися в цьому бізнесі. Це зумовлює значущість та ефективність дослідження діяльності підприємств, що надають транспортні послуги, адже для того, щоб вижити на сучасному конкурентному ринку, необхідно постійно контролювати та оцінювати діяльність підприємства, його організаційні методи, контролювати їх дотримання операційні цілі та завдання.

На думку деяких авторів, саме правильна оцінка діяльності компанії допомагає об'єктивно спрогнозувати шляхи та можливості розвитку діяльності, що є однією з необхідних умов виживання на ринку та його умовах розвитку. Сьогодні існує багато компаній, які надають послуги з перевезення вантажів, тому в умовах зростання конкуренції вантажоперевізники змушені шукати переваги всередині своєї компанії. Ринок вантажних перевезень характеризується тим, що тут транспорт не потребує сировини, тому відповідна організація праці та вибір технологій дозволяють підвищити економічність процесів.

За словами представників ТОВ «Транс Тех», аналіз діяльності компанії з перевезення вантажів ніколи не проводився, тому оцінка діяльності транспортної компанії ТОВ «Транс Тех» є важливою з практичної точки зору, оскільки аналіз діяльності дозволяє проаналізувати сфери, які раніше не оцінювалися.

**Проблема дослідження** - у порівнянні з великими міжнародними транспортними компаніями, малим транспортним компаніям, через їх обмежені фінансові, людські та технічні ресурси, зазвичай важче адаптуватися до постійно мінливого середовища та технологій, що розвиваються, тому вони повинні

приділяти особливу увагу управління та організація вантажних транспортних процесів.

**Об'єкт дослідження**– вантажоперевезення ТОВ «Транс Тех».

**Мета**- проаналізувати діяльність ТОВ «Транс Тех» з перевезення вантажів.

**Дослідницькі завдання:**

1. З'ясувати поняття вантажоперевізної діяльності та особливості управління.
2. Вивчити процеси організації вантажоперевізної діяльності.
3. Дослідіть діяльність з перевезення вантажів ТОВ «Транс Тех».

**Методи та засоби дослідження**– аналіз наукової літератури та нормативно-правових документів, систематизація даних, групування, метод спостереження, структурованого інтерв'ю, метод якісного контент-аналізу.

**Основні результати роботи та їх практичне значення**- Детальний аналіз діяльності з перевезення вантажів може допомогти менеджерам ТОВ «Транс Тех» прийняти правильні рішення, оскільки це дослідження дозволяє оцінити сферу, яка раніше не аналізувалася. Результати проведеного дослідження висвітлили слабкі місця в організації та управлінні вантажоперевізною діяльністю ТОВ «Транс Тех»: дублювання функцій окремих працівників; недоліки планування; недостатньо сучасне інформаційне середовище. Враховуючи результати дослідження, сформульовано рекомендації щодо підвищення продуктивності: вирішити питання розподілу функцій працівників; провести детальний аналіз відхилень від плану, що виникають у вантажоперевезеннях, і переглянути бюджет для покращення інформаційного середовища, впровадження все більш передових технологій.

## РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНИЙ

### 1.1. Поняття, цілі та завдання вантажоперевізної діяльності

Перш ніж приступити до розгляду теоретичних уявлень різних авторів, доречно визначити основні поняття, які використовуються в роботі: транспорт, транспортний засіб, транспортна компанія, вантажоперевезення (транспортна послуга), вантаж (товар).

Транспорт поділяється на:

- *залізничний транспорт*– характеризується регулярністю рядків, низькою залежністю від погодні умови, висока вантажопідйомність, низька вартість перевезення;
- *автомобільний транспорт*– характеризується високою маневреністю, транспортуванням «від дверей до варіант «дверей», висока швидкість, висока вартість транспортування, можливість перевозити невеликі партії вантажу, висока забрудненість і аварійність;
- *морський транспорт*– характеризується можливістю перевезення сипучих вантажів, необмеженою кількістю ліній пропускна здатність, низькі витрати на електроенергію, що в свою чергу впливає на низьку вартість, висока залежність від погодних умов;
- *внутрішній водний транспорт*– характеризується високою пропускною здатністю, невеликою кількістю вагонів собівартість, низька транспортна швидкість, висока залежність від погодних умов;
- *повітряний транспорт*– характеризується високою швидкістю, гнучкістю, малою вантажопідйомністю, високою вартістю перевезення;
- *трубопровідний транспорт*– характеризується високою вартістю, обмеженим вибором вантажу можливості, висока надійність, низьке забруднення навколишнього середовища.



- *Транспортна компанія* називається компанія: «сфера матеріального виробництва якої пов'язана з перевезенням людей або вантажів автомобілями».

Ознайомившись із поняттям транспортної компанії, можна побачити, що вид діяльності таких компаній – це транспортні (експедиційні) послуги. Перевозити, як відомо, можуть бути товари, а в даному конкретному випадку - вантаж. Cargo, A. Vaublys (2016, p. 15) пропонує називати всі предмети, що перевозяться, від моменту їх прийняття до транспортування до моменту доставки вантажоодержувачу. А. В. Василюскас (2013, с. 31) ототожнює поняття «вантаж» з поняттям продукту і стверджує, що якщо товаром можна вважати предмет, створений у процесі виробництва, який має певні (якісні) властивості, то важливі для потенційного споживача цього продукту, то вантаж — це продукт, підготовлений (упакований, маркований тощо) і поданий до транспортування.

Р. Мінальга (2007, с. 36) описує вантаж як об'єкт, який розуміється як сукупність матеріальних цінностей. Розглядаючи ці концепції поняття вантажу, представлені різними авторами, можна побачити, що єдиного визначення поняття вантажу немає, але описи, які дають ці автори, досить схожі. Отже, у загальному розумінні вантажем можна вважати будь-які вантажі, належним чином підготовлені та пред'явлені до перевезення, від моменту їх прийняття до перевезення до моменту видачі вантажоодержувачу.

Основний, найважливіший термін, який використовується в даній роботі: вантажоперевезення (або вантажоперевезення, перевезення, транспортне обслуговування), на думку різних авторів, включає в себе безліч різноманітних операцій, починаючи з виробництва і закінчуючи презентацією продукції споживачам - сюди входить транспортування матеріалів. будь-яким видом транспорту, їх зберігання, складання, пакування, маршрутизація, технічне обслуговування транспортних засобів тощо. (Gegevičiūtė, 2015, с. 40; Vaublys, 2016, с. 7). Транспортування вантажу також можна описати як «його доставку до місця призначення повністю збереженою та вчасно» (Vaublys, 2016, p. 15). У Кодексі автомобільного транспорту Литовської Республіки (1996 р., чинна редакція від 01.01.2017 р., стаття 26, п. 1) поняття перевезення вантажу

визначається як «перевезення вантажу для оплати від місця відправлення відправника до місця призначення одержувача транспортними засобами» (Кодекс дорожнього транспорту Литовської Республіки 1996 р., чинна редакція від 01.01.2017 р., ст. 26, ст. 1). Проаналізувавши наведену інформацію, можна сформулювати наступне загальне визначення поняття вантажоперевезення: вантажоперевезення можна розглядати як усі операції, що здійснюються під час транспортування вантажу від їх виробництва до кінцевого споживача, з метою забезпечення своєчасне та безпечне транспортування вантажу.

Досить аналогічно автори описують найважливішу мету вантажоперевезень:

- усунення територіальної різниці між виробником і споживачем, а також забезпечення безпеки транспортування товарів від місця виробництва до місць споживання в потрібний час (Baublys, 2016, p. 7);
- ліквідувати територіальну різницю між виробником і споживачем, забезпечити збереження вантажу транспортування, доставляючи їх вчасно від місця виробництва до місця споживання, де і коли вони потрібні (Gegevičiūtė, 2015).

Однак важливо не тільки безпечно і вчасно доставити вантаж з одного місця в інше, важливо також зробити це за правильною ціною. Як наголошує А. Баубліс (2016, с. 7), найважливішою метою вантажоперевізної компанії є економія операцій. Цілком ймовірно, що в економічності операцій зацікавлені як клієнти, так і перевізники. Для досягнення поставленої мети доцільно реалізувати певні завдання (див. рис. 1.1).



Рисунок 1.1 – Найважливіші завдання працівників транспортних підприємств  
Джерело: за А. Баублісом, 2016, с. 7

Доповнюючи дані, представлені на рисунку 1, важливо відзначити, що вид транспорту можна вибрати для кожного етапу транспортування окремо, оптимальний маршрут вибирається шляхом оцінки багатьох різних факторів, від дорожнього покриття до погодних умов і безпеки, і коли Аналізуючи правові норми, важливо враховувати конкретний передбачуваний маршрут і обраний транспортний засіб.

Підсумовуючи цей підрозділ роботи, можна констатувати, що в загальному розумінні транспортом можна назвати галузь господарства, призначену для перевезення пасажирів, багажу та/або вантажів різними видами транспорту. Транспортними засобами, у свою чергу, слід вважати засоби для перевезення людей, вантажів і встановленого на них обладнання. Транспортною компанією вважається компанія, основною діяльністю якої є перевезення пасажирів, вантажів і комплексне оброблення вантажів (зберігання, упаковка тощо). Всі вантажі, що перевозяться, належним чином підготовлені та пред'явлені до перевезення, можуть вважатися вантажем від моменту їх прийняття до перевезення до моменту доставки одержувачу та безпечно. А найголовнішою метою вантажоперевізної діяльності є економічність операцій, якої можна досягти шляхом правильного вибору транспортних засобів, створення найбільш

оптимального маршруту та врахування особливостей правового регулювання перевезень вантажів – цих аспектів, що забезпечують Економіка операцій буде базуватися на практичній частині цієї роботи, здійснюючи аналіз вантажоперевізної діяльності обраної транспортної компанії.

## **1.2. Управління вантажоперевізною діяльністю**

Здатність будь-якого господарського підприємства надавати на ринку конкурентоспроможну та прибуткову послугу забезпечується належним управлінням його діяльністю. R. Ginevičius and J. Silickas (2008, p. 70) надають наступний зразок переліку основних етапів управління:

1. передбачити;
2. використовувати план;
3. організувати та координувати;
4. контролювати.

Ці положення будуть базуватися на формуванні дослідження вантажоперевізної діяльності обраної транспортної компанії.

**Планування.** Одним із найважливіших завдань транспортної компанії є вміння будувати плани, оцінюючи багато факторів: як можливості компанії та вимоги клієнтів, так і зовнішні чинники та обставини. Що стосується специфіки планування діяльності транспортних компаній, що надають послуги з перевезення вантажів, то важливо зазначити, що планування є надзвичайно важливим для цього типу компаній – за словами А. Баубліоса (2016, с. 8), якщо процеси правильно сплановані, можна значно скоротити витрати на перевезення вантажу та підвищити ефективність його перевезення. З цієї причини оптимізацію вантажопотоків можна віднести до числа найважливіших завдань планування вантажоперевезень. Основні стратегії планування представлені на рисунку 1.2.

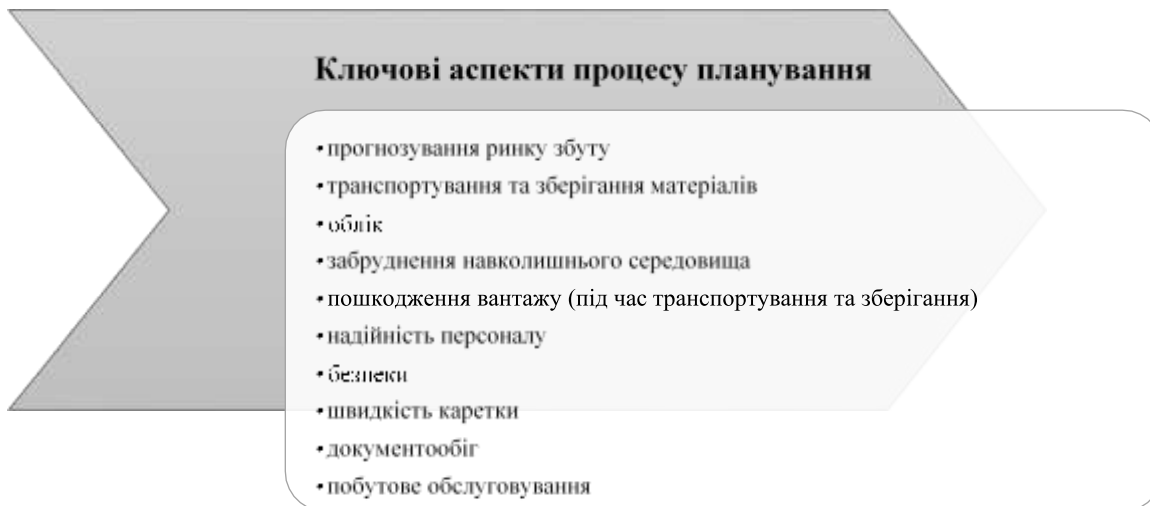


Рисунок 1.2 – Основні моменти процесу планування

Джерело: за А. Баублісом, 2016, с. 8

Доповнюючи дані, представлені на рисунку 2, важливо відзначити, що, на думку вищезгаданого автора, діяльність з перевезення вантажів повинна плануватися таким чином, щоб можливі труднощі можна було подолати якомога простіше. Це потребує тісного різноспрямованого зв'язку між планувальниками та організаторами та координаторами заходів, а також контролю, що правильне планування процесу перевезення вантажів є складною процедурою, що вимагає специфічних знань і залежить від різноманітних факторів зовнішнього середовища, під час якої необхідно враховувати прогнозування ринку збуту, транспортування матеріалів, вибір складських площ, облік, забруднення навколишнього середовища та можливі пошкодження вантажу (при транспортуванні та зберіганні), надійність персоналу, безпека вантажу та транспортних засобів, захисна упаковка, швидкість транспортування, розташування терміналів, перевантаження з одного виду транспорту на інший, документообіг та інші важливі фактори.

**Організація та координація.** Для досягнення ефективності важливо правильно організувати ретельно спланований процес перевезення вантажів, а потім відповідально його координувати. Організація процесу перевезення вантажу зазвичай починається з оформлення замовлення на перевезення вантажу. Після того, як перевізник отримує таке замовлення від замовника, обидві сторони

погоджують умови перевезення, ціну, терміни та терміни оплати та остаточно підписують договір перевезення (Jaržemskis and Jaržemskis, 2014, p. 133). Обов'язки вантажовідправника, одержувача та перевізника в процесі організації перевезення вантажу зведені на Рисунку 1.3.

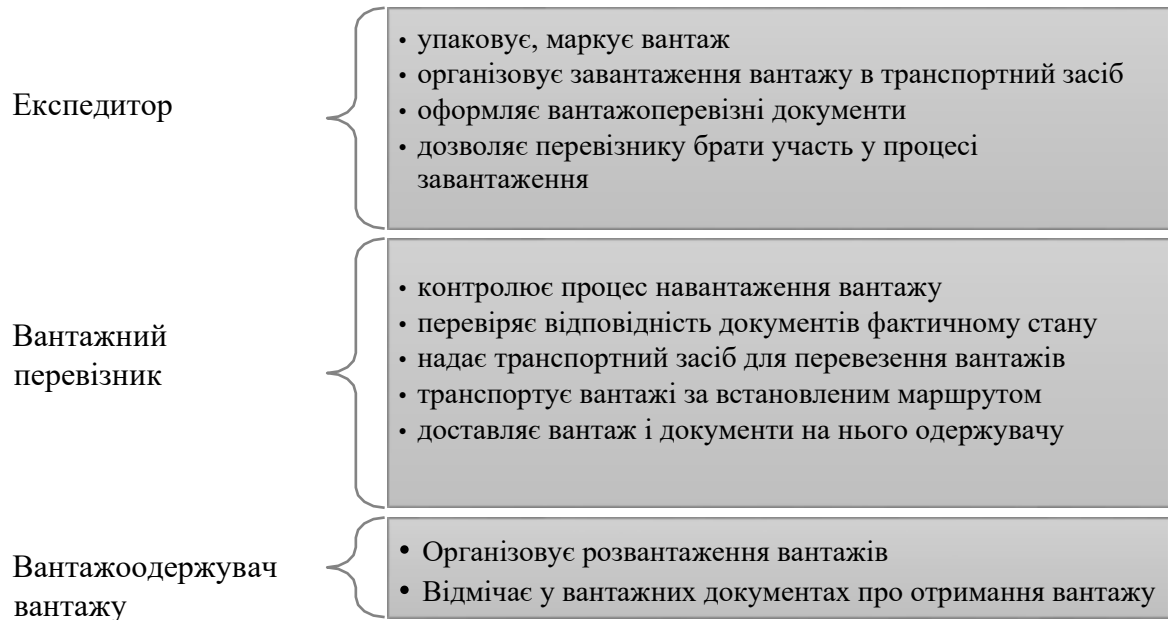


Рисунок 1.3 – Обов'язки вантажовідправника, перевізника та вантажоодержувача в процесі організації перевезення вантажу.

Доповнюючи дані, представлені на рисунку 1.3, слід зазначити, що при завантаженні вантажу в транспортний засіб необхідно подбати про його правильне кріплення. Оскільки вантажовідправник відповідає за завантаження вантажу в транспортний засіб, він також повинен забезпечити належне кріплення. Функцію контролю в цьому випадку виконує перевізник (зазвичай це його представник - водій) - така обережність необхідна, оскільки, як встановлено статтею 17 Міжнародної конвенції CMR (1956 р.). П. 1: «Перевізник відповідає за втрату всього або частини вантажу або його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення до моменту його передачі, а також за несвоєчасну доставку вантажу». Це означає, що якщо відправник неправильно завантажить та/або закріпить вантаж у транспортному засобі, перевізник несе відповідальність за його пошкодження під час транспортування. Тому водій повинен стежити за процесом завантаження вантажу і вимагати його належного

виконання. Обов'язком перевізника в процесі організації завантаження вантажу в транспортний засіб є надання технічно справного, чистого автомобіля для завантаження в зазначений час. в договорі. Крім того, кожен транспортний засіб повинен мати необхідну кількість додаткового обладнання, такого як: ремені безпеки, ланцюги на колесах у деяких країнах, вогнегасники, аптечки та інше необхідне обладнання або засоби безпеки. Засоби кріплення вантажу необхідно вибирати з урахуванням прискорення, коефіцієнтів тертя, факторів безпеки та методів випробувань (Європейські рекомендації щодо найкращої практики кріплення вантажів у дорожніх транспортних засобах, 2014 р.). Окрім спорядження, водій транспортного засобу також повинен мати необхідні документи, підібрані відповідно до характеру вантажу, що перевозиться.

Обов'язком вантажоодержувача в процесі організації перевезення вантажу є організація належного розвантаження вантажу, прийняття вантажу та, за відсутності порушень, підтвердження факту отримання вантажу в поданій копії накладної CMR. перевізником вантаж.

Зрозуміло, що процеси організації та координації вантажних перевезень не обмежуються діями з навантаження, розвантаження та транспортування вантажу. Решту організаційно-координаційної роботи виконують працівники транспортної компанії. Вони не тільки дбають про виконання умов замовлення, а й вирішують різні проблеми, що виникають при організації процесу перевезення вантажів. Слід зазначити, що керівники транспортних підприємств при вирішенні різноманітних питань, пов'язаних із цим процесом, найбільшу увагу приділяють виконанню технологічних функцій, оскільки вони займають більше часу та є складнішими за виконанням, приділяється менше уваги. до комерційної діяльності. З цих причин А. Яржемскіс та В. Яржемскіс рекомендують керівникам транспортних компаній використовувати диференційований тип організації роботи компанії, коли працюють лише керівники (наприклад, працівники відділу маркетингу). з існуючими клієнтами шукають нових і приймають замовлення, а інші (як правило, транспортні менеджери) вирішують технологічні проблеми. Слід зазначити, що такий спосіб організації роботи має і

недоліки – згадані автори підкреслюють, що при такому способі роботи можливі проблеми через відсутність внутрішньої комунікації. Стосовно питання організації та координації процесу перевезення вантажів Д. Базарас та А. В. Василяускас (2010, с. 71) особливо наголошують на негативному впливі людського фактору, оскільки він є важливим елементом компетентності персоналу, від якого залежить успіх. діяльності транспортної компанії та її управління багато в чому залежить.

**Контроль.** Зрозуміло, що жоден із процесів, що відбуваються в компанії, не буде нормально функціонувати без контролю. Для ефективного управління запланованими та виконуваними процесами перевезення вантажів необхідно забезпечити контроль на всіх етапах. Оскільки, як стверджує А. Баубліс (2016, с. 54), час є дуже важливим чинником у діяльності транспортних компаній, усі процеси та функції мають виконуватися відповідно до суворо встановлених процедур та термінів.

У практичній діяльності транспортних компаній, на думку А. Баубліс (2016, с. 54), на діяльність з перевезення вантажів впливає багато об'єктивних зовнішніх факторів, які зазвичай не залежать від того, наскільки якісно вантажовідправники, перевізники та одержувачі виконують свої функції. Добре сплановані та організовані процеси перевезення вантажів можуть порушувати черги на прикордонних пунктах, затори на трасах, несприятливі погодні умови або поточні дорожні роботи тощо. Тому важливо своєчасно приймати важливі рішення для стабілізації ситуації, щоб контролювати ситуація. Контроль за процесом перевезення вантажу важливий ще й у зв'язку з тим, що потоки вантажів і вантажних документів, як правило, досить великі і без ефективної системи контролю ними буває важко керувати. А. Баубліс (2016, с. 54) пропонує використовувати необхідну дію в таких випадках: затвердження різноманітних наказів та інструкцій, якими одна чи інша сторона процесу зобов'язується виконувати свої фінансові та інші зобов'язання.

Ще одним дуже важливим кроком у контролі вантажних операцій є моніторинг транспортного засобу, що перевозить вантаж. Кажуть, що



перевезення вантажу – це складний, неоднорідний процес, під час якого можуть виникати різні проблеми та казуси, в результаті чого вантаж може не дістатися до місця призначення або бути пошкодженим. Щоб цього уникнути, за словами Н. Батарлієне (2011), вантажоперевезення необхідно контролювати за допомогою інформаційних систем і технологій. Найбільшими перевагами цих систем і технологій є можливість цілодобового моніторингу шляху транспортного засобу та надійний зв'язок.

Підсумовуючи, можна констатувати, що для досягнення ефективного управління процесами вантажоперевезень транспортних компаній необхідно забезпечити безперебійну роботу процесів планування, організації та контролю, також необхідно вирішити внутрішні та зовнішні комунікаційні питання та максимально зменшити вплив негативного людського фактору. Безперебійний хід зазначених процесів можуть забезпечити інформаційні системи, за допомогою яких можна забезпечити оптимальний хід процесів та їх контроль.

### **1.3. Вибір транспортного засобу та планування маршруту**

Важливо мати точне розуміння транспортної системи та керувати нею, щоб досягти ефективних вантажних операцій. Як уже зазначалося, існує багато видів транспорту, але в даній роботі, враховуючи характер діяльності обраної для аналізу транспортної компанії, буде проаналізовано лише організацію перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Ефективна організація та розвиток транспортної роботи потребує значних ресурсів та інвестицій, тому важливо шукати шляхи зниження витрат. Цього можна досягти за допомогою різноманітних технічних та організаційних заходів, які сприяють оптимізації розподілу вантажопотоків (Davulis and Šadžius, 2009). А.В.Васіляускас (2013, с. 49) вважає, що при виборі транспортного засобу необхідно керуватися мінімальними транспортними витратами, мінімальними термінами доставки, критеріями надійності транспорту, вантажопідйомністю транспортного засобу та доступністю транспортних послуг на певній території.

Стверджується, що не менше 90 відсотків всі вантажі, що перевозяться автомобільними транспортними засобами, перевозяться стандартними тягачами з напівпричепами або автопоїздами (Яржемскіс і Яржемскіс, 2014, с. 149). Найбільш популярні типи напівпричепів представлені на Рисунку 1.4

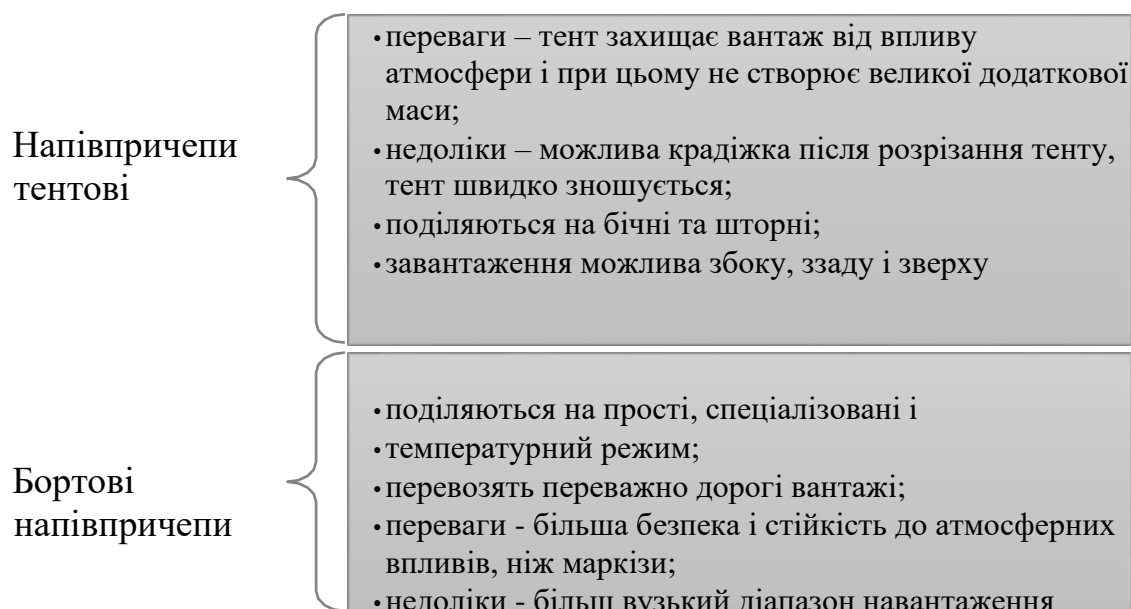


Рисунок 1.4 – Найпопулярніші види напівпричепів

Доповнюючи дані, представлені на рисунку 6, слід зазначити, що загальним недоліком усіх тентових напівпричепів є те, що вантаж, що перевозиться в них, погано захищений від злодіїв. Розміри всіх типів причепів відрізняються, але не відрізняються від міжнародних стандартів, які дещо відрізняються в Європі та країнах СНД. Вантажопідйомність причепа найкраще визначається його внутрішніми розмірами. База напівпричепів, які використовуються в країнах ЄС, як правило, має висоту 1,35 м, а об'єм – 85 м<sup>3</sup>. Якщо потрібна більша вантажопідйомність, використовуються причепи із заниженою підлогою, їх об'єм до 100 м<sup>3</sup> (Jaržemskis and Jaržemskis, 2014, p. 154).

При виборі транспортного засобу рекомендується враховувати багато факторів, особливо характер, габарити та вагу вантажу. Вантажі, на думку А. В. Василюскаса (2013, с. 31-32), зазвичай описуються з точки зору їх зберігання; способом пакування, навантаження і транспортування; фізико-хімічні

властивості; розміри; маса; за обсягом; форму. Ці характеристики та форми вантажу визначають як спосіб транспортування, так і вибір необхідного вантажного обладнання та типу транспортного засобу.

Після з'ясування аспектів вибору транспортного засобу доцільно переглянути основні принципи планування маршруту.

Планування маршруту також є одним з найважливіших етапів перевезення вантажу. Саме від правильно спланованого маршруту часто залежить вартість перевезення, його оперативність, збереження вантажу і транспортного засобу та багато інших факторів (рис. 1.5).

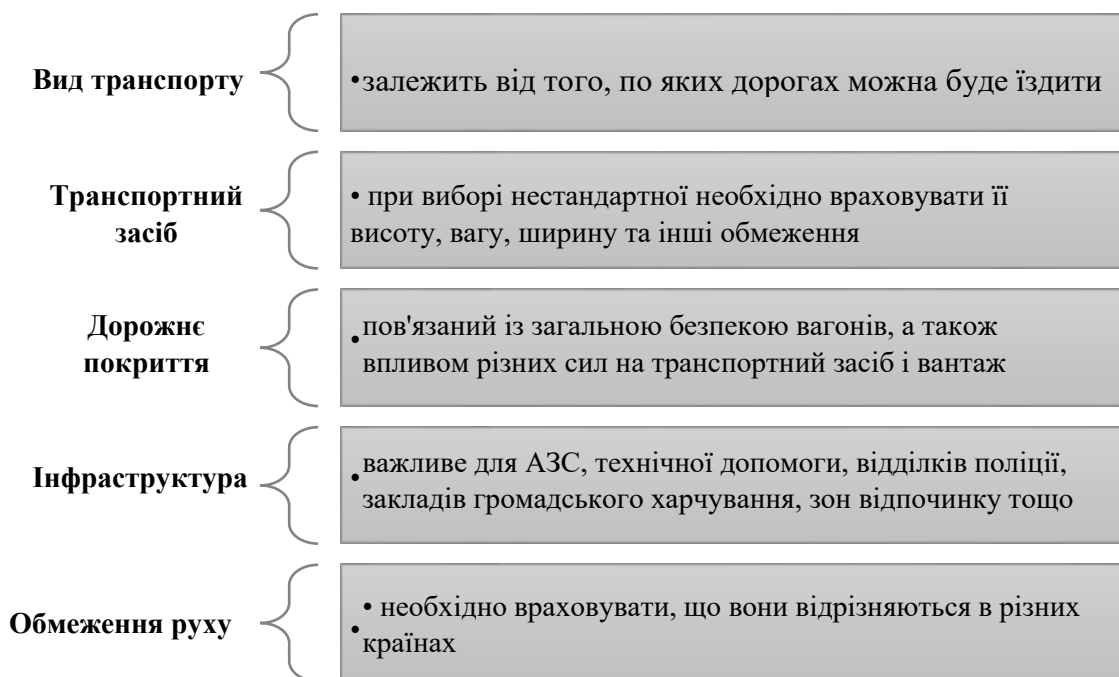


Рисунок 1.5 – Найважливіші фактори, що впливають на маршрутизацію

Доповнюючи дані, представлені на рисунку 7, важливо зазначити, що це не єдині фактори, які необхідно оцінювати під час планування маршруту. При перевезенні вантажів за межі Європейського Союзу також необхідно враховувати розміщення митних пунктів та обсяг послуг, які вони надають. Крім того, щоб заощадити кошти, у різних країнах слід враховувати ціни на паливе, дорожні податки, вимоги щодо відпочинку та робочого часу водіїв. Під час

транспортування часткових вантажів необхідно також оцінити всі точки завантаження/розвантаження (Bazaras, Vasiliauskas, 2010).

Подібної думки дотримуються А. Яржемскіс та В. Яржемскіс (2014, с. 138-139), які стверджують, що від планування маршруту залежить кількість витраченого палива, різноманітність доріг тощо. податки, а найголовніше – збереження вантажу та транспортного засобу – якщо вибрати небезпечне місце відпочинку, є ризик втратити вантаж.

Підсумовуючи, можна сказати, що при виборі транспортного засобу важливо враховувати характер, габарити та вагу вантажу; витрати на транспортування, термін доставки, надійність транспортування та вантажопідйомність автомобіля. Плануючи оптимальний маршрут, необхідно оцінити вид транспорту, транспортний засіб, дорожнє покриття, інфраструктуру, умови руху та обмеження тощо. фактори.

#### **1.4. Вантажоперевізні документи та правове регулювання**

Законодавчих актів, що регулюють перевезення вантажів, багато і різноманітних, тому, враховуючи характер роботи, буде розглянуто лише основні з них, які регулюють міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Перелік основних перевізних документів на вантаж представлений на рисунку 1.6.

Рахунок	обов'язковий документ при відправленні вантажу, містить імена та адреси кожної сторони, яка бере участь в угоді, дату угоди, кількість вантажу, одиничну та загальну вартість вантажу, а також деякі інші відомості;
Перевізні накладна	завичай готується транспортними та експедиторськими компаніями, складається з використанням інформації рахунків-фактур. Це документ на розподіл товару, який може передаватися від однієї особи іншій, і його власник повинен пред'явити його перевізнику до вивантаження вантажу з транспортного засобу;
Товарно-транспортна накладна CMR	у ньому зазначаються імена та адреси всіх трьох учасників процесу перевезення вантажу (вантажовідправника, транспортної компанії та вантажоодержувача), а також відповідні дані про другу чи третю транспортну компанію, якщо вони беруть участь у процесі перевезення. Надається опис вантажу, розміри, кількість місць і маркування, перелік усіх документів, що додаються, а також інструкції вантажовідправнику, митниці та інші формальності;
Книжечка TIR	дає право перевозити вантаж автомобільним транспортом від митниці відправлення до митниці призначення відповідно до процедури МДП, встановленої Конвенцією МДП;
Коносамент на небезпечні вантажі	довідка транспортної компанії про те, що небезпечні вантажі описані правильно, їх справжня природа підтверджена тощо. тобто

Рисунок 1.6 – Основні вантажоперевізні документи

На додаток до інформації, представленої на рисунку 8, важливо зазначити, що деякі з перелічених документів є обов'язковими для всіх вантажів (рахунок-фактура), тоді як деякі потрібні лише тоді, коли вибрано певний маршрут (книжка МДП), характер вантажу (коносамент на небезпечний вантаж) або у випадку певних вимог міжнародного регулювання (коносамент CMR). Крім перерахованих вище, слід згадати наступне:

- документи про страхування вантажу;
- транспортний засіб та документи на його страхування;
- документи водія.

На останніх варто поговорити докладніше. Як зазначено на сайті Державтоінспекції Мінтрансу (2016), водій вантажного транспортного засобу повинен мати при собі такі документи:

- діючі водійські права;
- реєстрація транспортного засобу (їх сукупності), обов'язковий технічний огляд документи;

- обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів сертифікат (поліс);
- копія ліцензії Європейського Співтовариства або ліцензійної картки, якщо транспортується за винагороду;
- вантажоперевізні документи;
- спеціальні дозволи, сертифікати та інші документи, якщо транспортний засіб перевозить небезпечні або швидкопсувні вантажі;
- дозвіл на місяць або рік на керування великогабаритним та/або великовантажним автотранспортом засоби;
- документ, що підтверджує сплату плати за користування дорогами.

Аналогічні документи також потрібні при перевезенні вантажів в інших країнах Європейського Союзу. Транспортні інспекції різних країн також можуть перевіряти записи про режим водіння та відпочинку водіїв, професійну кваліфікацію водія, фактичну загальну масу транспортного засобу (їх поєднання), навантаження на вісь (вісь) (перевіряються шляхом зважування) і розміри (перевіряються шляхом вимірювання) за допомогою або без навантаження; а також технічний стан транспортного засобу.

Слід зазначити, що автомобільні вантажні перевезення підлягають ліцензуванню – вантажні перевізники, як фізичні, так і юридичні особи, повинні мати ліцензію на автомобільні перевезення та дозвіл на перевезення вантажів за власний рахунок або за винагороду.

Крім того, транспортні компанії повинні керуватися іншими нормативними актами у своїй діяльності: постановами уряду, розпорядженнями міністра транспорту, законодавством ЄС, міжнародними договорами та угодами тощо.

## РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНИЙ

### 2.1. Організація дослідження

**Мета** - проаналізувати вантажоперевізну діяльність ТОВ «Транс Тех».

**Предмет дослідження** вибрано діяльність з перевезення вантажів ТОВ «Транс Тех».

**Вибірка предметів** формується за принципом формування цільових груп, формуючи вибірку найбільш типових за досліджуваною ознакою осіб. Тому оберіть учасників дослідження:

- 1) Керівник та єдиний акціонер ТОВ «Транс Тех», що керує цим транспортом для компанії з моменту заснування це людина, яка найбільше обізнана з усіма аспектами управління компанією та її діяльністю, яка може надати багато цінної інформації.
- 2) Менеджери транспорту та маркетингу ТОВ «Транс Тех» - це люди, які працюють безпосередньо з процесами, які аналізуються під час дослідження.

Загалом було опитано керівника компанії та двох менеджерів транспорту та двох менеджерів з маркетингу (див. табл. 1), відповіді останніх учасників дослідження згодом порівнюються з даними, отриманими під час інтерв'ю керівника компанії.

Таблиця 2.1 – Зведення демографічних даних учасників дослідження

№	Вік	Обов'язки	Досвід вантажоперевезень
1	46	Директор	20
2	27	Менеджер з маркетингу	4
3	34	Менеджер з маркетингу	8
4	29	Менеджер транспорту	7
5	38	Менеджер транспорту	15

Джерело: складено за результатами інтерв'ю

Аналізуючи дані, представлені в таблиці 2.1, можна побачити, що всі учасники дослідження – чоловіки, їхній середній вік – 34,8 року. Найменший стаж у сфері вантажних перевезень має менеджер з маркетингу – 4 роки, найдовше – 20 років – працює в цій сфері директор. Це свідчить про те, що учасники дослідження є компетентними у своїй галузі, і їхні думки можуть бути цінними для цього дослідження.

**Дослідницька етика.** Перед проведенням дослідження було отримано письмову згоду керівника ТОВ «Транс Тех» на використання назви підприємства в роботі та його усну згоду на опитування працівників підприємства та збір іншої необхідної інформації. Під час дослідження дотримувались прийняті компанією принципи конфіденційності та використовувалася лише та інформація, на яку було отримано усний дозвіл керівника. Анонімність учасників дослідження не дотримується за їх згоди. Перед початком опитування було представлено учасників дослідження та коротко описано мету опитування, під час опитування намагалися жодним чином не впливати та не оцінювати відповіді.

**Хід дослідження.** Дослідження проходили у 5 етапів і проходили протягом 2024 року.

1 *Етап* (2023.11.15 - 2024.01.15) - проаналізовано наукову літературу, нормативні документи та на їх основі сформульовано напрями досліджень.

2 *Етап* (2024.01.20-2024.02.28) - методика дослідження підготовлена на основі аналізу теоретичної частини роботи, на основі даних спостережень ТОВ «Транс Тех» під час практики, об'єкт дослідження, діяльність транспортної компанії описується, і готується анкета для інтерв'ю.

3 *Етап* (2024.03.05-2024.03.10) - проведено опитування керівника та працівників ТОВ «Транс Тех» за анкетною, підготовленою на другому етапі дослідження.

4 *Етап* (2024.03.11-2024.04.01) - аналізуються дані, отримані під час співбесіди, практична частина роботи виконана.

5 етап (02.04.2024-30.04.2024) - сформульовано висновки та пропозиції.



**Як дослідницький інструмент**, враховуючи проблематику роботи та поставлені перед нею завдання, було обрано структуроване інтерв'ю, яке представляється більш достовірним, ніж анкетне опитування, оскільки воно більше орієнтоване на інтерпретацію, ніж на вимірювання, і привертає увагу до зв'язок між ситуацією і поведінкою. Крім того, немає строгих вимог до розміру вибірки для цього типу дослідження. Інтерв'ю (див. Додаток 1), призначене для опитування керівника ТОВ «Транс Тех» та обраних співробітників, складається з 13 запитань, їх розташування за напрямками дослідження представлено в таблиці 2. Інтерв'ю було структурованим, додаткові запитання учасникам дослідження не ставилися.

*Вступна частина анкети* призначена для ознайомлення з метою опитування, решта анкети складається з трьох блоків запитань, кожен з яких містить кілька питань. Перший блок питань має на меті з'ясувати, які процеси планування, організації та контролю здійснюються в компанії, хто і як виконує ці функції. Питання, представлені у другому блоці запитань, пояснюють, як в компанії обробляються замовлення, вибираються транспортні засоби та маршрути, які вантажоперевізні документи оформляються, хто і як виконує ці функції. Третій блок запитань має на меті визначити основні проблеми управління та організації перевізних процесів, думку працівників підприємства про розвиток та перспективи вантажоперевізної діяльності. Остання, демографічна частина містить питання про вік учасників дослідження та досвід роботи у сфері вантажних перевезень.

З метою забезпечення достовірності опитування підготовлені запитання для інтерв'ю були узгоджені з керівником ТОВ «Транс Тех» та одним із учасників дослідження перед їх представленням учасникам дослідження. Лише після того, як вони підтвердили, що анкета складена правильно, розпочалися процедури опитування.

З учасниками дослідження було проведено інтерв'ю та отримано відповіді електронною поштою, попередньо узгодивши час надсилання запитань. При складанні анкети інтерв'ю було вирішено поставити однакові питання як

керівнику компанії, так і обраним співробітникам, щоб потім можна було порівняти відповіді учасників дослідження. Систематизований аналіз представлений разом з результатами моніторингу в Додаток 2.

## 2.2. Характеристика підприємства

Повна назва

Товариство з обмеженою відповідальністю «Тех-Транс»

Назва англійською мовою

“Tekh-Trans” Limited Liability Company

Адреса

88000, Україна, Закарпатська обл., місто Ужгород, проспект Свободи, будинок, 37, офіс, 24

Дата заснування

19.12.2011

Директор

Цибик Іван Іванович

Статутний капітал

1 983 600 ₪

Основний вид діяльності

49.41 Вантажний автомобільний транспорт

Інші види діяльності

Інші спеціалізовані будівельні роботи, Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів, Роздрібна торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів, Транспортне оброблення вантажів, Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту

Керівники

Цибик Іван Іванович

Власники

Цибик Іван Іванович

1 983 600 ₴ – 100%

Цибик Іван Іванович

Кінцевий бенефіціарний власник

Основна мета ТОВ «Транс Тех» - задовольнити побажання та потреби клієнтів компанії, виконати якісну роботу з найменшими витратами і таким чином зайняти найбільшу частку ринку, залучити якомога більше клієнтів. Підвищувати кваліфікацію, покращити.

Зараз в ТОВ «Транс Тех» працює 11 співробітників. Організаційна схема управління підприємством представлена на рисунку 2.1.

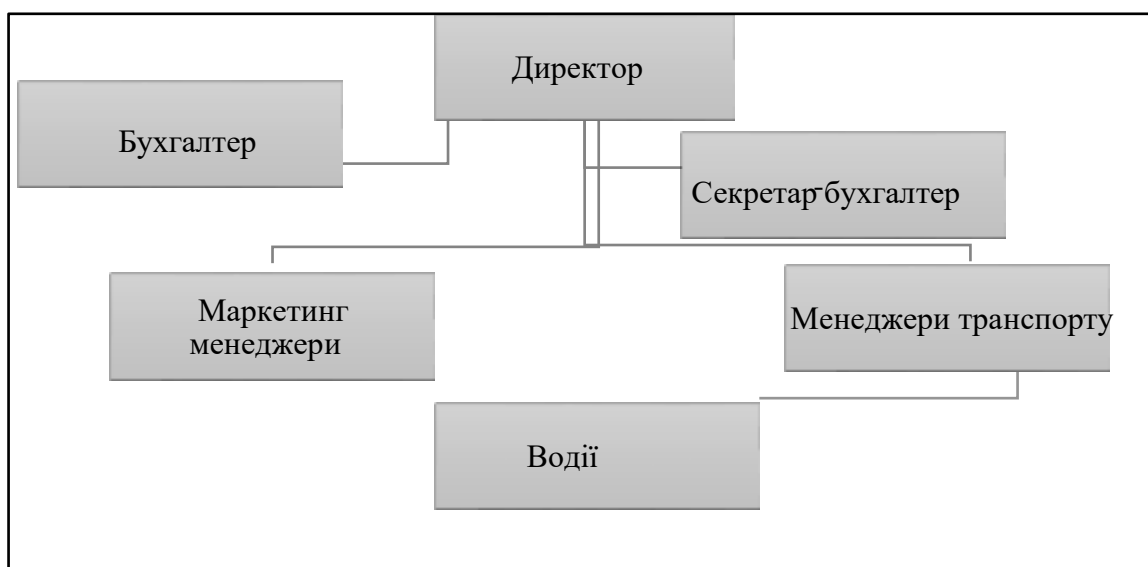


Рисунок 2.1 – Організаційна схема управління ТОВ «Транс Тех»

В ТОВ «Транс Тех» працюють два менеджери з маркетингу та транспорту, бухгалтер, секретар-бухгалтер, чотири водії та директор. Мотивація працівників здійснюється за допомогою фінансових (грошові премії за високі результати роботи та за підсумками року) та організаційних ресурсів (спеціальні курси підвищення кваліфікації, оплачувані компанією).

Діяльністю ТОВ «Транс Тех» є перевезення повних та часткових вантажів тентовими напівпричепами.

Країни, до/з яких зазвичай доставляються вантажі: Данія, Німеччина, Голландія, Бельгія, Франція, Іспанія, Польща, Литва, Австрія, Швеція.

Вантажі, що перевозяться: цегла, шоколадні цукерки - перевозять тільки восени, в інший час - товари для відпочинку, всю побутову техніку та ін. Для здійснення діяльності здебільшого використовується вищевказаний власний автотранспорт, але в разі потреби, з метою забезпечення належного обслуговування клієнтів, також використовуються послуги інших транспортних компаній.

## 2.3. Організація та управління вантажоперевізною діяльністю підприємства

### 2.3.1. Управління вантажними перевезеннями

Для аналізу управління вантажоперевезеннями в ТОВ «Транс Тех» учасникам дослідження були задані запитання, які повинні були виявити, які функції виконує кожен респондент у процесі управління вантажоперевезеннями, з'ясувати, які процеси планування здійснюються в компанії, як і яким чином здійснюються процеси організації перевезення вантажів і які процеси контролю відбуваються.

Функції працівників ТОВ «Транс Тех» з управління процесами вантажоперевезень.

Аналізуючи відповіді учасників дослідження та результати спостереження, було встановлено функції працівників підприємства (див. табл. 2.3).

Таблиця 2.3 – В управлінні процесами вантажоперевізної діяльності працює співробітник ТОВ «Транс Тех»

Обов'язки Процес	Директор	Менеджери з маркетингу	Менеджери транспорту	Бухгалтер, секретар-бухгалтер
Процес планування	Затвердження договорів, угод та інших планових документів	Аналіз ринку, планування роботи з довгостроковими клієнтами, складання планів вантажопотоків	Планування перевезень вантажів за інформацією, отриманою з відділу маркетингу	Облік, обробка та здача на підпис керівнику отриманих та надісланих документів.
Процес організації	Визначення функцій працівників з організації перевезень вантажів.	Надання інформації транспортному відділу, директору та	Пошук перевізників, укладання з ними договорів, організація перевезення вантажів,	Проведення бухгалтерських та фінансових операцій,

		бухгалтерії, виставлення рахунків	координація, надання інформації, оформлення проїзних документів.	ведення документації, виставлення рахунків.
Процес контролю	Нагляд за безпекою праці, дотриманням інших нормативно-правових актів, контроль фінансово-бухгалтерської діяльності, планування та організаційних процесів.	Контроль за дотриманням термінів оплати та виконанням договорів.	Контроль роботи водіїв	Контроль за дотриманням договірних термінів, звітування директору про фінансово-бухгалтерську роботу.

Джерело: складено за результатами дослідження

Переглядаючи дані, наведені в таблиці 2.3, можна побачити, що ТОВ «Транс Тех» застосовує диференційований тип організації діяльності, коли менеджери з маркетингу працюють з існуючими та шукають нових клієнтів, приймають і керують замовленнями, а менеджери транспорту вирішують технологічні завдання - цей тип організації роботи вважається більш ефективним у теорії логістики, оскільки він дозволяє працівникам зосередитися на одній визначеній сфері, а також забезпечує краще обслуговування клієнтів і кращий зв'язок з ними. Директор ТОВ «Транс Тех» в основному бере участь у процесах контролю, його функції: лише епізодичні в процесах планування та організації. У функції співробітників відділу маркетингу входить планування роботи з постійними клієнтами, аналіз потреб клієнтів, їх оцінка, консультування клієнтів щодо послуг, що надаються, спілкування з ними, «пошук» вантажу, узгодження умов і цін договорів ( довгострокові та короткострокові), умови розрахунків за надані послуги та встановлення термінів, контроль платежів, а також планування, підготовка, координація та реалізація програм поширення інформації з метою просування компанії та її послуг. Найважливіші функції в процесах управління вантажоперевезеннями ТОВ «Транс Тех» виконують менеджери транспорту: організують обробку замовлень, переданих їм менеджерами з маркетингу; аналізує інфраструктуру: оцінює трафік, різні маршрути, зміну інтенсивності вантажопотоку та пасажиропотоку, розклади. Веде необхідну документацію, координує та контролює рух транспортних засобів і роботу водіїв, складає

графіки роботи водіїв, заповнює таблиці обліку їх роботи, забезпечує своєчасне та правильне надання інформації до бухгалтерії, відділу маркетингу та директору транспорту. компанії.

**Контролюйте інформаційні потоки.** Аналізуючи дані, представлені в таблиці 8, можна побачити, що кожен працівник виконує певні функції на всіх етапах управління процесами вантажоперевізної діяльності. Слід зазначити, що одна функція – виставлення рахунків – дублюється, її виконує як служба маркетингу, так і секретар-бухгалтер. Під час моніторингу встановлено, що відділ маркетингу складає рахунки клієнтам, з якими працюють за разовими договорами, а секретар-бухгалтер – постійним клієнтам за інформацією, наданою працівниками транспортного відділу.

Діаграма потоку інформації при роботі з постійними клієнтами представлена на рисунку 2.2.

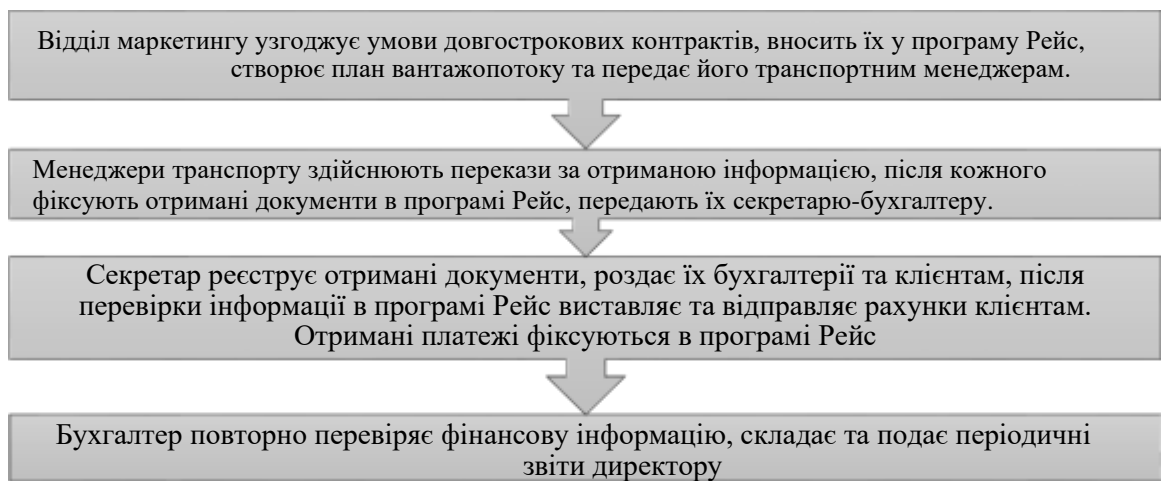


Рисунок 2.2 – Схема потоку інформації ТОВ «Транс Тех» (випадок роботи з довгостроковими контрактами)

Аналізуючи інформацію, представлену на рисунку 3, можна побачити, що вся інформація записується та зберігається в програмі в системі обліку та управління Рейс вручну, тому ймовірність людської помилки зростає. Під час моніторингу виявлено, що при роботі з разовими клієнтами часто застосовуються умови передоплати або передоплати, потім фінансові документи оформляються

до відрядження, відразу після укладення договору. Діаграма потоку інформації представлена на рисунку 2.3.



Рисунок 2.3 –Схема потоку інформації ТОВ «Транс Тех» (випадок роботи з разовими договорами)

Аналізуючи дані, представлені на Рисунку 2.3, можна побачити, що цей потік управлінської інформації, як і на Рисунку 11, включає всіх працівників, які виконують функції управління процесами ТОВ «Транс Тех»: директора, менеджерів з маркетингу та транспорту, бухгалтера та секретаря бухгалтерії. Під час моніторингу встановлено, що всі фінансово-бухгалтерські операції суворо контролюються – розрахунки на підприємстві здійснюються лише після отримання письмового дозволу директора (відмітка про погодження на платіжному документі).

**Процес планування.** Аналізуючи результати, отримані під час співбесіди та спостереження, було встановлено, що перевезення вантажів на ТОВ «Транс Тех» ретельно плануються. Оскільки більшість робіт виконується за довгостроковими договорами перевезення вантажів, клієнти компанії більш-менш постійні, їхні потреби зрозумілі, тому транспортні роботи плануються з їх урахуванням. Під час моніторингу було зафіксовано, що більша частина вантажів компанії перевозиться за довгостроковими договорами з клієнтами, за

заздалегідь визначеними маршрутами та в приблизно відомі час і терміни. За словами менеджера транспорту Міндаугаса: «інформація про зміни передається вчасно, тому відхилення від плану відбуваються рідко». У разі необхідності непередбачених або додаткових транспортних послуг, як уже зазначалося, залучаються субпідрядні компанії. Однак таких ситуацій намагаються уникати, оскільки вони зменшують прибуток. За словами менеджера з транспорту ТОВ «Транс Тех» Рімантаса, процес планування ініціюється в компанії двома способами (див. Рисунок 13).

#### При укладенні довгострокового контракту

- складається план роботи транспортного засобу, який узгоджується з менеджерами з маркетингу, з ним знайомляться менеджер, водії і на його основі розклад роботи.

#### Після укладання договору разового перевезення

- складається індивідуальний план перевезень. В першу чергу оцінюється кількість вантажу, вага, географічні місця навантаження/розвантаження, терміни навантаження/розвантаження, які задає замовник. потім аналізуються можливості, вибирається транспортний засіб (або вид транспорту, крім власного) і складається найбільш оптимальний маршрут. Якщо завантаження часткове, то цікавляться можливостями комплектації повністю завантаженого автомобіля, якомога менше відхиляючись від маршруту, щоб уникнути «порожнього пробігу».

Рисунок 2.4 – Методи ініціації процесу планування ТОВ «Транс Тех»

Проаналізувавши дані, наведені на рисунку 13, видно, що в першому випадку роботи проводяться за попереднім планом, у другому – плануються лише після отримання замовлення (контракту). При організації вантажоперевезень основним показником, якого дотримуються, є технологічний план, однак, як зазначили під час інтерв'ю транспортні менеджери ТОВ «Транс Тех», при зміні будь-яких обставин або виникненні несподіваних ситуацій від плану необхідно відступати.

**Процес організації.** Після планування вантажоперевезень наступним етапом організовується вантажоперевезення. Після аналізу результатів



співбесіди та спостереження було встановлено, що транспортний процес в ТОВ «Транс Тех» організований транспортними менеджерами, які опікуються вантажем з моменту отримання замовлення на його транспортування до відправлення рахунку клієнту. . Якщо вантаж перевозиться не власним, а найманим транспортом, менеджери з транспорту, отримавши інформацію про замовлення від відділу маркетингу, підбирають підходящий транспорт і узгоджують транспортування вантажу. Як під час перевезень, так і в організації цього процесу надзвичайно важливий рівень інформаційного забезпечення транспортної компанії та інструменти, які впливають як на поширення інформації, так і на управління самими процесами. Комунікація з клієнтами та перевізниками здійснюється за допомогою е- пошта, мобільний телефон, програма Skype; інформація записується та передається за допомогою системи обліку та управління Рейс; використовуються стаціонарні та портативні комп'ютери. Під час моніторингу встановлено, що під час організації перевезення вантажів керівники транспорту здійснюють моніторинг руху транспортного засобу, параметрів технічного стану за допомогою системи GPS стеження Ecolleet mobile, стежать за дотриманням водієм режиму праці та відпочинку, обмеження швидкості руху тощо. Також контролюються курсові витрати - під час тест-драйвів, які проводяться в компанії, визначається норма витрати палива для кожного транспортного засобу в різних умовах руху і контролюється відповідність реальних витрат. При поверненні транспортного засобу перевіряються передані водієм документи, дані переданих водієм документів заносяться в систему. Після цієї операції клієнтам виставляються рахунки-фактури, які разом із копіями (або оригіналами) документів, що супроводжують вантаж, надсилаються поштою та електронною поштою. Пізніше, коли настає обумовлений у договорах термін оплати (зазвичай він узгоджується через 14 або 30 днів після доставки вантажу одержувачу), менеджери з маркетингу перевіряють у системі, чи вніс секретар-бухгалтер дані про отримана оплата. Якщо ці дані відсутні, клієнту дзвонять і нагадують про неоплачений рахунок.

**Процес контролю.** Аналізуючи дані, отримані під час співбесід та спостереження, встановлено, що контроль в компанії здійснюється на всіх етапах процесів, від укладання договорів до отримання платежів за перевезення вантажів. Особливу увагу компанія приділяє контролю фінансових процесів. Під час інтерв'ю не вдалося отримати більш детальну інформацію про методи контролю в останній сфері, тому наводяться дані, зібрані під час спостереження. Після укладення договору з новим клієнтом в першу чергу перевіряється його платоспроможність, запитується копія свідоцтва про реєстрацію підприємства, переглядаються «чорні списки» перевізників на транспортних біржах і т.д., при необхідності, як уже зазначалося, вимагається часткова або повна оплата перевезення за авансовим (авансовим) рахунком.

Під час особистого спілкування з менеджерами з маркетингу компанії запитали, чому при перевірці платоспроможності клієнтів не користуються послугами таких компаній. Маркетологи пояснили, що такими послугами не користуються, бо вони платні. Ймовірно, це спрямовано на економію коштів компанії.

Переконавшись, що замовник платить, менеджери з маркетингу додають дані замовлення в облік в програмі Рейс: як уже було сказано, наведену в ній інформацію бачать як менеджери з маркетингу і транспорту, так і менеджер і бухгалтер. Кожен співробітник підключається до системи за допомогою власного пароля, тому система може бачити, які дані, коли і коли користувач надав, виправив або видалив. Таким чином співробітники можуть контролювати один одного.

Коли дані замовлення вводяться в комп'ютер, паперова копія замовлення або план вантажопотоку передається диспетчеру транспорту, який, у свою чергу, заповнює в системі інформацію свого напрямку: дані про транспортний засіб, який буде транспортувати вантаж, водія тощо. Далі система показує, чи не «забули» вантаж, зрозумілі терміни, умови та порядок його завантаження/доставки. Після цієї операції менеджери з маркетингу відправляють клієнтам підтвердження замовлення, в якому вказується, коли

транспортний засіб прибуде на місце завантаження, коли запланована доставка вантажу Директор виконує більшість контрольних функцій, він контролює діяльність усіх співробітників . Працівники відділу маркетингу контролюють діяльність транспортного відділу, працівники транспортного відділу контролюють роботу водіїв.

Проблеми аналізуються на періодичних нарадах працівників, фіксуються у звітах, що подаються директору. Після аналізу процесів управління вантажоперевізною діяльністю ТОВ «Транс Тех»: планування, організації та контролю, послідовність управлінських дій цих процесів представлена на рисунку 2.5.



Рисунок 2.5 – Послідовність дій з управління вантажоперевізною діяльністю ТОВ «Транс Тех»

**Проблеми та перспективи.** Проаналізувавши дані інтерв'ю, було визначено основні проблеми управління та організації транспортних процесів, а також думку співробітників компанії про розвиток і перспективи компанії. На думку співробітників ТОВ «Транс Тех», основні фактори, які негативно впливають на хід транспортних процесів узагальнено на Рисунку 2.6.



Рисунком 2.6 – Фактори, що негативно впливають на перебіг транспортних процесів ТОВ «Транс Тех»

Аналізуючи дані, представлені на рисунку 2.6, можна побачити, що фактори, які впливають на результативність роботи співробітників ТОВ «Транс Тех», представлені під час інтерв'ю, згруповані відповідно до їх характеру на технічні, фінансові, юридичні, конкурентні, природні та людські фактори.

Доповнюючи ці дані інформацією, зібраною під час моніторингу, можна зазначити, що до негативного людського фактору можна додати відсутність внутрішньої комунікації.

Помічено, що функції працівників відділу маркетингу часто дублюються, немає чіткої інформації про розподіл роботи, тому буває, що одна і та ж робота виконується двічі. Також інформація, зібрана під час моніторингу, свідчить про те, що менеджери транспортно-маркетингового відділу, як правило,

повідомляють лише обов'язкову інформацію в програмі Поїздки, а також додаткову, навіть важливу інформацію, наприклад, про несвоєчасну доставку вантажу тощо. залишається неподаним вчасно.

Щодо перспектив, слід зазначити, що відповіді на це запитання інтерв'ю короткі та малоінформативні. Директор згадав про плани розширення транспортного парку – у 2021 році придбати дві нових вантажівки.

Менеджер з маркетингу Тадас і менеджер з транспорту Міндаугас також згадали про плановане розширення транспортного парку, що необхідно для задоволення зростаючих потреб клієнтів. Менеджер з маркетингу Андрій не став коментувати перспективи, стверджуючи, що специфіку цього виду бізнесу важко передбачити. За словами транспортного менеджера Римантаса, «перспективи компанії здебільшого залежать від клієнтів і відділу маркетингу. Поки що все стабільно, сподіваємось, що й надалі будемо успішно працювати».

Підсумовуючи даний підрозділ роботи, можна констатувати, що перевезення вантажів на ТОВ «Транс Тех» планується з моменту отримання замовлення від замовника або підписання договору до доставки вантажу одержувачу. Незважаючи на те, що процедури ретельно сплановані, непередбачуваних проблем, таких як негативні зміни в дорожніх умовах, аварії та простої, не уникнути. Цілком ймовірно, що ці проблеми більше пов'язані зі специфікою діяльності даного підприємства, ніж з неадекватним плановим менеджментом. Перевізний процес у цій транспортній компанії також організований згідно з встановленим порядком, забезпечена доступність інформації. Заходи контролю за перевезеннями вантажів включають підтвердження замовлень, належний документообіг за допомогою інформаційних систем, а також моніторинг транспортних засобів за допомогою систем стеження.

### **2.3.2.Обробка замовлень та надання інформації**

Пояснюючи, як ТОВ «Транс Тех» обробляє вхідні замовлення клієнтів, під час співбесіди директора, менеджерів з маркетингу та транспорту запитали, які інформаційні системи та інші ресурси використовують у своїй діяльності. На Рисунку 2.7 представлена узагальнена інформація, отримана під час дослідження.

ІС обліку та менеджменту	<ul style="list-style-type: none"> <li>• використовується для управління замовленнями, обробки даних первинного обліку, договорів і звітів;</li> </ul>
Електронна пошта	<ul style="list-style-type: none"> <li>• таким чином ми спілкуємося як з клієнтами, так і між собою, передаємо інформацію менеджеру, бухгалтеру;</li> </ul>
Інтернет	<ul style="list-style-type: none"> <li>• таким чином збирається інформація про нових і існуючих клієнтів, перевіряється їхня платоспроможність, відстежується діяльність конкурентів і послуги, які вони пропонують, перевіряються умови руху тощо;</li> </ul>
Програма для спілкування в скайпі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• у такий спосіб ми зазвичай спілкуємося з іноземними клієнтами та вантажоодержувачами та іншими транспортними засобами, зберіганням тощо. компанії, що надають послуги;</li> </ul>
Транспортні біржі Timocom, Freight24.com	<ul style="list-style-type: none"> <li>• за допомогою цієї системи здійснюється пошук вантажів або перевізників, при недостатності власних транспортних ресурсів для задоволення потреб користувачів перевіряється надійність компаній;</li> </ul>
Microsoft AutoRoute 2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>• за допомогою цієї програми плануються маршрути транспортних засобів, орієнтовна витрата палива, час роботи та відпочинку водіїв тощо;</li> </ul>
Екофлот мобільний	<ul style="list-style-type: none"> <li>• використання даного ресурсу надає можливість бачити та контролювати транспортні засоби в режимі реального часу, дані про пройдений шлях, час простою, швидкість тощо, захистити транспортний засіб від викрадення</li> </ul>

Рисунок 2.7 – ТОВ «Транс Тех» використовує інформаційні ресурси для управління процесами

Під час розслідування було зафіксовано, що комп'ютерні програми, які використовуються для роботи ТОВ «Транс Тех», рідко оновлюються або їх можливості не використовуються, працівники навчаються працювати лише з програмою Рейс, а також можливості, які надає ця програма. використовуються не повністю.

Стосовно технологічного оснащення ТОВ «Транс Тех», слід зазначити, що всі менеджери з транспорту та маркетингу, які працюють в компанії, оснащені комп'ютерами та смартфонами різних моделей.

У водіїв теж є смартфони. Директор, бухгалтер і секретар-бухгалтер ТОВ «Транс Тех» користуються стаціонарними комп'ютерами.

Підсумовуючи, можна сказати, що інформаційне середовище ТОВ «Транс Тех» є достатнім для роботи, але не дуже піклується про оновлення наявних програм, їх можливості використовуються не повністю, немає інтересу до другорядних функцій програм. - зазвичай використовуються лише найнеобхідніші, недостатньо використовувані можливості програми Рейс (звіти окремих областей, пошук, спеціалізований аналіз даних тощо). Комп'ютерна техніка та оргтехніка належним чином підібрана та адаптована до роботи транспортної компанії, на всіх комп'ютерах встановлена остання версія операційної системи, тому можна сказати, що серйозних проблем у цій сфері під час розслідування не виявлено.

### **2.3.3. Вибір транспортного засобу та планування маршруту**

У цій частині дослідження було пояснено, які фактори враховують вибір транспортних засобів та маршруту для перевезення вантажу, хто відповідає за ці процеси. Проаналізувавши відповіді учасників дослідження та результати спостереження, встановлено, що ТОВ «Транс Тех» у своїй діяльності використовує сім вантажних автомобілів (див. рис. 2.8) та шість тентованих причепів (див. рис. 2.9).

<b>SCANIA R420</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2010;</li> <li>• двигун: 420 к.с. (309 кВт);</li> <li>• вага: 8100 кг</li> </ul>
<b>MAN TGX 18,440BLS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2015;</li> <li>• двигун: 440 к.с. (324 кВт);</li> <li>• вага: 8550 кг</li> </ul>
<b>VOLVO FH13 WEB+</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2016;</li> <li>• двигун: 500 к.с. (368 кВт);</li> <li>• вага: 8707 кг</li> </ul>
<b>MERCEDES-BENZ Actros 1845LS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2016;</li> <li>• двигун: 450 к.с. (331 кВт);</li> <li>• вага: 8595 кг</li> </ul>
<b>SCANIA R450 ТОП ЛІНІЯ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2016;</li> <li>• двигун: 444 к.с. (326 кВт);</li> <li>• вага: 8130 кг</li> </ul>
<b>SCANIA R450</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2014;</li> <li>• двигун: 444 к.с. (326 кВт);</li> <li>• вага: 8650 кг</li> </ul>

Рисунок 2.8 – Технічні характеристики тракторів ТОВ «Транс Тех»

<b>KRONE SDP 27</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2010;</li> <li>• об'єм: 89.8 м<sup>3</sup>;</li> <li>• вага: 6500 кг</li> </ul>
<b>KRONE SDP 27</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2011;</li> <li>• об'єм: 92.75 м<sup>3</sup>;</li> <li>• вага: 6600 кг</li> </ul>
<b>KRONE Завіса/Середній рівень (3шт )</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2014;</li> <li>• двигун: 500 к.с. (368 кВт);</li> <li>• вага: 8707 кг</li> </ul>
<b>KOGEL SN 24</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• рік випуску: 2016;</li> <li>• об'єм: 93 м<sup>3</sup>;</li> <li>• вага: 6300 кг</li> </ul>

Рисунок 2.9 – Технічні характеристики тентових причепів ТОВ «Транс Тех»

Результати дослідження показують, що транспортні менеджери ТОВ «Транс Тех» обирають транспортні засоби для перевезення вантажів, враховуючи багато критеріїв: скільки і який транспортний засіб можна надати для перевезення на той час; їх розташування - пройти найкоротший шлях для завантаження вантажу (іноді зручніше транспортувати вантаж найманим



автотранспортом); а також специфіка вантажу та необхідна місткість транспортного засобу - якщо вантаж потребує спеціалізованого середовища, наприклад, холодильника, невеликого або нестандартного транспортного засобу, для його транспортування наймається інша компанія, що спеціалізується на необхідній території. Також приділяється увага витратам на відрядження (намагаючись, щоб вони були якомога меншими); збереження транспортного засобу та вантажу (намагання забезпечити безпечний маршрут і безпечні місця зупинки); дорожні умови, обмеження тощо. Директор ТОВ «Транс Тех» підкреслив, що всі ці заходи необхідні для виконання зобов'язань перед клієнтами компанії.

Маршрути в транспортній компанії ТОВ «Транс Тех», як уже зазначалося, плануються за допомогою програми Microsoft AutoRoute. Планування маршруту з цією програмою просте, цей інструмент дуже зручний ще й тим, що за потреби можна вибрати коротші чи економічніші маршрути, встановити час їзди та відпочинку, розрахувати витрати палива та їх ціну тощо. Окрім цих функцій, програма Microsoft AutoRoute також дозволяє вибрати місця відпочинку та експортувати збережені карти на інші розумні пристрої.

Усі транспортні засоби компанії оснащені мобільною системою GPS стеження Ecolleet. Ця система підвищує ефективність роботи, скорочує витрати і витрати часу. Ця система значно полегшує процеси як перевезення вантажу, так і планування маршруту чи його контролю. Слід зауважити, що ТОВ «Транс Тех» при виборі оптимального маршруту керується не лише порівнянням найкоротшого та найшвидшого маршруту, а й оцінює умови договори, в яких вказано бажаний замовником час завантаження/розвантаження вантажу, характер вантажу та інші важливі фактори. Також, з метою економії ресурсів, дані про передбачувану витрату палива, безпеку маршруту, зручність, можливість завантаження додаткового вантажу на зворотному або в дорозі та інші різноманітні умови, такі як добові, страхування автомобіля, дорожні податки, аналізується заробітна плата водіїв, знос транспортних засобів, інші витрати. Таким чином, можна сказати, що маршрут підбирається індивідуально

для кожного вантажу, оцінюючи конкретні наявні та очікувані обставини та умови.

Підсумовуючи, можна констатувати, що, враховуючи кількість та характер наявних транспортних засобів, можливості ТОВ «Транс Тех» залишатися конкурентоспроможною компанією обмежені, тому, щоб задовольнити потреби клієнтів, працівники компанії часто використовують субпідрядників для перевезення вантажів. Цілком ймовірно, що з цієї причини компанія втрачає значну частину свого прибутку, тому, якщо автопарк поповниться різними напівпричепами (наприклад, рефрижератори, ізотермічні), ймовірно, оборот компанії може збільшитися. Оцінюючи планування маршрутів в компанії, можна сказати, що маршрути плануються за допомогою інструментів планування маршрутів, враховуючи найважливіші фактори: побажання клієнта, споживання палива, характер вантажу, безпеку маршруту та очікувані витрати тощо.

#### **2.3.4. Вантажоперевізні документи та правове регулювання**

У цій частині дослідження пояснюється, хто і яким чином ТОВ «Транс Тех» здійснює оформлення вантажоперевізних документів та їх облік. Результати моніторингу показали, що ця транспортна компанія має ліцензію Співтовариства на перевезення вантажів (ЕВКР) і в своїй діяльності керується різними правовими актами, міжнародними документами, угодами та конвенціями, що регулюють цю сферу діяльності.

Проаналізувавши результати співбесіди та ознайомившись з документами компанії, було встановлено, що експедитори опікуються транспортними документами на вантаж, тому водієві надається лише наказ, інша необхідна інформація, а також його інформують про документи супроводжуючі вантаж, які вантажовідправник повинен надати йому при навантаженні вантажу. Також водій зобов'язаний перевірити, чи відповідає вантаж зазначеним у товаросупровідних документах, чи правильно заповнена накладна CMR, чи підписана вона

відправником у трьох примірниках, один з яких належить перевізнику, інша залишається у відправника, третя передається одержувачу тощо.

За системою АС 24 водіям надають спеціальні картки Євротрафік. Це дає вам право користуватися більш ніж 12 000 партнерськими автозаправними станціями по всій Європі та всіма супутніми послугами, такими як оплата в пунктах оплати, допомога на дорозі, оплата штрафів, мийка, технічне обслуговування тощо.

Що стосується документів, які повинен мати при собі водій, то під час спостереження було зафіксовано, що, як встановлено нормативними документами, водії, які перетинають державний кордон Литви, повинні мати дійсний особистий проїзний документ (паспорт або посвідчення особи) та реєстрацію транспортного засобу, вантаж та документи щодо страхування транспортного засобу та обліку праці та відпочинку. Під час розслідування також встановлено, що у разі необхідності додаткової інформації або зміни нормативно-правових актів, інформація перевіряється на сайті Державтоінспекції.

Підсумовуючи цей відділ роботи, можна констатувати, що ТОВ «Транс Тех» застосовує диференційований тип організації діяльності, коли менеджери з маркетингу працюють з постійними та шукають нових клієнтів, приймають замовлення, а менеджери транспорту вирішують технологічні завдання – така організація роботи дозволяє працівникам зосереджено на одній визначеній сфері, а також забезпечує краще обслуговування клієнтів і кращу комунікацію з ними. Функції працівників в компанії розподілені частково правильно, оскільки деякі дублюються. Вся діяльність з перевезення вантажів в ТОВ «Транс Тех» ретельно планується, намагаючись передбачити всі можливі проблеми, процеси планування здійснюються у встановленому порядку. Незважаючи на те, що процедури ретельно сплановані, непередбачуваних проблем, таких як негативні зміни в дорожніх умовах, аварії та простої, не уникнути. Цілком імовірно, що ці проблеми більше пов'язані зі специфікою діяльності транспортної компанії, ніж з неправильним управлінням процесами. Процес перевезення вантажів у цій транспортній компанії також організовано згідно встановленого порядку,

забезпечена інформаційна доступність. Заходи контролю за перевезеннями вантажів передбачають підтвердження замовлення та належний документообіг за допомогою інформаційних систем, а також відстеження транспортних засобів за допомогою систем стеження. Інформаційне середовище ТОВ «Транс Тех» є достатнім для роботи, але не надто сучасним – використовувані комп'ютерні програми рідко оновлюються або їх можливості не використовуються, більшість працівників використовують лише найнеобхідніші функції інформаційних технологій, а не використовують надані ними можливості. Враховуючи кількість і характер наявних транспортних засобів, вибір ТОВ «Транс Тех» включає не тільки їх автопарк, щоб задовольнити потреби клієнтів, їм часто доводиться використовувати найнятий транспорт. У компанії гнучко плануються маршрути перевезення вантажів: враховуються найважливіші фактори: побажання клієнта, витрата палива, характер вантажу, безпека маршруту та очікувані витрати тощо, правильно оцінюється ризик.

## РОЗДІЛ 3. БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ, ОСНОВИ ОХОРОНИ ПРАЦІ

### 3.1. Безпека праці водіїв у воєнний час в контексті автомобільних перевезень

В умовах воєнного стану безпека праці водіїв автомобільного транспорту набуває особливого значення. Війна створює численні виклики для транспортної інфраструктури, водіїв та пасажирів, що вимагає впровадження спеціальних заходів безпеки та дотримання нових правил.

#### Правила поведінки водіїв під час війни

Під час воєнного стану правила поведінки водіїв зазнають значних змін. Водії повинні бути готові до непередбачуваних ситуацій, таких як обстріли, блокпости, комендантська година та інші обмеження. Основні правила поведінки включають:

1. **Дотримання комендантської години:** Під час комендантської години заборонено перебувати на вулицях та в інших громадських місцях, якщо ви не є працівником об'єктів критичної інфраструктури і не маєте спеціальної перепустки. Порушення цього правила може призвести до затримання патрулями.

2. **Зупинка на блокпостах:** При наближенні до блокпосту водії повинні знизити швидкість, увімкнути аварійні сигнали та підготувати документи для перевірки. Важливо дотримуватися вказівок військових або правоохоронців, які здійснюють контроль на блокпостах.

3. **Уникнення небезпечних зон:** Водії повинні уникати зон активних бойових дій та інших небезпечних територій. Якщо ваше житло або маршрут проходить через такі зони, слід знайти безпечніший шлях або тимчасово змінити місце проживання.

4. **Поведінка під час обстрілів:** У разі обстрілу водії повинні негайно зупинити транспортний засіб, вимкнути двигун та сховатися в

найближчому укритті. Пасажири також повинні залишити транспортний засіб і знайти безпечне місце.

**Вимоги до перевізників та водіїв**

Перевізники та водії, які здійснюють автомобільні перевезення під час воєнного стану, повинні дотримуватися спеціальних вимог, що забезпечують безпеку перевезень. Ці вимоги включають:

1. **Ліцензування та дозволи:** Перевізники повинні мати відповідні ліцензії та дозволи на здійснення перевезень. В Україні такі ліцензії видає Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Ліцензія на перевезення небезпечних вантажів (ADR) є обов'язковою для всіх перевізників, які здійснюють міжнародні перевезення таких вантажів.

2. **Сертифікація транспортних засобів:** Транспортні засоби, що використовуються для перевезення небезпечних вантажів, повинні пройти сертифікацію на відповідність технічним та безпековим стандартам. Це включає перевірку конструкції, обладнання та загального стану транспортного засобу.

3. **Навчання водіїв:** Водії повинні пройти спеціальне навчання та отримати сертифікат про навчання ADR. Це навчання охоплює різні аспекти транспортування небезпечних вантажів, включаючи регуляції, заходи безпеки та процедури реагування на надзвичайні ситуації.

4. **Дотримання правил безпеки:** Водії повинні дотримуватися правил безпеки під час обслуговування та ремонту транспортних засобів, а також під час перевезення вантажів. Це включає регулярні перевірки технічного стану транспортних засобів, дотримання швидкісного режиму та інших правил дорожнього руху.

**Заходи безпеки для пасажирів**

Пасажири, які користуються послугами автомобільного транспорту під час воєнного стану, також повинні дотримуватися певних заходів безпеки. Основні рекомендації включають:

1. **Інформованість про маршрут:** Пасажири повинні заздалегідь дізнатися про маршрут, яким вони будуть подорожувати, та перевірити наявність небезпечних зон або блокпостів на шляху. Це допоможе уникнути непередбачуваних ситуацій та забезпечити безпечну подорож.

2. **Документи та перепустки:** Пасажири повинні мати при собі всі необхідні документи, включаючи паспорт, перепустки та інші документи, що підтверджують їх право на пересування під час комендантської години або через блокпости.

3. **Поведінка під час надзвичайних ситуацій:** У разі виникнення надзвичайної ситуації, такої як обстріл або аварія, пасажири повинні дотримуватися вказівок водія та інших відповідальних осіб. Важливо залишатися спокійними та діяти відповідно до інструкцій.

4. **Засоби індивідуального захисту:** Пасажири повинні мати при собі засоби індивідуального захисту, такі як аптечка, маски, рукавички та інші необхідні речі. Це допоможе забезпечити їх безпеку під час подорожі.

Вплив війни на дорожню інфраструктуру та безпеку  
Війна значно впливає на стан дорожньої інфраструктури та загальну безпеку на дорогах. Основні проблеми включають:

1. **Зруйновані дороги та мости:** Внаслідок бойових дій багато доріг та мостів були зруйновані або пошкоджені, що ускладнює пересування та підвищує ризик аварій.

2. **Небезпечні об'єкти на дорогах:** Після обстрілів та вибухів на дорогах можуть залишатися уламки будівель, техніки та інші небезпечні об'єкти, які можуть пошкодити транспортні засоби та створити загрозу для водіїв та пасажирів.

3. **Відсутність дорожніх знаків та освітлення:** Війна призвела до знищення або пошкодження багатьох дорожніх знаків та систем освітлення, що ускладнює орієнтацію на дорогах та підвищує ризик аварій, особливо вночі.

4. **Присутність військової техніки:** На дорогах часто можна зустріти військові конвої, бронетехніку та інші військові транспортні засоби, що створює додаткові ризики для цивільних водіїв та пасажирів. Військова техніка може рухатися з іншою швидкістю, ніж цивільний транспорт, що ускладнює маневрування та підвищує ризик зіткнень.

Заходи для підвищення безпеки праці водіїв

Для підвищення безпеки праці водіїв у воєнний час необхідно впроваджувати спеціальні заходи та дотримуватися певних рекомендацій:

1. **Регулярне навчання та підвищення кваліфікації:** Водії повинні регулярно проходити навчання та підвищення кваліфікації з питань безпеки праці, включаючи навчання з надання першої допомоги, поведінки під час обстрілів та інших надзвичайних ситуацій.

2. **Використання сучасних технологій:** Впровадження сучасних технологій, таких як системи виявлення втоми водія, GPS-навігація та системи моніторингу стану транспортних засобів, допоможе підвищити безпеку праці водіїв та знизити ризик аварій.

3. **Забезпечення засобами індивідуального захисту:** Водії повинні бути забезпечені засобами індивідуального захисту, такими як бронежилети, каски, аптечки та інші необхідні речі, що допоможуть захистити їх під час виконання службових обов'язків.

4. **Організація безпечних маршрутів:** Перевізники повинні ретельно планувати маршрути перевезень, уникаючи небезпечних зон та враховуючи поточну ситуацію на дорогах. Це допоможе мінімізувати ризики для водіїв та пасажирів.

5. **Психологічна підтримка:** Водії, які працюють у воєнний час, можуть стикатися з високим рівнем стресу та психологічного навантаження. Забезпечення психологічної підтримки та консультацій допоможе знизити рівень стресу та підвищити загальну безпеку праці.

Безпека праці водіїв у воєнний час в контексті автомобільних перевезень є надзвичайно важливою. Дотримання правил поведінки, вимог до перевізників та



водіїв, а також заходів безпеки для пасажирів допомагає мінімізувати ризики та забезпечити безпечне транспортування. В умовах воєнного стану важливо бути готовими до непередбачуваних ситуацій та діяти відповідно до встановлених правил і рекомендацій. Це дозволить зберегти життя та здоров'я людей, а також забезпечити безпеку на дорогах.

### **3.2. Охорона праці водіїв вантажівок при міжнародних перевезеннях**

Охорона праці водіїв вантажівок, які здійснюють міжнародні перевезення, є критично важливою для забезпечення безпеки на дорогах, збереження здоров'я водіїв та захисту вантажів. Водії вантажівок стикаються з численними ризиками, включаючи тривалі години роботи, стрес, фізичні навантаження та небезпеки, пов'язані з дорожніми умовами та погодою.

#### **Вимоги до робочого часу та відпочинку**

Одним з ключових аспектів охорони праці водіїв є дотримання вимог до робочого часу та відпочинку. Згідно з міжнародними регуляціями, такими як Європейська угода про робочий час екіпажів транспортних засобів, водії повинні дотримуватися певних норм щодо тривалості робочого дня та періодів відпочинку.

#### **Основні вимоги**

- 1. Максимальна тривалість робочого дня:** Водії не повинні працювати більше 9 годин на день, з можливістю збільшення до 10 годин не більше двох разів на тиждень.
- 2. Тижнева тривалість роботи:** Загальна тривалість роботи за тиждень не повинна перевищувати 56 годин, а за два тижні – 90 годин.
- 3. Перерви під час роботи:** Після кожних 4,5 годин керування водій повинен зробити перерву не менше 45 хвилин, яку можна розділити на дві частини: перша – не менше 15 хвилин, друга – не менше 30 хвилин.

4. **Щоденний відпочинок:** Водії повинні мати щоденний відпочинок тривалістю не менше 11 годин, який можна скоротити до 9 годин не більше трьох разів на тиждень.
5. **Тижневий відпочинок:** Водії повинні мати щотижневий відпочинок тривалістю не менше 45 годин, який можна скоротити до 24 годин за умови компенсації скороченого часу протягом наступних трьох тижнів.

#### Медичні огляди

Регулярні медичні огляди є важливим елементом охорони праці водіїв вантажівок. Вони допомагають виявити та запобігти захворюванням, які можуть вплинути на здатність водія безпечно керувати транспортним засобом.

#### Вимоги до медичних оглядів

1. **Передрейсові та післярейсові огляди:** Водії повинні проходити медичні огляди перед кожним рейсом та після його завершення. Це допомагає виявити можливі проблеми зі здоров'ям, які можуть вплинути на безпеку керування.
2. **Періодичні медичні огляди:** Водії повинні проходити періодичні медичні огляди, частота яких залежить від віку та стану здоров'я водія. Зазвичай такі огляди проводяться раз на рік або раз на два роки.
3. **Спеціалізовані медичні огляди:** Водії, які перевозять небезпечні вантажі, повинні проходити додаткові медичні огляди для перевірки їх здатності безпечно виконувати такі перевезення.

#### Навчання та сертифікація

Навчання та сертифікація водіїв є важливими компонентами охорони праці. Водії повинні мати необхідні знання та навички для безпечного керування транспортними засобами, особливо при перевезенні небезпечних вантажів.

#### Вимоги до навчання

1. **Базове навчання:** Всі водії, які здійснюють міжнародні перевезення, повинні пройти базове навчання з питань безпеки дорожнього руху, правил перевезення вантажів та надання першої допомоги.

2. **Спеціалізоване навчання:** Водії, які перевозять небезпечні вантажі, повинні пройти спеціалізоване навчання та отримати сертифікат про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі (ДОПНВ-свідоцтво).

3. **Перепідготовка:** Водії повинні проходити регулярну перепідготовку для оновлення знань та навичок. Перепідготовка проводиться протягом останнього року дії свідоцтва та включає складання іспиту.

Заходи безпеки під час перевезення небезпечних вантажів

Перевезення небезпечних вантажів вимагає дотримання особливих заходів безпеки, щоб мінімізувати ризики для водіїв, інших учасників дорожнього руху та навколишнього середовища.

Основні вимоги

1. **Оснащення транспортних засобів:** Транспортні засоби, що перевозять небезпечні вантажі, повинні бути оснащені спеціальним обладнанням, включаючи ADR-комплекти, додаткові засоби пожежогасіння та маркування відповідно до типу вантажу.

2. **Документація:** Водії повинні мати при собі всі необхідні документи, включаючи свідоцтво про підготовку, інструкції на випадок аварійних ситуацій та документи на вантаж.

3. **Маршрути перевезень:** Перевезення небезпечних вантажів повинно здійснюватися за погодженими маршрутами, які мінімізують ризики для населення та навколишнього середовища.

4. **Поведінка під час аварійних ситуацій:** Водії повинні знати, як діяти у разі аварійних ситуацій, включаючи витоки, пожежі та інші небезпеки. Вони повинні мати при собі інструкції та засоби для ліквідації наслідків аварій.

Психологічна підтримка

Водії вантажівок, які здійснюють міжнародні перевезення, часто стикаються з високим рівнем стресу та психологічного навантаження. Забезпечення психологічної підтримки є важливим аспектом охорони праці.

Заходи психологічної підтримки

1. **Консультації з психологом:** Водії повинні мати можливість отримувати консультації з психологом для зниження рівня стресу та вирішення психологічних проблем.
2. **Підтримка з боку роботодавця:** Роботодавці повинні створювати сприятливі умови праці, включаючи забезпечення комфортних умов для відпочинку, організацію регулярних перерв та підтримку здорового способу життя.
3. **Навчання з управління стресом:** Водії повинні проходити навчання з управління стресом, що допоможе їм ефективно справлятися з психологічними навантаженнями під час роботи.

Охорона праці водіїв вантажівок при міжнародних перевезеннях є комплексним процесом, що включає дотримання вимог до робочого часу та відпочинку, регулярні медичні огляди, навчання та сертифікацію, а також забезпечення заходів безпеки під час перевезення небезпечних вантажів. Важливим аспектом є також психологічна підтримка водіїв, яка допомагає знизити рівень стресу та підвищити загальну безпеку праці. Дотримання цих вимог та заходів допоможе забезпечити безпеку на дорогах, збереження здоров'я водіїв та захист вантажів.

## ВИСНОВКИ

1. Вантажоперевізною діяльністю вважаються всі операції, що здійснюються транспортною компанією під час транспортування вантажу від місця його виготовлення до одержувача, з метою забезпечення своєчасного та безпечного перевезення вантажу. А найголовнішою метою вантажоперевізної діяльності є економічність операцій, якої можна досягти шляхом правильного вибору транспортного засобу, створення найбільш оптимального маршруту та врахування особливостей правового регулювання перевезення вантажів.

2. Ефективність процесів вантажоперевізної діяльності може бути забезпечена правильно сформованим інформаційним середовищем, яке може надати транспортним компаніям багато переваг; відповідальний вибір транспортного засобу для перевезення вантажу з урахуванням характеру, габаритів і ваги вантажу та інших важливих факторів; ретельне планування маршруту шляхом оцінки типу транспорту, транспортного засобу, дорожнього покриття, інфраструктури, умов руху та обмежень тощо. Фактори. Для того, щоб ці процеси проходили ефективно, необхідно також забезпечити ефективне управління ними: правильно виконувати функції планування, організації та контролю.

3. ТОВ «Транс Тех» застосовує диференційовану систему організації праці, функції працівників розподілені, але деякі дублюються. Вантажні перевезення в компанії плануються, але є відхилення від плану, ймовірно через специфіку діяльності. При організації діяльності з перевезення вантажів дотримуються встановлені процедури, забезпечується доступність інформації. Процедури контролю за діяльністю з перевезення вантажів охоплюють усі сфери діяльності та процеси, але деякі аспекти ймовірності помилок не вирішені. Інформаційне середовище ТОВ «Транс Тех» достатнє для роботи, але не надто сучасне – використовувані комп'ютерні програми рідко оновлюються або їх можливості не використовуються. Вибір ТОВ «Транс Тех» включає не тільки їх автопарк, щоб задовольнити потреби клієнтів, їм часто доводиться користуватися найнятим транспортом. Маршрути перевезення вантажів в компанії складаються з

урахуванням найважливіших факторів, правильно оцінюються ризики. У сфері вантажоперевізної документації та правових норм у цій сфері транспортні менеджери ТОВ «Транс Тех» достатньо компетентні, знайомі з нормативними документами сфери діяльності та вміють застосовувати свої знання на практиці.

## РЕКОМЕНДАЦІЇ

1. Вирішувати питання розподілу функцій працівників. Найкраще це зробити, підготувавши нові посадові інструкції для менеджерів з маркетингу та секретарів-бухгалтерів, де б чітко прописані права, обов'язки та функції кожного працівника в бізнес-процесах вантажоперевезень – це допоможе вирішити проблему дублювання функцій і, мабуть, підвищують ефективність роботи.

2. Проводити детальний аналіз відхилень від плану, які виникають у вантажоперевезеннях, ці відхилення можуть бути зафіксовані транспортними менеджерами, а менеджери з маркетингу можуть проаналізувати їх і представляти результати аналізу разом з пропозиціями щодо покращення директору з певною періодичністю, наприклад, щомісяця. Цілком ймовірно, що ці проблеми більше пов'язані зі специфікою діяльності транспортної компанії, ніж з управлінням процесом планування, але варто було б визначити, які проблеми можна передбачити в процесі планування та вжити заходів для їх уникнення.

3. Переглянути бюджет на поліпшення інформаційного середовища, встановлюйте все більш передові технології – оновити програму планування маршрутів, встановіть більш досконалу систему документообігу, навчити співробітників використовувати всі їхні функції. Саме інформаційне забезпечення транспортної компанії має бути одним із пріоритетних напрямів управління, надаючи компанії багато конкурентних переваг, оскільки здатне не лише змінити середовище надання послуг, а й взаємовідносини між користувачами та постачальниками послуг, впливати процедури ціноутворення, планування, організації та контролю.

## СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ

1. Antanavičienė, J., Šimelytė, A. (2013). Основи економіки підприємства. Каунас:
2. Gegevičiūtė, E. (2015). Вантажні та пасажирські перевезення автомобільним транспортом Литви в 2000-2012 рр. аналіз зв'язків з тенденціями розвитку інфраструктури автомобільного транспорту. *Географія та освіта*, 3, 36-45.
3. Jarašūnienė, A. (2011). Вступ до спеціальності. Економіка та управління транспортним машинобудуванням. Вільнюс: Техніка.
4. Karpenko, O., Horbenko, A., Vovk, Y., & Tson, O. (2017). Research of the structure and trends in the development of the logistics market in Ukraine. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 2(2), 57-66.
5. Mackevičius, J. (2008). Аналіз ефективності бізнесу - система збору інформації, дослідження та оцінки. *Інформаційні науки*, 46, 46-56.
6. Savchenko, L., Zhigula, S., Yurchenko, K., Vovk, Y., & Oleksiuk, A. (2021). Combination of different means of parcel deliveries in urban logistics in adverse weather conditions. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 6(1), 6-17.
7. Автомобільні перевезення контейнерів. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу URL:  
<https://gloriacargo.com/ua/gruzoperevozki/gruzoperevozkiautomobilnye-perevozkigruzov/perevozka-kontejnerov-avtotransportom/>.
8. Амбразявичюс, А. (2008). Транспортна система Литви. Вільнюс: Литовська військова академія генерала Йонаса Жемайтиса.
9. Аналіз транспортних затримок в центральній частині міста та шляхи їх зниження / І. О. Хітров, О. П. Цьонь, М. Є. Кристопчук, О. Д. Почужевський: ВМТ, 2021. вип. 14, вип. 2, С. 131–139
10. Базарас Д., Василяускас А.В. (2010). Технології перевезення вантажів. Вільнюс: Техніка.
11. Баубліс, А. (2016). Вантажні перевезення. Вільнюс: Техніка.
12. Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення. – К.: Видавничий Дім «Слово», 2010. – 480 с.



13. В.М.Коваленко, В.К.Щуріхін, Н.Б.Машика Вантажні автомобільні перевезення. К.:Літера ЛТД, 2006р.
14. Василяускас, А. В. (2013). Технології перевезення вантажів. Клайпеда: VšĮ College of Social Sciences.
15. Вільковський Є.К, Кельман І.І., Бакуліч О.О. Вантажознавство. –Львів: «Інтелект – Захід», 2007. – 496 с.
16. Вовк, Ю. Я., & Вовк, І. П. (2021). Основи теорії транспортних процесів і систем. Навчальний посібник (курс лекцій).
17. Вовк, Ю. Я., Вовк, І. П., & Крайничин, В. А. (2018). Стратегія сталого розвитку транспорту України. Збірник тез доповідей VII Міжнародної науково-технічної конференції молодих учених та студентів „Актуальні задачі сучасних технологій“, 1, 195-195.
18. Вовк, Ю. Я., Жук, М. І., Репіленко, А. В., & Дмитрик, А. І. (2021). Автоматизоване водіння: підвищення безпеки вантажних перевезень автомобільним транспортом. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 238 с., 32.
19. Гіневичюс Р., Сілікас Й. (2011). Основи системного управління підприємством. Вільнюс: Техніка.
20. Давуліс Г. та Шаджюс Л. (2009). Спосіб мінімізації транспортних витрат. Мости, 1, 1-23.
21. Дослідження координованого управління транспортними потоками в центральній частині міста/ М. Кристопчук, І. Хітров, О. Цьонь, О. Почужевський. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. 2021. Том 1 № 16. С. 82-90.
22. Європейський комісія (2018). <http://ec.europa.eu>
23. Закон України „Про охорону праці” від 14.10.1992 №2694-ХІІ.
24. Закон України „Про податок на додану вартість”. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/168/97>
25. Карделіс, К. (2016). Методологія та методи дослідження. Вільнюс: Науково-енциклопедичний видавничий центр.

26. Класифікація вантажів [інтерактивна]. [Перевірено 2017-03-16]. Доступ через Інтернет: [http://www.charoit.net/index.php?page=articles/vidi\\_i\\_classifikacia\\_gruzov](http://www.charoit.net/index.php?page=articles/vidi_i_classifikacia_gruzov)
27. Контейнерні перевезення вантажів: Що потрібно знати? [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу URL: <https://nty.ua/blog/konteynerniperevezennya-vantazhiv>.
28. Костюченко Л. Перевезення вантажів за системою МДП : Практ. Посіб. – К.: МДФ «Укр. хата» , 2004. -154 с.
29. Кучвара, І. М., Дзюра, В. О., & Вовк, Ю. Я. (2020). Конспект лекцій з курсу логістичні системи на транспорті.
30. Мастейка, І., Чепінскіс, Й. (2015). Вплив можливостей організаційної динаміки на зміни в ланцюзі поставок. Теорія управління та дослідження розвитку сільського бізнесу та інфраструктури, 37(4), 541–551.
31. Методичні вказівки для виконання кваліфікаційної роботи: для студентів за освітньо-професійної програми "Транспортні технології (автомобільний транспорт)" першого (бакалаврського) рівня вищої освіти спеціальності 275 – Транспортні технології (на автомобільному транспорті) / уклад.: О.Л. Ляшук, Ю.Я. Вовк, В.О. Дзюра, О.П. Цьонь, І.М. Кучвара, М.В. Бабій, А.Й. Матвіїшин, Н.Б. Гаврон; М-во освіти і науки України, ТНТУ. – Тернопіль: ТНТУ, 2020. – 60 с.
32. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 05.02.2001р. № 65.
33. Міжнародна конвенція про договір дорожнього перевезення вантажів (CMR). Прийнято: 19.05.1956. Набрав чинності: 1993-06-15. Опубліковано: Державний вісник, 12/04/1998, №. 107-2932.
34. Мінальга, Р. (2007). Економічні аспекти питань збереження вантажів в окремих ланках логістичної системи. Інтелектуальна економіка, 2(2), 36-42.
35. Міцкунайтіс, В., Тіліндіс, В., та Валіунас, В. (2012). Технологічне проектування автотранспортних підприємств і станцій технічного обслуговування. Вільнюс: Техніка.

36. Наказ Міністерства статистики України і Міністерства транспорту України від 29.12.95 р. №488/346 «Про затвердження типових форм первинного урахування обліку вантажного автомобіля»
37. Наказ Міністерства статистики України і Міністерства транспорту України від 29.12.95 р. № 488/346 «Про затвердження типових форм первинного урахування обліку вантажного автомобіля»
38. Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті. Затверджені наказом Мінтрансу від 10.02.1998р. №43.
39. Податковий кодекс України Ред. від 01.01.2017. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу URL: <https://zakon.help/law/2755-VI/edition01.01.2017/page44>
40. Положення про академічну доброчесність учасників освітнього процесу Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя. URL: <https://docs.tntu.edu.ua/base/document?id=465>
41. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 30.03.1998р. № 102
42. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні. Наказ Міністерства транспорту України №363 від 14.10.1997 р.
43. Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1071/2009, що встановлює загальні правила щодо умов професійного автомобільного транспорту та скасовує Директиву Ради 96/26/ЕС. Офіційний журнал Європейського Союзу. Дата доступу: 01/04/2018 онлайн: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0051:0071:LT:PDF>.
44. Рекомендації щодо найкращої європейської практики кріплення вантажів у транспортних засобах. (2014). *Публікація Європейської комісії*. Люксембург: Офіс публікацій Європейського Союзу.
45. Рожко Н.Я. Система застосування мережевої інтралогістики на ринку товарів першої необхідності. *Економічний простір*. 2021. № 166. С. 58-64.

технології.

46. Цьонь О.П. Правові аспекти організації перевезень вантажів у міжнародному сполученні. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. Випуск 169. «Деревооброблювальні технології та системотехніка лісового комплексу», «Транспортні технології». Х.: ХНТУСГ імені Петра Василенка, 2016. С.209-211.
47. Цьонь О.П. Шляхи визначення оптимальних відстаней між пунктами транспортної мережі. Міжвузівський збірник “Наукові нотатки”. Луцьк.: ЛНТУ. 2016. Випуск № 55. С. 418-421.
48. Цьонь О.П., Ляшук О.Л., Вовк Ю.Я. Особливості організації та технічного забезпечення перевезень окремих класів небезпечних вантажів автомобільним транспортом. Технічний сервіс агропромислового, лісового та транспортного комплексів, 2018. Випуск 11. С. 76-80.
49. Шеремет, А. Д. (2002). Теорія економічного аналізу. Москва: ИНФРА.
50. Яржемскіс, А., Яржемскіс, В. (2014). Вантажні перевезення. Вільнюс: Техніка.

## ДОДАТКИ

### Анкета інтерв'ю

**Мета опитування:** визначити думку керівника ТОВ «Транс Тех» та менеджерів з маркетингу та транспорту щодо процесів управління та організації вантажоперевезень у компанії.

1. Опишіть свої функції в процесі управління вантажоперевізною діяльністю (планування, організація, контроль).
2. Як у вашій компанії відбувається планування транспортного процесу, хто його виконує, якими способами, які конкретні завдання виконуються?
3. Як відбувається організація транспортного процесу у вашій компанії, хто його здійснює; як розподіляється робота; яка робота виконується; які засоби комунікації, моніторингу, обліку та комунікації використовуються?
4. Як забезпечується безперебійність запланованого транспортного процесу? Чи трапляються відхилення від плану, якщо так, то які найбільш поширені, як ви їх ідентифікуєте та як з ними справляєтеся, якими способами та на яких етапах організації?
5. Які процеси контролю здійснюються в компанії, хто відповідає за цю сферу і які методи контролю використовуються?
6. Які проблеми ви можете назвати, що виникають під час транспортування, як і хто їх вирішує?
7. Опишіть ваші функції в процесі організації діяльності з перевезення вантажів (управління замовленнями та надання інформації; вибір транспортних засобів та маршрутизація; транспортні документи та правові норми).
8. Як у вашій компанії обробляються замовлення? Які електронні та/або інформаційні ресурси ви використовуєте для цього?
9. Які інформаційні системи встановлені в компанії, чи вважаєте ви, що наявні системи достатні?

10. Які фактори враховуються при виборі транспортного засобу та маршруту перевезення вантажу (характер вантажу, дорожнє покриття, діюча інфраструктура, обмеження руху, безпека)?

11. Хто у вашій компанії відповідає за обробку вантажоперевізних документів, їх облік, як ці процеси здійснюються? Які вантажоперевізні документи оформляються в компанії?

12. Як ви оцінюєте перспективи свого підприємства, чи плануєте поповнювати транспортний парк, вводити нові маршрути, нові технологічні засоби?

13. Як плануєте покращити організацію транспортних процесів компанії, можливо, така робота триває?

14. Будь ласка, вкажіть свій вік.

15. Вкажіть свій досвід роботи у сфері вантажних перевезень.

## ДОДАТОК 2

### Підсумки відповідей інтерв'ю

Питання анкети	1	2	3	4	5
<p>1. Опишіть ваші функції з перевезення вантажів в процесі управління діяльністю (планування, організації, контроль)</p>	<p>Директор борг це контролювати працює дотримання техніки безпеки та інших правових актів на підприємстві, визначення умов і порядку праці працівників, затвердження внутрішніх нормативних документів підприємства, розробка розірвати трудові договори, підписати контракти, угоди та інші документи для представництва компанії при підписанні банківських та фінансових документів та інші документи, які погоджуються працівниками підприємства, мати право підпису оригіналів бухгалтерських документів,</p>	<p>Я відповідаю за аналіз ринку, планування роботи з клієнтами. Складаю плани перевезень на основі довгострокових контрактів за період, зазначений у договорах, контролюю, як їх дотримується організацією, займається відділ транспорту.</p>	<p>Шахта працювати є спілкування з клієнтами, пошук клієнтів, виставлення рахунків, укладання договорів, підготовка та розповсюдження інформації та реклами про компанію.</p>	<p>Відповідальність є кожен транспортний менеджер і за нагляд за перевезення вантажів, ми несемо контрактні вантажі, коли є окремі контракти, для яких ми маємо транспорту, має транспортні й менеджер знайти перевізник контролювати транспорт.</p>	<p>Спілкування пошук, працює, з перевізника маршрута з водіями, ми коли планування, Менеджер відповідальний за вантаж, зв'язок з партнерами.</p>

	<p>списокі зразки їх підписів; контролювати лише для виконання юридичні, оформлені за правилами, фінансові та бухгалтерські операції тощо.</p>				
<p>2. як У вашій компанії йде планування транспортного процесу, хто його виконує, яки</p>	<p>Ми плануємо згідно довгостроковими контрактами, що прописано в договорах. Тут маркетинг</p>	<p>Все, що стосується самого транспортування, план менеджерів транспорту.</p>	<p>Кожен працівник власні роботи планова, наш відділ планує відповідно до постійних</p>	<p>Планування відбувається за датами, згідно договорів. Якщо товар перевозиться в упаковці</p>	<p>Якщо ми перевозимо завантаж за довгостроковим контрактом, менеджери з маркетингу складають план вантажопотоку, згідно з яким ми готуємо транспорт</p>



ми способами що					
-----------------------	--	--	--	--	--

конкретні роботи, що виконують ся?	робота транспортног о відділу, маркетологи планують вантажопото ки, транспортни ки — переве зення вантажів за отриманою інформацією.		договори, транспорт— на разові замовлення.	договір з партнерами у Швеції, в Данії і У Німеччині займається транспортува нням вантажів відпові дно до зазначені в договорі правила та умови. Тобто менеджер підключаєтьс я зі своїми менеджерами -партнерами та вказує, коли водії прибудуть на місце, т.к партнери від UAB Тріотранс купує автоперевезе ння. Приїжджає тільки тягач без напівпричепа, партнери організовує перевезення вантажів і забезпечує власними напівпричепа ми, а також	план операції, він поєднується з менеджер з маркетингу, з ним і з підготовленою відповідно до нього роботою графік драйвери представлені для підписання. Якщо вантаж одноразовий, складаємо індивідуальний план перевезення. В першу чергу оцінюємо кількість, вагу, завантаження/розвант аження місце, вантажно- розвантаж ох терміни, потім аналізуються можливості, обраний транспортний засіб (або транспорт спосіб не мій власний транспорт), створюється найбільш оптимальний маршрут. Якщо навантаження часткове, ми намагаємося завершити повністю завантажений транспортного засобу з якомога меншим відхиленням з маршруту, щоб уникнути «порожнього пробігу».
--	--	--	---	---	--

				УАВ Виконує Тріотранс все пов'язане з роботою з вантажними перевезенням и.	
3. як У вашій компанії організація процесу перевезення, хто його здійснює; як розподіляють ся роботи; яка робота виконується; який зв'язок моніторинг, чи використовуєт ся засоби обліку та комунікації?	Транспортний процес організований транспортом менеджери спілкуються з водіями наглядає що вантаж пішла б вчасно що транспорт і документи були б в порядку. Вживанні слова Excel програми, так також на транспортних біржах cargo.Lt,	Транспортний процес організовує транспортний відділ.	Мої обов'язки – надавати інформацію менеджерам (транспортну – авт.пошти), а далі вони самі здійснюють усі перевезення. Ми закладаємо всю інформацію в програму. Для спілкування використовуємо мобільний та інтернет.	У нас є система відстеження, всю інформацію можна переглянути там справжній вчасно, так ми теж бачимо щотижня, звіти про пройдені кілометри. Підключається до блоку керування трактора телеметричне обладнання з сім-картою, котрий	Коли є разове замовлення, то перевезення здійснюється за ним, коли ми перевозимо за довгостроковими договорами, то ми використовуємо план перевезень, складений відділом маркетингу – інформація про вантаж, дати тощо. зазначено там. Спілкування зазвичай відбувається по телефону або електронною поштою.

	Timo.com, freight24.com, за допомогою яких укладаються вантажні угоди, пропонуються послуги перевезення компаній.			закріплюється за кожним трактором. Сім-карти в наявності оператор telia.	
--	---	--	--	--	--

<p>4. Як забезпечується плавний хід запланованого транспортного процесу? Буває таке? Відхилення від плану, якщо так, то які з них найпоширеніші, як ви їх ідентифікуєте та як ви вирішуєте, якими способами та на яких організаційних етапах?</p>	<p>Процес перевезення постійно контролюється, ми встановили на тракторах мобільну систему моніторингу Eсоfleet, ми слідуємо за всім: коли водії починають рух, скільки вони їдуть, де вони знаходяться, коли почалася і закінчилася перерва. Відхилення відбувається всі види – у сфері транспорту все дуже складно точно сплановано. Найпоширенішими проблемами є завантаження або на розвантажувальних пунктах, через проблеми з рухом на дорогах. Якщо проблема в точках завантаження, будь ласка, зв'яжіться з нами з клієнтів, ми вирішуємо разом проблема охякщо на дорозі, то ми винні, ось чому управління дуже ретельно плануйте свій маршрут, тому що для за затримки накладаються штрафи.</p>	<p>Транспортні менеджери опікуються процесом перевезення, стежать за перевезенням і виріш ує проблеми, що виникають.</p>	<p>Весь процес перевезення можна спостерігати за допомогою системи моніторингу, встановленої у вантажівках в системі, ми можемо цілодобово контролювати транспорт.</p>	<p>Інформація про зміни передається вчасному відхилення від плану трапляються рідко. Найчастіше виникають проблеми з завантаженням або розвантаженням, іноді це займає багато часу. Іноді вчасно прибуттю перешкоджають дорожньо-транспортні пригоди на дорозі, через які утворюються пробки, таке буваєщо час їзди закінчується, водієві доводиться зупинятися, щоб відпочити, тому доставка вантажу може бути затримана. Такі проблеми неможливо передбачити і важко уникнути, тому ми завжди плануємо більше, якщо це можливо час на транспортування.</p>	<p>Ми контролюємо на кожному етапі м спілкуємося з водіями та клієнтами, щоб мінімізувати ці відхилення. Звичайно, всяке буває, але ми на зв'язку 24/7 вирішуємо дуже швидко.</p>
---	--	--	--	--	---

<p>5. Які процеси контролю здійснюються в компанії, хто відповідає за цю сферу і які методи контролю використовуються?</p>	<p>КОНТРОЛЬ на всіх етапах. що уникати людини фактор, поодинці ми доглядаємо за іншим. Маркетинговий відділ контролює транспортний відділ, перевізники – водіїв, мій обов'язок - контролювати всіх працівників. Найбільше, звичайно, контролюємо платежі, перевіряємо клієнтів платоспроможність, надійність перевізників.</p>	<p>Основний контроль здійснює директор: платежі, документи, транспортування Він перевіряє звіти працівників, якщо є які помилки ми обговорюємо на зустрічах.</p>	<p>У компанії відбуваються різні процеси контролю, Бухгалтер і директор контролює розрахунки, що вчасно ми б отримали гроші і вчасно, транспортники контролюють водіїв, а ми контролюємо роботу транспортників, надаємо їм інформацію.</p>	<p>Контроль в основному здійснюється менеджером транспорту, менеджер несе відповідальність за все під час обробки замовлення.</p>	<p>Здійснюємо лише контроль за транспортуванням, розрахунки, щоб вони були вчасно, контролюємо маркетинг менеджери та директор. Також директор контролює, щоб вчасно уклалися договори, готувалися всі документи, проводилися розрахунки субпідрядники б не запізнилися.</p>
<p>6. Які виникають проблеми транспортування процес років не могли б назвати як і хто їх вирішує?</p>	<p>як я вже сказав часто виникають проблеми з навантаженням і розвантаженням, іноді в дорозі, але ми намагаємося уникнути цього. Карета менеджер и транспорту відповідають за все, вони вирішують.</p>	<p>Детальніше про процес перевезення можуть розповісти менеджери транспорту.</p>	<p>Проблем небагато, можливо ціни на пальне, поломки тракторів, часто змінюється законодавство.</p>	<p>Найбільший проблема в тому, що важко знайти хороші драйвери.</p>	<p>Виникають різні проблеми, щов тому числі поломки автомобіля, погана погода, дорожній стан, затори. Крадіжок вантажів за час моєї роботи майже не було, але ми завжди намагаємось їздити безпечними дорогами та використовувати охоронювані ділянки.</p>

7. Опишіть свої функції в процесі організації вантажоперевезень (керування замовленнями, надання інформації; вибір транспортного засобу, створення маршруту; перевезення вантажів документи законні регульовані	Мої особливості такі знак довгостроковий договір з клієнтами, замовлення обробляє та організовує відділ маркетингу цілий маршрут працівники відділу транспорту.	Обробка замовлень і інформаційне забезпечення.	Від перерахований відділ маркетингу займається обробкою замовлень.	Плануємо маршрути, транспортні засоби, ведемо вантажні документи.	Обробка замовлень для перевізників, коли вантаж перевозиться не нашим транспортом, інформація трансфер, підбір транспортного засобу та планування маршруту, оформлення документів на вантаж.
---	---	--	--	---	--

8. Як у вашій компанії обробляються замовлення? Котрий електронні та/або інформаційні ресурси використовуєте для цього?	Замовлення надходять електронною поштою, зберігаються на комп'ютерах, у програмі та на папері. Ми використовуємо програму Reis, в цьому вся інформація про клієнтів, перевізників, договори	Під час роботи відповідно до довгострокових і контрактів, замовлення від клієнтів ми отримуємо в електронному вигляді поштою, ми збираємо дані до програму далі бере на себе відділ транспорту.	Відділ маркетингу обробляє замовлення в додатку Reis.	Коли навантаження знайдені UAB Тріотранс менеджер з маркетингу транспорту на фондовому ринку це перш за все ціна договір, підписаний транспортування здійснюється при доставці водієм CMR в офіс, є виставляється рахунок, очікується оплата відповідно до терміну оплати,	Коли вантаж законтракований, то замовлення надходять на електронну пошту, коли у нас нестабільний клієнт, то ми отримуємо замовлення на електронну пошту, іноді скайп. Зазвичай надсилається перевізникам електронною поштою.
---	---	---	---	--	---

				зазначеного в договорі.	
9. Що інформаційні системи встановлені в компанії, як ви вважаєте, чи достатньо існуючих систем?	У нас є програма Рейс, відстеження вантажівок система, їх достатньо.	Програма «Подорож», AutoRoute, Ecofleet mobile, інтернет, мобільні телефони. У всіх співробітників при необхідності є ноутбуки може працювати з дому чи інших місць, бачить всю інформацію.	Автомаршрут, Поїздка, мобільний Ecofleet. Працюю тільки з Reis, інші використовуються транспортним відділом.	Шукаємо транспорт для вантажу фондів біржі, ми використовуємо це Інтернет, вся інформація про замовлення знаходиться в додатку поїздка, ми все ще використовуємо Autoroute2013, у вантажних автомобілях встановлена система моніторингу	У трактори вбудована мобільна система моніторингу Ecofleet, якою ми користуємося досі Подорожі, Автомаршрут, Skype, e-mail. Роботи вистачає.
10. до які фактори враховуються при виборі транспорту інструменті маршрут перевезення вантажу (вантаж природа, дорожнє покриття, роб інфраструктура, обмеження руху, безпека)?	Ми враховуємо всі фактори, ми повинні все передбачити вперед, що працює буде вчасно для виконання наших зобов'язань перед клієнтами.	Підбором транспортних засобів займаються транспортні менеджери.	Це враховано все, наші маршрути зазвичай фіксовані.	Ми враховуємо витрати на дорогу, терміни, збереження автомобіля та вантажу, необхідний корисне навантаження або інші особливі умови, дорожні умови, умови руху та заборони та тощо	При перевезенні вантажів згідно довгострокових контрактів, у нас регулярні рейси, там все зрозуміло. Коли воно є одноразові вагони, то все перевіряємо.
11. ВООЗ Ваші в компанії відповідальні для	Управління транспорту керують менеджери	Відділ маркетингу відповідальний за своєчасне	Бухгалтерія виписує накладні та транспортні документи	Пов'язані документи з перевезенням	Використовуються SMR та литовські накладні. Все перенесено в

вантажні перевезення	весь транспорт	укладення договорів	отримує від	вантажів іноземними	нашу систему Рейс. Зведення замовлень разом
----------------------	----------------	---------------------	-------------	---------------------	---

документообіг, їх облік, як здійснюються ці процеси? Який вантажоперевізні документи оформлені в компанії?	документів.	складання та надання інформації відділу транспорту. Документи ми отримуємо від клієнтів, після поїздки виставляємо рахунки.	водії менеджери транспорту. Договори зазвичай готують замовники, іноді ми підписуємо підготовлені самі. Документи зареєстровані та адміністративний секретар.	партнери, котрий купує послуги з перевезення вантажів.	маркетинг менеджери, ми приносимо дані про транспортування, суми та терміни розрахунків теж об'єднані маркетингом, бухгалтер і директор бачать все в програмі.
12. Як ви оцінюєте Перспективи вашої компанії, або плануєте поповнити автопарк, встан нові маршрути, нові технологічні засоби?	Наші маршрути відомі, дуже міняти не плануємо але якщо ситуація зміниться на ринку, ми готові до таких змін. Плануємо розширити транспортний парк, цього року ми закупимо ще два нові трактори.	Транспорт бізнес є важко передбачити, важко говорити про перспективи.	Наша компанія існує вже більше року, тому я б сказав, що перспективи є. Транспортний парк оновлюється, наскільки це можливо. Ми координуємо під потреби замовників, думаю, парк буде заповнений.	Директор опікується придбанням нових тракторів, планую придбати два нових. Технології достатньо.	Перспективи здебільшого залежать від клієнтів і відділу маркетингу. Поки що все стабільно, сподіваємось, що й надалі будемо успішно працювати.
13. Як ви плануєте покращити організацію транспортних процесів компанії, можливо, така робота	Ми постійно говоримо про проблеми, щотижня маємо зустрічі. Якщо треба	Транспортними процесами займається транспорт відділом вони постійно з'ясовують	Це питання постійно аналізується, конкуренція висока, лояльність клієнтів потрібно захищати, тому	так, такі роботи відбуваються постійно. Хоча у нас є постійні клієнти і	Ми постійно вдосконалюємося, вносимо пропозиції директору, він вирішує, які ідеї реалізувати.

трапляється постійно?	, давай домовимось і незаплановано, спілкуватися з клієнтами, перевізники в, ми намагаємось зрозуміти, що не так. У нас є чорний список перевізників і клієнтів, котрих ми не працюємо через минулі проблеми.	проблеми, які вони б не повторилися.	ми стараємось.	постійні навантаження, весь час подивимось що можна зробити краще.	
14. Будь ласка, вкажіть свій вік.	46	27	34	29	38
15. Вкажіть Ваш досвід роботи	20	4	8	7	15



у сфері транспорту.					
------------------------	--	--	--	--	--