

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

(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет інженерії машин, споруд то технології

Кафедра автотранспорту та логістики

(повна назва кафедри)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня

бакалавр

(назва дисципліни)

на тему: Обґрунтування організації міжнародних автомобільних перевезень
вантажів на прикладі ТОВ «Укравтологістика»

Виконала
студентка
спеціальності

4 курсу, групи МН-41
275 Транспортні технології
(на автомобільному транспорті)

(підпис)

Лапчак О. В.

(прізвище та ініціали)

Керівник

(підпис)

Рожко Н. Я.

(прізвище та ініціали)

Нормоконтроль

(підпис)

Цьонь О. П.

(прізвище та ініціали)

Завідувач
кафедри

(підпис)

Цьонь О. П.

(прізвище та ініціали)

Рецензент

(підпис)

Сенчишин В. С.

(прізвище та ініціали)

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

Факультет інженерії машин, споруд та технологій
Кафедра автотранспорту та логістики

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри

Цьонь О.П.
(підпис) (прізвище та ініціали)

«21» січня 2026 р.

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ**

на здобуття освітнього ступеня бакалавр

(назва освітнього ступеня)

за спеціальністю
студентці

275. 03 Транспортні технології (на автомобільному
транспорті)
Лапчак Оксані Володимирівні

1. Тема роботи Обґрунтування організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів
на прикладі ТОВ «Укравтологістика»

Керівник роботи Рожко Н. Я. д. е. н., проф.

Затверджені наказом ректора від «21» січня 2026 року №4/9-32

2. Термін подання студентом завершеної роботи 22 червня 2026р.

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

4. Зміст роботи (перелік питань які потрібно розробити) Реферат; Вступ; РОЗДІЛ 1. Аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів; РОЗДІЛ 2. Удосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів; РОЗДІЛ 3. Безпека життєдіяльності, основи охорони праці; ВИСНОВКИ; ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.

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

1. Титульна сторінка, 2. Мета, об'єкт і предмет дослідження, 3. Теоретичні основи міжнародних перевезень, 4. Стан міжнародних перевезень в Україні, 5. Характеристика ТОВ «Укравтологістика», 6-7. Аналіз діяльності підприємства, 8. Виявлені проблеми, 9. Запропоновані заходи, 10. Порівняльна характеристика маршрутів Одеса-Варшава, 11. Висновки.

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Безпека життєдіяльності, основи охорони праці	Сенчишин В. С., заст. зав. каф., канд. техн. наук, доц.		

7. Дата видачі завдання 21 січня 2026 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ п/п	Назва етапів роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1	РОЗДІЛ 1. Аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів	13.03.2026 р.	
2	1.1. Теоретичні та нормативно-правові засади організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів	13.03.2026 р.	
3	1.2. Аналіз стану та тенденцій розвитку міжнародних автомобільних перевезень вантажів в Україні	20.03.2026 р.	
4	1.3. Аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів у компанії «Укравтологістика»	20.03.2026 р.	
5	1.4. Виявлення проблем в організації міжнародних перевезень вантажів на підприємстві	28.03.2026 р.	
6	РОЗДІЛ 2. Удосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів у компанії «Укравтологістика»	24.04.2026 р.	
7	2.1. Обґрунтування напрямів удосконалення організації міжнародних перевезень вантажів	24.04.2026 р.	
8	2.2. Оцінка економічної ефективності запропонованих заходів	02.05.2026 р.	
9	РОЗДІЛ 3. Безпека життєдіяльності, основи охорони праці	25.05.2026 р.	
10	Висновки	01.06.2026 р.	
11	Перелік посилналь	01.06.2026 р.	

Студентка

_____ (підпис)

Лапчак Оксана Володимирівна

_____ (прізвище, ім'я, по батькові)

Керівник роботи

_____ (підпис)

д.е.н., проф. Рожко Н.Я.

_____ (вчений ступінь, посада, прізвище, та ініціали)

РЕФЕРАТ

до кваліфікаційної роботи на тему:

«Обґрунтування організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів
на прикладі ТОВ «Укравтологістика»

Об'єктом дослідження є процес організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів у ТОВ «Укравтологістика».

Предметом дослідження є теоретичні, організаційні, та практичні аспекти підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

Метою роботи є дослідження особливостей організації міжнародних перевезень вантажів та розроблення заходів щодо підвищення ефективності їх здійснення на підприємстві.

У першому розділі досліджено теоретичні основи організації міжнародних перевезень вантажів, розглянуто нормативно-правове регулювання міжнародних перевезень, проаналізовано сучасний стан ринку та діяльність ТОВ «Укравтологістика».

У другому розділі проведено аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень на підприємстві та запропоновано заходи щодо вдосконалення перевізного процесу. Здійснено економічне обґрунтування запропонованих заходів та оцінено їх ефективність.

У третьому розділі розглянуто питання охорони праці на підприємстві, проаналізовано умови праці працівників транспортно-логістичної сфери та запропоновано заходи щодо підвищення рівня безпеки праці.

Бакалаврська кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел; містить 63 сторінки тексту, 12 рисунків та 10 таблиць.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. Аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів	7
1.1. Теоретичні та нормативно-правові засади організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів.....	7
1.2. Аналіз стану та тенденцій розвитку міжнародних автомобільних перевезень вантажів в Україні	14
1.3. Аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів у компанії «Укравтологістика».....	22
1.4. Виявлення проблем в організації міжнародних перевезень вантажів на підприємстві	30
РОЗДІЛ 2. Удосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів у компанії «Укравтологістика»	34
2.1. Обґрунтування напрямів удосконалення організації міжнародних перевезень вантажів	34
2.2. Оцінка економічної ефективності запропонованих заходів.....	41
РОЗДІЛ 3. Безпека життєдіяльності, основи охорони праці	48
3.1. Аналіз умов праці працівників транспортно-експедиторського підприємства.....	48
3.2. Контроль режимів праці та відпочинку водіїв за допомогою тахографів .	51
3.3. Пожежна безпека при організації міжнародних автомобільних перевезень	55
ВИСНОВКИ	58
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....	60

ВСТУП

В умовах глобалізації економіки та активізації зовнішньоекономічних зв'язків зростає роль міжнародних автомобільних перевезень вантажів як одного з ключових елементів логістичної системи. Автомобільний транспорт забезпечує гнучкість доставки, оперативність, можливість перевезення «від дверей до дверей» та є особливо важливим для країн з вигідним географічним положенням, зокрема України.

Сучасний розвиток міжнародних автомобільних перевезень в Україні відбувається в умовах суттєвих викликів, пов'язаних зі змінами у нормативно-правовому регулюванні, зростанням конкуренції на міжнародних ринках транспортних послуг, ускладненням логістичних процесів, а також впливом воєнних дій та трансформацією традиційних логістичних маршрутів. Запровадження так званого «транспортного безвізу» з Європейським Союзом створило нові можливості для українських перевізників, але водночас посилило вимоги до організації перевезень, якості управління та ефективності використання ресурсів.

У цих умовах особливого значення набуває удосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів на рівні конкретних підприємств. Раціональна організація транспортно-експедиторського обслуговування, оптимізація маршрутів, скорочення витрат часу та коштів, а також підвищення якості логістичних послуг є ключовими чинниками забезпечення конкурентоспроможності транспортних підприємств на міжнародному ринку.

Компанія «Укравтологістика» є одним із підприємств, що здійснює діяльність у сфері міжнародних автомобільних перевезень вантажів та функціонує в умовах динамічних змін зовнішнього середовища. Це зумовлює необхідність аналізу існуючої системи організації перевезень на підприємстві та розробки практичних заходів щодо її вдосконалення.

РОЗДІЛ 1. Аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів

1.1. Теоретичні та нормативно-правові засади організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів є важливою складовою зовнішньоекономічної діяльності держави та одним із ключових елементів функціонування міжнародних ланцюгів постачання.

Міжнародні перевезення — це перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом з перетином державного кордону. Тобто вони пов'язані з відповідними митними процедурами, які мають певні особливості.

Організація міжнародних автомобільних перевезень вантажів базується на комплексі логістичних операцій, дотриманні конвенцій та ліцензуванні.

Основні складові включають підготовку документації, митне оформлення, страхування та використання транспортних засобів відповідного класу екологічності. Сучасна галузь стикається з викликами через воєнний стан, черги на кордонах та обмеження, водночас розвиваючись завдяки «транспортному безвізу» з ЄС.

Основним нормативно-правовим актом, що регулює діяльність у сфері автомобільного транспорту в Україні є Закон України «Про автомобільний транспорт» №2344.

Згідно з ним, під автомобільним перевізником (далі — перевізник), який перевозить вантажі на договірних умовах є суб'єкт господарювання, що відповідно до законодавства надає послугу за договором про перевезення вантажу транспортним засобом, який він використовує на законних підставах. А також для виконання перевезень небезпечних вантажів перевізник повинен отримати відповідну ліцензію. До речі, у перевезеннях, у т. ч. міжнародних, можна використовувати не лише власні автотранспортні засоби, а й орендовані.

Закон № 2344 висуває певні вимоги як до транспортних засобів, так і до перевізника.

Вимоги до транспортних засобів

Загальні вимоги до транспортних засобів містить стаття 20 Закону № 2344. Також вона перелічує умови допуску автомобілів до міжнародних перевезень вантажів. Зокрема, до них допускають транспортні засоби, на які є:

- документи, що підтверджують їх відповідність вимогам щодо безпеки руху та екологічної безпеки країн, на територію яких передбачено в'їзд;
- відповідна ліцензія на перевезення вантажів (тільки для транспортних засобів перевізників-резидентів);
- національні реєстраційні документи;
- документи стосовно страхування;
- номерні та розпізнавальні знаки.

Також потрібно зауважити, що в міжнародних вантажних перевезеннях перевізник може використовувати причепа та напівпричепа, зареєстровані в іншій державі. На цей випадок стаття 20 Закону № 2344 передбачає обов'язкову наявність реєстраційних документів, номерних та розпізнавальних знаків держави — місця реєстрації таких причепів та напівпричепів.

Крім того, стаття 20 Закону № 2344 встановлює, що конструкція та технічний стан транспортних засобів, які використовують у міжнародних перевезеннях, мають відповідати вимогам законодавства України та іноземної держави, дозвіл на проїзд територією якої одержав власник транспортного засобу.

Ще однією важливою вимогою до транспортних засобів, призначених для міжнародних перевезень, є встановлення та використання на них контрольних приладів (тахографів) для реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачених законодавством країн, на території яких виконують перевезення.

Окрім технічних вимог, законодавство висуває вимоги і до перевізника. Зокрема, перевізник зобов'язаний забезпечувати належні умови праці водіїв,

дотримуватися норм охорони праці та безпеки дорожнього руху. Особи, відповідальні за організацію та безпеку міжнародних перевезень, повинні мати підтверджену професійну кваліфікацію, яка засвідчується шляхом складання обов'язкового екзамену. Така кваліфікація передбачає знання у сфері комерційного та фінансового управління, транспортних технологій, міжнародного та національного законодавства, а також правил доступу до міжнародних ринків перевезень.

Окремим елементом нормативного регулювання є система дозволів на здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Дозволи для перевезення вантажів оформлюють і видають водію автомобільного транспортного засобу (автомобільному перевізнику або уповноваженій ним особі) на підставі усного звернення або письмової заяви. У заяві зазначають:

- найменування (прізвище, ім'я, по батькові) автомобільного перевізника та його місцезнаходження (місце проживання);
- відомості щодо автомобільних транспортних засобів (реєстраційні номери, вантажопідйомність, повна маса);
- маршрут руху із зазначенням країн відправлення та призначення;
- країни прямування автомобільного транспортного засобу;
- вантаж (вага, загальна кількість);
- види дозволів, які бажає отримати автомобільний перевізник;
- пункт видачі дозволів.

Для отримання дозволу потрібно подати такі документи:

- документи на вантаж, за винятком здійснення порожньої подачі транспортного засобу на завантаження до країни відправлення;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікати відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких

здійснюватимуть перевезення, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України;

- усне звернення або письмова заява при пред'явленні таких документів, підписаних автомобільним перевізником та засвідчених його печаткою.

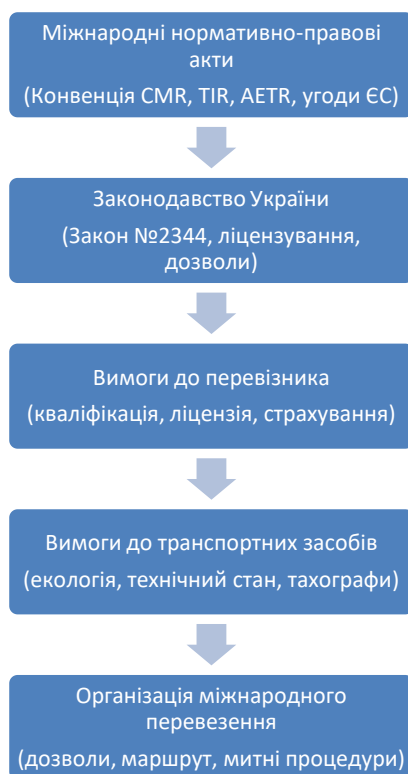


Рисунок 1.1 - Нормативно-правове забезпечення міжнародних автомобільних перевезень вантажів

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів регулюються не лише національним законодавством, але й рядом міжнародних конвенцій та угод, що забезпечують уніфікацію правил здійснення перевезень між державами. Однією з найважливіших є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR), яка визначає права, обов'язки та відповідальність перевізника, відправника і одержувача вантажу, а також регламентує використання міжнародної товарно-транспортної накладної CMR. Важливе

значення має також Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням МДП (TIR), яка спрощує процедуру митного оформлення вантажів під час їх транспортування через територію кількох держав.

Крім того, організація міжнародних автомобільних перевезень регулюється Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (AETR). Дана угода встановлює правила щодо режимів праці та відпочину водіїв, що сприяє підвищенню безпеки дорожнього руху та зменшенню ризику перевтоми водіїв.

Під час здійснення міжнародних автомобільних перевезень використовується ряд транспортних, митних та комерційних документів, основні з яких наведено в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1 - Основні документи, що використовуються при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів

Документ	Призначення
CMR-накладна	Підтверджує укладення договору перевезення та містить інформацію про відправника, перевізника, одержувача, маршрут і характеристики вантажу.
Книжка МДП (TIR Carnet)	Дозволяє значно скоротити час проходження митних процедур, тому що при перевезенні вантажів через кілька держав не потрібно проводити митний огляд на кожному кордоні.
Інвойс (Invoice)	Комерційний документ, який містить інформацію про вартість товару, умови поставки та реквізити

	зовнішньоекономічної угоди.
Пакувальний лист (Packing List)	Документ, що містить детальну інформацію про кількість місць, вагу, вид упаковки та характеристики вантажу.
Страховий поліс	Підтверджує страхування вантажу або відповідальності перевізника під час транспортування.
Митна декларація	Оформлення вантажу при перетині кордону.
Сертифікати якості та походження	Сертифікат якості підтверджує, що товар відповідає нормам та видається виробником. Сертифікат походження свідчить про країну походження товару, а також він є підставою для надання пільг щодо сплати митних зборів.
Декларація Т1	Ввізна декларація, яка необхідна при ввезенні товарів, вироблених в Україні або країнах СНД до Євросоюзу.

Вантажні перевезення за кордон регулюються низкою правил, що залежать від виду вантажу та законодавчих норм країни-імпортера та транзитних територій. Основні вимоги полягають у:

- наявності всієї документації;
- правильному митному оформленні вантажу;
- маркуванні та пакуванні товарів відповідно до міжнародних стандартів;

- відповідності санітарним та фіто санітарним нормам, у випадку перевезення рослин, тварин, харчових продуктів;

- страхуванні відповідальності перевізника та вантажу;

- відповідності транспортних засобів вимогам безпеки.

Також потрібно розуміти, що є різні види вантажів та транспортних засобів, тому потрібно знати що і чим можна перевозити, наприклад:

1. вантажі:

- за методом навантаження – насипні (також пилоподібні), складовані, наливні та штучні (також називаються генеральними);

- за терміном зберігання – з тривалим періодом зберігання та швидкопсувні (найчастіше це продукти харчування та ліки);

- за умовами утримання – об'єкти з особливими вимогами до змісту (температура, вологість, потреба в механічному помішуванні);

- за особливостями транспортування – стандартні, крихкі та небезпечні (пальне, токсичні або вибухонебезпечні речовини);

- по формі та розміру – стандартні та негабаритні.

2. Основні типи вантажних транспортних засобів:

- тентовані – найпопулярніший тип. Захищає від дощу та пилу, дозволяє робити завантаження збоку, зверху або ззаду;

- бортові – мають відкритий кузов та відкидний борт. Призначені для вантажів, яким не страшні погодні умови;

- рефрижератори – обладнані холодительною установкою, використовуються для перевезення продуктів харчування, медикаментів та квітів;

- ізотермічні – зберігають температуру вантажу деякий час, але не мають холодительної установки;

- цистерни – закриті ємності для сипучих будматеріалів (цементовози), харчових продуктів (молоковози) або нафтопродуктів (бензовози);

- самоскиди – спеціалізована техніка з кузовом, що перекидається для автоматичного розвантаження. Незамінні в будівництві та сільському господарстві (перевезення піску, щебеню);
- зерновози – мають кузов великого об’єму для перевезення сільськогосподарських культур.

1.2. Аналіз стану та тенденцій розвитку міжнародних автомобільних перевезень вантажів в Україні

Автомобільний транспорт є одним із найбільш мобільних видів транспорту, оскільки дозволяє здійснювати доставку вантажів безпосередньо від відправника до одержувача без необхідності додаткового перевантаження.

За даними статистичних досліджень, у період 2019-2022 років міжнародні автомобільні перевезення вантажів в Україні характеризуються відносною стабільністю та поступовим зростанням обсягів перевезень.

У 2023-2025 роках міжнародна логістика України продовжила функціонувати в умовах воєнного стану та необхідності адаптації до нових економічних і транспортних викликів. Після різкого скорочення обсягів зовнішньої торгівлі у 2022 році поступово спостерігалось відновлення експортно-імпортних операцій. Важливу роль у цьому процесі відіграло переорієнтування логістичних маршрутів на західний напрямок та поглиблення співпраці з країнами Європейського Союзу.

Таблиця 1.2 – Динаміка та обсяги товарних потоків міжнародної логістики України за експортно-імпортними операціями у 2020-2025 рр.

Рік	Експорт (млн USD)	Темпи зростання до попереднього	Імпорт (млн USD)	Темпи зростання до попереднього
-----	----------------------	---------------------------------------	---------------------	---------------------------------------

		року, %		року, %
2020	45123	97,9	51921	86,0
2021	63113	139,8	69755	134,3
2022	40899	64,8	55551	79,6
2023	34678	84,8	63813	114,9
2024	39328	113,4	72320	113,3
2025	42100	107,1	75800	104,8

Як свідчать дані з таблиці 1.2, у 2024 році обсяг експорту товарів України становив 39328 млн дол. США, що на 13,4% більше порівняно з 2023 роком. Водночас обсяг імпорту досяг 72320 млн дол. США, продемонструвавши зростання на 13,3%. А в 2025 році обсяг експортних операцій України сягнув 42100 млн дол. США, що на 7,1% більше порівняно з 2024 роком. Водночас обсяг імпортних операцій збільшився на 4,8% та сягнув 75800 млн дол. США. Незважаючи на позитивну динаміку, експортні показники все ще залишаються нижчими за довоєнний рівень, що пояснюється наслідками руйнування виробничих потужностей, логістичної інфраструктури та обмеженнями у функціонуванні окремих транспортних напрямків.

Структура зовнішньої торгівлі також зазнала змін. Провідну частку в експорті продовжують займати продовольчі товари, частка яких у 2024 році становила 62,7%. Це свідчить про збереження важливої ролі аграрного сектору в забезпеченні експортного потенціалу держави. Водночас у структурі імпорту найбільшу частку займають машини, устаткування та транспортні засоби, що пов'язано з потребами відновлення економіки та модернізації виробничих процесів.

Таблиця 1.3 – Частки видів транспорту в міжнародній логістиці України (експорт-імпорт), 2023-2025 рр.,%

Види транспорту	2023		2024		2025		Темп зростання 2024/2022, %	Темп зростання 2024/2022, %
	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт	експорт	імпорт
Усього	100	100	100	100	100	100		
Морське судно	37,04	5,60	35,77	5,44	45,82	6,19	123,70	110,54
Контейнер на морському судні	1,84	3,58	1,50	0,63	2,04	1,28	110,87	35,75
Вантажний автомобіль на морському судні	0,02	0,01	1,74	1,87	2,00	2,04	10000,00	20400,00
Залізничний вагон	1,46	2,07	16,66	6,55	11,45	6,35	784,25	306,76
Контейнер на залізничному вагоні	18,80	12,26	2,51	2,12	2,47	2,31	13,14	18,84
Вантажний автомобіль	1,80	0,87	38,56	71,19	33,98	70,89	1887,78	8148,28
Контейнер на вантажному автомобілі	35,02	62,17	2,30	3,18	1,36	2,98	3,88	4,79
Повітряне судно	1,62	1,15	0,31	0,03	0,16	0,02	9,88	1,74

Суттєві зміни відбулися й у структурі міжнародних перевезень за видами транспорту. Внаслідок обмеження роботи морських портів та переорієнтації логістичних потоків значно зросла роль автомобільного транспорту. Частка міжнародних перевезень вантажними автомобілями збільшилася як в експортних, так і в імпорتنих операціях, що підтверджує його ключове значення для забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України в умовах війни.

Важливим фактором підтримки міжнародної торгівлі стало впровадження спільних логістичних ініціатив України та Європейського Союзу. Зокрема, позитивний вплив справила дія угоди про лібералізацію вантажних перевезень («транспортний безвіз»), яка спростила виконання міжнародних автомобільних перевезень та сприяла збільшенню обсягів товарообігу між Україною та країнами ЄС. Українські перевізники активно здійснюють перевезення до країн Європейського Союзу, зокрема до Польщі, Німеччини, Франції, Італії та інших держав.

Важливою тенденцією останніх років є цифровізація транспортно-логістичних процесів. Транспортні підприємства активно впроваджують GPS-моніторинг, цифрові тахографи, електронний документообіг та системи управління перевезеннями. Це дозволяє підвищити ефективність використання транспортних засобів, знизити експлуатаційні витрати та покращити якість логістичного сервісу.

У сучасних умовах розвитку транспортно-логістичної галузі важливе значення має використання GPS-моніторингу. Завдяки супутниковим технологіям забезпечується постійний контроль місцезнаходження транспортних засобів, що дозволяє підвищити ефективність організації міжнародних автомобільних перевезень. Системи GPS-моніторингу дають можливість здійснювати контроль за дотриманням маршруту руху транспортного засобу, швидкістю пересування, тривалістю зупинок та часом доставки вантажу. Це сприяє більш ефективному використанню транспортних засобів і дозволяє оперативно реагувати на зміни дорожньої ситуації. Також перевагою є можливість зменшення витрат на паливо за рахунок контролю маршрутів та скорочення непродуктивних пробігів.

Сучасні логістичні компанії активно використовують GPS-технології для планування маршрутів, контролю виконання перевезень та підвищення ефективності транспортно-логістичних процесів. Таким чином, GPS-моніторинг є одним із ключових інструментів управління міжнародними автомобільними перевезеннями.

А також особливе значення має розвиток транспортних коридорів між Україною та країнами Європейського Союзу, що сприятиме збільшенню обсягів міжнародних перевезень та підвищенню конкурентоспроможності українських перевізників на міжнародному ринку транспортних послуг.

Таблиця 1.4 - Переваги GPS-моніторингу

Перевага GPS-моніторингу	Практичне значення
Контроль маршруту	Зменшення відхилень від маршруту
Контроль витрат пального	Скорочення витрат
Відстеження транспорту	Підвищення безпеки
Контроль часу доставки	Покращення сервісу
Аналіз роботи водія	Підвищення ефективності

Разом із позитивними тенденціями зберігається ряд проблем, що стримують розвиток міжнародних перевезень. До них належать недостатня пропускна спроможність окремих пунктів пропуску, черги на кордоні, відмінності у транспортній інфраструктурі України та Європейського Союзу, а також дефіцит кваліфікованих кадрів у транспортній галузі, недостатній рівень оновлення автопарку, недосконалість законодавчого регулювання та високе податкове навантаження, а також присутня висока конкуренція з боку іноземних транспортних компаній.

Вирішення цих проблем повинно бути спрямоване на розробку конкретних рекомендацій стосовно підвищення ефективності, адаптивності та гнучкості державної позиції регулювання сфери транспортних послуг.

Надійна логістика є необхідною для інтеграції глобальних ланцюжків вартості і використання переваг торгових можливостей для зростання та зменшення бідності. Можливість підключення до глобальної логістичної мережі залежить від інфраструктури країни, ринків послуг та торгових процесів.

Якісні логістичні послуги знижують витрати на торгівлю, а показники логістики репрезентують ефективність використання фірмами можливостей діяльності на внутрішніх та міжнародних ринках.

На рівні України також прийнято низку законів та нормативно-правових актів, які регулюють діяльність автомобільного транспортного підприємства як всередині країни, так і за її кордонами. Вони конкретизують рамки та умови ведення транспортної діяльності, а також формують умови для функціонування транспортного підприємства як безпосереднього суб'єкта економіки України. Їхній зміст у цілому узгоджується з наявними нормативно-правовими актами міжнародного характеру. Нормативно-правове регулювання ресурсного забезпечення діяльності підприємства здійснюється переважно на основі внутрішніх організаційних, розпорядчих та довідково-інформаційних документів підприємства, до яких можна віднести Статут і технічну документацію. Загалом, функціонування автотранспортних підприємств чітко регламентується міжнародним законодавством, яке є стандартизованим та уніфікованим. Де-юре, законодавство України формує адекватні межі і вимоги до діяльності автотранспортного підприємства. Але, де-факто, нормативно-правова база не функціонує через високу корумпованість у сфері надання дозвільних документів та проходження митниць. Крім цього, українське законодавство дуже повільно реагує на зміни у міжнародному, що створює невідповідність у вимогах до характеристик вантажівок в Україні та закордоном.

Однією з найсерйозніших проблем в умовах війни стало руйнування транспортної інфраструктури. Внаслідок бойових дій значних пошкоджень зазнали автомобільні дороги, мости, транспортні розв'язки та інші об'єкти, які

забезпечують безперервність перевезень. Це призвело до необхідності використання альтернативних маршрутів, збільшення відстаней перевезень та часу доставки вантажів. Крім того, зросли витрати на паливо та обслуговування транспортних засобів. Для покращення ситуації держава та міжнародні партнери здійснюють відновлення пошкодженої інфраструктури, а також інвестують у модернізацію транспортної мережі, що сприяє підвищенню ефективності логістичних процесів.

Ще однією важливою проблемою стали значні черги на державному кордоні. Через блокування морських шляхів та переорієнтацію зовнішньої торгівлі на західний напрямок суттєво зросло навантаження на автомобільні пункти пропуску. Тривале очікування на кордоні призводить до затримок доставки вантажів, збільшення транспортних витрат та зниження ефективності використання рухомого складу. Для вирішення цієї проблеми здійснюється модернізація пунктів пропуску, впроваджуються електронні системи бронювання черги («єЧерга») та цифрові сервіси для прискорення проходження митних процедур. Також важливим напрямом є розвиток прикордонної інфраструктури та збільшення пропускної спроможності переходів.

Таблиця 1.5 – Характеристика діяльності прикордонних пунктів пропуску України (2022-2025 рр.)

Показник	Стан на 2022 р.	Стан на 2025 р.
Пропускна здатність	Низька через відсутність організації та інфраструктурний диспаритет. Черги автотранспорту сягали до 40 км та тижнів очікування.	Значно покращена, але залишається обмежуючим чинником.
Регуляторні інновації	«Митний безвіз» та «транспортний безвіз» (угоди з ЄС) спростили процедури контролю.	Упровадження «Електронної черги» (єЧерга) для вантажного автотранспорту та частково для пасажирського, що

		формалізувало процес та підвищило прогнозованість. Упровадження ініціативи «Шляхи солідарності».
Ключове обмеження	Недостатність інфраструктури на сторонні ЄС та блокування кордонів через соціальні/політичні протести (найгостріше на українсько-польському кордоні).	Різна ширина колії (1520 мм проти 1435 мм), що вимагає додаткового часу та затрат на перевантаження. Це зумовлює черги та простой.

Порівняння характеристик роботи прикордонних пунктів пропуску у 2022 та 2025 роках свідчить про певне покращення організації міжнародного руху. Впровадження системи «Черга», цифровізація процедур контролю та реалізація ініціативи «Шляхи солідарності» дозволили підвищити ефективність перетину кордону. Проте питання модернізації прикордонної інфраструктури та збільшення пропускної спроможності залишаються актуальними.

Суттєвий негативний вплив на діяльність автотранспортних підприємств має дефіцит працівників. Частина кваліфікованих водіїв була мобілізована до лав Збройних Сил України, що спричинило нестачу персоналу в галузі перевезень. Дефіцит кадрів призводить до труднощів у виконанні замовлень та збільшення навантаження на наявних працівників. Покращення ситуації можливе завдяки розвитку програм професійної підготовки водіїв, залученню молодих спеціалістів до галузі, підвищенню рівня заробітної плати та покращенню умов праці. Також важливим є впровадження сучасних технологій управління транспортом, які дозволяють ефективніше використовувати наявні трудові ресурси.

Окремою проблемою стала релокація підприємств із зон активних бойових дій до більш безпечних регіонів країни. Переміщення виробничих потужностей та складів потребувало формування нових логістичних маршрутів і перебудови існуючих ланцюгів постачання. Це супроводжувалося додатковими витратами та тимчасовим зниженням логістичних операцій. Разом

із тим релокація сприяла збереженню діяльності багатьох підприємства та забезпеченню безперервності виробничих процесів. Для подальшого покращення ситуації необхідним є розвиток логістичних хабів у західних областях України, розширення складської інфраструктури та впровадження сучасних систем управління ланцюгами постачання.

Отже, міжнародні автомобільні перевезення відіграють важливу роль у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності України. Незважаючи на наявні проблеми і складні економічні та воєнні умови, автомобільний транспорт продовжує залишатися одним із ключових елементів логістичної системи держави, демонструє здатність до адаптації та поступового відновлення та має значний потенціал для подальшого розвитку галузі та її інтеграції до європейського транспортного простору.

1.3. Аналіз організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів у компанії «Укравтологістика»

Значну роль у процесі транспортування продукції між країнами відіграють транспортно-експедиторські підприємства, які організують перевезення, координують взаємодію між клієнтами та перевізниками, а також забезпечують оформлення необхідної транспортної документації.

Одним із таких підприємств є компанія «Укравтологістика», яка спеціалізується на організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів та наданні логістичних послуг. Юридична адреса підприємства: вул. Євгена Чикаленка, 86, м. Одеса, Україна, 65104. Аналіз діяльності підприємства дозволяє оцінити особливості організації перевізного процесу, а також визначити проблеми та перспективи його розвитку.

Підприємство здійснює організацію перевезень як на території України, так і у міжнародному сполученні. Основними напрямками міжнародних перевезень є країни Європи, зокрема Польща, Німеччина, Чехія, Словаччина,

Угорщина та інші держави Центральної та Західної Європи, а також Азія та інші регіони світу. Компанія забезпечує доставку вантажів більш ніж у 50 країн, співпрацюючи з великою мережею партнерів та перевізників.

Група компанії «Укравтологістика» працює на ринку логістичних послуг понад 16 років та надає комплексні послуги у сфері міжнародних перевезень вантажів. Компанія здійснює автомобільні міжнародні перевезення, контейнерні перевезення, мультимодальні перевезення, транспортування зерна та сипучих вантажів, а також супутні послуги, такі як митно-брокерський супровід і страхування вантажів.

Контейнерні перевезення є одним із важливих напрямків діяльності компанії «Укравтологістика». Використання контейнерів забезпечує надійний захист вантажу від пошкоджень під час транспортування, спрощує процес навантаження та розвантаження, а також сприяє скороченню часу виконання логістичних операцій. Завдяки стандартизованим розмірам контейнерів забезпечується ефективна взаємодія різних видів транспорту в міжнародних логістичних ланцюгах.

Також важливе місце в діяльності підприємства займає транспортно-експедиторське обслуговування. Експедирування дозволяє координувати процес перевезення на всіх його етапах, контролювати виконання замовлення та забезпечувати взаємодію між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем. Це сприяє підвищенню якості транспортних послуг та мінімізації ризиків під час здійснення міжнародних перевезень.

Особливу роль відіграє перевезення зернових вантажів. Україна є одним із провідних експортерів сільськогосподарської продукції, тому забезпечення ефективного транспортування зерна має важливе значення для зовнішньої торгівлі. Організація таких перевезень потребує дотримання спеціальних вимог щодо збереження якості вантажу, контролю термінів доставки та оптимального використання транспортних ресурсів.

Важливим елементом діяльності підприємства є власний автопарк транспортних засобів. На сьогодні він налічує близько 18 вантажних

автомобілів марок Renault та Scania вантажопідйомністю до 22 тонн, що дозволяє здійснювати перевезення різних видів вантажів у міжнародному сполученні. Крім власних транспортних засобів, підприємство активно використовує мережу партнерських перевізників. Загальна база власних і партнерських автомобілів дозволяє компанії виконувати значний обсяг перевезень та забезпечувати гнучкість у плануванні логістичних операцій.



Рисунок 1.2 – Автопарк ТОВ «Укравтологістика»

За інформацією компанії, щоденно вона перевозить понад 7300 тонн вантажів та співпрацює з більш ніж 570 клієнтами, серед яких як українські підприємства, так і міжнародні компанії. Рівень своєчасної доставки вантажів становить понад 97%, що свідчить про високий рівень організації логістичних процесів. Також підприємство є членом у міжнародних професійних організаціях, таких як: FIATA, European Business Association та Project Cargo Network, що підтверджує відповідність діяльності компанії міжнародним стандартам транспортно-експедиційного обслуговування.

Таблиця 1.6 – Основні показники діяльності компанії «Укравтологістика»

Показник	Значення
Досвід роботи на ринку	Понад 16 років
Кількість країн доставки	Понад 50
Кількість клієнтів	Понад 570
Кількість міжнародних маршрутів	Понад 145
Обсяг вантажів, що перевозяться щоденно	Понад 7300 т
Власний автопарк	Близько 18 автомобілів
Рівень своєчасних доставок	97%

Для оцінки динаміки діяльності компанії «Укравтологістика» доцільно проаналізувати зміну обсягів вантажообігу підприємства протягом останніх років. Вантажообіг є одним із основних показників ефективності роботи логістичного підприємства, оскільки характеризує обсяги перевезених вантажів та дозволяє оцінити тенденції розвитку компанії.

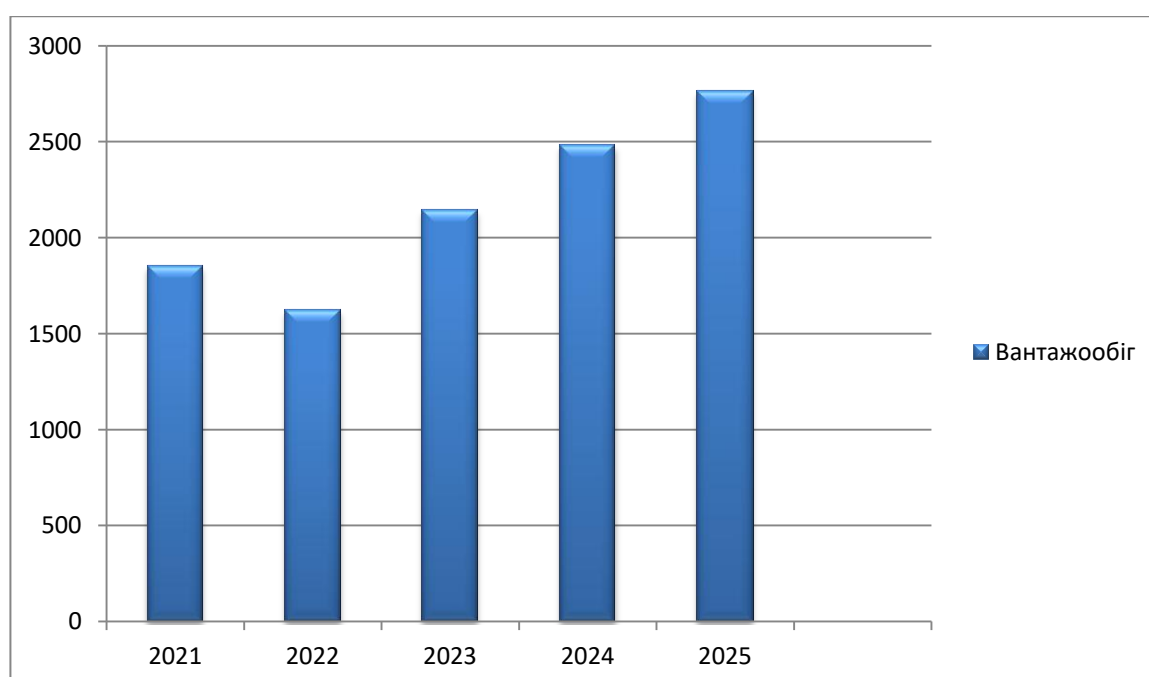


Рисунок 1.3 – Динаміка обсягів перевезень компанії «Укравтологістика»

Як видно з рисунка 1.3, у 2022 році спостерігалось зниження обсягів вантажообігу підприємства порівняно з 2021 роком. Це було зумовлено складними умовами функціонування транспортно-логістичної галузі та скороченням міжнародних перевезень через війну росії проти України.

Для більш детальної оцінки сучасного стану діяльності підприємства доцільно проаналізувати динаміку вантажообігу за 2024-2025 роки. Як свідчать дані таблиці 1.7, у 2025 році вантажообіг підприємства «Укравтологістика» зріс з 2480 до 2760 тис. т, тобто на 280 тис. т або на 11,3% порівняно з попереднім роком. Позитивна динаміка обумовлена поступовим відновленням міжнародних транспортних потоків, розширенням клієнтської бази підприємства та попиту на транспортно-експедиторські послуги.

Таблиця 1.7 – Аналіз динаміки вантажообігу компанії «Укравтологістика» у 2024-2025 рр.

Показник	2024	2025	Відхилення
Вантажообіг, тис. т	2480	2760	+280
Темп зростання, %	100,0	111,3	+11,3

Для більш повної оцінки діяльності компанії «Укравтологістика» доцільно також проаналізувати основні фінансово-економічні показники підприємства за 2022-2025 роки.

Таблиця 1.8 – Основні фінансово-економічні показники діяльності компанії «Укравтологістика» у 2022-2025 рр.

Показник	2022	2023	2024	2025
----------	------	------	------	------

Дохід від реалізації, млн грн	175,4	198,7	223,5	251,8
Чистий прибуток, млн грн	0,8	1,1	1,5	2,0
Активи підприємства, млн грн	35,6	41,8	48,9	56,7

Як свідчать дані з таблиці 1.8, протягом досліджуваного періоду спостерігається позитивна динаміка основних показників діяльності підприємства. Дохід від реалізації послуг зріс із 175,4 млн грн у 2022 році до 251,8 млн грн у 2025 році, що становить приріст на 76,4 млн грн або 43,6%. Це свідчить про розширення масштабів діяльності підприємства та зростання попиту на транспортно-логістичні послуги.



Рисунок 1.4 – Динаміка доходу від реалізації послуг компанії «Укравтологістика»

Позитивною тенденцією є також збільшення чистого прибутку підприємства. У 2025 році його величина становила 2,0 млн грн, що на 1,2 млн грн більше порівняно з 2022 роком. Це свідчить про підвищення ефективності господарської діяльності та покращення фінансових витрат підприємства. А також збільшення активів з 35,6 млн грн до 56,7 млн грн характеризує зміцнення матеріально-технічної бази підприємства та розширення його економічного потенціалу.

Отримані результати свідчать про позитивні тенденції розвитку підприємства «Укравтологістика», зміцнення його фінансового стану та підвищення конкурентоспроможності на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг.



Рисунок 1.5 - Організаційна структура компанії «Укравтологістика»

Організаційна структура компанії «Укравтологістика» побудована за функціональним принципом, що забезпечує ефективний розподіл обов'язків між структурними підрозділами підприємства. Основну роль у процесі організації міжнародних перевезень відіграє логістичний відділ, який здійснює

планування маршрутів, координацію роботи водіїв та контроль виконання перевезень. Взаємодія між комерційним, юридичним, бухгалтерським та логістичним підрозділами дозволяє забезпечити ефективну організацію транспортно-експедиторської діяльності підприємства.

Організація міжнародних автомобільних перевезень на підприємстві включає комплекс взаємопов'язаних операцій, спрямованих на забезпечення своєчасної доставки вантажів від відправника до одержувача. До основних етапів організації перевезення належать прийняття замовлення від клієнта, планування маршруту, технічна підготовка транспортного засобу, оформлення транспортних документів, контроль процесу перевезення та доставка вантажу.

Процес організації перевезення починається з отримання заявки від клієнта, в якій зазначаються основні характеристики вантажу, маршрут перевезення, терміни доставки та інші умови. Після цього логістичний відділ здійснює аналіз маршруту перевезення, визначає оптимальний вид транспортного засобу та узгоджує умови перевезення з клієнтом. Наступним етапом є підбір перевізника та технічне підготування транспортного засобу до виконання перевезення. Підприємство співпрацює з різними транспортними компаніями, що дозволяє забезпечувати перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

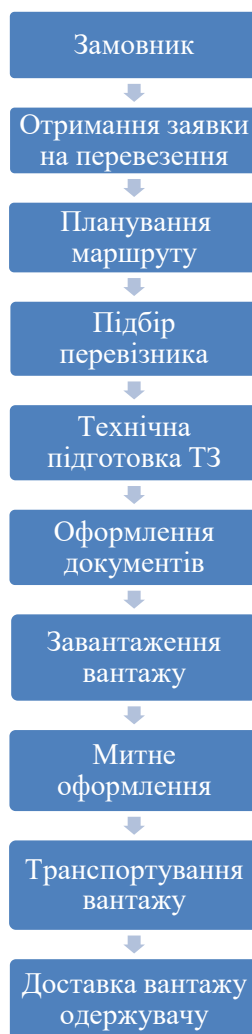


Рисунок 1.6 - Схема організації міжнародного автомобільного перевезення

Важливим етапом організації перевезень є оформлення транспортної документації (див. таблицю 1.1). Після оформлення документів здійснюється завантаження вантажу та його транспортування до пункту призначення. У процесі перевезення логісти підприємства контролюють переміщення транспортного засобу та координують взаємодію між клієнтом і перевізником.

1.4 Виявлення проблем в організації міжнародних перевезень вантажів на підприємстві

Незважаючи на налагоджену систему організації перевезень, діяльність підприємства супроводжується рядом проблем, що впливають на ефективність транспортно-логістичних процесів.

Однією з ключових проблем є зростання витрат на перевезення, що зумовлено підвищенням цін на паливо-енергетичні ресурси. Оскільки витрати на пальне становлять значну частину собівартості транспортних послуг, їх зростання призводить до збільшення тарифів на перевезення та зниження конкурентоспроможності підприємства на міжнародному ринку транспортних послуг.

Суттєвий вплив на діяльність підприємства має повномасштабна війна, спричинена агресією росії проти України. В умовах воєнного стану спостерігаються значні ускладнення у функціонуванні логістичних процесів, зокрема руйнування транспортної інфраструктури, зміна традиційних маршрутів перевезень та необхідність їх постійного коригування. Крім того, спостерігається дефіцит кваліфікованих водіїв, що також впливає на можливості здійснення перевезень.

Ще однією важливою проблемою є перевантаженість пунктів пропуску через державний кордон. Збільшення обсягів автомобільних перевезень у напрямку країн Європейського Союзу призвело до утворення черг на кордонах, що, у свою чергу, спричиняє затримки доставки вантажів, зростання витрат підприємства та порушення термінів виконання контрактних зобов'язань. Крім того, підприємство стикається з проблемами, пов'язаними з нестабільністю міжнародного середовища. Зокрема, загострення геополітичної ситуації у світі, включаючи конфлікт між Іраном та Ізраїлем, який впливає на глобальні логістичні ланцюги, спричиняє коливання цін на нафту та підвищує рівень невизначеності при плануванні міжнародних перевезень.

Важливим аспектом є також залежність підприємства від партнерських перевізників. Незважаючи на наявність власного автопарку, значна частина перевезень здійснюється із залученням сторонніх транспортних компаній, що

може призводити до труднощів у контролі якості послуг, дотриманні термінів доставки та формуванні єдиної тарифної політики.

Також варто відзначити зростання конкуренції на ринку транспортно-логістичних послуг. У зв'язку зі збільшенням ролі автомобільного транспорту багато компаній переорієнтували свою діяльність на міжнародні перевезення, що посилює конкурентний тиск на підприємство.

Поряд із зовнішніми факторами значний вплив на ефективність діяльності підприємства мають і внутрішні організаційні проблеми. На діяльність підприємства впливає недостатній рівень оптимізації маршрутів перевезень. У деяких випадках маршрути формуються без урахування всіх можливих факторів, що призводить до збільшення витрат на паливо, часу доставки та зниження ефективності використання транспортних засобів.

Важливими аспектами є також покращення координації роботи між різними підрозділами підприємства та необхідність підвищення кваліфікації персоналу. Недостатній рівень професійної підготовки може негативно впливати на якість організації перевезень.

Важливою проблемою є також високий рівень собівартості перевезень, що зумовлений значними витратами на паливо, неефективним плануванням маршрутів та наявністю непродуктивних пробігів транспортних засобів. Відсутність системного підходу до оптимізації витрат призводить до зниження рентабельності перевезень та потребує впровадження відповідних заходів щодо їх зменшення.

Проблеми:

- затримки на кордоні

зростання вартості перевезень

- нестача водіїв

зниження конкурентноспроможності

недостатній рівень автоматизації окремих логістичних процесів

Рисунок 1.7 - Основні проблеми організації міжнародних перевезень у компанії «Укравтологістика»

Отже, діяльність компанії «Укравтологістика» у сфері міжнародних автомобільних перевезень супроводжується рядом проблем, пов'язаних як із зовнішніми факторами (війна, економічна нестабільність, геополітичні ризики), так і з внутрішніми особливостями організації діяльності підприємства.

РОЗДІЛ 2. Удосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів у компанії «Укравтологістика»

2.1. Обґрунтування напрямів удосконалення організації міжнародних перевезень вантажів

Проведений у першому розділі аналіз діяльності компанії «Укравтологістика» дозволив виявити ряд проблем, що знижують ефективність організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Зокрема, встановлено наявність як зовнішніх, так і внутрішніх факторів впливу, серед яких особливе значення мають зростання витрат на перевезення, ускладнення логістичних маршрутів, а також недоліки у внутрішній організації процесів.

Ключовою проблемою є високий рівень собівартості перевезень, що зумовлений значними витратами на паливо, нераціональним плануванням маршрутів та наявністю непродуктивних пробігів транспортних засобів. Це негативно впливає на конкурентоспроможність підприємства та потребує впровадження управлінських рішень.

Крім того, встановлено, що організація перевезень потребує вдосконалення з точки зору координації процесів, підвищення ефективності використання транспортних засобів та зменшення залежності від сторонніх перевізників. Наявні підходи до планування не завжди забезпечують оптимальне використання ресурсів підприємства.

У сучасних умовах функціонування транспортно-логістичних підприємств важливого значення набуває здатність швидко адаптуватися до змін зовнішнього середовища, що зумовлює необхідність підвищення гнучкості логістичних процесів та удосконалення системи управління перевезеннями.

Таким чином, результати свідчать про необхідність удосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів за основними напрямами:

1. Зниження собівартості перевезень;

2. Підвищення ефективності використання транспортних засобів;
3. Покращення процесу планування перевезень;
4. Підвищення якості управління логістичними процесами.

Важливим аспектом удосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів є також забезпечення комплексного підходу до управління витратами підприємства. У сучасних умовах господарювання ефективність діяльності транспортного підприємства значною мірою визначається рівнем контролю за витратами та здатністю до їх оптимізації.

Особливого значення набуває управління витратами на паливо, які становлять значну частку у структурі собівартості перевезень. Неefективне використання пального та відсутність системного підходу до його контролю можуть призводити до суттєвих фінансових втрат. У зв'язку з цим виникає необхідність впровадження заходів спрямованих на підвищення ефективності використання паливних ресурсів.

Крім того, важливим є забезпечення раціонального використання транспортних засобів, що передбачає зменшення непродуктивних пробігів, оптимізацію завантаження та підвищення ефективності використання автопарку. Це дозволить не лише знизити витрати, але й підвищити загальну ефективність логістичних процесів.

Таким чином, удосконалення організації міжнародних перевезень вантажів має здійснюватися на основі системного підходу, який поєднує оптимізацію витрат, підвищення ефективності використання ресурсів та вдосконалення управління логістичними процесами.

З метою усунення виявлених проблем та підвищення ефективності діяльності підприємства «Укравтологістика» необхідно впровадити комплекс заходів, спрямованих на вдосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

Одним із напрямів удосконалення діяльності підприємства є впровадження системи GPS-моніторингу у транспортних засобів. Використання GPS-моніторингу дозволяє:

- здійснювати контроль місцезнаходження автомобілів у режимі реального часу;
- контролювати дотримання маршруту;
- виявляти непродуктивні простой;
- контролювати витрати пального;
- контролювати робочий час водіїв;
- оперативно реагувати на затримки під час виконання перевезень.

Для впровадження системи GPS-моніторингу необхідно встановити GPS-трекери на транспортні засоби підприємства.

Таблиця 2.1 – Витрати на впровадження GPS-моніторингу

Показник	Значення
Вартість GPS-трекера, грн	6000 грн
Вартість монтажу, грн.	2000 грн
Разом на 1 автомобіль	8000 грн
Кількість автомобілів	18
Одноразові витрати	144000 грн
Абонплата за програму GPS-моніторингу на 1 авто	300 грн/міс
Щомісячні витрати на програму	5400 грн

За даними логістичних компаній використання GPS-моніторингу дозволяє скоротити непродуктивний пробіг приблизно на 3%.

Для підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень поряд із системами GPS-моніторингу використовуються спеціалізовані програмні комплекси для управління транспортом та контролю логістичних процесів. Найбільш поширеними в Україні є Wialon, Navixy, Navitrack та TrustTrack. Використання сучасних цифрових платформ дозволяє скоротити непродуктивні пробіги, підвищити ефективність використання автопарку та забезпечити оперативний контроль за виконанням перевезень. Однією з таких систем є TrustTrack, яка поєднує можливості GPS-моніторингу та інструменти управління транспортними операціями, що робить її доцільною для використання в діяльності транспортно-логістичних підприємств.

Наступним напрямом є підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень у компанії «Укравтологістика» є оптимізація маршруту руху транспортних засобів. Раціональний вибір маршруту дозволяє скоротити пробіг автомобіля, зменшити витрати пального, знизити експлуатаційні витрати та скоротити час доставки вантажу. Для обґрунтування доцільності оптимізації розглянемо два основних та один альтернативний маршрути перевезення вантажу за напрямком Одеса – Варшава.

Вибір даного маршруту обумовлений високою інтенсивністю транспортних потоків між Україною та Польщею, а також значною часткою таких перевезень у структурі міжнародних автомобільних перевезень підприємства.

При виборі маршруту міжнародного автомобільного перевезення важливим критерієм є не лише мінімальна відстань, а й загальна ефективність виконання рейсу. Для планування маршрутів було використано спеціалізоване програмне забезпечення для управління транспортом та навігації вантажних автомобілів TrustTrack від компанії Ruptela, яке враховує особливості дорожньої інфраструктури, допустимі маршрути великовантажного транспорту, швидкісні обмеження, інтенсивність руху та прогнозований час доставки. А також дозволяє відслідковувати автомобіль в реальному часі, оперативно

передавати водієві маршрут та інформацію через додаток, контролювати режими праці і роботи водія, рівень та витрати пального.

Перший маршрут (див. Рисунок 2.1) проходить через пункт пропуску Рава-Руська та має загальну протяжність 1377 км. Орієнтовний час виконання перевезення становить 27 годин 55 хвилин, з яких час у дорозі 16 годин 40 хвилин.

Другий маршрут (див. Рисунок 2.2) проходить через пункт пропуску Ягодин та має загальну протяжність 1262 км. Орієнтовний час виконання перевезення становить 26 годин 23 хвилини, з яких у дорозі 15 годин 9 хвилин.

Та третій альтернативний маршрут (див. Рисунок 2.3) Одеса-Вінниця-Тернопіль-Рава-Руська-Варшава протяжністю 1219 км. Орієнтовний час виконання перевезення становить 27 годин 51 хвилину, з них в дорозі 16 годин 36 хвилин.

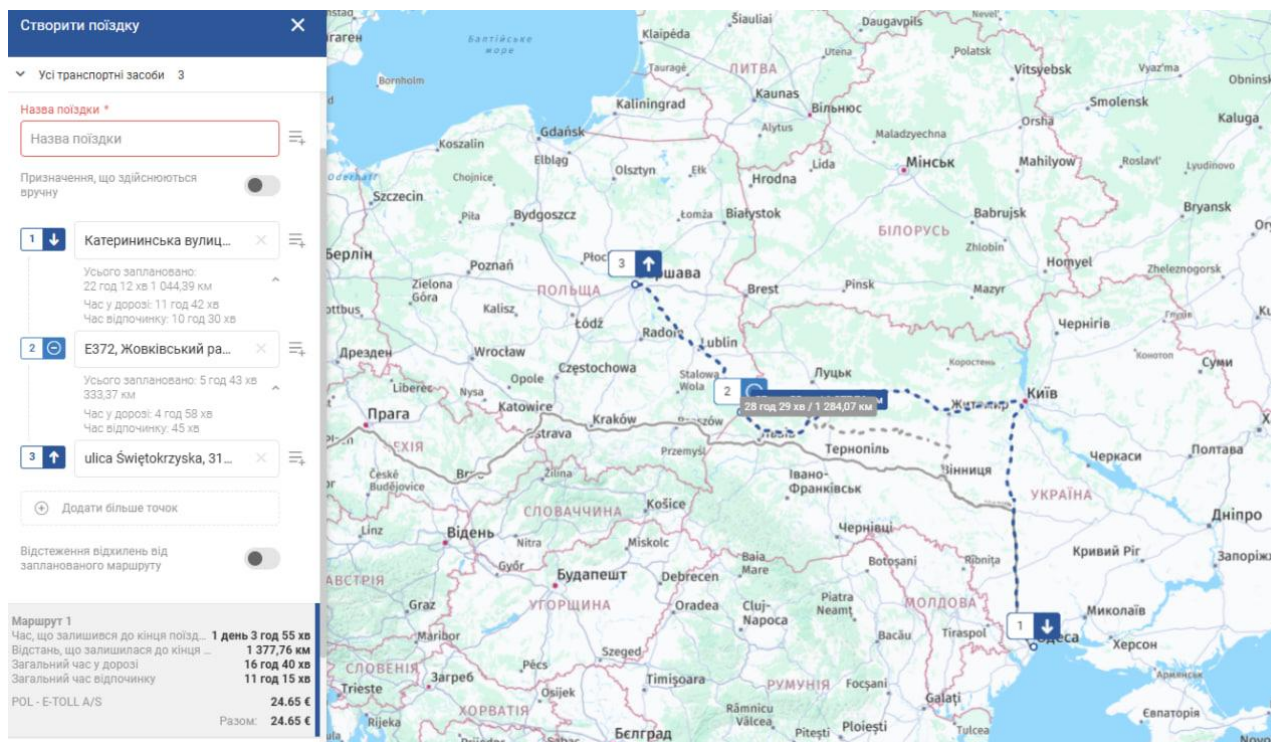


Рисунок 2.1 – Маршрут міжнародного перевезення Одеса-Київ-Варшава через пункт пропуску Рава-Руська

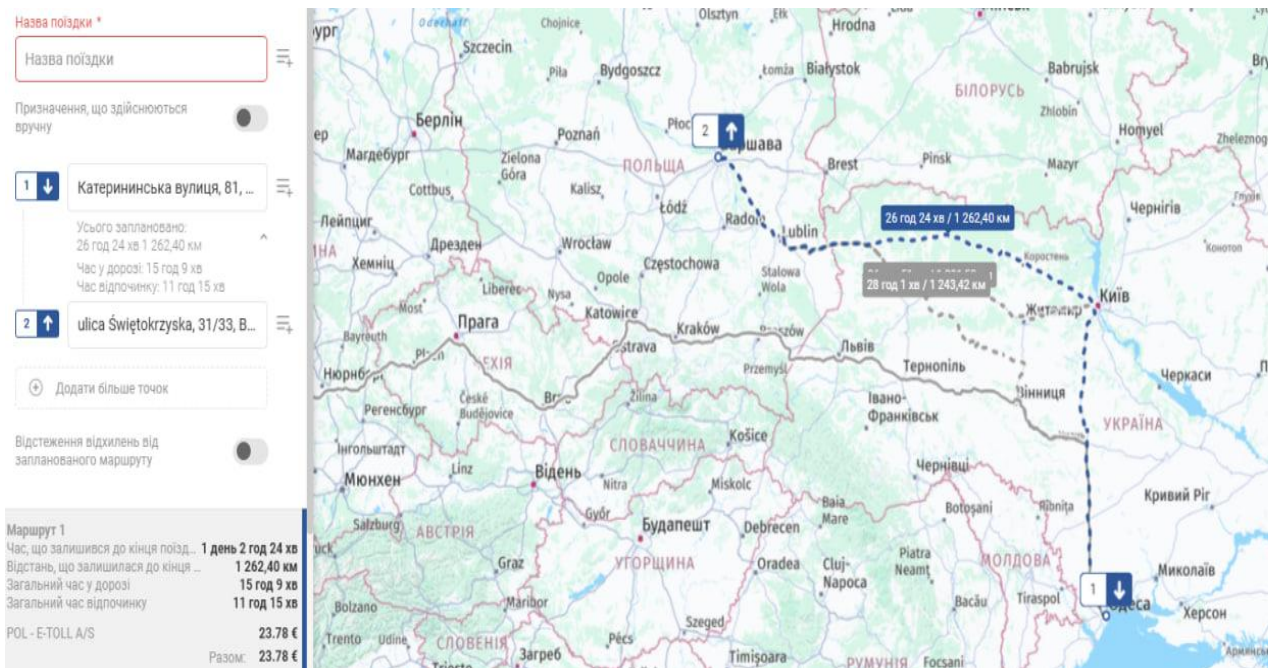


Рисунок 2.2 – Маршрут міжнародного перевезення Одеса-Київ-Варшава через пункт пропуску Ягодин

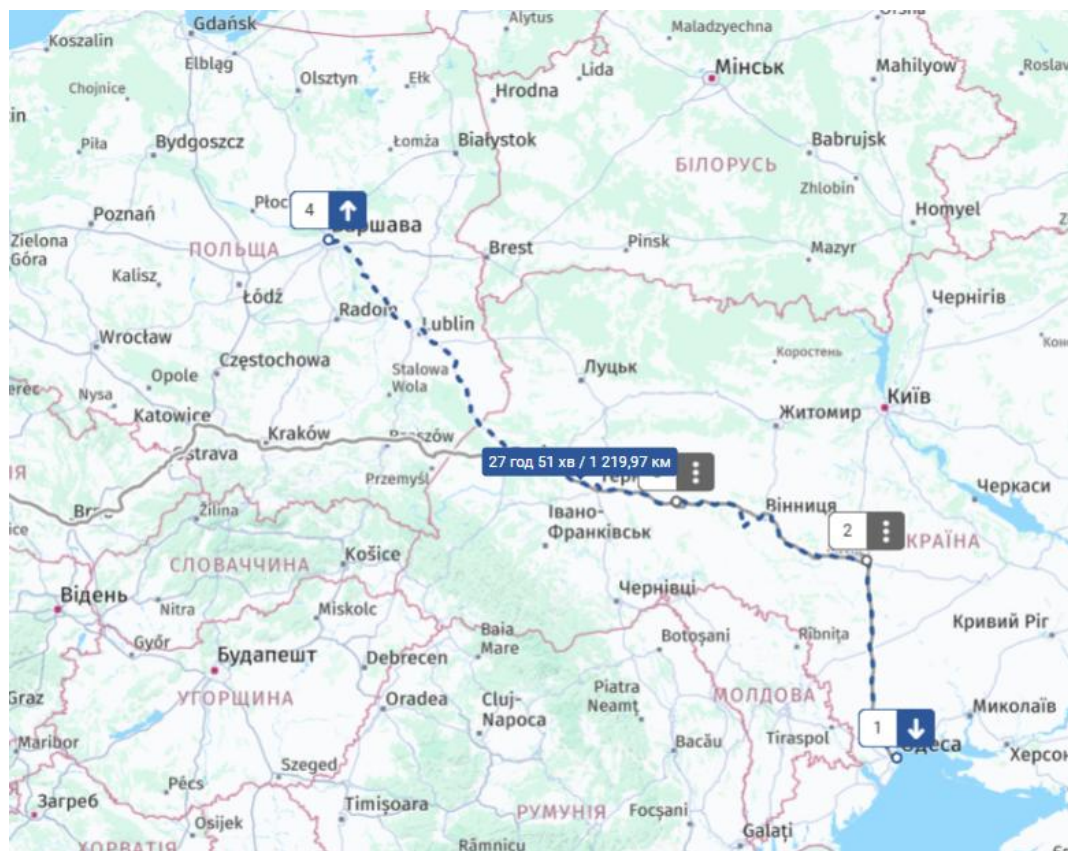


Рисунок 2.3 – Альтернативний маршрут Одеса-Вінниця-Тернопіль-Рава-Руська-Варшава

Перший маршрут передбачає рух за напрямком Одеса-Київ-Рава-Руська-Варшава, другий за напрямком Одеса-Київ-Ягодин-Варшава. Незважаючи на більшу протяжність, обидва маршрути проходять переважно автомобільними дорогами державного значення з високою пропускнуою здатністю та якісним дорожнім покриттям. Це забезпечує більш стабільну середню швидкість руху транспортного засобу та зменшує ризик затримок на окремих ділянках маршруту.

Альтернативним є маршрут через Вінницю, Хмельницький, Тернопіль та Львів. Його протяжність є меншою, але окремі ділянки характеризуються нижчою середньою швидкістю руху, проходженням через більшу кількість населених пунктів та підвищеним навантаженням на дорожню мережу. У результаті скорочення відстані не забезпечує пропорційного скорочення часу доставки вантажу.

Таким чином, при організації міжнародних автомобільних перевезень доцільно враховувати не лише кілометраж маршруту, а й комплекс експлуатаційних показників, що впливають на тривалість перевезення, витрати пального та ефективність використання транспортних засобів. На жаль, в Україні спостерігаються значні проблеми з дорожнім покриттям, тому обрання довших, але якісніших ділянок доріг є економічно виправданим кроком, оскільки це оптимізує часові параметри рейсу, скорочує витрату палива та знижує амортизаційні витрати. Незважаючи на меншу протяжність, альтернативний маршрут не був обраний для подальших розрахунків, оскільки має більший орієнтований час виконання перевезення та проходить через додаткові ділянки доріг, що можуть впливати на стабільність перевізного процесу. Тому для економічного аналізу було обрано два основні маршрути міжнародного перевезення.

2.2 Оцінка економічної ефективності запропонованих заходів

У даному підрозділі здійснюється порівняльний аналіз запропонованих маршрутів перевезення з метою визначення найбільш ефективного варіанту.

Для оцінки запропонованих заходів було обрано міжнародний маршрут Одеса (Україна) – Варшава (Польща), який є одним із найпоширеніших напрямків міжнародних автомобільних перевезень між Україною та країнами Європейського Союзу.

Для підвищення ефективності запропоновано вдосконалення маршруту та використання сучасних засобів GPS-моніторингу, що дозволить скоротити непродуктивні пробіги, зменшити витрати пального та підвищити ефективність використання транспортних засобів.

Для проведення розрахунків прийнято такі вихідні дані:

- відстань перевезення через пункт пропуску Рава-Руська – 1377 км;
- відстань перевезення через пункт пропуску Ягодин – 1262 км;
- середня витрата пального – 33 л на 100 км;
- середня вартість пального – 85 грн/л;
- амортизаційні витрати – 4 грн/км;
- витрати на ТО – 2 грн/км.

Порівняння маршрутів 2.1 та 2.2 показує, що маршрут через пункт пропуску Ягодин є коротшим на 115 км та дозволяє скоротити тривалість перевезення на 1 годину 32 хвилини.

Наведені показники відповідають середнім умовам здійснення міжнародних автомобільних перевезень та дозволяють об'єктивно оцінити витрати підприємства.

Собівартість перевезення формується з кількох основних складових, серед яких найбільшу частку займають витрати на паливо. Визначимо обсяг витрат пального на один рейс:

$$Q = \frac{L \times N}{100} \quad (2.1)$$

де

Q – витрати пального, л;

L – довжина маршруту, км;

N – норма витрат пального, л/100км.

Отже, витрати пального для маршруту через пункт пропуску Рава-Руська становлять:

$$Q1 = \frac{1377 \times 33}{100} = 454,41 \text{ л}$$

Отриманий результат показує, що для виконання одного рейсу необхідно використати значний обсяг пального. Враховуючи сучасний рівень цін на паливо-мастильні матеріали, саме ця стаття витрат формує найбільшу частку собівартості перевезення. Тому будь-які заходи, спрямовані на скорочення витрат пального, мають суттєвий вплив на загальну економічну ефективність діяльності підприємства.

Витрати пального для маршруту через пункт пропуску Ягодин:

$$Q2 = \frac{1262 \times 33}{100} = 416,46 \text{ л}$$

$$\Delta Q = Q1 - Q2$$

(2.2)

де

ΔQ – економія витрат пального л;

Q1 – витрати пального першого маршруту, л;

Q2 – витрати пального другого маршруту, л.

$$\Delta Q = 454,41 - 416,46 = 37,95 \text{ л}$$

Для визначення економії коштів на паливі використовується формула:

$$E = \Delta Q \times P \quad (2.3)$$

де

E – економія коштів, грн;

ΔQ – економія пального, л;

P – ціна пального, грн/л.

$$E = 37,95 \times 85 = 3225,75 \text{ грн}$$

Економія часу визначається за формулою:

$$\Delta t = t_1 - t_2 \quad (2.4)$$

де

Δt – економія часу, год;

t_1 - час руху за першим маршрутом;

t_2 – час руху за другим маршрутом.

$$\Delta t = 27,55 - 26,23 = 1,32 \text{ год}$$

Також у вартість перевезення варто враховувати витрати на амортизацію та на технічне обслуговування автомобіля. Отже, амортизаційні витрати визначаються за формулою:

$$A = L \times a \quad (2.5)$$

де

A – амортизаційні витрати, грн;

L – довжина маршруту, км;

a - норматив амортизаційних витрат на 1 км пробігу, грн/км.

Для маршруту через пункт пропуску Рава-Руська:

$$A_1 = 1377 \times 4 = 5508 \text{ грн}$$

Для маршруту через пункт пропуску Ягодин:

$$A2 = 1262 \times 4 = 5048 \text{ грн}$$

Отже, економія амортизаційних витрат при використанні маршруту через пункт пропуску Ягодин становить 460 грн на один рейс. Далі обчислимо витрати на технічне обслуговування за формулою:

$$V_{то} = L \times t$$

(2.6)

де

$V_{то}$ – витрати на технічне обслуговування, грн.;

L – довжина маршруту, км;

t – норматив витрат на технічне обслуговування на 1 км пробігу, грн/км.

Для маршруту через пункт пропуску Рава-Руська:

$$V_{то1} = 1377 \times 2 = 2754 \text{ грн}$$

Для маршруту через пункт пропуску Ягодин:

$$V_{то2} = 1262 \times 2 = 2524 \text{ грн}$$

Зі збільшенням пробігу зростають витрати на заміну мастил, фільтрів, шин, а також проведення поточних ремонтних робіт. Отже, економія витрат на технічне обслуговування становить 230 грн на один рейс.

Слід зазначити, що на загальну собівартість міжнародних автомобільних перевезень впливають не лише витрати на паливо, амортизацію та технічне обслуговування транспортних засобів. Важливими складовими витрат є також заробітна плата водіїв, витрати на страхування транспортних засобів і вантажів, податкові платежі, витрати на оформлення транспортної документації, плата за користування автомобільними дорогами, а також інші адміністративні та експлуатаційні витрати.

При виборі маршруту необхідно враховувати не лише його протяжність, а й завантаженість пунктів пропуску через державний кордон. Значні черги на кордоні можуть призводити до збільшення часу доставки вантажів, додаткових

витрат, пов'язаних із простоем транспортних засобів, а також до зниження ефективності використання рухомого складу. Тому під час планування міжнародних перевезень доцільно враховувати актуальну інформацію щодо часу очікування на пунктах пропуску та їх пропускної спроможності.

Таблиця 2.2 – Порівняльна характеристика маршрутів міжнародного перевезення Одеса-Варшава

Показник	Через Раву-Руську	Через Ягодин
Відстань, км	1377	1262
Час руху	27 год 55 хв	26 год 23 хв
Витрати пального, л	454,41	416,46
Економія пального, л	-	37,95
Економія коштів, грн	-	3225,75
Амортизація	5508	5048
Технічне обслуговування	2754	2524

У межах даного дослідження основну увагу зосереджено на витратах, які безпосередньо залежать від довжини маршруту перевезення, а саме витратах на паливо, амортизацію та технічне обслуговування транспортних засобів. Саме ці показники найбільш наочно демонструють економічний ефект від вибору більш раціонального маршруту міжнародного автомобільного перевезення.

Отримані результати свідчать, що маршрут через пункт пропуску Ягодин є більш ефективним порівняно з маршрутом через пункт пропуску Рава-Руська. Завдяки скороченню відстані на 115 км витрати пального зменшуються на 37,95 л, а економія коштів становить 3225,75 грн, витрати на амортизацію скорочуються на 460 грн, а на технічне обслуговування на 230 грн. Крім того, час виконання перевезення скорочується на 1 годину 32 хвилини. Тож

використання маршруту через пункт пропуску Ягодин є економічно доцільним та сприятиме підвищенню ефективності міжнародних автомобільних перевезень у компанії «Укравтологістика».

Далі визначимо економічний ефект від впровадження GPS-моніторингу. Для маршруту Одеса-Варшава через Ягодин довжиною 1262 км скорочення пробігу становитиме:

$$L_{gps} = L \times 0,03 \quad (2.5)$$

де

L_{gps} – скорочення непродуктивного пробігу, км;

L – загальна довжина маршруту, км;

0,03 – коефіцієнт скорочення непродуктивного пробігу (3%).

$$L_{gps} = 1262 \times 0,03 = 37,86 \text{ км}$$

За формулою (2.1) визначаємо економію пального:

$$Q_{gps} = \frac{37,86 \times 33}{100} = 12,49 \text{ л}$$

Далі за формулою (2.3) визначаємо економію коштів на одному рейсі:

$$E_{gps} = 12,49 \times 85 = 1061,65 \text{ грн}$$

Проведені розрахунки дозволили визначити витрати на впровадження системи GPS-моніторингу в компанії «Укравтологістика». Встановлено, що для оснащення 18 транспортних засобів підприємства необхідні одноразові витрати в розмірі 144000 грн, а щомісячні витрати на використання програмного забезпечення становитимуть 5400 грн.

Незважаючи на додаткові витрати, впровадження GPS-моніторингу є економічно доцільним, оскільки забезпечує постійний контроль за місцезнаходженням транспортних засобів, дотриманням маршрутів та режимів руху. Проведені розрахунки показали, що використання GPS-моніторингу дозволяє скоротити непродуктивні пробіги та забезпечити економію до

1061,65 грн на один рейс, що підтверджує доцільність впровадження даної системи на підприємстві.

Отже, впровадження запропонованих заходів підвищити ефективність використання ресурсів підприємства та забезпечити значний економічний ефект. Отримані результати підтверджують доцільність реалізації заходів та їх позитивний вплив на діяльність підприємства «Укравтологістика». Практичне значення запропонованих заходів полягає в можливості їх безпосереднього впровадження у діяльність підприємства. Реалізація запропонованих рішень не потребує значних капіталовкладень та може бути здійснена на основі наявних ресурсів компанії «Укравтологістика». Очікуваним результатом є підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень, скорочення витрат та покращення якості транспортно-логістичного обслуговування клієнтів.

РОЗДІЛ 3. Безпека життєдіяльності, основи охорони праці

3.1. Аналіз умов праці працівників транспортно-експедиторського підприємства

У сучасних умовах функціонування транспортно-експедиторських підприємств питання охорони праці набувають особливої актуальності, оскільки діяльність у сфері міжнародних автомобільних перевезень пов'язана з підвищеним рівнем небезпеки та значним фізичним і психоемоційним навантаженням на працівників.

У компанії «Укравтологістика» основними категоріями працівників, залучених до організації перевезень, є водії, логісти, диспетчери та адміністративний персонал. Кожна з цих категорій працівників виконує свої функціональні обов'язки у специфічних умовах праці, що потребує створення належної системи охорони праці та контролю безпеки виробничих процесів.

Праця водіїв міжнародних перевезень характеризується тривалим перебуванням за кермом транспортного засобу, нерегулярним графіком роботи, необхідністю здійснення рейсів на значні відстані та високим рівнем нервово-емоційного навантаження. Особливістю міжнародних перевезень є тривале очікування на пунктах пропуску через державний кордон, необхідність роботи в різних кліматичних умовах та рух дорогами з різним рівнем якості дорожнього покриття.

Основними небезпечними та шкідливими факторами, які впливають на водіїв під час виконання міжнародних перевезень є:

1. тривале статичне навантаження;
2. підвищений рівень шуму та вібрації;
3. перевтома;
4. психоемоційне перенапруження;
5. недостатня рухова активність;
6. несприятливі погодні умови;

7. ризик виникнення дорожньо-транспортних пригод;
8. нічне водіння.

Тривале перебування в сидячому положенні може негативно впливати на стан опорно-рухового апарату та серцево-судинної системи. Крім того, постійне нервово напруження та високий рівень відповідальності можуть спричиняти стресові стани та погіршення концентрації уваги водія.

Важливим фактором безпеки праці є технічний стан транспортних засобів. Експлуатація несправного автомобіля може створювати небезпеку як для самого водія, так і для інших учасників дорожнього руху. Саме тому підприємство повинно забезпечувати регулярне технічне обслуговування транспортних засобів та своєчасне усунення несправностей.

Праця водіїв міжнародних автомобільних перевезень пов'язана із значними психофізіологічними навантаженнями, які можуть впливати на стан здоров'я працівників та рівень безпеки дорожнього руху.

Одним із основних факторів є перевтома водія. Тривале керування транспортним засобом, нерегулярний режим праці, недостатній відпочинок та значні відстані перевезень можуть призводити до фізичного та психологічного виснаження. Особливо небезпечним є виконання рейсів у нічний час. У темний період доби погіршується видимість, знижується швидкість реакції та підвищується ризик засинання за кермом. Монотонність дороги також негативно впливає на концентрацію уваги водія.

Постійне психоемоційне напруження може бути пов'язане з необхідністю дотримання термінів доставки, проходження митного контролю, складними дорожніми умовами та відповідальністю за збереження вантажу. Тривале перебування водія у стані стресу може призводити до:

- погіршення концентрації уваги;
- підвищення дратівливості;
- зниження швидкості реакції;
- порушення координації рухів;

- підвищення ризику дорожньо-транспортних пригод.

З метою зниження негативного впливу психофізіологічних факторів необхідно забезпечувати дотримання режимів праці та відпочинку, раціональне планування маршрутів перевезень, належні умови праці та можливість повноцінного відпочинку водіїв. Важливе значення має також підтримання сприятливого психологічного клімату в колективі та забезпечення належного рівня комунікації між працівниками підприємства.

Праця логістів і диспетчерів також супроводжується значними психоемоційними навантаженнями. Їх діяльність пов'язана з необхідністю постійного контролю перевезень, комунікацією з клієнтами та перевізниками, оперативним вирішенням проблемних ситуацій, а також роботою в умовах дефіциту часу.

Основними шкідливими факторами для працівників офісу є:

1. тривала робота за комп'ютером та перенапруження органів зору;
2. стресові ситуації;
3. недостатня рухова активність;
4. психоемоційне навантаження.

Для забезпечення безпечних умов праці на підприємстві необхідно дотримуватися вимог законодавства України у сфері охорони праці, забезпечувати проведення інструктажів, створювати належні санітарно-гігієнічні умови праці та здійснювати постійний контроль за дотриманням правил безпеки. Важливим елементом системи охорони праці є проведення навчання працівників з питань безпеки праці, правил дорожнього руху, дій у надзвичайних ситуаціях та правил користування засобами індивідуального захисту.

Умови праці працівників транспортно-експедиторського підприємства характеризуються наявністю значної кількості небезпечних та шкідливих факторів, що потребує постійного вдосконалення системи охорони праці та впровадження сучасних заходів безпеки.

3.2 Контроль режимів праці та відпочинку водіїв за допомогою тахографів

Одним із найважливіших елементів забезпечення безпеки праці під час здійснення міжнародних автомобільних перевезень є контроль режимів праці та відпочинку водіїв. Недотримання встановлених режимів праці може призводити до перевтоми водіїв, зниження концентрації уваги, збільшення часу реакції та підвищення ризику виникнення дорожньо-транспортних пригод.

Для контролю режимів праці та відпочинку у міжнародних перевезеннях використовуються тахографи. Тахограф – це спеціальний технічний пристрій, який автоматично фіксує швидкість руху транспортного засобу, пройденої відстань, час керування автомобілем, а також періоди праці та відпочинку водія. Вимога встановлювати контрольні пристрої (тахографи) регулюється Законом України «Про автомобільний транспорт» та Наказом Міністерства транспорту № 385. Ці документи адаптують українські норми до європейських стандартів (ЄУТР).

Використання тахографів є обов'язковим відповідно до вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР/АЕТР). Дотримання вимог цієї угоди є необхідною умовою виконання міжнародних перевезень територією країн Європейського Союзу.

Тахографи бувають двох видів:

- Аналогові (шайбові);
- Цифрові:

Незалежно від типу, пристрій потребує витратних матеріалів. Для аналогових — це тахокарти (“шайби”), для цифрових — спеціальний термопапір для принтера. На сучасних транспортних підприємствах переважно використовуються цифрові тахографи. Вони забезпечують більш точний

контроль роботи водіїв та дозволяють зберігати інформацію на спеціальній картці водія. Дані тахографа можуть перевірятися контролюючими органами під час здійснення перевезень.



Рисунок 3.1 - Зовнішній вигляд тахографа

Основними вимогами щодо режимів праці та відпочинку водіїв є:

- тривалість керування транспортним засобом не більше 9 годин на добу;
- після 4,5 годин керування обов'язкова перерва не менше 45 хвилин;
- щоденний відпочинок водія повинен становити не менше 11 годин;
- щотижневий відпочинок має відповідати вимогам ЄУТР.

Дотримання режимів праці та відпочинку має важливе значення для забезпечення безпеки дорожнього руху. Перевтома водія є одним із найбільш небезпечних факторів, що може призводити до втрати уважності, погіршення координації рухів та збільшення ризику виникнення аварійних ситуацій. Важливим аспектом є правильне використання карток водія та своєчасне зчитування інформації з тахографів. Аналіз отриманих даних дозволяє

підприємству контролювати ефективність використання робочого часу водіїв, своєчасно виявляти порушення та вживати заходів щодо їх усунення.

У разі порушення режимів праці та відпочинку до водія та перевізника можуть застосовувати штрафні санкції. Крім фінансових втрат, такі порушення негативно впливають на репутацію транспортного підприємства та можуть створювати загрозу безпеці перевезень.

Використання тахографів є важливим елементом системи охорони праці та безпеки міжнародних перевезень. Потрібно розуміти, що тахограф це не ворог, а друг водія, його метою є не штрафи, а запобігання ДТП та контроль над відпочинком та робочим часом водія.

Праця водіїв міжнародних автомобільних перевезень пов'язана із значними психофізіологічними навантаженнями, які можуть впливати на стан здоров'я працівників та рівень безпеки дорожнього руху.

Одним із основних факторів є перевтома водія. Тривале керування транспортним засобом, нерегулярний режим праці, недостатній відпочинок та значні відстані перевезень можуть призводити до фізичного та психологічного виснаження. Особливо небезпечним є виконання рейсів у нічний час. У темний період доби погіршується видимість, знижується швидкість реакції та підвищується ризик засинання за кермом. Монотонність дороги також негативно впливає на концентрацію уваги водія.

Постійне психоемоційне напруження може бути пов'язане з необхідністю дотримання термінів доставки, проходження митного контролю, складними дорожніми умовами та відповідальністю за збереження вантажу. Тривале перебування водія у стані стресу може призводити до:

- погіршення концентрації уваги;
- підвищення дратівливості;
- зниження швидкості реакції;
- порушення координації рухів;
- підвищення ризику дорожньо-транспортних пригод.

З метою зниження негативного впливу психофізіологічних факторів необхідно забезпечувати дотримання режимів праці та відпочинку, раціональне планування маршрутів перевезень, належні умови праці та можливість повноцінного відпочинку водіїв. Важливе значення має також підтримання сприятливого психологічного клімату в колективі та забезпечення належного рівня комунікації між працівниками підприємства.

Для забезпечення безпечних умов праці на транспортно-експедиторському підприємстві необхідно впроваджувати комплекс організаційних, технічних та санітарно-гігієнічних заходів. Одним із найважливіших напрямів є забезпечення належного стану транспортних засобів. Регулярне технічне обслуговування автомобілів дозволяє своєчасно виявляти несправності та запобігати виникненню аварійних ситуацій під час перевезень.

Важливим заходом є проведення інструктажів з охорони праці. На підприємстві повинні проводитись:

- вступний інструктаж;
- первинний інструктаж на робочому місці;
- повторний інструктаж;
- повторний інструктаж;
- позаплановий інструктаж;
- цільовий інструктаж.

Значну увагу необхідно приділяти підвищенню рівня професійної підготовки працівників. Проведення навчань щодо дотримання правил дорожнього руху, режимів праці та відпочинку, а також дій у надзвичайних ситуаціях дозволяє підвищити рівень безпеки праці.

Особливе значення має медичний контроль стану здоров'я водіїв. Працівники повинні проходити:

1. попередні медичні огляди;
2. періодичні медичні огляди;
3. перед рейсові огляди;

4. післярейсові огляди.

Для працівників офісу необхідно забезпечити ергономічну організацію робочих місць, належне освітлення, оптимальні параметри мікроклімату та дотримання режиму праці при роботі з комп'ютерною технікою.

З метою зниження рівня втоми водіїв доцільно використовувати сучасні системи навігації та контролю транспортних засобів, що дозволяють оптимізувати маршрути перевезень та зменшити непродуктивні пробіги. На жаль, як водії, так і транспортні підприємства інколи нехтують вимогами охорони праці та режимами праці й відпочинку з метою скорочення термінів доставки вантажів або зменшення витрат. Це може призводити до перевтоми водіїв, підвищення аварійності та виникнення небезпечних ситуацій на дорогах. Саме тому дотримання вимог охорони праці повинно бути одним із пріоритетних напрямів діяльності транспортного підприємства.

3.3 Пожежна безпека при організації міжнародних автомобільних перевезень

Пожежна безпека є важливою складовою системи охорони праці на транспортному підприємстві. Під час здійснення міжнародних автомобільних перевезень існує ризик виникнення пожеж унаслідок несправності електрообладнання транспортного засобу, витоку пального, порушення правил експлуатації автомобіля або необережного поводження з вогнем. Для забезпечення пожежної безпеки транспортні засоби повинні бути укомплектовані справними вогнегасниками, аптечками, знаками аварійної зупинки, засобами індивідуального захисту.

Аптечка обов'язково має бути наповнена наступними засобами:

- Стерильні бинти різної ширини (5 см, 7 см, 10 см).
- Еластичний бинт для фіксації пов'язок.
- Марлеві серветки для очищення ран.

- Гемостатичні серветки або порошки для швидкої зупинки кровотечі.
- Жгут для зупинки артеріальної кровотечі.
- Пластирі різного розміру для дрібних порізів.
- Антисептичні засоби (хлоргексидин, перекис водню, йод).
- Стерильні рукавички для гігієни під час надання допомоги.
- Маска-клапан для проведення штучного дихання.
- Термоізоляційне покриття (рятувальна ковдра) для запобігання переохолодженню.
- Санітарні ножиці з тупими кінцями для розрізання одягу або пов'язок.

Водії повинні проходити інструктаж щодо дій у разі виникнення пожежі та вміти користуватися первинними засобами пожежогасіння. У разі виникнення пожежі водій повинен:

- негайно зупинити транспортний засіб;
- вимкнути двигун;
- повідомити екстрені служби;
- використати вогнегасник для ліквідації загоряння;
- у разі необхідності організувати евакуацію людей із небезпечної зони.

На території підприємства необхідно дотримуватись правил пожежної безпеки, забезпечувати вільний доступ до евакуаційних виходів та засобів пожежогасіння, а також регулярно перевіряти справність електромережі та обладнання. Усі працівники повинні знати місця розташування вогнегасників, пожежних щитів та аварійних виходів. Забороняється зберігати легкозаймисті речовини поблизу джерел тепла та електрообладнання.

Крім того, важливе значення має наявність плану евакуації та системи оповіщення про пожежу. У разі виникнення надзвичайної ситуації це дозволяє швидко організувати евакуацію працівників та мінімізувати можливі наслідки.



Рисунок 3.2 - Зразок плану евакуації

ВИСНОВКИ

У бакалаврській кваліфікаційній роботі досліджено теоретичні та практичні аспекти організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів на прикладі компанії «Укравтологістика».

У результаті виконаного дослідження встановлено, що міжнародні автомобільні перевезення є важливою складовою транспортно-логістичної системи та забезпечують ефективне функціонування міжнародної торгівлі. Визначено, що ефективність перевізного процесу значною мірою залежить від якості планування маршрутів, організації роботи транспорту, використання сучасних інформаційних технологій та раціонального управління ресурсами підприємства.

Досліджено теоретичні засади та нормативно-правове регулювання міжнародних перевезень вантажів. Проаналізовано особливості організації, основні тенденції транспортно-логістичної галузі та сучасні вимоги до здійснення перевізного процесу.

Проведено аналіз підприємства «Укравтологістика» та встановлено основні проблеми організації міжнародних перевезень, серед яких високий рівень експлуатаційних витрат, необхідність удосконалення планування маршрутів, залежність від партнерських перевізників та потреба в подальшому впровадженні сучасних цифрових технологій.

Обґрунтовано заходи щодо вдосконалення організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів на підприємстві. Визначено, що оптимізація маршрутів, підвищення ефективності використання транспортних засобів, застосування GPS-моніторингу та вдосконалення логістичних процесів сприятимуть підвищенню ефективності діяльності підприємства.

Проведені розрахунки підтвердили економічну доцільність запропонованих заходів. Встановлено, що їх впровадження дозволяє зменшити витрати на перевезення, скоротити непродуктивні пробіги транспортних

засобів, підвищити рівень контролю за виконанням перевезень та покращити якість транспортно-логістичного обслуговування клієнтів.

У роботі визначено основні фактори виробничого ризику та запропоновано заходи щодо підвищення безпеки праці працівників, покращення умов праці та дотримання вимог охорони праці під час організації міжнародних автомобільних перевезень.

Запропоновані заходи можуть бути використані у практичній діяльності компанії «Укравтологістика» з метою підвищення ефективності міжнародних перевезень вантажів та зміцнення конкурентних позицій підприємства на ринку транспортно-логістичних послуг.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Аналітична оцінка послуг вантажних перевезень в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023. № 53. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2706> (дата звернення: 03.05.2026).
2. Гнедіна К. В., Нагорний П. В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. Підприємництво і торгівля. 2023. № 38.
3. Дмитрів Д., Дмитрів О., Репак О. Аналіз ринку міжнародних вантажних автоперевезень в Україні в умовах воєнного стану. Соціально-економічні проблеми і держава. 2023. Вип. 2 (29). С. 48–60.
4. Державна служба статистики України : офіційний вебсайт. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 05.05.2026).
5. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР, АЕТР). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016 (дата звернення: 20.05.2026).
6. Кабачинський І. Транспортний безвіз: чому його продовження важливе для України. Економічна правда. 2023. URL: <https://pravda.com.ua/columns/2023/02/08/696834> (дата звернення: 03.05.2026).
7. Кунда Н. Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень : навч. посіб. Київ : Видавничий Дім «Слово», 2010.
8. Кунда Н. Т., Наумовець Д. Д. Логістичний підхід до оптимізації міжнародних автомобільних перевезень. Розвиток транспорту. 2023. № 3 (18). С. 211–223.
9. Лапчак О. Міжнародні вантажні перевезення України: актуальні аспекти сьогодення / О. Лапчак // Матеріали VI Міжнародної студентської науково-технічної конференції «Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання». Тернопіль : ТНТУ ім. І. Пулюя, 2023.

10. Лапчак О. В., Сенік Л. Я., Рожко Н. Я. Сучасні виклики української транспортно-логістичної системи під час війни // Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених та студентів «Актуальні задачі сучасних технологій». Тернопіль : ФОП Паляниця В. А., 2023. С. 160–161.
11. Міністерство розвитку громад та територій України. Україна переходить на європейські стандарти праці та відпочинку водіїв. URL: <https://mindev.gov.ua/news/ukraina-perekhodyt-na-ievropeiski-standarty-pratsi-ta-vidpochynku-vodiiv> (дата звернення: 20.05.2026).
12. Міжнародна логістика України в умовах військової агресії : колективна монографія. 2025. URL: https://www.researchgate.net/publication/397566994_MIZNARODNA_LOGISTIKA_UKRAINI_V_UMOVAN_VIJSKOVOI_AGRESII (дата звернення: 29.05.2026).
13. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція TIR) від 14 листопада 1975 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012 (дата звернення: 01.06.2026).
14. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 01.06.2026).
15. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 03.05.2026).
16. Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 24.06.2010 № 385. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0946-10> (дата звернення: 23.05.2026).
17. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 від 04 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32014R0165> (дата звернення: 23.05.2026).

18. Н.Я.Рожко, О.Л. Ляшук, У.М. Плекан, О.П. Цьонь, Б.Р. Гевко Т.Д. Навроцька, О.П. Антонюк. Вплив середовища на кон'юнктуру ринку автомобільних перевезень України. Вісник машинобудування та транспорту. Вінниця, 2022. №2(16). С. 101-109
19. Статистичний щорічник України 2024. Київ : Державна служба статистики України, 2025.
20. ТОВ «Укравтологістика» : офіційний сайт підприємства. URL: <https://ukrautologistic.com.ua/pro-nas> (дата звернення: 01.05.2026).
21. Транспортно-логістична система України: до та під час війни / В. В. Сисоєв, Л. С. Ткач // Транспорт: наука та практика : збірник наукових праць за матеріалами II Міжнародної науково-практичної конференції, 25–26 травня 2023 р. Київ–Одеса, 2023. С. 254–256.
22. Rozhko N, Plekan U., Tson O., Matviishyn A. Digitalization of truck companies: current challenges and development prospects. Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences, 2022, Col.6(37): 208-214
23. Nataliya Rozhko, Oleg Lyashuk, Yurii Vovk, Uliana Plekan, Oleg Tson. Integration of Standardized Warehouse Logistics in Ukraine Under Conditions of Structural and Cognitive Development Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences, 2026, Col.13(44): 462-472
24. Natalia Rozhko, Oleg Tson, Uliana Plekan, Anatolii Matviishyn, Assoc. Prof., Bogdan Gevko. The use of network intralogistics and fulfillment for the functioning of transport and warehouse complexes// Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences. 2023. Col.7(38), Part II