

## АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНОЇ СХЕМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Вінницький національний технічний університет

### *Анотація*

*Транспорт є однією з ключових галузей будь-якої держави, найважливішим фактором ефективного розвитку економіки. Становлення ринкових економічних відносин посилює цю роль транспорту, так як при його безпосередній участі формуються регіональні товарні ринки. Стає більш актуальною головне завдання транспорту – прискорення обороту матеріальних цінностей, доставки готової продукції, перевезення людей, це прямо зачіпає економічні інтереси як виробників, так і споживачів.*

**Ключові слова:** транспортно-дорожній комплекс, міжнародні перевезення, зовнішньоекономічна діяльність, екологічні стандарти.

### *Abstract*

*Transport is one of the key industries of any state, the most important factor in the effective development of the economy. The formation of market economic relations strengthens this role of transport, since with its direct participation regional commodity markets are formed. The main task of transport is becoming more relevant - accelerating the turnover of material assets, delivering finished products, transporting people, this directly affects the economic interests of both producers and consumers..*

**Keywords:** transport and road complex, international transportation, foreign economic activity, environmental standards.

### **Вступ**

Головне завдання системи надання послуг з міжнародних перевезень вантажів транспортом є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг.

Технологія визначає ефективну чергу виконання відповідних операцій, із зазначенням їх тривалості, послідовності, обладнання яке використовується, витрат матеріалів та праці. Метою розробки технології є забезпечення найбільшої доцільності і економічності операцій у заданих конкретних умовах і обмеженнях. Технологія та організація транспортного процесу повинні забезпечити додержання встановлених законоположень, виконання чинних правил технічної експлуатації видів транспорту, своєчасне виконання перевезень.

### **Результати дослідження**

Відповідно до вимог ЄУТР, український перевізник повинен мати і пред'являти для контролю тахограми за поточний тиждень та останній день попереднього тижня, під час якого водій керував транспортним засобом. При цьому цей останній робочий день може бути не лише за попередній тиждень, тобто 7 днів, а два-три тижні, місяць-два назад. Водій, який не керував автомобілем на протязі деякого часу, повинен на підприємстві отримати тахограму за останній день, під час якого він керував автотранспортним засобом до перерви в роботі. На період відпочинку (або перерви в роботі) на підприємстві відповідальний працівник надає водію довідку про перерву („жовту” тахошайбу), водій починає перевезення по тахошайбі, яка буде наступною після відпочинку та першою робочою в зміні поточного тижня. Бажано оформлювати довідку про відпочинок. При під'їзді до кордону і необхідності очікування в черзі, водій повинен переконатись у тому, що час перебування за кермом не перевищує 9-10 годин на добу, та не більше ніж шосту зміну на першому тижні роботи. Якщо в даному випадку перебільшень немає, потрібно тахограф перевести в режим „інша робота" (молотки); режим „щотижневий відпочинок” непотрібен. Час на тахо-

шайбах фіксується українській. Доставка вантажів автомобільним транспортом у автомобільному сполученні, дуже складний та багатогранний процес, який включає в себе дуже велику кількість різноманітних дій та операцій. Проте визначити їх всі є задачею досить складною і не дуже потрібною, тому далі розглянуто основні транспортно-технологічні етапи доставки вантажу, які пов'язані безпосередньо з процесом перевезення вантажу (рис. 1).

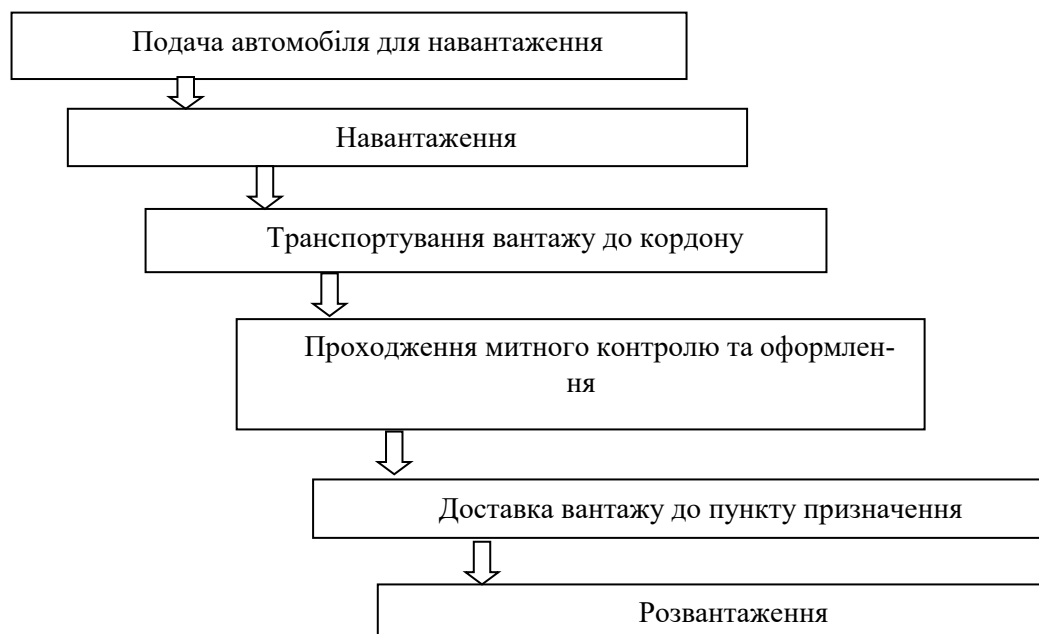


Рис. 1. Транспортно-технологічна схема доставки вантажів у міжнародному сполученні

Подача автотранспортних засобів є початковим етапом перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні і входить в обов'язки перевізника.

Питання щодо підготовки та подачі транспортних засобів для перевезення у міжнародному сполученні не регулюються міжнародними нормами, тому перевізник має керуватися нормативно-правовими актами національного законодавства, а саме: Законом України “Про транспорт”, “Про автомобільний транспорт”, Статутом автомобільного транспорту України та Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні.

Згідно статті 20 Закону України “Про автомобільний транспорт”, до транспортних засобів та частин до них ставляться відповідні вимоги. Так конструкція та технічний стан транспортних засобів, а також їх частини мають забезпечувати: безпеку людей, які користуються транспортними засобами чи беруть участь у дорожньому русі; відповідати нормам щодо викидів забруднювальних речовин, парникових газів, електромагнітних завад, рівню шуму та інших чинників негативного впливу на людину та довкілля; запобігати пошкодженню транспортними засобами доріг та їх облаштування; захист від незаконного використання транспортних засобів та запобігання пошкодженню вантажів; відповідати іншим вимогам законодавства.

Транспортні засоби та частини до них повинні відповідати вимогам конструкторської і нормативної документації та мати маркування для їх ідентифікації.

До міжнародних перевезень вантажів допускаються транспортні засоби на які є документи, що підтверджують їх відповідність вимогам щодо безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки та енергозбереження країн, на територію яких передбачено в'їзд, ліцензійна картка, а також національні реєстраційні документи, документи стосовно страхування, номерні та розпізнавальні знаки.

Конструкція та технічний стан транспортних засобів, які використовуються при виконанні міжнародних перевезень, мають відповідати вимогам законодавства України та іноземної держави, дозвіл на проїзд територією якої одержав власник транспортного засобу.

Транспортні засоби повинні бути сконструйовані таким чином, щоб всі порожні простори, як відділення, резервуари або інші місця, в яких можуть міститися вантажі, були легко доступні для митних оглядів.

Рухомий склад повинен бути справний як у технічному так і у комерційному відношенні. Під першим розуміється відповідність правилам технічної експлуатації рухомого складу і правилам дорожнього руху. Під другим – такий стан рухомого складу, який забезпечує схоронність вантажу при перевезенні і придатність для перевезення даного вантажу.

Якщо ж говорити про зобов'язання, то зобов'язання перевізника полягає у приведенні у відповідний технічний та комерційний стан рухомий склад, а обов'язок відправника – в наданні необхідних матеріалів і пристосувань необхідних для навантаження і перевезення вантажу.

Правильно обраний рухомий склад як у технічному так і комерційному відношенні, є одним із основних чинників які впливають на якість перевезень, оскільки від цього залежать такі показники як швидкість та своєчасність доставки, схоронність та цілісність вантажу та інші показники.

Паралельно процесу доставки вантажу, зобов'язання по якому лежать на перевізнику, йде процес підготовки вантажу до перевезення. Зобов'язання по ньому лежить на вантажовідправнику. Цей процес включає формування вантажних місць та пакетів, пакетування та маркування вантажу, та деякі інші процеси. Також вантажовідправник повинен забезпечити наявність всіх необхідних для навантаження пристроїв та механізмів.

Етапи навантаження та розвантаження вантажу доцільно розглянути разом. Питання пов'язані з виконанням вантажно-розвантажувальних робіт при перевезенні вантажів у автомобільному сполученні не регламентується в КДПВ. Тому сторонам перевізного процесу слід керуватися нормами національного законодавства.

Обов'язки по навантаженню і розвантаженню вантажів покладаються на відправника (по навантаженню) або на одержувача (по розвантаженню) або за погодженням сторін на перевізника, у випадках, коли у нього є навантажувально-розвантажувальні засоби.

Вантаження на автотранспортні засоби вантажів здійснюється з дотриманням умов, що забезпечують схоронність вантажів і найбільш раціональне використання вантажопідйомності і місткості транспортного засобу. Організація вантажно-розвантажувальних робіт повинна бути такою, щоб транспортний засіб знаходився під навантаженням і розвантаженням мінімальний час.

Якщо навантаження в транспортний засіб здійснюється засобами відправника, водій перевізника повинен наглядати і вимагати безумовного виконання установлених правил навантаження. Вантаж необхідно укладати рівномірно по площі підлоги транспортного засобу. Можливість зрушення, падіння або пошкодження вантажу під час перевезення повинно бути виключено.

Розподіл обов'язків по виконанню навантажувально-розвантажувальних робіт залежить від місця навантаження і розвантаження, тобто на чий території відбувається навантаження (розвантаження) вантажів.

Відповідно до статті 52 Статуту, відправник зобов'язаний до прибуття автомобіля під навантаження підготувати вантаж до перевезення (затарити, відгрупувати по одержувачам, заготовити товарно-транспортні документи, перепустки на право проїзду до місця навантаження та на право вивозу вантажу), з тим щоб забезпечити раціональне використання рухомого складу і цілість вантажу на шлях слідування. При пред'явленні вантажів у тарі або упаковці і штучних вантажів дрібними відправками відправник зобов'язаний завчасно замаркувати кожне вантажне місце відповідно до Правил.

Вантаження вантажів на автомобіль, закріплення укриття і зав'язування вантажів здійснюється відправником, а вивантаження вантажу з автомобіля, зняття кріплень і покриттів одержувачів.

Перевізник може за погодженням з відправником або одержувачем прийняти на себе навантаження і розвантаження вантажів.

## **Висновки**

Характеристика стану галузі транспорту показала, що транспортні підприємства України у 2021 році збільшили перевезення вантажів порівняно з 2020 роком на 8% – до 674,5 мільйона тонн, а скоротили перевезення пасажирів на 4% – до 4,26 мільярда осіб. Транспортні підприємства України в 2022 році скоротили перевезення вантажів у порівнянні з 2021 роком на 16,5% – до 229 мільйонів тонн, а перевезення пасажирів також – на 43,7%, до 1,012 мільярда людей. Проведений аналіз виявив наступні моменти: такі показники, як товарообіг, обсяги імпорту, пов'язані із збільшення замовлень на перевезення вітринного обладнання, що зображує великий попит в даному обладнанні та свідчить про ефективну роботу підприємства із замовниками транспортних послуг.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Дмитриченко М. Ф. Міжнародні перевезення: навч. Посібник / М. Ф. Дмитриченко, І. А. Вікович, І. Л. Самсін, Р. В. Зінько. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. – 308 с.
2. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень / Н.Т.Кунда – Видавничий Дім «Слово», 2010 – 462 с.
3. Левковець П.Р. Міжнародні перевезення і транспортне право // П.Р. Левковець, В.С. Маруніч, А.М. Ткаченко, О.С. Ігнатенко, О.В. Канарчук // Навчальний посібник: 3-є видання, виправлене та доповнене. – К.: Арістей, 2006. – 416 с.
4. Прокудін Г.С. Моделі і методи оптимізації перевезень у транспортних системах / Г.С. Прокудін // Монографія. – К.: НТУ, 2006. – 224 с.

*Цимбал Сергій Володимирович* — канд. техн. наук, доцент, завідувач кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [tsymbal\\_s\\_v@ukr.net](mailto:tsymbal_s_v@ukr.net)

*Мельник Руслана Володимирівна* — аспірант кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [ruslaana69@gmail.com](mailto:ruslaana69@gmail.com)

*Кушнір Валентин Володимирович* — студент групи ІТТ-23м факультету машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: [atm.kafedra@gmail.com](mailto:atm.kafedra@gmail.com)

*Tsymbal Serhii V.* — Ph.D., Associate Professor, Head of Department of Automobiles and Transport Management Department, Vinnitsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [tsymbal\\_s\\_v@ukr.net](mailto:tsymbal_s_v@ukr.net)

*Melnyk Ruslana V.* — post-graduate student of Automobiles and Transport Management Department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [ruslaana69@gmail.com](mailto:ruslaana69@gmail.com)

*Kushnir Valentyn V.* — student of ІТТ-23m group of the Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: [atm.kafedra@gmail.com](mailto:atm.kafedra@gmail.com)