

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2026-352-20>

УДК 656.13:658.7

JEL classification: L91, F23, F15, R40

КРАЄВСЬКА Алла

Вінницький національний технічний університет

<https://orcid.org/0000-0003-2812-6986>

e-mail: kraevska@vntu.edu.ua

ХИМИЧ Вікторія

Вінницький національний технічний університет

<https://orcid.org/0009-0007-7122-5038>

e-mail: vikahimich10@gmail.com

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

У статті досліджено логістичні аспекти організації міжнародних автомобільних перевезень вантажів в умовах глобалізації, ускладнення митних процедур та зростання регуляторних вимог. Обґрунтовано актуальність комплексного логістичного підходу до управління міжнародними транспортними потоками з метою підвищення ефективності перевезень, зниження витрат і забезпечення надійності поставок. Проаналізовано наукові підходи вітчизняних і зарубіжних дослідників щодо організації міжнародних автомобільних перевезень, управління логістичними системами, економічної ефективності та правового регулювання транспортної діяльності. На основі практичного прикладу організації міжнародного перевезення деревини за маршрутом Вінниця (Україна) – Мішкольц (Угорщина) з проміжним логістичним етапом у м. Ужгород здійснено аналіз маршруту, вибір транспортного засобу, визначено режим роботи водіїв та тривалості доставки з урахуванням вимог європейського законодавства. Проведено економічну оцінку ефективності перевезення, яка підтвердила його рентабельність і доцільність застосованої логістичної схеми. Отримані результати можуть бути використані транспортно-експедиторськими підприємствами для оптимізації міжнародних автомобільних перевезень та підвищення їх конкурентоспроможності.

Ключові слова: міжнародні автомобільні перевезення, транспортна логістика, логістичний ланцюг, митні процедури, оптимізація маршруту, ефективність перевезень.

KRAIEVSKA Alla, KHYMYCH Victoriia

Vinnitsia National Technical University

ORGANIZATION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION BY ROAD

The article examines the organizational and logistical aspects of international road freight transportation in the context of globalization, increasing regulatory requirements, and the growing complexity of customs procedures. The relevance of the study is substantiated by the need to apply an integrated logistics approach to managing international transport flows in order to improve efficiency, reduce costs, and ensure the reliability of deliveries. It is determined that modern international transportation requires coordinated interaction of transport, customs, and information processes within a single logistics system.

The study analyzes scientific approaches of domestic and foreign researchers to the organization of international road transport, logistics system management, and economic efficiency. Particular attention is paid to the need for overcoming the fragmentation of managerial decisions and strengthening the integration of logistics processes. It is established that insufficient coordination of logistics operations, inefficient route planning, and increasing transportation risks negatively affect the overall performance of transport enterprises.

A practical example of organizing international timber transportation along the route Vinnitsia (Ukraine) – Miskolc (Hungary) with an intermediate logistics stage in Uzhhorod is considered. The route parameters, vehicle selection, driver work schedule, and delivery duration are analyzed, taking into account European regulatory requirements. The feasibility of using a specialized timber truck equipped with a hydraulic manipulator is substantiated due to its efficiency, safety, and compliance with international standards.

An economic evaluation of transportation efficiency is carried out. The results confirm the profitability of the proposed logistics scheme, demonstrating that the implementation of a comprehensive approach to organizing international transportation contributes to cost optimization and improved operational performance. It is proved that effective logistics management enhances the competitiveness of freight forwarding enterprises and creates conditions for their sustainable development in the international market.

Keywords: international road transport, transport logistics, logistics chain, customs procedures, route optimization, transportation efficiency.

Стаття надійшла до редакції / Received 14.02.2026

Прийнята до друку / Accepted 23.03.2026

Опубліковано / Published 31.03.2026



This is an Open Access article distributed under the terms of the [Creative Commons CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

© Краєвська Алла, Химич Вікторія

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

В умовах глобалізації економіки та поглиблення міжнародної торгівлі міжнародні транспортні перевезення відіграють ключову роль у забезпеченні безперервності логістичних ланцюгів постачання. Особливе місце серед них займають міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом, які характеризуються високою мобільністю, гнучкістю маршрутів і здатністю забезпечувати доставку «від дверей

до дверей». Водночас зростання обсягів зовнішньоекономічної діяльності, ускладнення митних процедур, посилення вимог міжнародного транспортного регулювання та нестабільність зовнішнього середовища суттєво ускладнюють процес організації таких перевезень.

На практиці підприємства транспортно-логістичного сектору стикаються з проблемами неузгодженості логістичних рішень, неефективного вибору маршрутів і видів транспортного обслуговування, зростанням транспортних витрат, порушенням термінів доставки та підвищеними ризиками у процесі перетину державних кордонів. Наявні організаційні підходи до управління міжнародними автомобільними перевезеннями часто не враховують комплексний логістичний підхід, що призводить до зниження загальної ефективності транспортних операцій.

З огляду на це актуалізується необхідність наукового обґрунтування логістичних аспектів організації міжнародних транспортних перевезень автомобільним транспортом, зокрема щодо оптимізації логістичних процесів, узгодження транспортних, складських та митних операцій, а також підвищення рівня керованості міжнародних логістичних потоків. Вирішення зазначених проблем має безпосередній зв'язок із практичними завданнями підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств, зниження логістичних витрат та забезпечення надійності міжнародних поставок, що зумовлює наукову та прикладну значущість обраної теми.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Проблематика організації міжнародних транспортних перевезень автомобільним транспортом широко висвітлюється у працях вітчизняних та зарубіжних науковців, які досліджують логістичні, економічні, організаційні та регуляторні аспекти функціонування міжнародних транспортних систем.

У працях Є. Крикавського, Н. Чухрай, О. Похильченка [1-3] міжнародні автомобільні перевезення розглядаються як ключовий елемент логістичних ланцюгів постачання. Автори наголошують на необхідності інтегрованого логістичного підходу до управління транспортними потоками, який передбачає узгодження транспортних, складських, інформаційних і митних процесів. Особлива увага приділяється оптимізації маршрутів, вибору перевізника та управлінню логістичними витратами.

Дослідження В. Сергеева, І. Дудника, [4-5] зосереджені на управлінні міжнародними логістичними системами та транспортними коридорами. Науковці підкреслюють, що ефективність міжнародних автомобільних перевезень значною мірою залежить від якості планування транспортних операцій, координації учасників логістичного ланцюга та використання сучасних інформаційних технологій. Водночас автори зазначають, що у практиці перевезень часто спостерігається фрагментарність управлінських рішень.

У працях А. Гаджинського, М. Окландера, О. Мниха [6-8] розглядаються економічні аспекти транспортної логістики, зокрема формування тарифів, оцінка транспортних витрат і вплив логістичних рішень на конкурентоспроможність підприємств. Автори доводять, що автомобільний транспорт у міжнародних перевезеннях залишається найбільш гнучким, проте потребує чіткої організаційної координації та мінімізації непрямих витрат, пов'язаних із простом і митними процедурами.

Питання правового регулювання та дотримання міжнародних норм у сфері автомобільних перевезень досліджуються у працях О. Шевчука, Л. Фролової [9-10]. Вчені аналізують вплив міжнародних конвенцій (зокрема CMR, TIR) на організацію перевезень та зазначають, що невідповідність національних процедур міжнародним вимогам створює додаткові логістичні бар'єри для перевізників.

Зарубіжні науковці D. Waters, D. Bowersox, D. Closs, J. Rodrigue [11-13] розглядають міжнародні автомобільні перевезення в контексті глобальних логістичних мереж. У їхніх працях акцент зроблено на ролі інформаційних потоків, цифрових технологій та інтегрованого управління ланцюгами постачання. Автори зазначають, що сучасна транспортна логістика переходить від ізольованого управління перевезеннями до комплексного управління логістичною інфраструктурою.

Окрему групу становлять дослідження, присвячені стійкості та адаптивності логістичних систем у кризових умовах. Зокрема, Н. Peck, М. Christopher, Y. Sheffi [14-18] аналізують механізми підвищення резильєнтності транспортних мереж, наголошуючи на необхідності диверсифікації маршрутів, створення резервних логістичних рішень та гнучкого управління перевезеннями, що є особливо актуальним для міжнародних автомобільних перевезень.

Разом із тим аналіз наукових публікацій свідчить, що значна частина досліджень має теоретичний або загально-концептуальний характер. Недостатньо уваги приділяється прикладним аспектам організації міжнародних автомобільних перевезень з урахуванням сучасних викликів, зокрема зростання регуляторних вимог, цифровізації логістичних процесів та нестабільності транспортних маршрутів. Це обумовлює необхідність подальших досліджень, спрямованих на поглиблення логістичних підходів до організації міжнародних транспортних перевезень автомобільним транспортом.

ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ СТАТТЯ

Незважаючи на наявність значного наукового доробку у сфері транспортної логістики та міжнародних автомобільних перевезень, низка важливих аспектів їх організації залишається недостатньо

дослідженою. У більшості наукових праць переважає загальнотеоретичний підхід, тоді як прикладні механізми комплексної організації міжнародних перевезень автомобільним транспортом розкриті фрагментарно.

Недостатньо уваги приділено питанням інтеграції транспортних, митних та інформаційних процесів у межах єдиного логістичного ланцюга, а також комплексній оцінці логістичних витрат з урахуванням специфіки транскордонних перевезень. Обмежено досліджено вплив цифрових технологій на організацію міжнародних автомобільних перевезень у системі логістичного управління.

Крім того, в умовах нестабільності зовнішнього середовища та трансформації міжнародних транспортних маршрутів залишаються недостатньо розробленими підходи до забезпечення адаптивності та стійкості логістичних систем міжнародних автомобільних перевезень. Зазначені аспекти зумовлюють необхідність подальших наукових досліджень, що і визначає спрямованість даної статті.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є розробка практичних рекомендацій щодо організації міжнародних транспортних перевезень автомобільним транспортом, спрямованих на підвищення ефективності логістичних процесів, оптимізацію маршрутів, зменшення транспортних витрат та підвищення стійкості перевезень у реальних умовах функціонування підприємств.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів є важливим елементом глобальних логістичних ланцюгів, що забезпечує доставку «від дверей до дверей». Основні характеристики таких перевезень включають: мобільність та гнучкість маршрутів, залежність від транспортної та митної інфраструктури, регуляторні вимоги країни відправлення та країни призначення, а також економічні чинники, що впливають на вартість перевезень.

На практиці ефективна організація перевезень вимагає комплексного підходу до управління транспортними потоками, що охоплює:

- планування маршрутів з урахуванням обмежень на кордонах;
- координацію з митними органами та суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності;
- вибір оптимального виду та класу транспортних засобів;
- документальне оформлення;
- контроль та безпеку;
- оптимізацію всіх процесів для підвищення продуктивності перевезень.

Розглянемо можливість організації міжнародного автомобільного перевезення деревини за маршрутом м. Вінниця (Україна) – м. Мішкольц (Угорщина) з включенням проміжного логістичного етапу. Перед перетином державного кордону вантаж тимчасово розміщується на складі в м. Ужгород для зберігання та підготовки до митного оформлення. Така послідовність формує конфігурацію маршруту і визначає особливості організації перевезення.

Аналіз товарної структури зовнішньої торгівлі України свідчить, що деревина є стабільним, хоча й відносно невеликим сегментом у загальному обсязі експорту. Так, у 2014–2024 роках обсяг експорту деревини коливався від 1,1 млн до 2 млн дол. США на рік, що вказує на відносну стабільність цього виду товару на зовнішньому ринку. Максимальні показники експорту деревини були зафіксовані у 2021–2022 роках (понад 2 млн дол. США), тоді як у 2023–2024 роках спостерігається зменшення до рівня 1,46–1,54 млн дол. США спричинене повномасштабним вторгненням. Загальний обсяг зовнішньої торгівлі країни в цей період коливався значно ширше – від 36 млн до понад 68 млн дол. США, що підкреслює порівняно невелику частку деревини серед усіх експортних товарів.

Експорт деревини з України є одним із найбільш регульованих сегментів зовнішньоекономічної діяльності через екологічні, економічні та політичні чинники. Основним нормативним актом є Закон України № 325-VIII «Про особливості державного регулювання діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, пов'язаної з реалізацією та експортом лісоматеріалів» (2015), який запровадив заборону на експорт необробленої деревини всіх порід, окрім сосни, з 2017 року. Додаткові обмеження встановлені постановами та наказами уряду щодо квот, фітосанітарних вимог та сертифікації походження вантажу.

Для митного оформлення деревина класифікується за УКТ ЗЕД (Українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності). Основні коди включають: паливну деревину (код 4401), лісоматеріали необроблені (4403) та пиломатеріали (4407), причому для кожної категорії передбачено відповідні дозволи, сертифікати та квоти. Експорт можливий лише за наявності повного пакета документів: ТТН-ліс, фітосанітарний сертифікат, сертифікат походження СТ-1 та декларація EUDR (для експорту до ЄС).

З 2016 року в Україні діє Єдина державна система електронного обліку деревини (ЄАД), що дозволяє відстежувати кожну колоду в режимі реального часу за допомогою QR-кодів. Перевагами системи є миттєва перевірка на митниці, неможливість підробки документів, прозорість походження вантажу. Основні недоліки: помилки у геолокації та несвоєчасне внесення даних окремими лісгоспами, що спричиняє затримки до 12% випадків.

Для доставки деревини до Угорщини доцільно використовувати автомобільний транспорт, який забезпечує гнучкість маршруту, прямі перевезення «від дверей до дверей» та мінімізацію складських операцій. Вибір типу транспорту залежить від характеристик вантажу: деревина є довгомірним і важким вантажем, що потребує спеціального кріплення та стійкого кузова. Найбільш раціональним варіантом є спеціалізований автомобіль-лісовоз із гідроманіпулятором.

Лісовози дозволяють перевозити великі обсяги вантажу за один рейс, зменшуючи транспортні витрати на тону. Гідроманіпулятор забезпечує автономність завантаження та розвантаження, що підвищує оперативність перевезень без додаткових послуг. Спеціалізовані лісовози відповідають вимогам митного контролю та технічних регламентів ЄС для довгомірних вантажів, забезпечують безпечне кріплення колод металевими стояками та витримують навантаження до 25–30 тонн.

Отже, для організації міжнародного перевезення деревини з України до Угорщини оптимальним обрано використання спеціалізованого автомобіля-лісовоза з гідроманіпулятором, що забезпечує ефективність, безпеку та відповідність міжнародним стандартам автомобільних вантажоперевезень.

За допомогою сайтів по наданню транспортно-експедиторських послуг (<http://www.della.ua>), обмежень та вихідних даних обирається маршрут в прямому та зворотньому напрямках (рис. 1 та рис. 2 відповідно).

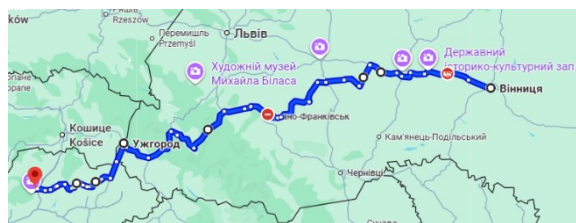


Рис. 1. Схема маршруту в прямому напрямку

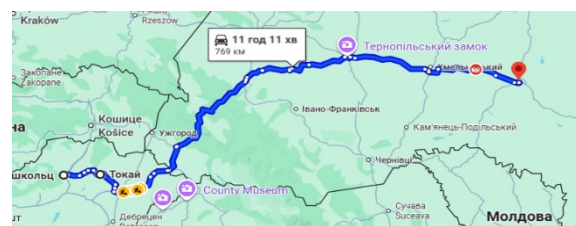


Рис. 2. Схема маршруту в зворотньому напрямку

Основними параметрами, за якими здійснюється оцінка будь-якого транспортного маршруту, є його протяжність та тривалість подолання. Скорочення відстані та оптимізація часу руху належать до ключових завдань логіста, фахівця з організації перевезень, оскільки ці показники безпосередньо впливають на собівартість доставки, продуктивність транспортного засобу та ефективність логістичної системи загалом.

Досягнення зазначених цілей можливе лише за умови ретельно розробленої траси слідування та раціонально визначеного режиму роботи водія. Правильне планування послідовності ділянок маршруту, магістралей та пунктів зупинки дозволяє мінімізувати непродуктивні простої, уникнути перевищення нормативів праці та відпочинку водія, а також зменшити ризики затримок через дорожні умови або інфраструктурні обмеження.

У практиці міжнародних перевезень при формуванні маршруту враховують пропускну здатність пунктів перетину кордону, стан прикордонних переходів, рівень завантаженості окремих ділянок та можливість об'їздів. Логіст-експедитор повинен застосовувати комплексний підхід, поєднуючи аналіз картографічних даних, нормативних вимог та фактичних умов експлуатації транспортних засобів. Такий підхід забезпечує підвищення надійності доставки та оптимальне використання транспортно-експедиторських ресурсів.

В загальному вигляді час доставки вантажу розраховується як сума безпосереднього часу руху автомобілю по маршруту, часу на виконання операцій, пов'язаних з використанням автомобілю, часу на виконання операцій на складі та часу на виконання операцій на митниці. Відповідно до розрахунків програми «Della» маємо, що час руху автомобіля по маршруту в прямому та зворотньому напрямках становить 30 годин 36 хвилин. Проте, враховуючи умовний час на прийом заявки від ТЕП (54 хвилини), час на підготовку транспортного засобу під навантаження (72 хвилини), час на подачу транспортного засобу під навантаження (90 хвилин), час очікування навантаження (54 хвилини), час простою під навантаженням та оформлення документів (126 хвилин), час переміщення вантажу від прикордонної митниці відправлення до прикордонної митниці призначення (114 хвилин), час очікування розвантаження (72 хвилини), час простою під розвантаженням та оформленням документів (144 хвилини), час на перевірку документів і розвантаження (144 хвилини), час здачі вантажу (36 хвилин), час на розташування вантажу в зоні навантаження (72 хвилини), час зберігання вантажу на складі (450 хвилин), час на переміщення вантажу в зону навантаження (42 хвилини). Час на оформлення документів і навантаження (114 хвилин), час на представлення документів до внутрішньої

митниці (8 годин), час на проведення митних процедур на внутрішній митниці (8 годин), час пропуску прикордонною митницею вантажу на території України (6 годин), час пропуску прикордонною митницею вантажу на територію іншої держави (8 годин), теоретичний (умовний) сумарний час доставки вантажу становитиме 128,86 годин. Транспортно-експедиторську схему доставки вантажу автомобільним транспортом графічно зображено на рис. 3.

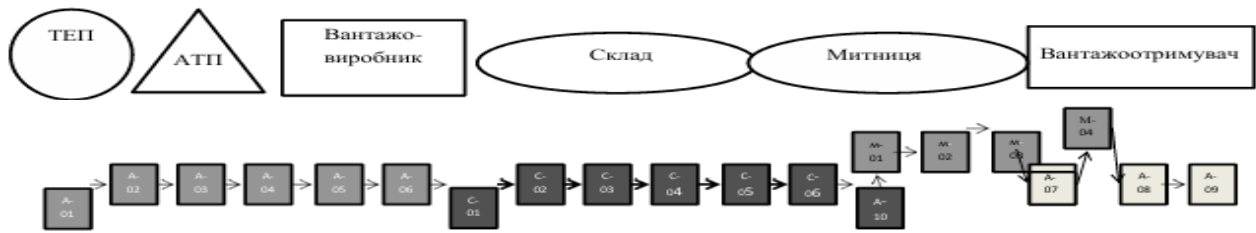


Рис. 3. Схема доставки вантажу автомобільним транспортом при міжнародному сполученні

Примітка. ТЕП – транспортно-експедиторське підприємство, АТП – автомобільно-транспортне підприємство, А01-А09 – шифри операцій, які виконуються автомобілем, С01-С06 – шифри операцій, які виконуються на складі, М01-М04 – шифри операцій, які виконуються на митниці.

На практиці доставку вантажу в міжнародному напрямку можуть виконувати як один, так і два водія. Виходячи з цього приймаємо наступні обмеження при організації праці водіїв: при їзді з одним водієм час руху на добу обмежується 9 годинами, і кожні повні 9 годин руху приймаються за 24 години; при роботі двох водіїв час добового руху складає 18 годин.

Таким чином, перерахувавши час доставки вантажу в міжнародному сполученні, маємо дещо інший фактичний час доставки вантажу: для 1 водія він становить 343,63 години, а для 2 водіїв – 171,81 годин.

Згідно розрахунків, а також маршруту руху, відстаней між містами, швидкості автомобілю можемо скласти фактичний графік роботи водія і представити його у вигляді табл. 1. При побудові графіка необхідно дотримуватися основних правил регламенту Європарламенту 561/2006.

Вимоги регламенту щодо режиму роботи водія по тахографу:

- Максимальна тривалість керування транспортним засобом – 9 годин/день. Можливе понаднормове перевищення 2 рази на тиждень (до 10 год).

- Максимальне сумарне керування авто на тиждень – 56 годин.

- Час керування транспортним засобом, тобто. їзда протягом 2 послідовних тижнів не повинна перевищувати 90 годин.

- Загальний час роботи на добу – 13 годин, можна продовжити до 15 годин у країнах завантаження та розвантаження. На добу максимальне безперервне керування авто – 4 годин 30 хвилин.

Режим відпочинку водія за тахографом:

Через кожні 4,5 години водіння – відпочинок 45 хвилин (одноразовий або розділений на два етапи по 15хв і 30хв). Особливо актуально для далекобійника.

Робота з тахографу в Європі передбачає 11-ти годинний відпочинок протягом доби. При цьому, 3 рази на тиждень цей час можна зменшити до 9 годин.

Кожен робочий тиждень повинен містити не менше 45 годин відпочинку (можна скоротити до 24 годин).

Щотижневі та щоденні періоди відпочинку можуть використовуватись за місцем прописки або у транспортному засобі, якщо його конструкція облаштована спальним місцем та авто знаходиться на стоянці.

Кожен водій з екіпажу далекобійників має право на щотижневий відпочинок не менше ніж 45 годин. Кожне скорочення компенсується ідентичною тривалістю відпочинку до кінця третього тижня.

Водій може злегка коригувати зазначені норми для досягнення зручності стоянки та забезпечення безпеки та збереження вантажу або пасажирів авто. Характер та причину відходу від встановлених норм водій вказує на тахокарті або роздруківці тахографа на найближчій (останній після прибуття) стоянці.

Проведемо оцінювання ефективності виконання даної роботи на основі розрахунку прибутку, отриманого транспортно-експедиторським підприємством за надання послуг з перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Для визначення прибутку перш за все необхідно розрахувати собівартість перевезення. Враховуючи, що довжина маршруту складає 1643 км, а тариф на перевезення вантажу в міжнародному сполученні становить 120 грн/км, собівартість перевезення становить 197 160 грн. Отже, дохід, отриманий підприємством від перевезення вантажу складає $197160 \cdot 1,1 = 216876$ грн., а прибуток, в свою чергу, становитиме $(216876 - 197160) = 19\ 716$ грн. Проведені розрахунки дозволяють оцінити економічну ефективність реалізації схеми міжнародного перевезення вантажів. Собівартість перевезення становить 197 160 грн, а дохід підприємства з урахуванням дохідної ставки – 216 876 грн, що забезпечує прибуток в сумі 19 716 грн.

Отримані результати свідчать про рентабельність перевезення та підтверджують ефективність організації логістичного процесу й правильність застосованої тарифної політики. Висока рентабельність

сприяє зміцненню фінансового стану підприємства та створює можливості для розвитку й розширення діяльності на міжнародному ринку.

Таблиця 1

Фактичний графік руху 1 водія на маршруті

Час початку операції	Час закінчення операції	Назва операції	Назва міста	Тривалість перерви
05:15	11:51	Навантаження	Вінниця	
11:51	16:21	Рух	Пирогівці	45 хв
17:06	21:36	Рух	Бучач	ночівля
08:36	13:06	Рух	Сусково	45 хв
13:51	18:21	Рух	Нижнє Солотвино	ночівля
05:21	05:56	Рух	Ужгород	-
05:56	9:33	Здача вантажу на склад	Ужгород	-
09:33	17:03	Час зберігання вантажу на складі	Ужгород	-
17:03	19:39	Навантаження та оформлення документів	Ужгород	-
19:39	20:09	Рух	Соломоново	-
20:09	18:09	Митне оформлення	Соломоново	-
18:09	20:03	Рух між митницями	Захань	-
20:03	04:03	Митне оформлення	Захань	-
04:03	06:13	Рух	Мішкольц	-
06:13	9:49	Розвантаження	Мішкольц	ночівля
20:49	23:00	Рух	Астей	45 хв
23:45	01:45	Проходження митниці	Астей	-
01:45	06:15	Рух	Долина	ночівля
17:15	21:45	Рух	Хмельницький	45 хв
22:30	00:30	Рух	Вінниця	-

Позитивний прибуток також дозволяє інвестувати у модернізацію транспортних засобів, оптимізацію маршрутів і підвищення якості обслуговування клієнтів, що у довгостроковій перспективі підвищує конкурентоспроможність підприємства на ринку міжнародних вантажоперевезень.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів є важливим елементом глобальних логістичних ланцюгів, забезпечуючи доставку «від дверей до дверей». Проведене дослідження показало, що ефективна організація перевезень вимагає комплексного підходу, який включає планування маршруту, координацію з митними органами та оптимальний вибір транспортних засобів.

Розглянутий маршрут перевезення деревини з м. Вінниця (Україна) до м. Мішкольц (Угорщина) з проміжним логістичним етапом у м. Ужгород продемонстрував ефективність обраної схеми організації міжнародного перевезення вантажів. Використання спеціалізованого автомобіля-лісовоза з гідроманіпулятором забезпечує:

- безпечне та надійне транспортування довгомірної деревини;
- автономність завантаження та розвантаження;
- скорочення логістичних ланок та часу на перевалку.

Економічна оцінка підтвердила рентабельність перевезення: собівартість становить 197 160 грн, дохід – 216 876 грн, прибуток – 19 716 грн, що свідчить про фінансову ефективність організації логістичного процесу та обґрунтованість застосованої тарифної політики. Позитивний фінансовий результат створює можливості для модернізації транспорту, оптимізації маршрутів та підвищення якості обслуговування клієнтів, що в довгостроковій перспективі зміцнює конкурентоспроможність підприємства на міжнародному ринку.

Таким чином, організація міжнародних автомобільних перевезень вантажів залишається актуальною науково-практичною проблемою, розвиток якої сприятиме підвищенню ефективності логістичних процесів та конкурентоспроможності транспортно-експедиторських підприємств.

Література

1. Крикавський Є. В. Логістика. Основи теорії : підручник. – Львів : Інтелект-Захід, 2014. 416 с.
2. Чухрай Н. І. Логістика : навч. посіб. Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2016. 284 с.
3. Похильченко О. М. Транспортна логістика : навчальний посібник. – Київ : Центр учбової літератури, 2018. 312 с.
4. Сергеев В. І. Корпоративна логістика. Управління ланцюгами постачань. Київ : Інфра-М, 2019. 672 с.
5. Дудник І. М. Міжнародна логістика : навч. посіб. Київ : КНЕУ, 2017. 356 с.

6. Гаджинський А. М. Логістика : підручник. Київ : Маркетинг, 2015. – 408 с.
7. Окландер М. А. Логістичні системи підприємств : теорія і практика. Одеса : Астропринт, 2016. 280 с.
8. Мних О. Б. Економіка транспорту і логістика : навчальний посібник. Львів : Магнолія 2006, 2018. 392 с.
9. Шевчук О. В. Міжнародні транспортні перевезення : правове регулювання та практика. Київ : Юрінком Інтер, 2017. 304 с.
10. Фролова Л. В. Логістичне управління транспортними процесами : монографія. Харків : ХНЕУ, 2019. 288 с.
11. Waters D. Logistics: An Introduction to Supply Chain Management. 2nd ed. London : Palgrave Macmillan, 2018. 472 p.
12. Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. Supply Chain Logistics Management. 4th ed. New York : McGraw-Hill, 2019. 496 p.
13. Rodrigue J.-P., Notteboom T., Slack B. The Geography of Transport Systems. 5th ed. New York : Routledge, 2020. 456 p.
14. Christopher M. Logistics & Supply Chain Management. 6th ed. London : Pearson Education, 2016. 336 p.
15. Peck H. Resilience in the Food Chain: A Study of Business Continuity Management. London : Cranfield University, 2015. 210 p.
16. Sheffi Y. The Power of Resilience: How the Best Companies Manage the Unexpected. Cambridge : MIT Press, 2017. 368 p.
17. Grant D. B., Trautrim A., Wong C. Y. Sustainable Logistics and Supply Chain Management. 2nd ed. London : Kogan Page, 2019. 328 p.
18. Rushton A., Croucher P., Baker P. The Handbook of Logistics and Distribution Management. 6th ed. London : Kogan Page, 2017. 768 p.

References

1. Krykavskiy Ye. V. Lohistyka. Osnovy teorii : pidruchnyk. – Lviv : Intelkt-Zakhid, 2014. 416 s.
2. Chukhrai N. I. Lohistyka : navch. posib. Lviv : Vyd-vo Lvivskoi politekhniki, 2016. 284 s.
3. Pokhylchenko O. M. Transportna lohistyka : navchalnyi posibnyk. – Kyiv : Tsentр uchbovoi literatury, 2018. 312 s.
4. Serheiev V. I. Korporatyvna lohistyka. Upravlinnia lantsiuhamy postachan. Kyiv : Infra-M, 2019. 672 s.
5. Dudnyk I. M. Mizhnarodna lohistyka : navch. posib. Kyiv : KNEU, 2017. 356 s.
6. Hadzhynskiy A. M. Lohistyka : pidruchnyk. Kyiv : Marketynh, 2015. – 408 s.
7. Oklander M. A. Lohistychni systemy pidpriemstv : teoriia i praktyka. Odеса : Astroprynt, 2016. 280 s.
8. Mnykh O. B. Ekonomika transportu i lohistyka : navchalnyi posibnyk. Lviv : Mahnoliia 2006, 2018. 392 s.
9. Shevchuk O. V. Mizhnarodni transportni perevezennia : pravove rehuliuвання ta praktyka. Kyiv : Yurinkom Inter, 2017. 304 s.
10. Frolova L. V. Lohistychnе upravlinnia transportnymy protsesamy : monohrafiia. Kharkiv : KhNEU, 2019. 288 s.
11. Waters D. Logistics: An Introduction to Supply Chain Management. 2nd ed. London : Palgrave Macmillan, 2018. 472 p.
12. Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. Supply Chain Logistics Management. 4th ed. New York : McGraw-Hill, 2019. 496 p.
13. Rodrigue J.-P., Notteboom T., Slack B. The Geography of Transport Systems. 5th ed. New York : Routledge, 2020. 456 p.
14. Christopher M. Logistics & Supply Chain Management. 6th ed. London : Pearson Education, 2016. 336 p.
15. Peck H. Resilience in the Food Chain: A Study of Business Continuity Management. London : Cranfield University, 2015. 210 p.
16. Sheffi Y. The Power of Resilience: How the Best Companies Manage the Unexpected. Cambridge : MIT Press, 2017. 368 p.
17. Grant D. B., Trautrim A., Wong C. Y. Sustainable Logistics and Supply Chain Management. 2nd ed. London : Kogan Page, 2019. 328 p.
18. Rushton A., Croucher P., Baker P. The Handbook of Logistics and Distribution Management. 6th ed. London : Kogan Page, 2017. 768 p.