

6. Кашканов А.А., Буряк В.В. Проблемні питання організаційно-технічного розвитку перевезень зернових культур автомобільним транспортом в Україні. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. 2024. Том 1, №22. С. 163-169. <https://doi.org/10.36910/automash.v1i22.1357>.

7. Кашканов А.А., Буряк В.В. Управління ефективністю перевезення зернових культур автомобільним транспортом на основі критеріального підходу. Автошляховик України. 2025. №2. С. 56-62. <https://doi.org/10.33868/0365-8392-2025-1-282-56-62>.

УДК 656.11

ЕФЕКТИВНІСТЬ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПРОСУВАННЯ ГУМАНІТАРНИХ ВАНТАЖІВ УКРАЇНИ ПРИ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ У КРАЇНАХ ЄС

Давідич Юрій Олександрович, докт. техн. наук, професор, кафедра транспортних систем і логістики, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова,
e-mail: davidich_tsl@ukr.net, ORCID: 0000-0002-4136-4084

Білічук Світлана Михайлівна, к.т.н., доцент, кафедра транспортних технологій і технічного сервісу, Національний університет водного господарства та природокористування,
e-mail: s.m.pashkevych@nuwm.edu.ua, ORCID: 0000-0001-7667-8932

Новіков Владислав Віталійович, студент, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова,
e-mail: Vladyslav.Novikov3@kname.edu.ua

Радіонова Вероніка Володимирівна, бакалавр,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,,
e-mail: vradionova333@gmail.com

У Європі є очевидні проблеми, пов'язані з надзвичайними ситуаціями техногенного та природного характеру. Щороку Європейське бюро Всесвітньої організації охорони здоров'я отримує понад 20000 попереджень щодо потенційних загроз для здоров'я людей. Повені є найпоширенішим видом стихійних лих для Європи. За останні 20 років майже всі країни регіону зіткнулися з повенями. Україна має можливість надання допомоги європейським країнам шляхом направлення підрозділів МНС для надання допомоги постраждалим. Керівництво країни оприлюднило заяву, в якій йдеться про те, що Україна солідарна зі своїми сусідами, які страждають від повеней, та готова надати гуманітарну допомогу.

Для просування гуманітарних вантажів необхідно розроблення та впровадження єдиного технологічного процесу, заснованого на інтеграції виробництва, транспорту та споживання. Під єдиним технологічним процесом розуміють складну технологію, в якій на основі системного підходу здійснюється взаємодія всіх компонентів логістичної системи. Одним з

напрямків функціонування логістичної системи є перевезення вантажів [1, 2]. Це гарантує, що важливі товари, документи та матеріали транспортуються транспортними артеріями в будь-яку частину світу, полегшуючи процес глобалізації [3]. Сьогодні перевезення вантажів стало невід'ємною частиною для економіки держав у всьому світі [4]. Особливістю міжнародних перевезень є те, що вони вимагають тривалого часу на доставку вантажів, потребують проходження зовнішньої митниці при в'їзді в іншу країну, а також використання великотоннажних транспортних засобів, що повинні відповідати необхідним екологічним нормам. Одним із найважливіших викликів у гуманітарних місіях є безпека доставки. При транспортуванні в місця стихійних лих або зон конфліктів часто дуже небезпечно виконувати перевезення. Перед транспортними підприємствами стоїть завдання вжити всіх можливих заходів для того, щоб їх вантажі і співробітники отримували необхідний рівень безпеки. Вони повинні бути готовим до терміновості гуманітарних місій та мати можливість швидко зібрати необхідні ресурси та розпочати доставку. Організації з надання гуманітарної допомоги часто мають обмежені бюджети. Тому транспортним підприємствам важливо діяти ефективно з точки зору необхідних витрат.

Наразі в Україні працюють два розподільчі центри, звідки можна доставити гуманітарні вантажі. Вони розташовані у містах Чоп та Львів. Для того, щоб надавати гуманітарну допомогу європейським країнам у надзвичайних ситуаціях, необхідно оцінити ефективність маршрутів просування гуманітарних вантажів з цих міських розподільчих центрів. Для рішення цієї задачі як цільова функція оптимізації маршрутів розглядалося мінімум витрат на доставку вантажів. Для визначення витрат було розроблено математичну модель просування гуманітарних вантажів у міжнародному сполученні. З використанням цієї моделі було проведено дослідження зміни вартості доставки гуманітарних вантажів від всіх розподільчих центрів до країн, у яких найчастіше виникають повені. Результати моделювання дозволили зробити висновок, що розподільчий центр у місті Чоп найбільш ефективно використовувати при доставці гуманітарних вантажів у Словаччину, Угорщину та Австрію. При доставці гуманітарних вантажів у Чехію, Румунію, Польщу та Молдову найбільш ефективно використовувати розподільчий центр, який знаходиться у місті Львів.

Висновки

У роботі визначено місто розташування розподільчих центрів, які забезпечать мінімум вартості доставки гуманітарних вантажів в країни Європи.

Література

1. Davidich Y. Modelling Truck's Transportation Speed on the Route Considering Driver's State / N. Davidich, T. Melenchuk, Y. Kush, Y. Davidich, O. Lobashov, A. Galkin // Transportation Research Procedia. - 2018. - Vol. 30, - С. 207–215.

2. Давідич Ю. О. Розробка графіка руху транспортних засобів при організації вантажних перевезень / Ю.О. Давідич. – Х.: ХНАМГ, 2010. – 345 с.

3. Davidich Y. Monitoring of urban freight flows distribution considering the human factor / N. Davidich, A. Galkin, S. Iwan, K. Kijewska, I. Chumachenko, Y. Davidich // Sustainable Cities and Society, Volume 75, 2021.

4. Davidich Y. Improving the safety of urban freight deliveries by organization of the transportation process considering driver's state. / A. Galkin, N. Davidich, L. Filina-Dawidowicz, Y. Davidich // Transportation Research Procedia. – 2019. – №. 39. – P. 54–63.

УДК 65.338.4

ЦИФРОВИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМИ ПРОЦЕСАМИ У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВЕКТОР ТА ВИКЛИКИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНИ

Дмитрієва О.І., д.е.н., професор кафедри економіки і підприємництва,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
ORCID: 0000-0001-9314-350X

Куш А., здобувач PhD, кафедра економіки і підприємництва, Харківський
національний автомобільно-дорожній університет
ORCID: 0009-0009-8032-5529

Вступ. Сучасний етап розвитку транспортної галузі України характеризується необхідністю глибокої цифрової трансформації, що обумовлена як внутрішніми потребами відбудови після руйнувань воєнного періоду, так і зовнішніми вимогами інтеграції до європейського транспортного та цифрового простору. У світовій практиці цифрові технології перестали бути допоміжним інструментом і стали базовою платформою управління інноваціями, операційною ефективністю та безпекою транспортних систем. Європейська стратегія сталої та розумної мобільності, ініціативи Digital Transport and Logistics Forum (DTLF), регламент eFTI та European Mobility Data Space визначають стандарти і принципи цифрового врядування даними, які формують нормативно-методичні орієнтири для модернізації національних транспортних політик. Особливої актуальності набуває формування цілісного цифрового інструментарію, що охоплює стратегічний, оперативний, фінансово-економічний і комунікаційний контури управління. Комплексне дослідження цього інструментарію, його класифікація за функціональними та технологічними ознаками, аналіз ефективності впровадження в контексті післявоєнного відновлення та євроінтеграції України визначають наукову й практичну значущість даної теми.

Матеріали дослідження. Матеріалами для дослідження виступили нормативно-правові та аналітичні документи Європейського Союзу,