

## МЕНЕДЖМЕНТ

ОТРИМАНО:

19 Грудня 2025

ПРИЙНЯТО:

20 Лютого 2026

ВИПУСК:

20 Березня 2026

 CC BY 4.0

УДК 656.07

DOI 10.26661/2522-1566/2026-1/35-08

**АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ВИКЛИКІВ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ЯКІ ВПЛИВАЮТЬ НА РОБОТУ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОВАЙДЕРІВ****Добровольська А.М.\****канд. техн. наук, доцент,  
професор кафедри логістики та  
проектного менеджменту**Національний транспортний університет  
м.Київ, Україна*

ORCID 0000-0002-5912-0678

**Добровольський О.С.***канд. техн. наук, доцент,  
професор кафедри двигунів та теплотехніки  
Національний транспортний університет**м.Київ, Україна*

ORCID 0000-0003-0048-1388

**Волинець Л.М.***канд. екон. наук, професор, професор  
кафедри логістики та проектного  
менеджменту**Національний транспортний університет  
м.Київ, Україна*

ORCID 0000-0002-5064-2349

**Сахно С.В.***здобувач третього (освітньо-наукового) рівня  
вищої освіти**Національний транспортний університет  
м.Київ, Україна*

ORCID 0009-0008-7332-2293

*\* Email автора для листування: [anet\\_chechet@ukr.net](mailto:anet_chechet@ukr.net)*

**Анотація.** У статті здійснено системний аналіз ключових викликів ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, які визначають сучасні умови функціонування логістичних провайдерів. Обґрунтовано, що підвищена складність організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень зумовлює виникнення багатofакторних проблем, які впливають на результативність діяльності логістичних провайдерів і знижують стабільність процесів доставки вантажів. Особливу увагу приділено дослідженню дестабілізуючих чинників, пов'язаних із простоями транспортних засобів, що призводять до зменшення ефективності виконання транспортно-експедиційних операцій та негативно позначаються на своєчасності і надійності доставки вантажів у межах логістичних ланцюгів постачання.

Мета дослідження полягає в аналізі ключових викликів на ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, що впливають на функціонування логістичних провайдерів, а також обґрунтування напрямів мінімізації негативного впливу простоїв транспортних засобів на процеси міжнародного автомобільного перевезення вантажів з метою підвищення операційної ефективності роботи логістичних провайдерів. У дослідженні використовується метод системного підходу, що дозволив розглядати міжнародні вантажні автомобільні перевезення як цілісну логістичну систему з взаємопов'язаними елементами, методи структурно-функціонального аналізу, порівняння та узагальнення дозволяє визначити вплив простоїв транспортних засобів на ефективність діяльності логістичних провайдерів, а

також використано елементи процесного підходу та методи оптимізації управлінських рішень у сфері транспортної логістики з метою обґрунтування організаційно-логістичних заходів щодо підвищення ефективності роботи логістичних провайдерів в умовах простоїв транспортних засобів.

Визначено, що комплексне застосування організаційно-логістичних заходів у вантажних автомобільних перевезеннях, зокрема укладання договорів-заявок між учасниками перевезень із чіткою регламентацією умов транспортування, детальне планування, координація та контроль усіх етапів логістичного процесу з боку логістичних провайдерів, а також розроблення альтернативних маршрутів доставки, забезпечує підвищення ефективності управління матеріальними потоками. Реалізація організаційно-логістичних заходів сприяє зростанню адаптивності логістичних систем, підвищенню їхньої стійкості до зовнішніх впливів і зміцненню конкурентних позицій компаній на ринку логістичних послуг. Водночас удосконалення організації вантажних автомобільних перевезень є необхідною умовою забезпечення високої якості логістичного сервісу. Впровадження організаційно-логістичних заходів у контексті мінімізації простоїв підвищує оперативність і надійність логістичних процесів та може бути результативно використане в діяльності логістичних провайдерів.

**Ключові слова:** логістика, логістичний провайдер, транспортна логістика, транспортно-експедиторська діяльність, міжнародні вантажні автомобільних перевезень, автомобільний транспорт, простій транспортних засобів, управління ризиками.

**JEL класифікатор:** R41, L91.

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Менеджмент малого підприємництва в Україні в сучасних умовах тривалих кризових явищ, спричинених ще за часів пандемії COVID-19 та зараз із повномасштабною війною має ряд викликів та особливостей. Війна в Україні посилила системні проблеми бізнес-середовища, призвела до руйнування інфраструктури, зменшення ринків збуту, релокації малих підприємств, нестачі персоналу, а також зростання управлінської невизначеності.

У цих умовах минулі моделі менеджменту, які колись працювали, зараз виявилися недостатніми для ефективного реагування малого підприємництва на сучасні виклики. Тож відповідно виникла необхідність застосовувати такі управлінські підходи, що поєднують антикризові методи з засадами сталого розвитку, дозволяючи одночасно задовольнити потреби швидкого відновлення та довгострокових стратегічних цілей.

Таким чином, проблема полягає у визначенні ефективних управлінських моделей, здатних не лише забезпечити функціонування малого підприємництва у сучасних кризових умовах, а й закласти основу для післявоєнного відновлення та розвитку.

У межах даного дослідження під логістичними провайдерами доцільно розуміти передусім транспортно-експедиторські компанії, що здійснюють організацію міжнародних вантажних автомобільних перевезень, координацію взаємодії учасників логістичного ланцюга постачання та комплексний супровід транспортно-експедиційних операцій. Зазначені суб'єкти ринку виконують функцію інтеграційної ланки між замовниками перевезень і безпосередніми перевізниками, що обумовлює їхню високу залежність від змін зовнішнього середовища. Функціонування логістичних провайдерів в Україні відбувається в умовах динамічного та важкопрогнозованого середовища, яке характеризується підвищеним рівнем ризиків. Сукупний вплив політичних, безпекових, економічних і нормативно-правових чинників істотно ускладнює процеси управління діяльністю таких компаній, підвищує невизначеність прийняття управлінських рішень та зумовлює необхідність впровадження адаптивних, гнучких і ризик-орієнтованих підходів до управління. У сучасних умовах

ключовими детермінантами розвитку транспортно-експедиторської діяльності виступають геополітична нестабільність, трансформація міжнародних логістичних ланцюгів, зміни у нормативно-правовому регулюванні транспортної галузі, стан і пропускна спроможність транспортної інфраструктури, рівень цифровізації та впровадження інноваційних управлінських технологій, а також зростання конкуренції на ринку логістичних послуг. Вплив зазначених факторів формує багатовимірне ризикове середовище, в межах якого логістичні провайдери змушені забезпечувати безперервність перевезень, оптимізацію витрат і дотримання договірних зобов'язань.

Сучасний стан ринку вантажних перевезень в Україні характеризується посиленням операційних, фінансових, інфраструктурних та репутаційних ризиків. Негативні наслідки пандемії COVID-19 у поєднанні з повномасштабною збройною агресією російської федерації призвели до порушення сформованих логістичних маршрутів, блокування окремих видів транспорту, скорочення обсягів перевезень та зростання трансакційних витрат логістичних провайдерів. Тимчасова окупація частини територій, руйнування об'єктів транспортної інфраструктури й обмеження пропускної спроможності прикордонних переходів ускладнили планування та реалізацію перевізних процесів.

За таких умов традиційні підходи до управління транспортно-експедиторською діяльністю виявляються недостатньо ефективними, оскільки не забезпечують належного рівня ідентифікації, оцінювання та мінімізації ризиків. Відповідно, це зумовлює потребу в удосконаленні систем управління ризиками щодо роботи логістичних провайдерів на основі інтеграції інструментів стратегічного управління, процесного підходу та сучасних методів ризик-менеджменту. Враховуючи вищезазначене, особливої актуальності набуває розроблення науково обґрунтованих управлінських рішень, спрямованих на підвищення стійкості, адаптивності та конкурентоспроможності логістичних провайдерів в умовах динамічного зовнішнього середовища. У даному контексті актуалізується необхідність дослідження ключових викликів ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, з якими стикаються логістичні провайдери.

## АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Логістичні провайдери відіграють стратегічну роль в економіці України, забезпечуючи безперервний рух товарів, ресурсів і послуг. В умовах воєнних дій та економічної нестабільності питання забезпечення їхньої стійкості стає визначальним для підтримання функціонування національної економіки [1, 2]. Недостатня стійкість спричиняє затримки постачання, фінансові втрати компаній і обмеження доступу до критично важливих товарів.

Логістичні провайдери сьогодні змушені реагувати на комплекс зовнішніх викликів, зокрема блокування державних кордонів, руйнування транспортної інфраструктури, дефіцит пального та кваліфікованих кадрів, а також зростання витрат на перевезення. Вищезазначені фактори підвищують рівень управлінських та операційних ризиків у логістичних процесах і зумовлюють необхідність впровадження цифрових технологій, диверсифікації логістичних послуг, оптимізації маршрутів перевезень та розширення партнерської взаємодії в ланцюгах постачання [3, 4].

У зв'язку з підвищенням рівня управлінських ризиків, спричинених зовнішніми викликами, питання їх ідентифікації, оцінювання та мінімізації стає ключовим аспектом ефективної діяльності логістичних провайдерів.

Питання управління ризиками в логістичній діяльності та функціонуванні логістичних провайдерів в умовах динамічного зовнішнього середовища висвітлено у працях низки українських науковців. Так, у дослідженнях [5] розглянуто проблематику оцінювання ризиків транспортно-експедиторської діяльності з урахуванням впливу зовнішніх ринкових та інституційних чинників, а також запропоновано підходи до аналізу ризиків виходу

експедиторських компаній на ринок транспортних послуг. Автор наголошує на необхідності системного підходу до управління ризиками в умовах зростаючої невизначеності зовнішнього середовища.

Значний внесок у дослідження логістичних ризиків у сфері вантажних перевезень зробили [6], які у своїх працях проаналізували ризики, пов'язані з митним оформленням вантажів і простоем транспортних засобів при перевезенні імпортованих вантажів. Автори доводять, що неузгодженість дій учасників логістичного процесу та недосконалість митних процедур є суттєвими джерелами логістичних ризиків.

Окрему увагу питанням логістичних ризиків та економічної безпеки транспортних підприємств приділяють [7], які розглядають ризики як складову системи логістичного управління та обґрунтовують доцільність застосування сучасних підходів до їх оцінювання.

Крім того, у працях [8], а також [9] розглянуто напрями мінімізації логістичних ризиків у діяльності підприємств, зокрема в умовах здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Автори акцентують увагу на необхідності вдосконалення механізмів логістичного управління та підвищення адаптивності ланцюгів постачання.

Загалом аналіз наукових праць свідчить про наявність ґрунтовного теоретичного доробку у сфері управління логістичними ризиками, водночас питання комплексного застосування механізмів логістичного управління в діяльності логістичних провайдерів з урахуванням проблеми простоїв транспортних засобів залишаються недостатньо дослідженими, що зумовлює актуальність даної наукової статті.

## **ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ ТА ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ**

Метою статті є дослідження ключових викликів ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, що впливають на функціонування логістичних провайдерів, а також обґрунтування напрямів мінімізації негативного впливу простоїв транспортних засобів на процеси міжнародного автомобільного перевезення вантажів з метою підвищення операційної ефективності роботи логістичних провайдерів. Завданням дослідження є аналіз впливу простоїв транспортних засобів на результативність міжнародних вантажних автомобільних перевезень, оцінка їх економічних та організаційних наслідків для логістичних провайдерів, а також розроблення та обґрунтування комплексу організаційно-логістичних заходів, спрямованих на підвищення ефективності функціонування логістичних операторів в умовах простоїв транспортних засобів.

## **МЕТОДОЛОГІЯ**

У дослідженні використовується метод системного підходу, що дозволив розглядати міжнародні вантажні автомобільні перевезення як цілісну логістичну систему з взаємопов'язаними елементами. Методи структурно-функціонального аналізу, порівняння та узагальнення дозволяють визначити вплив простоїв транспортних засобів на ефективність діяльності логістичних провайдерів. Використано елементи процесного підходу та методи оптимізації управлінських рішень у сфері транспортної логістики з метою обґрунтування організаційно-логістичних заходів щодо підвищення ефективності роботи логістичних провайдерів в умовах простоїв транспортних засобів.

## **ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Український ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень є досить нестабільним, але має позитивну тенденцію, яка активно реалізується і розвивається учасниками ринку. Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень перебуває в

постійному стані змін через такі особливості, як посилення конкуренції, нестабільні ціни, геополітичні ризики та погіршення інфраструктури. Ключовою позитивною тенденцією розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень є орієнтація логістичних компаній на підвищення якості транспортно-логістичних послуг шляхом активного впровадження інноваційних технологій, цифрових рішень та автоматизації логістичних процесів на всіх етапах організації і здійснення вантажних перевезень.

Логістичні провайдери у своїй діяльності орієнтуються на впровадження комплексних логістичних рішень, спрямованих на підвищення рівня обслуговування клієнтів, зниження ризиків, пов'язаних із дотриманням термінів доставки та збереженням вантажів, а також на підвищення операційної ефективності й мінімізацію сукупних логістичних витрат. Водночас на функціонування експедиторських компаній суттєво впливають чинники зовнішнього середовища, зокрема економічні, політичні, інфраструктурні та безпекові, які можуть спричинити порушення перевізних процесів, виникнення затримок, простоїв транспортних засобів і додаткових фінансових витрат у процесі транспортування.

Слід також виокремити, що діяльність транспортно-експедиторських компаній – важливий елемент логістичної системи, який допомагає зв'язати клієнтів і перевізників та максимально оптимізувати транспортний процес для обох сторін. В даний час транспортні компанії постійно прогнозують ризики своєї діяльності і намагаються знаходити способи їх усунення.

Проблематика діяльності з організації перевезення вантажів полягає в постійних змінах у зовнішньому середовищі. До основних проблем зовнішнього середовища, які впливають на роботу логістичних провайдерів відносяться: коливання цін на паливо, інфляція, нестабільність валютного курсу, нестабільність нормативно-правового регулювання, геополітична нестабільність, деструкція інфраструктури, недостатня підготовка інфраструктури, впровадження новітніх технологій і автоматизації, кібербезпека, неповага до логістичних операторів, проблеми з наявністю фахівців в області логістики та постійні збільшення екологічних стандартів. З метою подолання зазначених проблем, необхідний комплексний підхід, що включає постійні інвестиції, створення стабільного законодавчого середовища, впровадження сучасних технологій і розвиток міжнародного співробітництва.

Організація міжнародних вантажних автомобільних перевезень здійснюється в межах багаторівневої системи правового регулювання, що поєднує норми національного законодавства та положення міжнародних договорів і угод. В Україні базовим нормативно-правовим актом, який визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в системі міжнародної логістики, є Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [10].

Регулювання процесів організації та виконання міжнародних вантажних автомобільних перевезень також ґрунтується на положеннях міжнародних конвенцій, спрямованих на уніфікацію правил перевезення, спрощення митних процедур та забезпечення безперервності логістичних ланцюгів. До них належать Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (TIR) [11], Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR) [12], Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо коносаментів (Гаазькі правила) [13], а також Міжнародна конвенція про залізничні перевезення (COTIF) [14].

Таким чином, нормативно-правове регулювання міжнародних вантажних автомобільних перевезень формує інституційне та організаційне підґрунтя функціонування логістичних систем, визначаючи правила взаємодії учасників перевізного процесу та умови реалізації міжнародних логістичних операцій. Дотримання положень міжнародних конвенцій створює передумови для підвищення надійності, прозорості та передбачуваності перевезень, що, своєю чергою, безпосередньо впливає на ефективність роботи логістичних провайдерів і досягнення їхніх стратегічних цілей.

Задоволення потреб споживачів транспортних послуг та максимізація прибутковості є ключовими цілями функціонування логістичних провайдерів у сучасних логістичних системах. Реалізація зазначених цілей забезпечується через сукупність взаємопов'язаних бізнес-процесів і управлінських рішень, які потребують постійного вдосконалення з урахуванням динаміки ринку транспортних послуг та зростання вимог клієнтів.

Транспортно-експедиційне обслуговування є складовою частиною процесу руху товару від виробника до клієнта (споживача) і включає виконання додаткових робіт і операцій, без яких перевізний процес не може бути розпочато в пункті відправлення, продовжено і завершено в пункті призначення. При експедиційному обслуговуванні надаються експедиційні, комерційно-правові та інформаційно-консультаційні послуги. Транспортно-експедиторські послуги покликані забезпечити ефективний зв'язок між усіма елементами складної сучасної інфраструктури ринку [15].

Логістичні провайдери здійснюють комплексне управління та супровід процесу перевезення вантажів, забезпечуючи контроль за його реалізацією на всіх етапах. Вони несуть відповідальність за збереження вантажу, дотримання встановлених термінів доставки та виконання договірних зобов'язань перед клієнтом. Одночасно компанія забезпечує перевізника своєчасними розрахунками, повним інформаційним супроводом щодо характеристик вантажу та умов його транспортування, а також координує перевізний процес з метою мінімізації затримок і підвищення загальної ефективності логістичної діяльності.

Основним завданням транспортно-експедиційних рішень в логістичній системі є забезпечення ефективності та гнучкості системи управління транспортними засобами. При цьому взаємодія органів управління повинна бути налагоджена від початку створення товару до моменту вивантаження клієнту. Для досягнення цілей транспортної логістики, тобто здійснення поставок при заданих умовах, в потрібній кількості та якості і в зазначені терміни, необхідно зосередити увагу на питаннях оперативного управління транспортно-експедиторською діяльністю.

У процесі організації та виконання міжнародних вантажних автомобільних перевезень виникає значна кількість організаційних, технічних і регуляторних факторів, управління якими покладається на логістичних провайдерів. Особливої складності набувають перевезення в міжнародному сполученні, що зумовлено багаторівневим характером логістичних процесів і необхідністю координації діяльності різних учасників транспортного ланцюга.

Слід зазначити, що організація міжнародних вантажних перевезень є суттєво складнішою порівняно з внутрішніми перевезеннями, оскільки потребує врахування низки додаткових аспектів, таких як:

міжнародні вантажні автомобільні перевезення вимагають дотримання різних правил і стандартів, які відрізняються в різних країнах, відповідно це може створити проблеми з дотриманням вимог безпеки, митних, податкових та інших вимог;

міжнародні вантажні автомобільні перевезення перетинають національні кордони країн і вимагають проходження митних процедур, а саме може призвести до затримок у митному оформленні, додаткових витрат і адміністративних обмежень;

культурні та мовні бар'єри, що виникають у процесі взаємодії з партнерами та клієнтами з різних країн, можуть суттєво ускладнювати комунікацію в логістичних ланцюгах постачання. Відмінності у мовних нормах, діловій культурі та управлінських підходах підвищують ризик непорозумінь, що негативно впливає на оперативність прийняття рішень і ефективність вирішення потенційних проблем у процесі організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

організація міжнародних вантажних автомобільних перевезень часто пов'язані з великими відстанями і часовими поясами, тобто, може вплинути на швидкість доставки, управління часом і координацію;

міжнародні вантажні автомобільні перевезення можуть бути пов'язані з фінансовими ризиками, такими як коливання валютних курсів, платежі через міжнародні банківські системи і різні податкові зобов'язання.

Складність організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень обумовлює виникнення численних проблем, які впливають на роботу логістичних провайдерів та негативно впливає на стабільність процесу доставки вантажів. Особливу увагу слід приділяти питанням, пов'язаним із дестабілізацією логістичного процесу через прості транспортних засобів, оскільки вони суттєво знижують ефективність виконання транспортно-експедиційних операцій та впливають на своєчасність і надійність доставки вантажів, тому виокремимо основні з них та представимо на рис. 1.



Рис. 1. Ключові проблеми міжнародних вантажних автомобільних перевезень, які впливають на роботу логістичних провайдерів, що дестабілізує логістичний процесу через прості транспортних засобів

Джерело: складено авторами

Відповідно до наведеного рисунка розглянемо та проаналізуємо більш детально ключові проблеми міжнародних вантажних автомобільних перевезень, які впливають на роботу логістичних провайдерів, що дестабілізують логістичний процесу через прості транспортних засобів:

1. Нестабільність законодавчої бази для здійснення транспортно-експедиторської діяльності та її обмеженість. Нестабільність правового забезпечення спричиняє постійні зміни в діяльності компанії, а також перебування компанії в невизначеному положенні. Певні

моменти залишаються невирішеними через відсутність певного законодавчого регулювання. Дана проблема стає причиною незахищеності компаній від різних факторів під час співпраці з іншими компаніями. Частіше за все це пов'язано з оплатою за надані послуги та штрафні санкції за невиконання певних домовленостей.

Слід зазначити, що законодавчі обмеження в певних випадках перешкоджають транспортно-експедиторській діяльності та знижують потенціал розвитку логістичних провайдерів.

Низький рівень гармонізації українського законодавства з іншими країнами спричиняє конфлікти та труднощі в сфері організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень, які перешкоджають налагодженій роботі логістичних провайдерів та вимагають додаткових витрат на вирішення. Відповідно, податкові та митні обмеження можуть приводити до додаткових витрат та затримок транспортних засобів на митницях, які в свою чергу є причиною порушення термінів доставки вантажу.

Таким чином, вищезазначена проблема потребує подальшого вирішення з метою налагодження процесу міжнародних вантажних автомобільних перевезень без затримок та додаткових витрат при наданні логістичних послуг.

2. Логістичні затримки з боку клієнта або перевізника. Дестабілізація роботи логістичного провайдера може бути викликана діяльністю її партнерів.

Клієнт – споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору [10]:

- неготовність вантажу до відправки через різні причини – це може бути відсутність товару на складі, не упакований товар і/або неготовність документів на товар;
- неготовність місця завантаження для транспортного засобу, тобто, автомобіль під'їхати не може через технічні причини;
- несвоєчасність оплати товару на підприємстві – товар є в наявності, але відвантажити його неможливо;
- відсутність на місці завантаження засобів для навантаження транспортних засобів або їх несправність.

Перевізник – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником [10]:

несвоєчасне подання транспортного засобу на завантаження, через технічні причини автомобіля;

несвоєчасне подання авто на завантаження, через особисті причини водія;

несвоєчасне подання транспортного засобу для завантаження внаслідок затримок при розвантаженні попереднього вантажу;

несвоєчасне подання транспортного засобу на завантаження, через погодні умови.

Отже, можемо зазначити, що всі вказані моменти щодо логістичних затримок з боку клієнта або перевізника стають причиною затримок та додаткових витрат на перевезення.

3. Затримки викликані діяльністю державних органів. Затримки, викликані діяльністю державних органів, є серйозною проблемою для логістичних провайдерів, оскільки вона призводить до порушення термінів доставки вантажу та додаткових витрат на перевезення. Таким чином, до такого виду затримок відносяться:

затримки на митниці можуть бути спричинені перевітками та оформленням вантажу на митниці відповідно може займати велику кількість часу, особливо у великих обсягах вантажу

або складних випадках. Відповідно, це може призвести до затримок у вивезенні вантажу з митного контролю, порушити графіки доставки вантажу, призвести до невиконання домовленостей та додаткових витрат усіх часників процесу вантажного автомобільного перевезення;

адміністративні формальності, до них можемо віднести обов'язковість отримання дозволів, ліцензій та інших необхідних документів для перевезення вантажу, відповідно це може спричиняти затримки, особливо якщо дані процедури виконуються державними органами повільно або недбало;

інспекції та контроль, тобто, мається на увазі, що державні органи можуть проводити інспекції та контрольні заходи, які можуть призвести до затримок у доставці вантажу. Відповідно, це може бути пов'язано з перевіркою на відповідність вантажу нормам безпеки, якості або здоров'я, а також необхідністю підтвердження наявності всіх супровідних документів і дозвільних процедур, що регламентують перевезення відповідного вантажу в рамках транспортно-експедиторської діяльності.

4. Конкуренція на ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, зокрема посилення конкуренції між перевізниками може призводити до зниження тарифів на перевезення та відповідного зменшення рентабельності логістичних провайдерів. Конкуренція може бути особливо інтенсивною на міжнародних маршрутах з великою кількістю учасників ринку. У відповідь на такі виклики компанії змушені оптимізувати ціни, підвищувати якість надання послуг, впроваджувати інноваційні рішення та вдосконалювати управлінські і/або операційні процеси з метою забезпечення стійкої конкурентоспроможності.

Водночас конкуренція може негативно впливати на фінансову ефективність та стійкість діяльності логістичних провайдерів, особливо у випадках, коли вона спричиняє значне зниження тарифів або зменшення обсягів замовлень. Надмірне зниження цін може призвести до того, що витрати на здійснення перевезень перевищують отримуваний прибуток, що робить економічно недоцільним виконання перевезень та змушує компанії обмежувати використання транспортних засобів.

5. Вплив зовнішніх чинників на процес перевезення проявляється через політичні та військові конфлікти на територіях, що перебувають на маршрутах руху вантажів. Такі явища можуть ускладнювати організацію перевезень, порушувати логістичні ланцюги або призводити до тимчасового їхнього припинення

Закриття або блокування державних кордонів, обмеження руху на окремих ділянках транспортних маршрутів та наявність загроз безпеці можуть призводити до затримок у доставці вантажів або навіть до повної відмови від їх транспортування. У конфліктних умовах забезпечення безпеки водіїв і вантажу набуває пріоритетного значення та виступає головною метою транспортно-експедиторської діяльності. Крім того, військові та кризові ситуації можуть спричиняти пошкодження доріг, мостів і об'єктів транспортної інфраструктури, що додатково ускладнює організацію вантажних перевезень та створює економічні збитки.

Вплив зазначених зовнішніх чинників вимагає від логістичних провайдерів високого рівня адаптивності, оперативного реагування на зміни ситуації, а також розробки альтернативних маршрутів і стратегій доставки з метою забезпечення безпеки та ефективності транспортного процесу.

Аналіз п'яти основних проблем міжнародних вантажних автомобільних перевезень дозволяє зробити висновок, що вони фактично інтегруються у єдину системну проблему – простій транспортного засобу. Зазначена проблема є надзвичайно актуальною в сучасних умовах і потребує комплексного наукового дослідження. Законодавче регулювання щодо її вирішення є обмеженим, що зумовлює покладання основної відповідальності на логістичних провайдерів та їх здатність ефективно взаємодіяти з партнерами, клієнтами та перевізниками для мінімізації ризиків та забезпечення безперервності перевезень.

Таким чином, простій транспортного засобу являє собою знаходження автомобіля у стані зупинки або неактивності через різні причини, такі як технічні проблеми, логістичні затримки, низький попит на перевезення, низькі ціни на перевезення, несприятливі погодні умови та інші причини, які є перешкодою для нормального та прибуткового функціонування транспортного засобу.

Простої транспортних засобів (вантажних автомобілів) мають багато негативних наслідків, які впливають безпосередньо на роботу логістичного провайдера, відповідно виокремимо основні з них:

1. Втрата часу є одним із ключових негативних ефектів простою транспортного засобу в логістичних операціях. Через різноманітні фактори транспортний засіб може перебувати у стані неактивності, що призводить до неповного використання доступного ресурсу часу для виконання перевезень вантажів. Такі простої негативно впливають на ефективність ланцюга постачання, підвищують ризик порушення договірних зобов'язань та зменшують рівень задоволеності логістичних партнерів.

2. Витрати на експлуатацію транспортних засобів можуть зростати внаслідок простою на холостому ходу або затримок у дорожньому русі, що призводить до підвищеного споживання пального. Крім того, збільшуються операційні витрати на оплату праці водіїв, які змушені виконувати додаткові години роботи через простої, що негативно впливає на загальну ефективність транспортного процесу та використання ресурсів.

3. Втрата прибутку, тобто, мається на увазі, що тривалі простої транспортного засобу призводять до зниження економічної ефективності компаній, відповідно це проявляється у втраті можливості організувати перевезення вантажів у заплановані терміни, зменшенні клієнтської бази через невиконання договірних зобов'язань, а також у необхідності компенсувати затримки замовникам. Крім того, фінансові втрати можуть виникати у зв'язку з відшкодуванням витрат перевізникам за подачу та простої транспортних засобів.

4. Порушення графіків доставки призводить до дисбалансу у логістичних процесах. Простої транспортних засобів можуть спричинити затримки в доставці товарів або обладнання, що, у свою чергу, негативно впливає на клієнтів, зокрема спричиняючи перебої у виробничих процесах. Крім того, порушення встановленого графіку доставки має негативні наслідки для діяльності перевізника, оскільки затримка одного транспортного засобу може вплинути на наступні завантаження, заплановані технічні огляди та особисті графіки водія.

5. Негативний вплив на репутацію та авторитет компанії проявляється у випадках тривалих періодів простою транспортних засобів, які можуть мати негативний вплив на репутацію логістичних провайдерів. Неможливість доставити товар вчасно може призвести до втрати довіри клієнтів. Невчасне завантаження і розвантаження, затримки на замітненні і розмитненні транспортного засобу призведе до втрати перевізника. Всі зазначені моменти призводять до погіршення іміджу компанії, що може вплинути на її конкурентоспроможність на ринку.

Проблема простою транспортних засобів є одним із ключових ризиків, що негативно впливає на ефективність діяльності логістичних провайдерів. Простої призводять до значних фінансових та часових витрат, можуть зумовлювати недотримання термінів доставки, порушення графіків постачання та негативно впливати на репутацію логістичного провайдера.

Таким чином, простій транспортних засобів виступає критично важливим ризиком для логістичних операторів, що надають транспортно-експедиторські послуги. Впровадження ефективних заходів управління та превентивних стратегій з метою мінімізації простоїв є надзвичайно важливим для забезпечення стабільності діяльності та підвищення конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень.

Отримання максимального прибутку є ключовою метою функціонування логістичного провайдера, що досягається через раціональне використання ресурсів та постійне вдосконалення внутрішніх процесів. Підвищення ефективності логістичних операцій і мінімізація ризиків виступають стратегічними завданнями для забезпечення стійкості та

конкурентоспроможності у сфері міжнародних вантажних автомобільних перевезень. Аналіз основних викликів ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, які впливають на роботу логістичних провайдерів виявив низку проблем, що негативно впливають на результати роботи, зокрема простой вантажних автомобілів, які можна класифікувати за чотирма групами: затримки з боку клієнтів, перевізника, державних органів та зовнішніх факторів.

Основними наслідками простоїв вантажних автомобілів є подовження строків доставки вантажу, порушення договірних зобов'язань та виникнення додаткових витрат на транспортні операції.

Таким чином, з метою мінімізації негативного впливу простоїв на процес міжнародних вантажних автомобільних перевезень та підвищення ефективності роботи логістичних провайдерів доцільним є виокремлення трьох організаційно-логістичних заходів (, які представлені на рисунку 2.



Рис. 2. Організаційно-логістичні заходи щодо підвищення ефективності роботи логістичних провайдерів в умовах простоїв транспортних засобів

Джерело: складено авторами

Таким чином, доцільно здійснити аналіз та більш детально розглянути організаційно-логістичні заходи щодо підвищення ефективності функціонування логістичних провайдерів у контексті простоїв транспортних засобів при здійсненні міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

I організаційно-логістичний захід – укладання договорів-заявок між учасниками вантажних автомобільних перевезень та фіксація всіх умов перевезення. Він полягає у формалізації відносин між учасниками вантажних автомобільних перевезень шляхом укладання договорів-заявок та документального закріплення усіх умов перевезення. Застосування цього заходу логістичними провайдерами дозволяє фіксувати умови перевезення вантажу з клієнтом (замовником) та перевізником. Використання даного заходу сприяє чіткому визначенню обов'язків логістичних провайдерів та забезпечує мінімізацію ризиків для всіх учасників логістичного процесу.

Процес укладання договору-заявки можна структуровано розділити на три основні етапи:

Етап 1 – надання інформації клієнтом. Клієнт передає логістичному провайдеру договір-заявку, яка містить такі дані: найменування вантажу; його характеристики; обсяг і кількість; тип завантаження; місця завантаження та розвантаження; пункти митного оформлення; особливості перевезення; дату та час завантаження; умови страхування вантажу; а також іншу необхідну інформацію для організації перевезення.

Етап 2 – опрацювання заявки логістичним провайдером. На цьому етапі компанія визначає перевізника, який відповідає вимогам клієнта; узгоджує з перевізником умови перевезення, включно з тарифами та іншими фінансовими аспектами; формує договір-заявку на основі інформації, наданої клієнтом, та погоджених умов з перевізником.

Етап 3 – узгодження та підписання договору-заявки. На заключному етапі сторони остаточно погоджують умови договору, підписують документ та обмінюються примірниками. Важливим аспектом даному етапу є ретельна перевірка документа на відповідність встановленим вимогам та повноту зазначеної інформації.

Організаційно-логістичний захід щодо укладання договорів-заявок у вантажних автомобільних перевезеннях забезпечує чітке визначення умов перевезення, включаючи інформацію про вантаж, маршрут, строки, вартість та розподіл відповідальності, що знижує ризик виникнення суперечок між учасниками. Договір-заявка має юридичну силу, що дозволяє захищати права логістичних провайдерів та клієнта, а також є зручним і оперативним документом для оформлення угод.

Серед обмежень організаційно-логістичного заходу – необхідність повного узгодження умов між усіма сторонами, можливість виникнення дискусій щодо умов перевезення та повна відповідальність логістичних провайдерів за вантаж і дії перевізника перед клієнтом.

Укладення договорів-заявок сприяє ефективному зменшенню простоїв, чіткому визначенню прав і обов'язків учасників процесу та забезпеченню правового захисту сторін. Крім того, застосування цього механізму дозволяє мінімізувати потенційні ризики та забезпечує юридичну безпеку взаємодії учасників.

II організаційно-логістичний захід – детальна підготовка та контроль кожного етапу перевезення з боку логістичного провайдера. Перевезення вантажу – складний процес, який поділяється на певні етапи, відповідно на кожному етапі є певні моменти, які мають бути проконтрольовані логістичним оператором, адже вони можуть стати причиною простою транспортного засобу. Більш детально розглянемо етапи перевезення:

Етап 1 – прийом заявки про перевезення вантажу та узгодження умов перевезення з клієнтом. Логістичний провайдер отримує від клієнта запит, а згодом і заявку на перевезення вантажу, в якій описуються характеристики вантажу, маршрут, терміни та інші необхідні дані. Логістичний оператор оцінює заявку та пропонує клієнту оптимальний варіант щодо перевезення вантажу.

Етап 2 – укладання договору з клієнтом. Сторони укладають договір, який фіксує всі умови щодо здійснення перевезення.

Етап 3 – підготовка до виконання перевезення та завантаження транспортного засобу передбачає комплекс організаційних заходів. Логістичний провайдер, виступаючи як ключовий суб'єкт логістичного ланцюга, забезпечує пошук і бронювання транспортного засобу, оформлення необхідної документації, організацію процесу завантаження, а також страхування вантажу.

Етап 4 – замитнення вантажу. Логістичний провайдер, виступаючи ключовим суб'єктом у ланцюгу міжнародних поставок, здійснює перевірку повноти та коректності пакета документів, необхідних для митного оформлення, координує переміщення транспортного засобу з вантажем до митного органу та контролює процес митного оформлення відповідно до чинних нормативно-правових вимог і встановлених стандартів. Відповідно, це забезпечує законне та безперешкодне переміщення вантажу через державний кордон.

Етап 5 – перевезення вантажу. На цьому етапі логістичний провайдер здійснює комплексний операційний контроль за процесом перевезення, зокрема моніторинг діяльності водія та виконання ним встановлених регламентів, відстеження місцезнаходження вантажу в режимі реального часу, а також контроль дотримання визначених строків і умов транспортування відповідно до договірних зобов'язань.

Етап 6 – розмитнення вантажу. Логістичний провайдер контролює переїзд транспортного засобу з вантажем до митниці, процес розмитнення вантажу у відповідності до всіх стандартів та перевіряє наявність всіх необхідних документів для вивантаження.

Етап 7 – розвантаження та доставка. Логістичний провайдер організовує розвантаження та доставку вантажу одержувачу.

Логістичний провайдер виконує функцію посередницької ланки у процесі перевезень, забезпечуючи координацію взаємодії між замовником і перевізником та сприяючи оптимізації й спрощенню організації транспортного процесу.

Також доцільним є приділити увагу та розглянути зміст контролю діяльності логістичного провайдера в процесі організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень, який полягає у здійсненні комплексу взаємопов'язаних управлінських і операційних заходів, зокрема:

- перевірку достовірності та повноти інформації, наданої клієнтом, а також оцінюванні технічної й організаційної можливості виконання відповідної заявки;

- ретельній підготовці договірної документації з метою забезпечення балансу інтересів експедитора, замовника та перевізника;

- здійсненні контролю за технічним станом транспортних засобів, наявністю та відповідністю супровідних документів, а також дотриманням встановлених вимог до процесу перевезення;

- застосуванні сучасних інформаційних та телекомунікаційних технологій для моніторингу руху вантажу і своєчасного інформування клієнта про його поточне місцезнаходження;

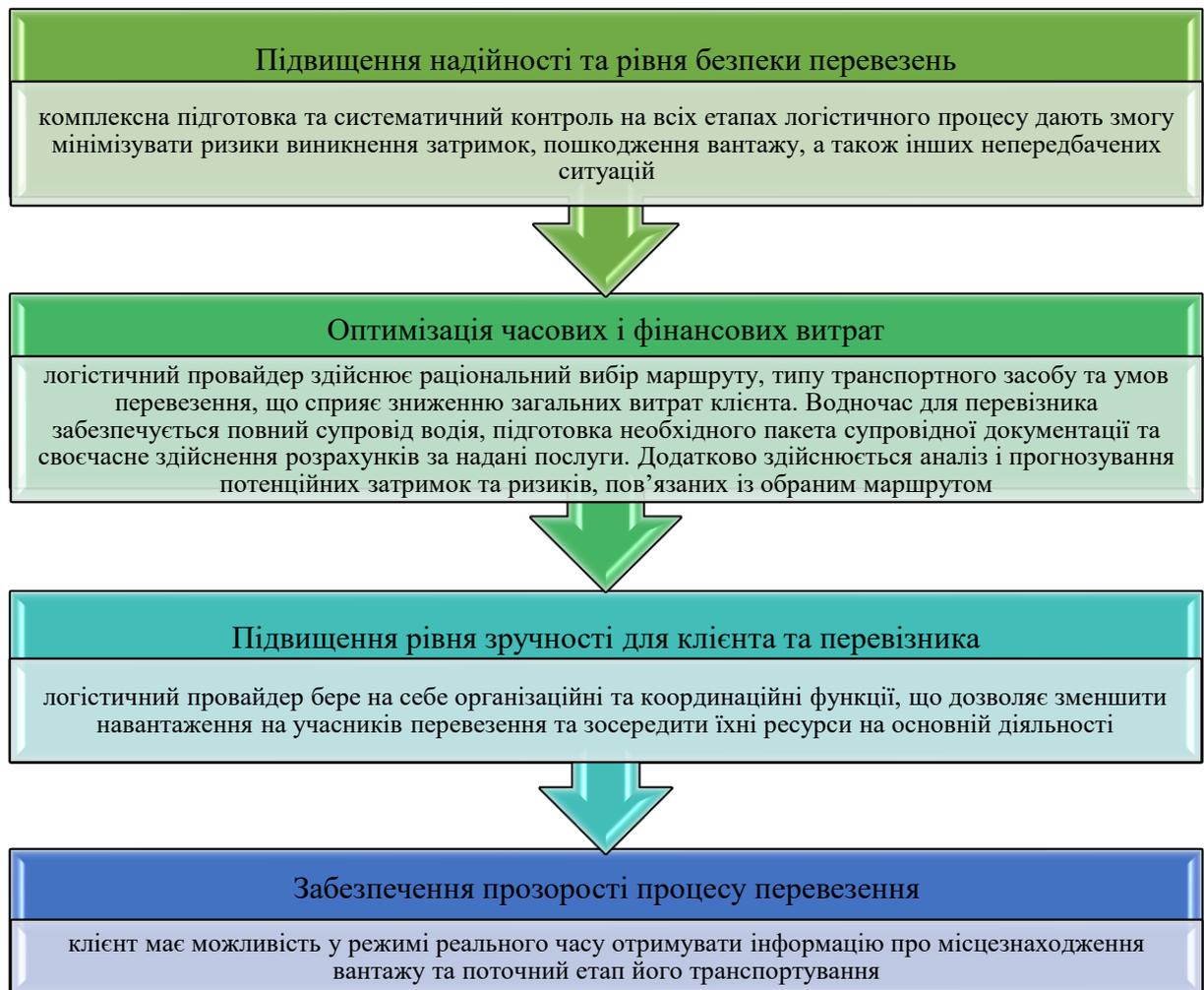
- забезпеченні безперервного контролю за процесами розвантаження та доставки вантажу з метою мінімізації ризиків пошкоджень і затримок.

До основних переваг застосування вищезазначеного організаційно-логістичних заходів щодо детальної підготовки та поетапного контролю процесу перевезення, що здійснюється логістичними провайдерами, представлено на рис. 3.

Отже, детальна підготовка та комплексний контроль вантажного перевезення з боку логістичних провайдерів забезпечують високий рівень безпеки, надійності та економічної ефективності логістичного процесу, мінімізуючи простої як для клієнта, так і для перевізника.

ІІІ організаційно-логістичний захід – розроблення та використання альтернативних маршрутів перевезення вантажу. Результати проведеного дослідження свідчать, що ефективність роботи логістичних провайдерів, зокрема тих, що спеціалізуються на міжнародних вантажних автомобільних перевезеннях, істотно залежить від впливу зовнішніх чинників. Серед них провідне місце займають політичні та військові конфлікти, а також обмеження або блокування державних кордонів. Зазначені обставини формують додаткові ризики та ускладнення, які безпосередньо впливають на організацію процесу перевезення вантажів. Зокрема, вони зумовлюють збільшення строків доставки, що негативно відбивається на рівні задоволеності споживачів і загальній ефективності логістичних операцій.

З метою мінімізації простоїв вантажних транспортних засобів та зниження негативного впливу зазначених чинників логістичним провайдерам доцільно впроваджувати організаційно-логістичний захід щодо розроблення та використання альтернативних маршрутів щодо міжнародних вантажних автомобільних перевезень, який сприяє скороченню термінів доставки, підвищенню надійності перевезень, а також забезпеченню безпеки водіїв і збереженню вантажів.



*Рис. 3. Переваги впровадження організаційно-логістичних заходів щодо детальної підготовки та поетапного контролю процесу перевезення, що здійснюється логістичними провайдерами*

*Джерело: складено авторами*

Організаційно-логістичний захід щодо розроблення та використання альтернативних маршрутів перевезення вантажів є комплексним процесом, що включає послідовні етапи аналізу, планування, контролю та оцінювання.

На першому етапі здійснюється аналіз потенційних ризиків на основі даних про попередні перевезення, безпекову та політичну ситуацію, а також доступність транспортної інфраструктури, що дозволяє ідентифікувати проблемні ділянки маршрутів. Далі формується декілька альтернативних маршрутів, які оцінюються за критеріями економічної доцільності, тривалості перевезення та рівня ризику, після чого обирається оптимальний варіант.

У процесі виконання перевезення забезпечується постійний моніторинг маршруту та оперативне реагування на зміни зовнішніх умов, зокрема шляхом взаємодії з іншими учасниками транспортного ринку. Після завершення перевезення проводиться оцінювання ефективності з урахуванням фактичних витрат, дотримання термінів доставки та інших впливових чинників, результати якого використовуються для вдосконалення подальшої діяльності логістичного провайдера.

Основні переваги організаційно-логістичних заходів щодо розроблення та використання альтернативних маршрутів перевезення вантажів представлені на рис. 4.



*Рис. 4. Переваги організаційно-логістичних заходів щодо розроблення та використання альтернативних маршрутів міжнародних вантажних автомобільних перевезень логістичним провайдером*

*Джерело: складено авторами*

Таким чином, розроблення та використання альтернативних маршрутів міжнародних вантажних автомобільних перевезень логістичним провайдером на сучасному етапі є важливим інструментом логістичного управління, спрямованим на забезпечення безперервності матеріальних потоків в умовах зростаючої нестабільності зовнішнього середовища. Застосування даного організаційно-логістичного заходу в роботі логістичних провайдерів дозволяє підвищити надійність ланцюгів постачання, зменшити вплив зовнішніх чинників на процес доставки та мінімізувати логістичні ризики, забезпечуючи стабільний рівень сервісу для споживачів логістичних послуг.

Комплексне застосування організаційно-логістичних заходів у вантажних автомобільних перевезеннях, зокрема укладання договорів-заявок між учасниками перевезень із чіткою регламентацією умов транспортування, детальне планування, координація та контроль усіх етапів логістичного процесу з боку логістичних провайдерів, а також розроблення альтернативних маршрутів доставки, забезпечує підвищення ефективності управління матеріальними потоками. Реалізація організаційно-логістичних заходів сприяє зростанню адаптивності логістичних систем, підвищенню їхньої стійкості до зовнішніх впливів і зміцненню конкурентних позицій компаній на ринку логістичних послуг. Водночас удосконалення організації вантажних автомобільних перевезень є необхідною умовою забезпечення високої якості логістичного сервісу. Впровадження організаційно-логістичних заходів у контексті мінімізації простоїв підвищує оперативність і надійність логістичних процесів та може бути результативно використане в діяльності логістичних провайдерів.

## ВИСНОВКИ

Здійснено комплексний аналіз ключових викликів ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень, що визначають умови функціонування логістичних провайдерів. Встановлено, що висока складність організації міжнародних перевезень зумовлює виникнення системних проблем, які негативно впливають на стабільність логістичних процесів та результативність транспортно-експедиційної діяльності. Особливого значення набувають чинники, пов'язані з простоями транспортних засобів, оскільки вони спричиняють дестабілізацію логістичного процесу, зниження операційної ефективності та порушення своєчасності й надійності доставки вантажів.

Визначено основні проблеми міжнародних вантажних автомобільних перевезень, що зумовлюють виникнення простоїв, а також обґрунтовано напрями мінімізації їх негативного впливу на перевізні процеси з метою підвищення операційної ефективності діяльності логістичних провайдерів. Запропоновано комплекс організаційно-логістичних заходів, який передбачає укладання договорів-заявок із чіткою регламентацією умов транспортування, удосконалення систем планування, координації та контролю логістичних операцій, а також розроблення й застосування альтернативних маршрутів доставки.

Реалізація запропонованих підходів сприяє підвищенню ефективності управління матеріальними потоками, зміцненню стійкості логістичних систем і зростанню результативності транспортно-експедиторської діяльності в умовах динамічного зовнішнього середовища.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Коврига, О. Оцінка стану української логістичної системи та шляхи удосконалення транспортної логістики підприємства. *Актуальні питання економічних наук*. 2024. № 5. С. 1-16. <https://doi.org/10.5281/zenodo.14535296>
2. Левіщенко, О., та Кузьменко С. Стратегія сталого розвитку логістичної компанії: етапи впровадження та ключові виклики. *Економіка та суспільство*. 2024. №68. С. 1-9. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-113>
- 3 Штельмашук, М. (2024). Цифровізація та автоматизація логістичних процесів: сучасний стан та перспективи. *Економіка та суспільство*, №68. 1-5. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-193>
4. Іванов, Ю., Нагай, Д., та Сохань Т. Логістика в сучасних умовах розвитку економіки України. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2025. Т. 36 (75), № 1. С. 72-77. <https://doi.org/10.32782/2523-4803/75-1-11>
5. Naumov, V. Evaluation of freight forwarder risk to transportation market entry. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2015. 4(3(76)). С. 28–31. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2015.47699>
6. Папахов, О., Баркалова, Н., Сергієнко, М., & Компанієць, Р. Аналіз логістичних ризиків при перевезенні імпортованих навалювальних вантажів транспортним підприємством через митні термінали та місця незагального користування. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2025. №29. С. 78–87. <https://doi.org/10.15802/tstt2025/325484>
7. Вівчар, О., Сталінська, О., Дідченко, О., Когут-Ференс, О., & Шатарський, А. Сучасна практика оцінки ризиків логістичного управління економічною безпекою транспортних підприємств. *Актуальні проблеми розвитку регіональної економіки*. 2020. № 2 (16). С. 237–246. <https://doi.org/10.15330/apred.2.16.237-246>
8. Карлова, О. та Нестеренко, Р. Науково-практичний підхід до управління ризиками логістичної діяльності підприємств машинобудування. *Проблеми економіки*. 2018. № 4 (38). С. 135-141. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2018-4-135-141>

- 9 Ткача, О., Гринів, Л. та Михайлів Г. Напрями мінімізації ризиків логістичної системи підприємства під час здійснення зовнішньоекономічної діяльності. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Випуск 51, С. 125-130. URL: [https://bses.in.ua/journals/2020/51\\_2020/22.pdf](https://bses.in.ua/journals/2020/51_2020/22.pdf) (дата звернення: 20.11.2025).
10. Верховна Рада України. (2004, 1 липня). *Закон України про транспортно-експедиторську діяльність № 1955-IV-ВР*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 20.11.2025).
11. Верховна Рада України. (2007, 26 січня). *Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП* (Конвенція МДП 1975 року), включаючи Пояснювальні записки та коментарі до них № 3, ст. 259, стаття 138, код акта 38438/2007. *Відомості Верховної Ради України*, 12, 279. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/go/995\\_234](https://zakon.rada.gov.ua/go/995_234) (дата звернення: 20.11.2025).
12. Верховна Рада України. (2006, 6 вересня). *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) № 34*, ст. 2415. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995%20\\_118](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995%20_118) (дата звернення: 20.11.2025).
13. Міжнародна морська організація. *Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо коносаментів (Гаазькі правила)*. 1924.
14. Організація залізничного транспорту (COTIF). (1980). *Міжнародна конвенція про залізничні перевезення* (Берн; ред. Протокол 1999 р.).
15. Савченко, Л. Проблеми транспортної логістики. *Транспорт і логістика*. 2007. № 3 (17), 21.

## REFERENCES

- Kovryga, O. (2024). Assessment of the Ukrainian logistics system and ways to improve enterprise transport logistics. *Actual Issues of Economic Sciences*, (5), 1–16. <https://doi.org/10.5281/zenodo.14535296> [in Ukrainian].
- Levishchenko, O., & Kuzmenko, S. (2024). Sustainable development strategy of a logistics company: Implementation stages and key challenges. *Economics and Society*, (68), 1–9. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-113> [in Ukrainian].
- Shtelmashuk, M. (2024). Digitalization and automation of logistics processes: Current state and prospects. *Economics and Society*, (68), 1–5. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-193> [in Ukrainian].
- Ivanov, Y., Nagai, D., & Sokhan, T. (2025). Logistics in the modern context of the Ukrainian economy. *Scientific Notes of V. I. Vernadsky Taurida National University. Series: Economics and Management*, 36(75)(1), 72–77. <https://doi.org/10.32782/2523-4803/75-1-11> [in Ukrainian].
- Naumov, V. (2015). Evaluation of freight forwarder risk to transportation market entry. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 4(3(76)), 28–31. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2015.47699>
- Papakhov, O., Barkalova, N., Sergienko, M., & Kompaniets, R. (2025). Analysis of logistics risks in the transportation of imported bulk cargo by a transport company through customs terminals and non-public use sites. *Transport Systems and Transportation Technologies*, (29), 78–87. <https://doi.org/10.15802/tstt2025/325484> [in Ukrainian].
- Vivchar, O., Stalinska, O., Didchenko, O., Kohut-Ferens, O., & Shatarsky, A. (2020). Modern practices of risk assessment in logistics management of transport enterprises' economic security. *Actual Problems of Regional Economy Development*, 2(16), 237–246. <https://doi.org/10.15330/apred.2.16.237-246> [in Ukrainian].

- Karlova, O., & Nesterenko, R. (2018). Scientific and practical approach to risk management in the logistics activities of machine-building enterprises. *Problems of Economics*, (4)(38), 135–141. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2018-4-135-141> [in Ukrainian].
- Tkacha, O., Hryniv, L., & Mykhailiv, H. (2020). Directions for minimizing risks in enterprise logistics systems during foreign economic activity. *Black Sea Economic Studies*, 51, 125–130. <https://doi.org/10.32843/bses.51-20> [in Ukrainian].
- Verkhovna Rada of Ukraine. (2004, July 1). *Law of Ukraine on forwarding activity* No. 1955-IV-VR. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> [in Ukrainian].
- Verkhovna Rada of Ukraine. (2007, January 26). *Customs Convention on the International Transport of Goods under the TIR carnet (TIR Convention, 1975), including Explanatory Notes and Commentaries* No. 3, Art. 138, Act code 38438/2007. *Herald of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 12, 279. [https://zakon.rada.gov.ua/go/995\\_234](https://zakon.rada.gov.ua/go/995_234) [in Ukrainian].
- Verkhovna Rada of Ukraine. (2006, September 6). *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)* No. 34, Art. 2415. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995%20\\_118](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995%20_118) [in Ukrainian].
- International Maritime Organization. (1924). *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules)* [in Ukrainian].
- Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF). (1980). *Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)* (Bern; Protocol 1999 ed.) [in Ukrainian].
- Savchenko, L. (2007). Problems of transport logistics. *Transport and Logistics*, (3)(17), 21. [in Ukrainian].

## SYSTEMIC ASPECTS OF ENSURING THE EFFICIENCY OF SITILOGISTICS

**Anna Dobrovolska**

*National Transport University  
Kyiv, Ukraine*

**Oleksandr Dobrovolskiy**

*National Transport University  
Kyiv, Ukraine*

**Lyudmila Volynets**

*National Transport University  
Kyiv, Ukraine*

**Serhii Sakhno**

*National Transport University  
Kyiv, Ukraine*

The article presents a systematic analysis of the key challenges of the international road freight market, which determine the current conditions for the functioning of logistics providers. It is substantiated that the increased complexity of organizing international road freight causes the emergence of multifactorial problems that affect the effectiveness of logistics providers and reduce the stability of cargo delivery processes. Particular attention is paid to the study of destabilizing factors associated with vehicle downtime, which lead to a decrease in the efficiency of freight forwarding operations and negatively affect the timeliness and reliability of cargo delivery within logistics supply chains.

The purpose of the study is to analyze the key challenges in the international road freight market that affect the functioning of logistics providers, as well as to substantiate the directions for minimizing the negative impact of vehicle downtime on the processes of international road freight transportation in order to increase the operational efficiency of logistics providers. The study uses the method of a systems approach, which allowed considering international road freight transportation as an integral logistics system with interconnected elements, the methods of structural and functional analysis, comparison and generalization allow determining the impact of vehicle downtime on the efficiency of logistics providers, and also uses elements of the process approach and methods for optimizing management decisions in the field of transport logistics in order to substantiate

organizational and logistical measures to increase the efficiency of logistics providers in conditions of vehicle downtime.

It has been determined that the comprehensive application of organizational and logistical measures in road freight transportation, in particular the conclusion of application contracts between transportation participants with clear regulation of transportation conditions, detailed planning, coordination and control of all stages of the logistics process by logistics providers, as well as the development of alternative delivery routes, ensures increased efficiency in material flow management. The implementation of organizational and logistical measures contributes to the increase in the adaptability of logistics systems, their increased resistance to external influences and the strengthening of the competitive positions of companies in the logistics services market. At the same time, improving the organization of road freight transportation is a necessary condition for ensuring high quality logistics services. The implementation of organizational and logistical measures in the context of minimizing downtime increases the efficiency and reliability of logistics processes and can be effectively used in the activities of logistics providers.

**Keywords:** logistics, logistics provider, transport logistics, freight forwarding, international road freight, road transport, vehicle downtime, risk management.