

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

VI МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 6-ої міжнародної
науково-технічної конференції**

«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»

Харків 2025

6-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 24–26 листопада 2025 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2025. – 300 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирьма напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2025

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ТА МИТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF FREIGHT FORWARDING AND CUSTOMS-LOGISTICS SERVICES IN UKRAINE

д-р.ф, М.П. Рой, Є.В. Компанієць, Д.К. Тарасенко
Національний транспортний університет (м. Київ)

M.P. Roi, PhD, Y.V. Kompaniets, D.K. Tarasenko
National Transport University (Kyiv)

Євроінтеграційні процеси, що відбуваються в Україні протягом останніх десятиліть, зумовлюють необхідність глибокого реформування національного митного законодавства, коригування стратегічних напрямів митної політики держави та створення сучасної нормативно-правової бази. Її метою є забезпечення сталого розвитку транспортно-митної інфраструктури та підвищення якості обслуговування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на рівні міжнародних стандартів [1].

У структурі транспортно-митної інфраструктури особливе місце належить транспортно-експедиторським і митно-логістичним послугам, які забезпечують управління вантажопотоками та реалізуються як державними, так і приватними суб'єктами господарювання. Ці послуги мають подвійний характер: з одного боку – властивості типових інфраструктурних послуг, а з іншого – специфічні риси, обумовлені технологічними особливостями зовнішньоторговельних операцій. Їх інфраструктурна сутність полягає в тому, що вони не створюють матеріального продукту, а формують необхідні умови для реалізації зовнішньоекономічної діяльності. Головним критерієм ефективності таких послуг є ступінь позитивного впливу на об'єкт обслуговування та рівень задоволення потреб клієнта.

Характерною ознакою транспортно-експедиторських і митно-логістичних послуг є багаторівнева просторова й часова послідовність операцій, у якій беруть участь кілька самостійних господарських суб'єктів. Одні з них відповідають за кінцевий результат, інші – за виконання проміжних логістичних функцій: транспортування, перевалку, митні формальності, зберігання, маркування тощо. Варіативність комбінацій цих операцій зумовлює потребу пошуку оптимальних схем обслуговування з урахуванням сукупних витрат і ефективності. Для цього доцільним є застосування сучасних логістичних систем управління, здатних інтегрувати технологічно й інформаційно взаємопов'язані процеси переміщення вантажів та супутніх операцій [2,3].

Зростання ролі управлінських функцій у сфері транспортно-експедиторських і митно-логістичних послуг визначає господарські структури як складні системи управління. Їх діяльність передбачає можливість формування кількох альтернативних варіантів товароруху, що відрізняються рівнем сервісу, витратами та швидкістю виконання замовлення. Такий підхід забезпечує пошук резервів підвищення ефективності логістичного обслуговування через оптимізацію маршрутів і процесів. Участь у цьому процесі численних економічно та юридично самостійних суб'єктів створює умови для розвитку конкурентного ринку послуг та побудови ефективних логістичних ланцюгів із використанням методів логістичного моделювання [4].

Реформування системи транспортно-експедиторських і митно-логістичних послуг має бути спрямоване на підвищення конкурентоспроможності, зниження собівартості обслуговування, забезпечення збереження товарів під час транспортування та зберігання, а також розширення функціональних можливостей підприємств. Важливим чинником виступає рівень якості сервісу, швидкість виконання операцій і гнучкість у реагуванні на запити клієнтів.

Розширення транспортно-митної інфраструктури та зростання обсягів зовнішньоторговельних вантажопотоків вимагають оптимізації процесів розподілу ресурсів і планування логістичних операцій. Оптимізація рішень щодо переміщення товарів забезпечує узгоджену взаємодію між усіма елементами інфраструктури, скорочення транспортної складової у вартості товару на 20–30% і підвищення загальної ефективності зовнішньоекономічної діяльності. Загалом, упорядкування експортних, імпорتنних і транзитних вантажопотоків на основі комплексної схеми розвитку транспортно-митної інфраструктури є стратегічним напрямом інтеграції України до європейського транспортного простору. Це потребує урахування міжнародного досвіду, удосконалення технологічних процесів і створення сучасних механізмів координації між державними структурами та бізнесом для надання високоякісних логістичних послуг.

[1] Озерська, Г. В. Транспортно-логістичне обслуговування міжнародних вантажних перевезень [Електронний ресурс] / Г. В. Озерська // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 47. - С. 34-38. - URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2014_47_9

[2] N. Luzhanska, Kotsiuk O., Lebid I. Technical support for freight customs complex operation. Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. 2019. № 2 (250). С. 7-11.

[3] Luzhanska N., Kotsiuk O., Lebid I., Kravchenya I., Demchenko Ye. The influence of customs and logistics service efficiency on cargo delivery time. *Proceedings of the National Aviation University*. 2019. № 3 (80). P. 78-91. DOI: <https://doi.org/10.18372/2306-1472.80.14277>

[4] Wang, X., Kopfer, H., & Gendreau, M. (2014). Operational transportation planning of freight forwarding companies in horizontal coalitions. *Eur. J. Oper. Res.*, 237, 1133-1141. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2014.02.056>