

УДК 656.073

DOI:10.5281/zenodo.11916495

Н.Ю. Селіванова, ст. викл. (HTУ, Київ)

## ЛОГІСТИЧНІ ВИКЛИКИ ПРИ ЕКСПОРТІ РІДКИХ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ДО ЄС

Логістика, як система організації транспортування та постачання, є важливим елементом економіки, але її функціонування в Україні зазнало значних труднощів через вторгнення російської федерації. Агресія майже повністю зупинила експортні можливості країни, а спроби перевозити зернові сухопутним транспортом спричинили серйозну логістичну кризу. Вантажовідправники та перевізники були змушені переглядати логістичні стратегії експортних перевезень, перенаправляючи вантажі на західні прикордонні пункти.

Згідно з даними, наданими ДП «Адміністрація морських портів України», у 2023 році було перевезено 51,769 тис. тонн вантажу, тоді як у 2022 році цей показник складав 204,579 тис. тонн. Через військову агресію російської федерації проти України, запровадження в Україні воєнного стану та загальної мобілізації, а також через неможливість обслуговування суден, проведення вантажних операцій і забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, Міністерство інфраструктури України видало наказ від 28.04.2022 № 256 «Про закриття морських портів» [4].

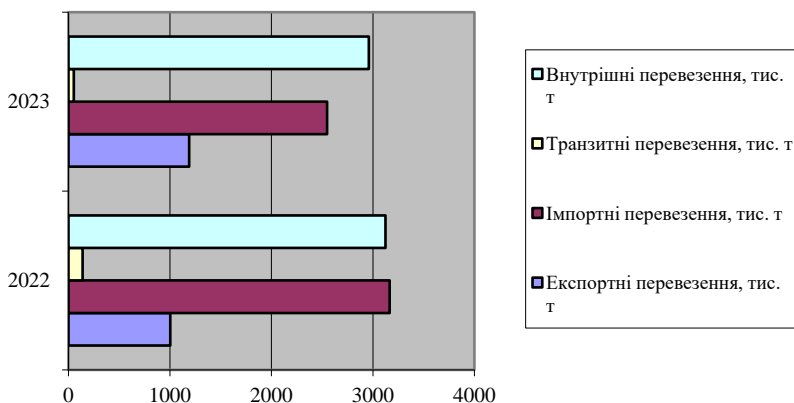
Згідно даних наданих АТ «Укрзалізниця», за 2023 рік було перевезено 6750,428 тис. т вантажу, з яких 1189,291 тис. т. відправлено на експорт, 2548,363 тис. т. імпорتنі перевезення та 52,77 тис. т. транзитні перевезення. Порівняльний аналіз обсягу перевезених небезпечних вантажів за 2022–2023 роки наведено на рисунку 1 [4].

На сьогоднішній день експорт рідких небезпечних вантажів до Європейського Союзу пов'язаний з низкою логістичних викликів, які вимагають ретельного планування та координації.

Перш за все, необхідно дотримуватися регуляторних вимог та відповідати стандартам. Це включає міжнародні регламенти, такі як Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ADR) та Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1272 / 2008 (CLP). Крім того, кожна країна ЄС має свої специфічні вимоги щодо перевезення, зберігання та обробки небезпечних вантажів, які також потрібно враховувати [1].

Інфраструктурні обмеження також створюють значні виклики. Стан та пропускну здатність транспортної інфраструктури значно

впливають на ефективність перевезення. Додатково, обмеженість або відсутність спеціалізованих терміналів для обробки рідких небезпечних вантажів у портах може значно ускладнити логістичний процес.



**Рисунок 1 – Обсяги небезпечних вантажів, що перевезені за 2022–2023 роки**

Безпека та захист під час транспортування небезпечних вантажів є пріоритетними. Перевезення наливних вантажів, особливо небезпечних, повинні здійснювати лише водії з досвідом автомобільних перевезень щонайменше 3 роки. Водій транспортного засобу, що перевозить небезпечні вантажі, повинен мати при собі ДОПНВ-свідоцтво про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі [2].

Для транспортування окремих видів вантажів необхідно створювати особливі умови: наприклад, для деяких нафтопродуктів, які можуть піддаватися електролізу, естакади повинні бути заземлені, а для в'язких вантажів необхідний підігрів. Усі резервуари для зберігання повинні бути ретельно очищені від залишків попереднього вантажу. Під час наповнення резервуарів для рідких небезпечних речовин необхідно залишати біля 10% вільного простору. У разі перевезення легкозаймистих рідин на цистерні повинні бути відповідні попереджувальні знаки. Дотримання всіх зазначених правил є необхідним для безпечного та ефективного транспортування [3].

Екологічні вимоги вимагають дотримання норм та стандартів, спрямованих на мінімізацію впливу на довкілля під час транспортування небезпечних вантажів. Це включає контроль викидів, утилізацію відходів та запобігання розливам. Так, кожна хімічна

речовина має бути правильно класифікована згідно з системами, такими як Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних товарів по дорогах (ADR), Міжнародний код морського транспорту небезпечних вантажів (IMDG), або Європейський договір про міжнародні залізничні перевезення небезпечних товарів (RID). Невідповідність класифікації або маркування може призвести до затримок на митниці або навіть до відмови в транспортуванні [1].

Вибір найбезпечнішого маршруту та транспортного засобу є критичним аспектом логістики небезпечних вантажів. Це включає обмеження на маршрути та час транспортування, а також врахування специфічних вимог для кожного виду транспорту – дорожнього, морського, залізничного чи повітряного.

Висновки. Таким чином, встановлено:

1. Логістичні стратегії експортних перевезень були змінені у зв'язку з вторгненням РФ в Україну;
2. Вантажообіг у 2023 році є значно меншим у порівнянні з попереднім роком, що об'єктивно пов'язано із військовими діями в країні.
3. Експорт рідких небезпечних вантажів до ЄС пов'язаний з низкою логістичних викликів, а саме: відповідністю вимогам і стандартам міжнародних регламентів, інфраструктурними обмеженнями країни в стані війни, питаннями безпеки та захисту вантажів в ситуації бойових дій, спеціальними умовами перевезення, а також виборами найбезпечніших маршрутів логістики.

### Інформаційні джерела

1. Міжнародні угоди у сфері перевезення небезпечних вантажів. Громадська Спілка «Спілка учасників спеціального автотдорожнього руху»: веб-сайт. URL: <http://сусар.com.ua/mizhnarodne-zakonodavstvo/>
2. Правила перевезення небезпечних вантажів. *Європейські транспортні системи*: веб-сайт. URL: <https://es-trans.com.ua/pravya-perevezennya-nebezpechnyh-vantazhiv/>
3. Перевезення небезпечних вантажів: вимоги до транспортних засобів. *Охорона праці і пожежна безпека*: веб-сайт. URL: <https://orpb.com.ua/articles/perevezennya-nebezpechnyh-vantazhiv-vymogy-do-transportnyh-zasobiv>
4. Перевезення небезпечних вантажів за 2022 рік за видами транспорту (у порівнянні з 2021 роком). *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України*: веб-сайт. <https://decentralization.gov.ua/content/informacynnoanalitichni-materiali.html>