

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ ПАРКІНГІВ ДЛЯ КОМЕРЦІЙНОГО  
ТРАНСПОРТУ

THE NETWORK OF PARKING FOR COMMERCIAL TRANSPORT: THE STATE AND THE  
PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT



*Катрушенко Наталія Анатоліївна, старший викладач кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, Національний транспортний університет, м. Київ, e-mail: [n.katrushenko@gmail.com](mailto:n.katrushenko@gmail.com), +380971722287.*

<https://orcid.org/0000-0003-4810-9649>



*Добровольський Олександр Сергійович, кандидат технічних наук, доцент, декан автомобільного факультету, Національний транспортний університет, м. Київ, e-mail: [dobrovolskiy@ntu.edu.ua](mailto:dobrovolskiy@ntu.edu.ua), +380632977210.*

<https://orcid.org/0000-0003-0048-1388>

**Анотація.** Для розвитку економіки країни важливе значення сьогодні має високий рівень транспортної безпеки. Міжнародні автомобільні перевезення забезпечують значну частину функціонування всієї зовнішньоекономічної діяльності країни. Тому підвищення рівня безпеки міжнародних автомобільних перевезень є важливим питанням і потребує особливої уваги.

На рівень безпеки міжнародних автомобільних перевезень впливає якість відпочинку водіїв, які виконують такі перевезення. Робота водіїв комерційного транспорту є монотонною, тому може викликати заколисуючий ефект навіть в максимально ідеальних і комфортних умовах руху транспортного засобу. Ділячись досвідом, водії-міжнародники стверджують: «ніби хто коліскові наспівує», «не помічаєш, коли і сон приходить». В умовах втоми такий ефект лише посилюється. Неконтрольоване водієм закриття очей всього на декілька секунд часто призводить до фатальних наслідків. Після усвідомлення водієм свого стану слідує швидке і неадекватне реагування, яке в більшості випадків призводить до дорожньо-транспортних пригод, наслідками яких є: травмування/загибель водія; пошкодження/втрата транспортного засобу; пошкодження/втрата вантажу, що перевозиться; травмування/загибель інших людей-учасників дорожнього руху; забруднення навколишнього середовища і отруєння людей у випадку перевезень небезпечних вантажів і т. д.

Для забезпечення якісного відпочинку водіїв комерційного транспорту і, відповідно, високого рівня безпеки міжнародних автомобільних перевезень в цілому, є необхідність розвитку такого елемента транспортної інфраструктури як зони паркування та відпочинку для комерційного транспорту.

Важливо, щоб водії не просто витримували прописані їм щоденні і щотижневі періоди відпочинку, а дійсно в цей час повноцінно і якісно відпочивали. Водії під час відпочинку не повинні перейматись питаннями: власної безпеки, збереження транспортного засобу в цілісному стані, схоронності вантажу. Не менш важливим є питання забезпечення водіїв під час щоденного чи щотижневого періодів відпочинку доступом до сервісу та послуг, які забезпечують нормальну життєдіяльність людини.

**Ключові слова:** щоденний період відпочинку, щотижневий період відпочинку, безпека міжнародних автомобільних перевезень, зони паркування та відпочинку, комерційний транспорт.

**Вступ.** Сьогодні зовнішньоекономічна діяльність країни займає важливе місце в її економіці. Транспорт є невід'ємною складовою забезпечення функціонування такої діяльності. Проте міжнародні автомобільні перевізники під час здійснення процесу доставки вантажів зіштовхуються з рядом проблем, які пов'язані, в тому числі, і з безпекою перевезень.

На загальний рівень безпеки міжнародних автомобільних перевезень впливає якість відпочинку водіїв, що виконують такі перевезення.

Водії комерційного транспорту під час виконання перевезень повинні дотримуватись режиму роботи і відпочинку відповідно до положень Європейської Угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР). Щоденний чи щотижневий період відпочинку повинен використовуватись коли транспортний засіб знаходиться на стоянці.

Через відсутність необхідної кількості зон для паркування та відпочинку водії комерційного транспорту часто змушені паркувати свої транспортні засоби на період відпочинку на узбіччі дороги, що впливає на безпеку інших учасників дорожнього руху і на якість відпочинку самих водіїв, що в свою чергу – на безпеку міжнародних автомобільних перевезень в цілому.

**Метою роботи** є розгляд питання необхідності розвитку мережі паркінгів для комерційного транспорту з метою підвищення безпеки міжнародних автомобільних перевезень і, як наслідок, всіх учасників дорожнього руху в цілому.

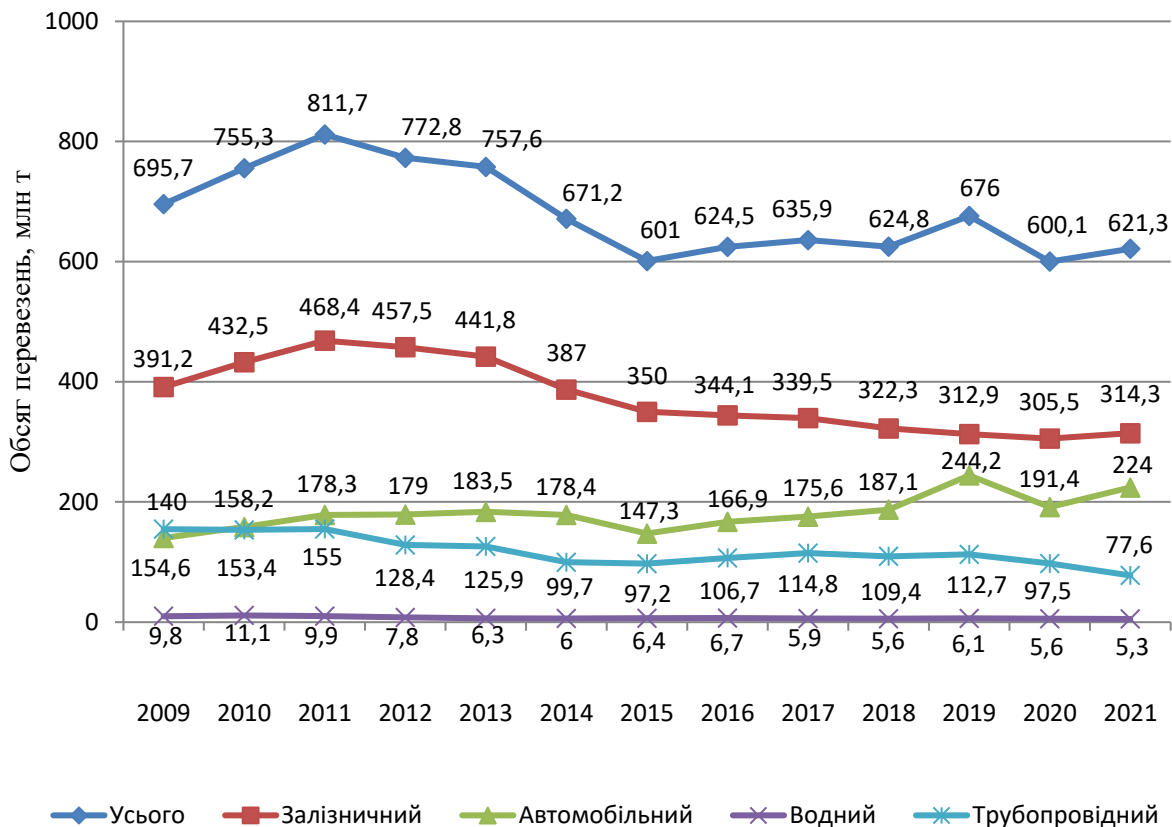
**Виклад основного матеріалу.** Транспортну систему України складають різні види транспорту і кожен з них відіграє важливу роль в економіці країни. Протягом багатьох років автомобільний транспорт займає одну з лідируючих позицій по обсягам перевезених вантажів (рис. 1) і до 2021 року включно за зазначеним показником поступався лише залізничному транспорту [1].

Сьогодні автомобільний транспорт відіграє значущу роль в забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності країни. За даними Державної служби України з безпеки на транспорті кількість ліцензіатів, які мають дозволені види робіт з міжнародних перевезень вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів) та/чи міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями, станом на 31 грудня 2023 року – 30851. Інформація про кількість транспортних засобів, визначених як засоби провадження господарської діяльності ліцензіатів за видами робіт: міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів) та міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями станом на 31 грудня 2023 року – 106196. Кількість ліцензіатів, які мають дозволені види робіт з міжнародних

перевезень вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів) та/чи міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями, станом на 30 червня 2024 року – 32810. Інформація про кількість транспортних засобів, визначених як засоби провадження господарської діяльності ліцензіатів за видами робіт: міжнародні перевезення вантажів вантажними автомобілями (крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів) та/чи міжнародні перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів вантажними автомобілями станом на 30 червня 2024 року – 111543.

Незважаючи на лідируючі позиції за обсягами перевезень, перед міжнародними автомобільними перевізниками стоїть ряд проблем, багато з яких пов'язані саме з безпекою перевезень. При пошуку шляхів їх вирішення необхідно звернути увагу на розвиток відповідної інфраструктури.

В рамках євроінтеграційного курсу та відповідно до положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (Угода про асоціацію) Україна взяла на себе зобов'язання сприяти здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень. Співробітництво між Сторонами Угоди про асоціацію, крім іншого, спрямовується також і на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок різних заходів, в тому числі і покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури [2].



**Рисунок 1** – Обсяги перевезень за видами транспорту, млн т  
**Figure 1** – Volume of transportation by different modes of transport, million tons

Відповідно до РЕГЛАМЕНТУ (ЄС) 2024/1679 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 13 червня 2024 року (РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2024/1679) інфраструктура автомобільного транспорту повинна включати наступні елементи:

1. Дороги, включаючи:
  - ✓ мости;
  - ✓ тунелі;
  - ✓ з'єднання доріг;
  - ✓ перехрестя;
  - ✓ розв'язки;
  - ✓ спеціально відведені місця на узбіччі для зупинки автотранспорту;
  - ✓ інфраструктуру, що зменшує вплив на навколишнє середовище, включаючи рішення для збереження фауни або зменшення шуму.
2. Супутнє обладнання, включаючи системи зважування під час руху.
3. Цифрову інфраструктуру та системи інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) для транспорту.
4. Шляхи доступу до мультимодальних вантажних терміналів.
5. З'єднання вантажних терміналів і логістичних платформ з іншими видами транспорту.
6. Автовокзали.
7. Інфраструктуру, пов'язану з об'єктами для альтернативних видів палива.
8. Зони паркування та відпочинку, включаючи безпечні та такі, що охороняються, зони паркування для комерційних транспортних засобів[3].

Зони паркування та відпочинку для комерційних транспортних засобів сьогодні являються не менш важливим елементом інфраструктури ніж будь-який з вищезазначених. Крім того, їх наявність є вимогою безпечного, а, отже, і успішного функціонування сектору міжнародних автомобільних перевезень.

Відповідно до положень Європейської Угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, водії повинні мати (використовувати) щоденні і щотижневі періоди відпочинку.

Щоденний період відпочинку – це такий щоденний період, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом. Він може бути нормальним або скороченим. Нормальний щоденний період відпочинку – це будь-який період відпочинку не менше 11 годин. Зазначений період відпочинку може бути розділений на два періоди, перший з яких повинен бути безперервним періодом тривалістю не менше 3 годин і другий – безперервним періодом тривалістю не менше 9 годин. Скорочений щоденний період відпочинку – це будь-який період відпочинку тривалістю принаймні 9 годин, але менше 11 годин. Щотижневий період відпочинку – це такий щотижневий період, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом. Він також може бути нормальним або скороченим. Нормальний щотижневий період відпочинку являє собою будь-який період відпочинку не менше 45 годин. Скорочений щотижневий період відпочинку – це будь-який період відпочинку тривалістю менше 45 годин, але не менше 24 послідовних годин [4].

Відповідно до законодавства не важливо який саме вид відпочинку водій використовує, щоденний чи щотижневий, такий відпочинок повинен використовуватись коли транспортний засіб знаходиться на стоянці.

В Україні водії транспортних засобів, які працюють на ринку міжнародних перевезень, через відсутність необхідної кількості спеціально облаштованих зон для паркування та відпочинку для комерційного транспорту, практикують паркувати свої транспортні засоби на період відпочинку на узбіччі дороги поблизу населених пунктів. Проте в таких випадках зазначені транспортні засоби становлять небезпеку для інших учасників дорожнього руху, що нерідко призводить до дорожньо-транспортних пригод. Крім того, припаркований на узбіччі дороги транспортний засіб, на період відпочинку, стає потенційною ціллю для злочинців і, як наслідок, перевізник зіштовхується з пошкодженням вантажного відділення транспортного засобу, крадіжкою вантажу, палива, коліс чи інших деталей і т. д. Тому, щоб захистити транспортний засіб від можливих пошкоджень, крадіжок, а іноді і незаконних посадок людей, водії намагаються паркувати свої вантажні автомобілі поблизу автозаправних станцій [5].

Описана практика паркування вантажних автомобілів на період щоденного/щотижневого періоду відпочинку негативно впливає на якість відпочинку водія і, як наслідок, на безпеку всіх учасників міжнародних автомобільних перевезень.

**Таблиця 1** – Статистичні дані по ДТП з загиблими або травмованими в Україні [6].

**Table 1** – Statistical data on traffic accidents with fatalities or injuries in Ukraine [6].

	Рік				
	2019	2020	2021	2022	2023
Всього	26052	26140	24521	18628	23642
Загинуло	3454	3541	3238	2791	3053
Травмовано	32736	31974	29738	23145	29502

**Таблиця 2** – Кількість та наслідки дорожньо-транспортних пригод за участю водіїв ліцензованого автомобільного транспорту [7-12]

**Table 2** – The number and the consequences of the traffic accidents involving drivers of commercial road transport [7-12]

	Рік						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість ДТП	2588	2698	2829	2288	2696	1703	2479
Загинуло	160	172	184	139	125	135	165
Травмовані	1824	1709	1588	973	913	777	907

Деякі факти дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного транспорту через паркування транспортних засобів на узбіччі дороги (рис. 2):

а) ДТП з постраждалими 13.07.2021 року на дорозі М-01 (Е95) поблизу села Єрків (ділянка дороги Київ–Чернігів). ДТП сталася у нічний час. Водій автопоїзда у складі тягача MAN та напівпричепи не впорався з керуванням та зіштовхнувся з напівпричепом вантажного автомобіля VOLVO, що стояв припаркований на узбіччі. В результаті ДТП постраждали водій та пасажир автопоїзда у складі тягача MAN та були госпіталізовані [13];



**Рисунок 2** – Наслідки ДТП за участю комерційного транспорту та паркування на узбіччі:  
 а) ділянка дороги М-01 (Е95) Київ–Чернігів;  
 б) ділянка дороги Е95 поблизу м. Одеси.

**Figure 2** – The consequences of the road accidents involving the commercial vehicles and the roadside parking:  
 а) the section of the road M-01 (E95) Kyiv–Chernihiv;  
 б) the section of the road E95 near Odessa.

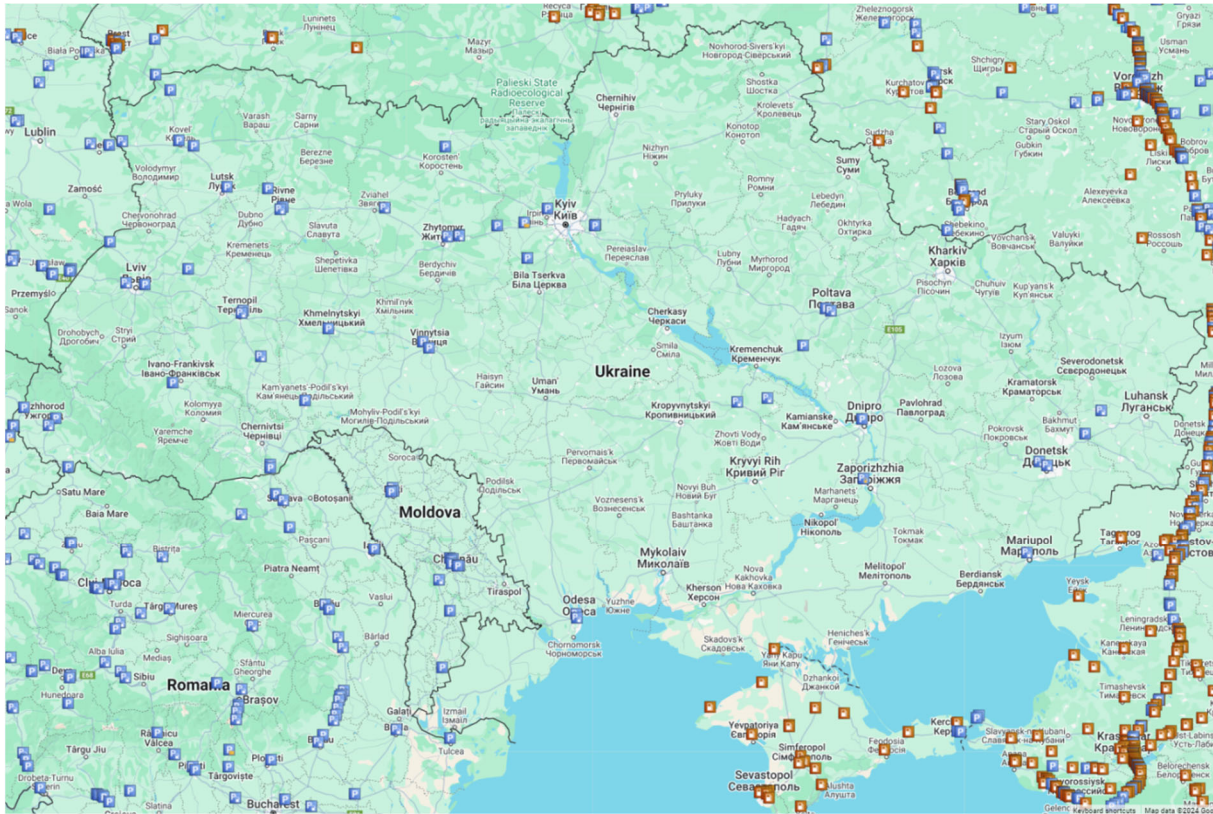
б) ДТП зі смертельними наслідками 21.10.2021 року на 451 км дороги Київ-Одеса (Е95). ДТП сталася у вечірній час. Вантажний автомобіль на великій швидкості в'їхав у припаркований на узбіччі автопоїзд. В результаті зіткнення стався потужний вибух. Водій вантажного автомобіля загинув. Була також озвучена попередня версія, що водій вантажного автомобіля, ймовірно, заснув за кермом [14].

Водії, які працюють на вантажних автомобілях далекого слідування, серед основних причин дорожньо-транспортних пригод виділяють втому водія. Крім того, з їх слів, відсутність умов для паркування таких транспортних засобів і відпочинку водіїв лише посилює проблему [15].

Дорожні експерти, що займаються аналізом ДТП по всій країні, виділяють втому водія однією з головних причин ДТП на українських дорогах і зазначають, що «за статистикою, з переважною пов'язано понад 50% всіх дорожніх пригод за участі вантажного транспорту» [15].

Таким чином, однією з основних причин, через які найчастіше саме водії вантажних автомобілів стають учасниками ДТП, є втому водіїв і майже повна відсутність повноцінно обладнаних місць для ночівлі водіїв вантажних транспортних засобів [15].

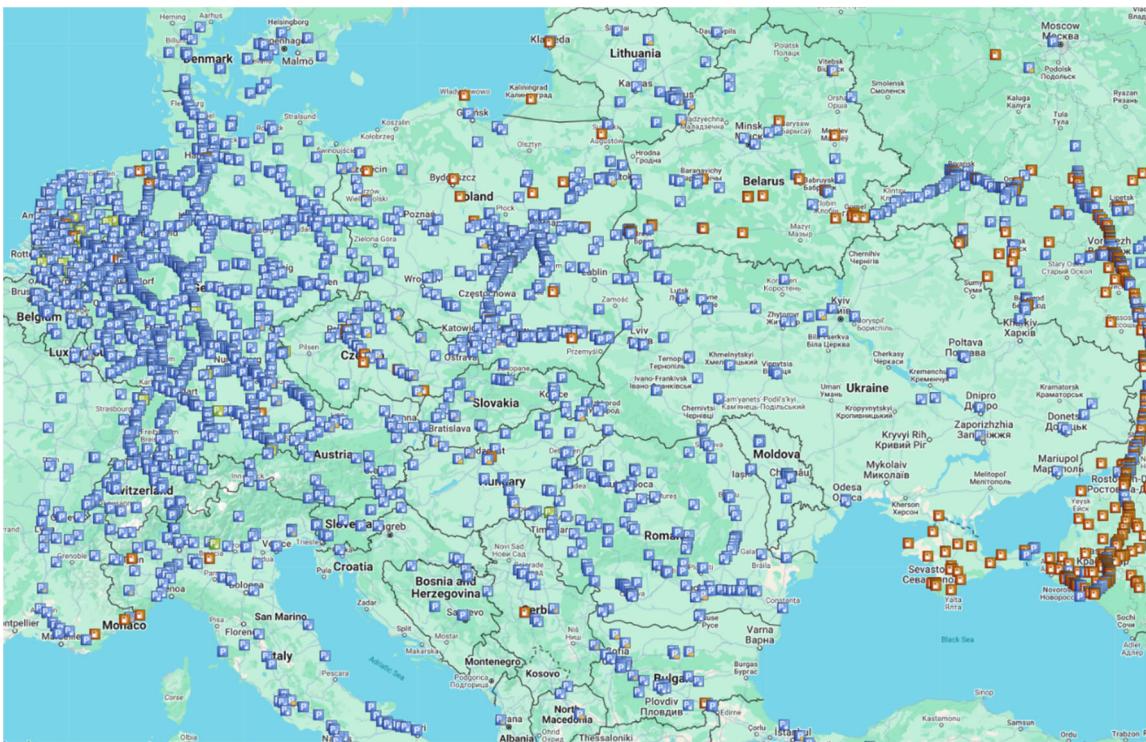
Сьогодні ситуація з зонами паркування та відпочинку для комерційного транспорту в нашій країні (рис. 3) не відповідає вимогам потреб ринку: щодо їх кількості, рівню комфорту та безпеки, плановій кількості паркувальних місць і т.д.



**Рисунок 3** – Стоянки для комерційного транспорту в Україні [16]  
**Figure 3** – Parking and rest areas for commercial vehicles in Ukraine [16]

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (Стратегія) одним із завдань, які необхідно виконати для розв'язання існуючих проблем в сфері транспорту, є забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон [17]. Разом з тим серед визначених Стратегією завдань є розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення [17]. Проте де саме водії можуть паркувати вантажні автомобілі на період своїх відпочинків, передбачених ЄУТР, і відповідно проводити такі періоди відпочинків, в Стратегії про розвиток відповідної інфраструктури не зазначається.

Слід зазначити, що країни Європейського Союзу приділяють значну увагу безпеці перевезень та мають досить розгалужену мережу зон паркування та відпочинку для комерційного транспорту (рис. 4).



**Рисунок 4** – Зони паркування та відпочинку для комерційних транспортних засобів в Європі [16]  
**Figure 4** – Parking and rest areas for commercial vehicles in Europe [16]

Незважаючи на наявність великої чисельності паркінгів для комерційних транспортних засобів, країни Європейського Союзу постійно працюють над питанням підвищення безпеки перевезень, а у зв'язку з цим – будівництвом нових, а саме безпечних і таких, що охороняються, та модернізацією існуючих зон паркування та відпочинку.

Відповідно до РЕГЛАМЕНТУ (ЄС) 2024/1679 держави-члени ЄС гарантують до 31 грудня 2050 року доступність зон відпочинку на максимальній відстані 100 км одна від одної, які будуть забезпечувати безпечне та достатнє місце для паркування та відповідні зручності, включаючи санітарні приміщення, що відповідають потребам різноманітної робочої сили [3].

**Висновки.** В умовах євроінтеграційного курсу перед Україною стоять ряд задач, що потребують вирішення. Однією з них є сприяння здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень.

Рівень безпеки міжнародних автомобільних перевезень залежить від якості відпочинку водіїв комерційного транспорту. Для забезпечення якісного відпочинку водіїв комерційного транспорту є необхідність розвитку такого елементу транспортної інфраструктури як зони паркування та відпочинку для комерційного транспорту. Останні повинні бути обладнані таким чином, щоб під час відпочинку водії не переймалися питаннями власної безпеки, збереження транспортного засобу в цілісному стані, схоронності вантажу та забезпечувати водіям під час щоденного чи щотижневого періодів відпочинку доступ до сервісу та послуг, які забезпечують нормальну життєдіяльність людини.

Сьогодні ситуація з зонами паркування та відпочинку для комерційного транспорту в нашій країні не відповідає вимогам потреб ринку: щодо їх кількості, рівню комфорту та безпеки, плановій кількості паркувальних місць і т. д. Тому питання розвитку мережі паркінгів для комерційного транспорту є актуальним, представляє собою науковий інтерес і потребує подальшого дослідження.



**Перелік посилань**

1. Державна служба статистики України. Економічна статистика/ Економічна діяльність/ Транспорт. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/tr.htm](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm) (дата звернення 08.07.2024).
2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення 10.07.2024).
3. REGULATION (EU) 2024/1679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 13 June 2024. URL: [http://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0006.03/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0006.03/DOC_1) (дата звернення 05.09.2024).
4. European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR). URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf> (дата звернення 15.04.2024).
5. Nataliia KATRUSHENKO. PARKING SYSTEM DEVELOPMENT AS ONE OF THE NECESSARY CONDITIONS FOR IMPROVING THE SAFETY LEVEL OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION. Міжнародна наукова конференція ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ: ЕКОЛОГІЯ, БЕЗПЕКА, ЯКІСТЬ, КОМФОРТ: Збірник тез доповідей. Київ, Україна, 2022. С. 131-133. URL: [https://drive.google.com/file/d/1p2IBBnnsOP5Xt\\_aFF9WCOeN\\_bSGpzPu/view](https://drive.google.com/file/d/1p2IBBnnsOP5Xt_aFF9WCOeN_bSGpzPu/view).
6. Патрульна поліція. Статистика. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення 17.07.2024).
7. ПУБЛІЧНИЙ ЗВІТ Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка за 2017 рік. URL: <https://old.dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-0> (дата звернення 17.07.2024).
8. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка за 2018 рік. URL: <https://old.dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-1> (дата звернення 17.07.2024).
9. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра ПОГОРІЛОГО за 2019 рік. URL: <https://old.dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-oleksandra> (дата звернення 17.07.2024).
10. Публічний звіт Голови Укртрансбезпеки Єгора Прокопчука за 2020 рік. URL: [https://old.dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/\\_pdf/publichnyy\\_zvit\\_golovy\\_dsbt.pdf](https://old.dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/publichnyy_zvit_golovy_dsbt.pdf) (дата звернення 17.07.2024).
11. ПУБЛІЧНИЙ ЗВІТ ГОЛОВИ ДСБТ ЄВГЕНА ЗБОРОВСЬКОГО 2022 РІК. URL: [https://dsbt.gov.ua/images/public\\_reports/publichnyy\\_zvit\\_2022\\_na\\_sayt.pdf](https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publichnyy_zvit_2022_na_sayt.pdf) (дата звернення 17.07.2024).
12. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Євгена Зборовського за 2023 рік. URL: <https://dsbt.gov.ua/pro-sluzhbu/publichni-zvity/publichnyi-zvit-holovy-derzhavnoi-sluzhby-ukrainy-z-bezpeky-na-transporti-yevhena-zborovskoho-za-2023rik> (дата звернення 17.07.2024).
13. ВИСОКИЙ ВАЛ. URL: <https://www.val.ua/ru/site/125300> (дата звернення 09.09.2024).
14. Новини. LIVE Одеса. URL: <https://t.me/odesalivetv/8446> (дата звернення 09.09.2024).
15. Втома, погані дороги і несправні гальма: чому в Україні трапляється все більше ДТП за участю вантажівок. URL: <https://accident.novyny.live/dtp/ustalost-plokhie-dorogi-i-neispravnye-tormoza-pochemu-v-ukraine-sluchaetsia-vse-bolshe-dtp-s-uchastiem-gruzovikov-26486.html> (дата звернення 09.09.2024).

16. TRANSPark. International Transport Forum. URL: <https://transpark-app.iru.org/> (дата звернення 18.07.2024).

17. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 27.05.2024).

### THE NETWORK OF PARKING FOR COMMERCIAL TRANSPORT: THE STATE AND THE PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT

**Katrushenko Nataliia A.**, Senior Lecturer of the Department of International Transportation and Customs Control, National Transport University, Kyiv, e-mail: [n.katrushenko@gmail.com](mailto:n.katrushenko@gmail.com), +380971722287, <https://orcid.org/0000-0003-4810-9649>

**Dobrovolskiy Oleksandr O.**, Candidate of Science in Engineering, Associate Professor, Dean of the Faculty of Automotive and Mechanical Engineering, National Transport University, Kyiv, e-mail: [dobrovolskiy@ntu.edu.ua](mailto:dobrovolskiy@ntu.edu.ua), +380632977210, <https://orcid.org/0000-0003-0048-1388>

**Abstract.** The high level of transport safety is important for the development of the country's economy today. International road transport provides a significant share for the functioning of the entire foreign economic activity of the country. Therefore, the increasing level of safety of international road transport is an important issue and it requires attention.

The level of safety of international road transportation is affected by the quality of rest of the drivers who perform such transportation. The work of commercial transport drivers is monotonous, so it can cause a lulling effect even under the most ideal and comfortable conditions. Sharing their experience, international drivers claim: "as if someone is singing a lullaby", "you don't notice when sleep comes." In conditions of fatigue, this effect only increases. Uncontrolled closing of the eyes by the driver for just a few seconds often leads to fatal consequences. After the driver becomes aware of his condition, a quick and inadequate response follows, which in most cases leads to traffic accidents, the consequences of which are: the injury/death of the driver; damage/loss of the vehicle; damage/loss of cargo being transported; the injury/death of other road users; environmental pollution and poisoning of people in case of the transportation of dangerous goods, etc.

To ensure high-quality rest of the drivers of commercial transport and, accordingly, the high level of safety of international road transport in general, there is a need to develop such an element of transport infrastructure as parking and the rest areas for commercial transport.

It is important that drivers do not simply stick to the assigned daily and weekly rest periods but actually rest properly within these periods. During the rest period, drivers should not worry about such issues as: their own safety, the preservation of the vehicle in an intact condition, and the safety of the cargo. The issue of providing drivers with an access to the services, which ensures regular human activities within daily or weekly rest periods is equally important.

**Key words:** daily rest period, weekly rest period, safety of international road transport, parking and rest areas, commercial transport.

### References

1. State Statistics Service of Ukraine. Economic statistics/ Economic activity/ Transport. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu\\_u/tr.htm](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm) (date of application 08.07.2024).
2. Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their member states, of the one part, and Ukraine, of the other part. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (date of application 10.07.2024).

3. REGULATION (EU) 2024/1679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 13 June 2024. URL: [http://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0006.03/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0006.03/DOC_1) (date of application 05.09.2024).
4. European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR). URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf> (date of application 15.04.2024).
5. Nataliia KATRUSHENKO. PARKING SYSTEM DEVELOPMENT AS ONE OF THE NECESSARY CONDITIONS FOR IMPROVING THE SAFETY LEVEL OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION. International Scientific Conference INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS: ECOLOGY, SAFETY, QUALITY, COMFORT: Theses Collection. Kyiv, Ukraine, 2022. P. 131-133. URL: [https://drive.google.com/file/d/1p2IBBnnsOP5Xt\\_aFF9WCOeN-bSGpzPu/view](https://drive.google.com/file/d/1p2IBBnnsOP5Xt_aFF9WCOeN-bSGpzPu/view).
6. Patrol police. Statistics. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (date of application 17.07.2024).
7. PUBLIC REPORT of the Head of the State Transport Safety Service of Ukraine Mykhailo Nonyak for 2017. URL: <https://old.dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-0> (date of application 17.07.2024).
8. Public report of the Head of the State Transport Safety Service of Ukraine Mykhailo Nonyak for 2018. URL: <https://old.dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-1> (date of application 17.07.2024).
9. Public report of the Head of the State Transport Safety Service of Ukraine Oleksandr POHORILY for 2019. URL: <https://old.dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-oleksandra> (date of application 17.07.2024).
10. Public report of the Head of Ukrtransbezpeka Yehor Prokopchuk for 2020. URL: [https://old.dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/pdf/publichnyy\\_zvit\\_golovy\\_dsbt.pdf](https://old.dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/pdf/publichnyy_zvit_golovy_dsbt.pdf) (date of application 17.07.2024).
11. 2022 PUBLIC REPORT OF THE HEAD OF THE STSS OF YEVHEN ZBOROVSKY. URL: [https://dsbt.gov.ua/images/public\\_reports/publichnyy\\_zvit\\_2022\\_na\\_sayt.pdf](https://dsbt.gov.ua/images/public_reports/publichnyy_zvit_2022_na_sayt.pdf) (date of application 17.07.2024).
12. Public report of Yevhen Zborovsky, Head of the State Transport Safety Service of Ukraine for 2023. URL: <https://dsbt.gov.ua/pro-sluzhbu/publichni-zvity/publichnyi-zvit-holovy-derzhavnoi-sluzhby-ukrainy-z-bezpeky-na-transporti-yevhena-zborovskoho-za-2023rik> (date of application 17.07.2024).
13. VYSOKYI VAL. URL: <https://www.val.ua/ru/site/125300> (date of application 09.09.2024).
14. News. LIVE Odesa. URL: <https://t.me/odesalivetv/8446> (date of application 09.09.2024).
15. Fatigue, bad roads and faulty brakes: why there are more and more road accidents involving trucks in Ukraine. URL: <https://accident.novyny.live/dtp/ustalost-plokhie-dorogi-i-neispravnye-tormoza-pochemu-v-ukraine-sluchaetsia-vse-bolshe-dtp-s-uchastiem-gruzovikov-26486.html> (date of application 09.09.2024).
16. TRANSPark. International Transport Forum. URL: <https://transpark-app.iru.org/> (date of application 18.07.2024).
17. National Transport Strategy of Ukraine 2030. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (date of application 27.05.2024).

*Дата надходження до редакції 28.10.2024.*