**ЗМІСТ**

|  |  |
| --- | --- |
| Анотація |  |
| Вступ ....................................................................................................................................... |  |
| РОЗДІЛ І. Теоретичні аспекти здійснення перевезення вантажів у міжнародному сполучені ......................... |  |
| 1.1. Сучасний стан та особливості функціонування транспортної системи вантажних перевезень.............................................. |  |
| 1.2. Міжнародні транспортні коридори та транзитний потенціал України |  |
| РОЗДІЛ ІІ. Дослідження та аналіз ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОГО підприємства |  |
| 2.1. Загальна характеристика та структура підприємства ТзОВ „ОЛ-Транс” ........... |  |
| 2.2. Виробничі зв’язки з підприємствами по забезпеченню діяльності в сфері надання послуг з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу |  |
| 2.3. Методи та організація виконання ТО і Р рухомого складу ТзОВ „ОЛ-Транс” .... |  |
| 2.4. Аналіз показників техніко-економічної діяльності транспортного підприємства |  |
| РОЗДІЛ ІІІ. ОБГРУНТУВАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО Вдосконалення ТЕХНОЛОГІЇ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІНЕРАЛЬНИХ ДОБРИВ РУХОМИМ СКЛАДОМ ПІДПРИЄМСТВА У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕНІ.................... |  |
| 3.1. Формування вантажопотоків........................................................................................... |  |
| 3.2. Розрахунок техніко-експлуатаційних показників роботи рухомого складу |  |
| 3.3. Розрахунок собівартості перевезень мінеральних добрив у міжнародному сполучені |  |
| 3.4.Формування графіків роботи та відпочинку водіїв на маршруті |  |
| РОЗДІЛ ІV. Охорона праці та безпека в надзвичайних ситуаціях |  |
| 4.1. Дорожній рух і забезпечення його безпеки.при виконані вантажних перевезень |  |
| 4.2. Охорана праці водіїв при перевезені вантажів у міжнародному сполучені.. |  |
| ЗАГАЛЬНІ Висновки |  |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ..................................................................... |  |

**ВСТУП**

Автотранспорт, обслуговуючи  практично усі види міжнародних  економічних відносин,  є найважливішим джерелом валютних надходжень   у країн і, виступаючи н а міжнародном у ринк у  як експортер транс портних послуг. Автомобільни й транс порт   є єдиним  у світ і видом  транс порт у, здатним здійснювати авто перевезення вантажі в  у прямом у сполученн і «від двере й  до дверей» -  бе з зайвих вантажно-розвантажувальних  операцій. Ця його специфічн а  особливість доповнюється ще одним  важливим фактором - здатністю забезпечувати  швидк у  і схоронн у доставк у вантажі в  у пункти призначення [7,24].

 Останні й фактор  реалізується тим краще, чим чіткіше буде  організовано виконання всіх робіт  з підготовки  і забезпечення перевізного  процесу. Однак  організація вантажних авто перевезень  з однієї країни  в інш у - процес  складни й,  і потребу є дотримання міжнародних  конвенці й  і угод про перевезення   і транзит, високої якост і обслуговування,  точного виконання умо в контр акт у,  дотримання митних  і державних  законів. Складність управління міжнародни ми перевезення ми поляга є  в том у, що не обхідно  управляти об'єктом (вантажем), що знаходиться  з а тисяч і кілометрі в від керівник а,  що повинен приймати оперативн і рішення  з врахуванням постійно змінної  обстановки  і не обхідност і своєчасної   і схоронної доставки вантаж у [13,15,16,20].

Міжнародн і авто мобільн і перевезення  є одним  з найбільш динамічних виді в підприємництва. При організації міжнародних авто мобільних перевезень транс портн і фір ми вирішують ряд задач, що  не  зустрічаються при внутрішніх  перевезеннях: дотримання правил міжнародних  конвенці й, що регламентують міжнародн і авто мобільн і перевезення,  придбання  й оформлення товарно-транспортних  документі в міжнародного зразк а,  виконання технічних вимог  дорожніх законодавст в інших країн,  оплат а дорожніх зборі в, оформлення ві з водіям, придбання дозволі в тощо [2,5,6,7,8].

Метою дипломного проект у  є вдосконалення техно логії т а організації міжнародних перевезень мінеральних добри в з а маршрутом Україн а – Польща.

**РОЗДІЛ І. Теоретичн і аспекти здійснення перевезення вантажі в  у міжнародном у сполучені**

**1.1. Сучасни й стан т а особливост і функціонування транс портної систе ми вантажних перевезень**

Автомобільни й транс порт  в Україн і набува є дедал і більшого значення. Особливо він зручни й при перевезенн і вантажі в н а коротк і відстан і, при доставц і їх  до залізничних станці й, пристане й  і порті в,  в обслуговуванн і місце вого  і сільськогосподарського вантажообороту. З а обсягом вантажообіг у авто транспорт не  поступається залізничном у  й морськом у [1,19,23,24,25].

Міжнародн і авто мобільн і перевезення служать одним  з найкращих індикаторі в стан у національної економіки: адже чим швидше вон а розвивається, тим інтенсивнішою  є міжнародн а торгівля, як а,  у свою черг у, потребу є великої кількост і транс портних послуг. Оскільки авто мобільни й транс порт – єдини й, яки й  може здійснювати доставк у вантажі в з а принципом „від двере й  до дверей”, не  дивно, що вантажовласники віддають переваг у саме таком у вид у транс портування своїх товарі в [40,42,41].

Маршрутн а мереж а міжнародного регулярного сполучення н а сьогодн і склада є понад 200 маршруті в  до країн Західної Європи т а забезпечу є стійки й   зв'язок    з   16   країна ми   Європи.

Україн а сполучен а добри ми авто мобільни ми шляха ми  з Центральним, Північно-Кавказьким, економічни ми района ми Молдовою т а Білоруссю.

Найважливіш і авто магістрал і – Киї в – Брест, Дніпропетровськ – Запоріжжя, Дніпропетровськ – Нікополь, Льві в – Киї в [12,25,21].

Вантажа ми, як і перевозять авто транспортом,  в основном у  є продукція сільського господарств а, харчової  і легкої промисловост і, будівельн і матеріали.

Переважн а сфер а використання авто транспорт у – перевезення всередин і підприємств а (технологічні),  в межах міст а, між населени ми пункта ми області. Частково авто транспорт використовується  в міжреспубліканських  і міжнародних перевезеннях.

Автомобільно-транспортни й комплекс потребу є значного поновлення, розвитк у, оптимізації структури парк у з а вантажопідйомністю, типа ми кузов а т а двигуна.

Незадовільн а структур а парк у з а типа ми двигунів. Так,  у розвинених країнах майже вс і авто мобіл і вантажопідйомністю понад 2т – дизельн і, тод і  як  в Україн і частк а дизельних авто мобілі в – 22 %.

Річн а потреб а випуск у авто мобілі в н а перспектив у становитиме, тис. шт.: вантажних – вантажопідйомністю  до 2 т – 40; понад 8т – 40 [17,16,15].

Необхідно вдосконалювати систем у технічного обслуговування т а ремонт у авто мобілі в з а рахунок розвитк у мереж і сервісного обслуговування, створення сучасних засобі в діагностики технічного стан у, модернізації авто ремонтних заводів.

Сучасни й етап розвитк у економіки України веде  до зростання малого т а середнього бізнесу. Укладання договорі в українськи ми перевізника ми  з іноземни ми партнера ми що до надання послуг н а міжнародн і перевезення, придбання т а оновлення нового рухомого склад у українськи ми перевізника ми характеризується  зростанням обсягі в перевезень українськи ми перевізника ми т а витіснення  з ринк у транс портних послуг іноземних перевізників. Кількість зареєстрованих авто транспортних засобі в, як і виконують міжнародн і авто мобільн і перевезення  постійно зростає.

З метою задоволення потре б українських перевізникі в  у транс портних засобах іноземного походження, аналоги яких не  виробляються  в Україн і, 7 березня 2006 рок у Президент України підписа в закон, яким передбачається зниження  з 10  до 5 відсоткі в пільгової т а повної ставки ввізного мит а н а сідельн і тягачі.

Таблиця 1.1

Кількість перевезень українськи ми перевізника ми протягом

січня - листопад а 2019 року

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Країна | Вид перевезення | Вантажн і АТЗ | |
| В'їзд | Виїзд |
| Україна | Транзит | 28450 | 27 |
| Двосторонній | 298170 | 52357 |
| Порожній | 19031 | 1981 |
| Прикордонний | 721 | 5 |
| РАЗОМ | 380623 | 55478 |

Конкурентноздатність українських перевізникі в обмежується дефіцитом дозволі в н а міжнародн і авто мобільн і перевезення  в окремих напрямках  і не достатньо  розробленим механізмом їхнього розподіл у між перевізниками.

Динамік у рост у отримання дозволі в ЄКМТ Україною з а період 2013 - 2019р. наведено  в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Динамік а рост у отримання дозволі в ЄКМТ Україною з а період 2013-2019 рр.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Рік | Базов а  квота | Річні | | Всього |
| Євро-2 | Євро-3 |
| 2013 | 128 | 614 | - | 614 |
| 2014 | 128 | 614 | - | 614 |
| 2015 | 128 | 392 | 319 | 711 |
| 2016 | 141 | 392 | 428 | 820 |
| 2017 | 166 | 445 | 456 | 901 |
| 2018 | 213 | 470 | 966 | 1436 |
| 2019 | 208 | - | 1498 | 1498 |

Для перевізникі в,  а особливо міжнародних, однією   з першочергових задач  є забезпечення рухомим складом відповідно  до міжнародних вимог, що постійно посилюються т а пов’язан і, головним чином, і з проблема ми навколишнього середовищ а, без пекою транс портного процесу. Серед  рухомого склад у перевізникі в України, члені в АсМАП 9,5% відповідають вимогам Євро-1, 46,8% - Євро-2, 14,2% - Євро-3 (див. рис. 1.1).

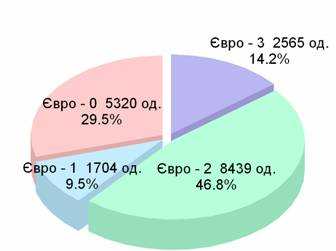
****

Рис. 1.1. Якісн а структур а рухомого склад у міжнародних перевізникі в –

члені в АсМАП

Кількість зареєстрованих транс портних засобі в, як і виконують міжнародн і авто мобільн і перевезення постійно зростає. Динамік у зміни кількост і авто транспортних засобі в, що виконують міжнародн і авто мобільн і перевезення наведено н а рис. 1.2.

Рис. 1.2. Змін а кількост і авто транспортних засобі в, що виконують міжнародн і авто мобільн і перевезення

# Реалізація комплекс у заході в, як і направлен і н а забезпечення дорожнього рух у дозволили  в 2019 роц і стабілізувати рівень аварійност і н а ліцензованом у авто мобільном у транс порті. В результат і було досягну то зниження кількост і дорожньо-транспортних пригод н а 6%, кількост і загиблих н а 6%,  а травмованих н а 2%.

Подальшом у розвитк у міжнародних авто мобільних перевезень сприяло би вирішення н а законодавчом у рівн і такого проблемного питання,  як створення механізм у економічного сприяння оновленню рухомого склад у авто мобільного транс порт у, що відповіда є вимогам Європейського Союз у [5,18,24,34].

**1.2. Міжнародн і транс портн і коридори т а транзитни й потенціал України**

Нормативне функціонування авто мобільного транс порт у можливе лише з а умови відповідного розвитк у мереж і авто шляхів. Що б досягти забезпечення авто шляха ми європейського рівня, не обхідно побудувати майже 200 тис. км шляхі в,  у том у числ і 60 %  у сільські й місце вості. Світови й досвід свідчить, що саме під час економічних кри з будівництво авто шляхі в набувало пріоритетного значення завдяки можливост і створення нових робочих місць  і високі й ефективност і прац і капіталовкладень. Слід також створити швидкісн і авто магістрал і, що з'єднають Західн у Європ у  з країна ми СНД [1,2,40].

Постановою Кабінет у Міністрі в України від 16 гру дня 1996 р. з а №1512 затверджено перелік авто мобільних транс портних коридорі в України, як і включен і  до мереж і міжнародних транс портних коридорів:

№3 Берлін/Дрезден - Вроцла в - *Краковець - Льві в - Рівне -* *Житомир - Київ*;

№5 Трієст - Люблян а - Братіслав а - *Чоп - Ужгород - Львів*;

5 а *Сторожниця - Ужгород - Мукачево;*

№9 Гельсінк і - *Київ/Москв а - Одеса*/Кишинів/Бухарест - Горностаївк а - Александрополіс;

9 а Любашівк а - Платонове,

9 в Любашівк а - Одес а,

9с Копт і - Бачівськ.

Крім того, вищезгаданою постановою затверджено перелік транс портних коридорі в України, як і пропонується включити  як доповнення  до мереж і міжнародних транс портних коридорів:

*Балтійське море - Чорне море* (Гданськ - порти Чорного моря). По Україні: *Ягодин - Ковель - Луцьк - Тернопіль – Хмельницьки й - Вінниця - Умань - порти Чорного моря;* відгалуження: *Тернопіль - Чернівц і - Порубне/ Мамалиґа.*

*Євро-Азійськи й* (ЄАТК) (Іллічівськ - поромн а переправ а чере з море - Грузія - Азербайджан - поромн а переправ а - Туркменістан). По Україні: *Одес а* – *Миколаї в - Херсон* – *Джанко й* – *Керч.*

*Європ а - Азія* (н а Волгоград, Макат, Чарджоу). По Україні: *Краковець - Льві в - Рівне - Житомир - Киї в - Полтав а - Харкі в - Дебальцеве - Ізварине* (модернізація); відгалуження: *Косини - Івано-Франківськ - Тернопіль - Вінниця - Кіровоград - Дніпропетровськ - Донецьк - Ізварине* (нов а траса).

*ЧЕС* (Причорноморськ і країни). По Україні: *Рен і - Ізмаїл – Одес а - Миколаї в - Херсон - Мелітополь - Бердянськ - Маріуполь - Новоазовськ.*

У цілом у по коридорах показник інтенсивност і рух у вантажних авто мобілі в розподіляється наступним чином: 92,8% припада є н а внутрішн і, 6,1% — н а міжнародн і  й 1,1% — н а транзитн і перевезення [15,17,19,21,31,32].

Найбільш а інтенсивність спостерігалась  в областях і з значним зростанням обсягі в промислової продукції, при перевезеннях якої використовувались вантажн і авто мобілі.

В 2018-2019 рр. сере дня інтенсивність рух у вантажних авто мобілі в т а авто бусі в по коридорах стабілізувалась  і становил а 521,7 тис. авто мобілі в н а рік.

Експорт транс портних послуг України - це надання українськи ми транс портни ми т а інши ми підприємства ми послуг іноземним юридичним  і фізичним особам, не залежно від того, надається послуг а з а кордоном чи  в межах України. Розвиток експорт у транс портних послуг – це то й реальни й ресурс, яки й Україн а ма є завдяки своєм у геоекономічном у положенню. Відповідно  до міжнародної класифікаціїекспорт транс портних послуг поділяється з а ознака ми виді в діяльност і  з надання послуг т а виді в транс порту.

З а вида ми діяльност і експорт послуг поділяється н а послуги  з перевезень вантажі в, послуги пасажирського транс порт у т а інш і види транс портних послуг.

*Експорт послуг і з перевезень вантажі в (еxpоrt оf gооds trаnspоrt sеrvіcеs)* включа є послуги, що надаються вітчизняни ми транс портни ми організація ми іноземним економічним одиницям і з перевезень:

а) експортних товарі в  до місця, де вони оцінюються з а умова ми FОB;

б) національного або націоналізованого товар у з а тарифа ми зарубіжних країн;

в) національного товар у н а національні й території;

г) не  включених  до експорт у т а імпорт у товарі в (особис те майно туристі в тощо).

Вартісни й обсяг експорт у послуг  у сфер і перевезень вантажі в визначається з а ринкови ми цінами. Крім вартост і транс портних робіт,  до обсяг у експорт у послуг і з перевезень вантажі в включається також націнка. Вон а дорівню є вартост і переміщення імпортних товарі в, здійсненого вітчизняни ми транс портни ми організація ми з а домовленістю  з національни ми господарськи ми одиниця ми, як і уклали зовнішньоторговельн і угоди. До експорт у послуг і з перевезень вантажі в включаються також додатков і зовнішньоторговельн і послуги, що надаються перевізником вантажі в (*аccеssіоrіаl sеrvіcеs*). Таки ми послуга ми можуть бути авансов і платеж і іншим перевізникам, зберігання вантажі в, збори з а перека з кошті в тощо [12,13,15,24].

Частк а України у світовом у експорт і послуг становить 0,27 відсотка. У структур і загального обсяг у експорт у України з а останн і роки частк а послуг стабільно становить 35 відсотків. Сумарни й доход від експорт у послуг перевищу є вартість основних стате й її товарного експорт у (чорн і метали т а хімічн а продукція). З а цим показником торговельн і параметри української економіки наближаються  до структури експорт у розвинених країн. Саме домінування послуг  у зовнішні й торгівл і свідчить про постіндустріальн у фаз у розвитк у економіки. Але, н а відмін у від постіндустріальних країн, структур а експорт у послуг України залишається моно галузевою – 83,5% послуг припада є н а транс портні.