**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 ..................................................................... |  |

**РОЗДІЛ І. Теоретичні аспекти здійснення перевезення вантажів у міжнародному сполучені**

**1.1. Сучасний стан та особливості функціонування транспортної системи вантажних перевезень**

Автомобільний транспорт в Україні набуває дедалі більшого значення. Особливо він зручний при пере­везенні вантажів на короткі відстані, при доставці їх до залізнич­них станцій, пристаней і портів, в обслуговуванні місцевого і сіль­ськогосподарського вантажообороту. За обсягом вантажообігу автотранспорт не поступається залізничному й морському [1,19,23,24,25].

Міжнародні автомобільні перевезення служать одним з найкращих індикаторів стану національної економіки: адже чим швидше вона розвивається, тим інтенсивнішою є міжнародна торгівля, яка, у свою чергу, потребує великої кількості транспортних послуг. Оскільки автомобільний транспорт – єдиний, який може здійснювати доставку вантажів за принципом „від дверей до дверей”, не дивно, що вантажовласники віддають перевагу саме такому виду транспортування своїх товарів [40,42,41].

Маршрутна мережа міжнародного регулярного сполучення на сьогодні складає понад 200 маршрутів до країн Західної Європи та забезпечує стійкий   зв'язок   з   16   країнами   Європи.

Україна сполучена добрими автомобільними шляхами з Цен­тральним, Північно-Кавказьким, економічними райо­нами Молдовою та Білоруссю.

Найважливіші автомагістралі – Київ – Брест, Дніпропетровськ – Запоріжжя, Дніпропе­тровськ – Нікополь, Львів – Київ [12,25,21].

Вантажами, які перевозять автотранспортом, в основному є продукція сільського господарства, харчової і легкої промисловості, будівельні матеріали.

Переважна сфера використання автотранспорту – перевезен­ня всередині підприємства (технологічні), в межах міста, між насе­леними пунктами області. Частково автотранспорт використовується в міжреспубліканських і міжнародних перевезеннях.

Автомобільно-транспортний комплекс потребує значного понов­лення, розвитку, оптимізації структури парку за вантажопідйом­ністю, типами кузова та двигуна.

Незадовільна структура парку за типами двигунів. Так, у розви­нених країнах майже всі автомобілі вантажопідйомні­стю понад 2т – дизельні, тоді як в Україні частка дизельних автомобілів – 22 %.

Річна потреба випуску автомобілів на перспективу становити­ме, тис. шт.: вантажних – вантажопідйомністю до 2 т – 40; понад 8т – 40 [17,16,15].

Необхідно вдосконалювати систему технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного об­слуговування, створення сучасних засобів діагностики технічного стану, модернізації авторемонтних заводів.

Сучасний етап розвитку економіки України веде до зростання малого та середнього бізнесу. Укладання договорів українськими перевізниками з іноземними партнерами щодо надання послуг на міжнародні перевезення, придбання та оновлення нового рухомого складу українськими перевізниками  характеризується  зростанням обсягів перевезень українськими перевізниками та витіснення з ринку транспортних послуг іноземних перевізників. Кількість зареєстрованих автотранспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення  постійно зростає.

З метою задоволення потреб українських перевізників у транспортних засобах іноземного походження, аналоги яких не виробляються в Україні, 7 березня 2006 року Президент України підписав закон, яким передбачається зниження з 10 до 5 відсотків пільгової та повної ставки ввізного мита на сідельні тягачі.

Таблиця 1.1

Кількість перевезень українськими перевізниками протягом

січня - листопада 2019 року

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

Конкурентноздатність українських перевізників обмежується дефіцитом дозволів на міжнародні автомобільні перевезення в окремих напрямках і недостатньо  розробленим механізмом їхнього розподілу між перевізниками.

Динаміку росту отримання дозволів ЄКМТ Україною за період 2013 - 2019р. наведено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Динаміка росту отримання дозволів ЄКМТ Україною за період 2013-2019 рр.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Рік | Базова  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 перевізників, а особливо міжнародних, однією  з першочергових задач є забезпечення рухомим складом відповідно до міжнародних вимог, що постійно посилюються та пов’язані, головним чином, із проблемами навколишнього середовища, безпекою транспортного процесу. Серед  рухомого складу перевізників України, членів АсМАП 9,5% відповідають вимогам Євро-1, 46,8% - Євро-2, 14,2% - Євро-3 (див. рис. 1.1).

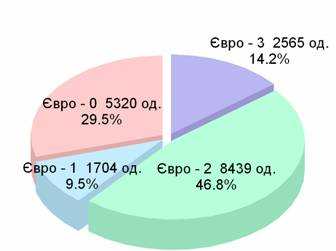
****

Рис. 1.1. Якісна структура рухомого складу міжнародних перевізників –

членів АсМАП

Кількість зареєстрованих транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення постійно зростає. Динаміку зміни кількості автотранспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення наведено на рис. 1.2.

Рис. 1.2. Зміна кількості автотранспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення

# Реалізація комплексу заходів, які направлені на забезпечення дорожнього руху дозволили в 2019 році стабілізувати рівень аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті. В результаті було досягнуто зниження кількості дорожньо-транспортних пригод на 6%, кількості загиблих на 6%, а травмованих на 2%.

Подальшому розвитку міжнародних автомобільних перевезень сприяло би вирішення на законодавчому рівні такого проблемного питання, як  створення механізму економічного сприяння оновленню рухомого складу автомобільного транспорту, що відповідає вимогам Європейського Союзу [5,18,24,34].

**1.2. Міжнародні транспортні коридори та транзитний потенціал України**

Нормативне функціонування автомобільного транспорту мож­ливе лише за умови відповідного розвитку мережі автошляхів. Щоб досягти забезпечення автошляхами європейського рівня, необхід­но побудувати майже 200 тис. км шляхів, у тому числі 60 % у сільсь­кій місцевості. Світовий досвід свідчить, що саме під час економіч­них криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значен­ня завдяки можливості створення нових робочих місць і високій ефективності праці капіталовкладень. Слід також створити швидкісні автомагістралі, що з'єднають Західну Європу з країнами СНД [1,2,40].

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. за №1512 затверджено перелік автомобільних транспортних коридорів України, які включені до мережі міжнародних транспортних коридорів:

№3 Берлін/Дрезден - Вроцлав - *Краковець - Львів - Рівне -* *Житомир - Київ*;

№5 Трієст - Любляна - Братіслава - *Чоп - Ужгород - Львів*;

5а *Сторожниця - Ужгород - Мукачево;*

№9 Гельсінкі - *Київ/Москва - Одеса*/Кишинів/Бухарест - Горностаївка - Александрополіс;

9а Любашівка - Платонове,

9в Любашівка - Одеса,

9с Копті - Бачівськ.

Крім того, вищезгаданою постановою затверджено пе­релік транспортних коридорів України, які пропонується включити як доповнення до мережі міжнародних транспорт­них коридорів:

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

*Євро-Азійський* (ЄАТК) (Іллічівськ - поромна перепра­ва через море - Грузія - Азербайджан - поромна переправа - Туркменістан). По Україні: *Одеса* – *Миколаїв - Херсон* – *Джанкой* – *Керч.*

*Європа - Азія* (на Волгоград, Макат, Чарджоу). По Укра­їні: *Краковець - Львів - Рівне - Житомир - Київ - Полтава - Ха­рків - Дебальцеве - Ізварине* (модернізація); відгалуження: *Косини - Івано-Франківськ - Тернопіль - Вінниця - Кіровоград - Дніпропетровськ - Донецьк - Ізварине* (нова траса).

*ЧЕС* (Причорноморські країни). По Україні: *Рені - Ізмаїл – Одеса - Миколаїв - Херсон - Мелітополь - Бердянськ - Маріуполь - Новоазовськ.*

У цілому по коридорах показник інтенсивності руху ва­нтажних автомобілів розподіляється наступним чином: 92,8% припадає на внутрішні, 6,1% — на міжнародні й 1,1% — на транзитні перевезення [15,17,19,21,31,32].

Найбільша інтенсивність спостерігалась в областях із знач­ним зростанням обсягів промислової продукції, при переве­зеннях якої використовувались вантажні автомобілі.

В 2018-2019 рр. середня інтенси­вність руху вантажних автомобілів та автобусів по коридорах стабілізувалась і становила 521,7 тис. автомобілів на рік.

Експорт транспортних послуг України - це надання українськими транспортними та іншими підприємст­вами послуг іноземним юридичним і фізичним особам, неза­лежно від того, надається послуга за кордоном чи в межах України. Розвиток експорту транспортних послуг – це той реальний ресурс, який Україна має завдяки своєму геоекономічному положенню. Відповідно до міжнародної класифікаціїекспорт транс­портних послуг поділяється за ознаками видів діяльності з на­дання послуг та видів транспорту.

За видами діяльності експорт послуг поділяється на послу­ги з перевезень вантажів, послуги пасажирського транспорту та інші види транспортних послуг.

*Експорт послуг із перевезень вантажів (еxpоrt оf gооds trаns­pоrt sеrvіcеs)* включає послуги, що надаються вітчизняними транспортними організаціями іноземним економічним одини­цям із перевезень:

а) експортних товарів до місця, де вони оцінюються за умовами FОB;

б) національного або націоналізованого товару за тарифа­ми зарубіжних країн;

в) національного товару на національній території;

г) не включених до експорту та імпорту товарів (особисте майно туристів тощо).

Вартісний обсяг експорту послуг у сфері перевезень ван­тажів визначається за ринковими цінами. Крім вартості транс­портних робіт, до обсягу експорту послуг із перевезень ван­тажів включається також націнка. Вона дорівнює вартості пе­реміщення імпортних товарів, здійсненого вітчизняними транспортними організаціями за домовленістю з національни­ми господарськими одиницями, які уклали зовнішньоторго­вельні угоди. До експорту послуг із перевезень вантажів вклю­чаються також додаткові зовнішньоторго­вельні послуги, що надаються перевізником вантажів (*аccеssіоrіаl sеrvіcеs*). Такими послугами можуть бути авансові платежі іншим перевізникам, зберігання вантажів, збори за переказ коштів тощо [12,13,15,24].

Частка Україниу світовому експорті послуг становить 0,27 відсотка. У структурі загального обсягу експорту України за останні роки частка послуг стабільно становить 35 відсотків. Сумарний доход від експорту послуг перевищує вартість основних статей її товарного експорту (чорні метали та хімічна продукція). За цим показником торговельні параметри україн­ської економіки наближаються до структури експорту розви­нених країн. Саме домінування послуг у зовнішній торгівлі свідчить про постіндустріальну фазу розвитку економіки. Але, на відміну від постіндустріальних країн, структура експорту послуг України залишається моногалузевою – 83,5% послуг при­падає на транспортні.