

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ВІННИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

КАФЕДРА АВТОМОБІЛІВ ТА ТРАНСПОРТНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

Магістерська кваліфікаційна робота

Дослідження впливу обсягів перевезень на показники використання парку рухомого складу (на прикладі товариства з обмеженою відповідальністю «Назар-Транс» місто Тернопіль)

Керівник: д.т.н., професор Біліченко В.В.

Розробив: студент групи 1ТТ-19м Сидорчук П.С.

Вінниця, ВНТУ, 2020.

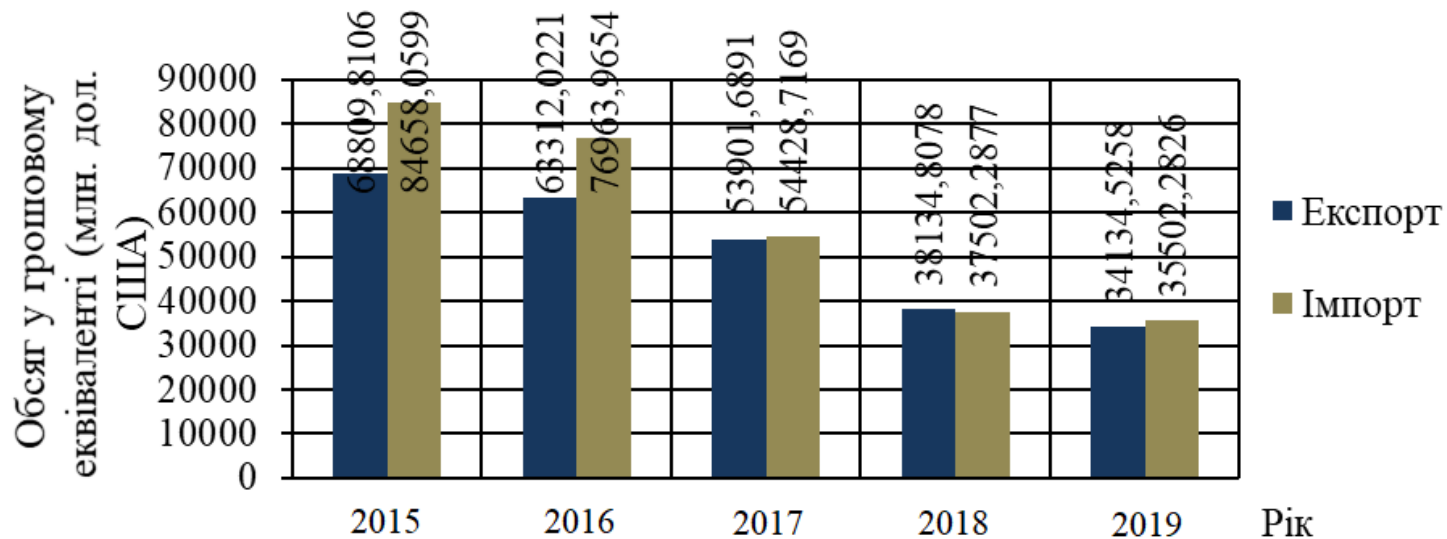
- **Метою дипломної роботи є вибір найбільш оптимального за різними варіантами організації перевізного процесу шляхом вивчення ступеня впливу обсягів руху на експлуатаційні та економічні показники роботи автотранспортного підприємства на прикладі ТОВ «Назар-Транс»**
- **Для досягнення мети необхідно вирішити такі завдання:**
 - аналіз виробничої, організаційної та економічної структури;
 - аналіз діяльності ТОВ «Назар-Транс»;
 - розробка варіантів проектів;
 - підбір транспортних засобів та вантажно-розвантажувального обладнання для забезпечення транспортного процесу;
 - оцінка впливу обсягів перевезень на тимчасові, технічні, експлуатаційні та економічні показники використання рухомого складу;
 - вибір найбільш оптимального варіанту проекту.

**ОБ'ЄКТОМ ДОСЛІДЖЕННЯ Є
ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ТА
ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ
РОБОТИ АВТОТРАНС-
ПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

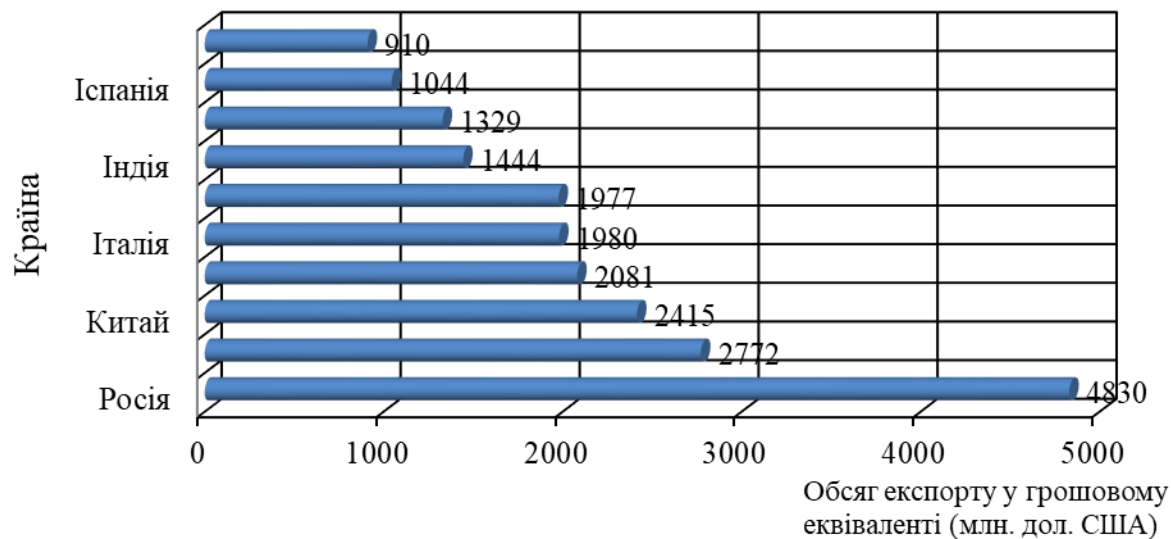
**ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВ
ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ
НА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ТА
ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ
РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВА**

- **Наукова новизна отриманих результатів полягає в наступному:**
- – Встановлено, що при збільшенні обсягів перевезення зростають часові показники використання парку рухомого складу, зростає транспортна робота, пробіг парку рухомого складу, при цьому зменшується собівартість перевезень.
- – Визначено найбільш ефективним варіант проектування для якого коефіцієнт випуску автомобілів на лінію є найменшим, а собівартість утримування автомобілів у господарстві є досить високою.

Динаміка обсягів експорту та імпорту товарів та послуг України



Основні країни-партнери України в експорті у 2019 році

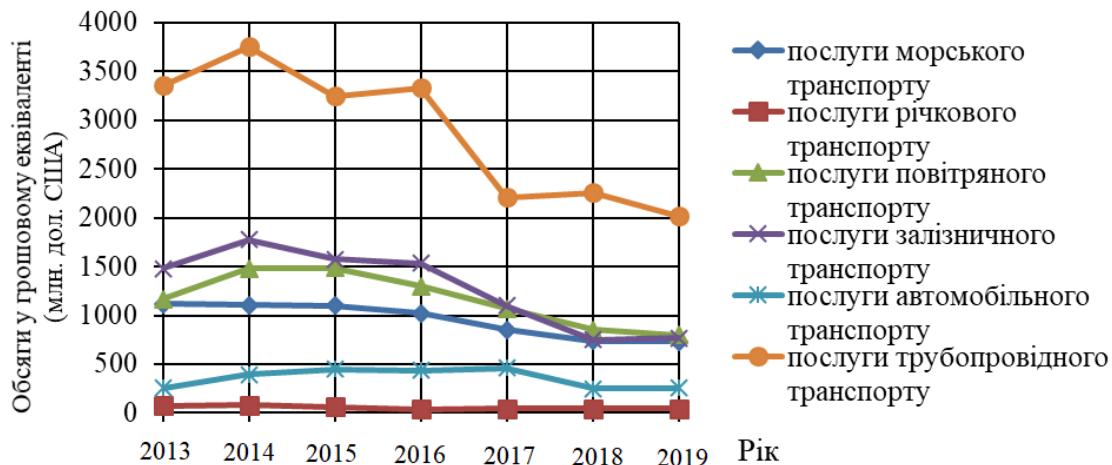


Класифікація транспортних послуг

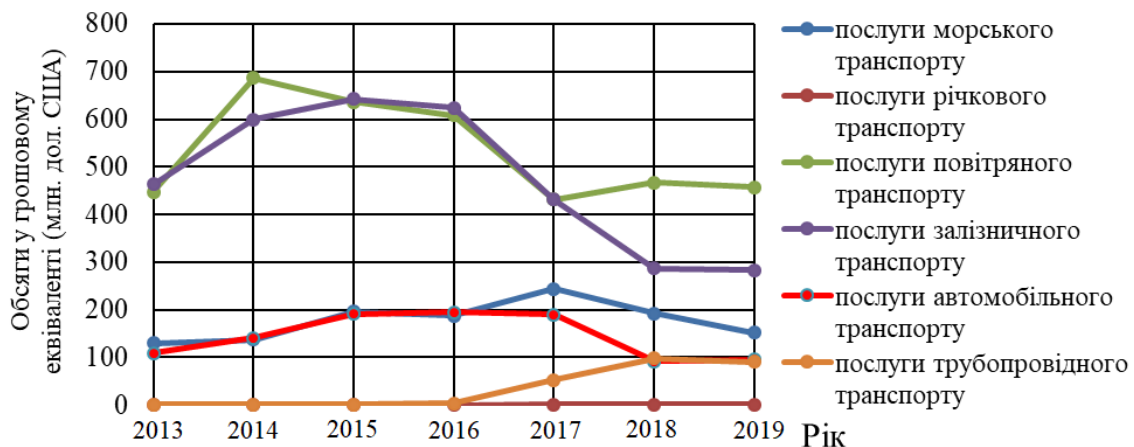


Динаміка структури послуг різними видами транспорту

експорту



імпорту

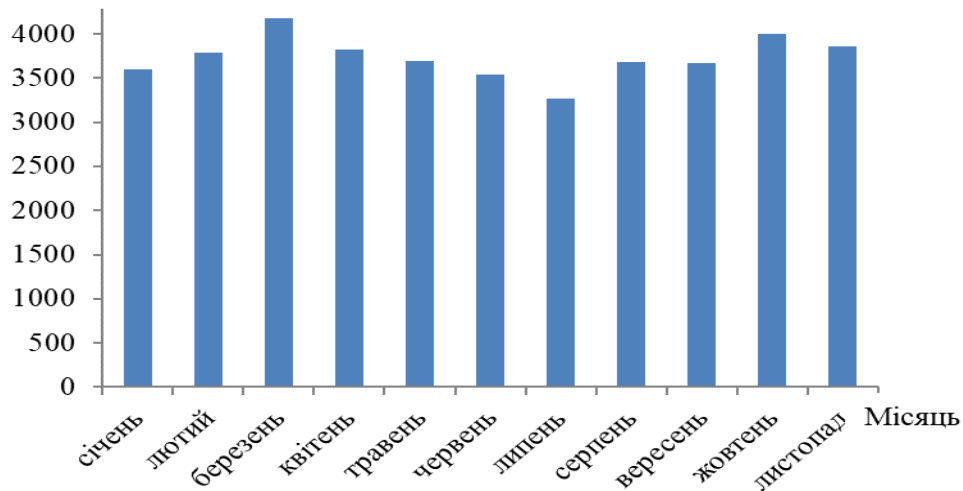


Змістовні аспекти предметної області логістики



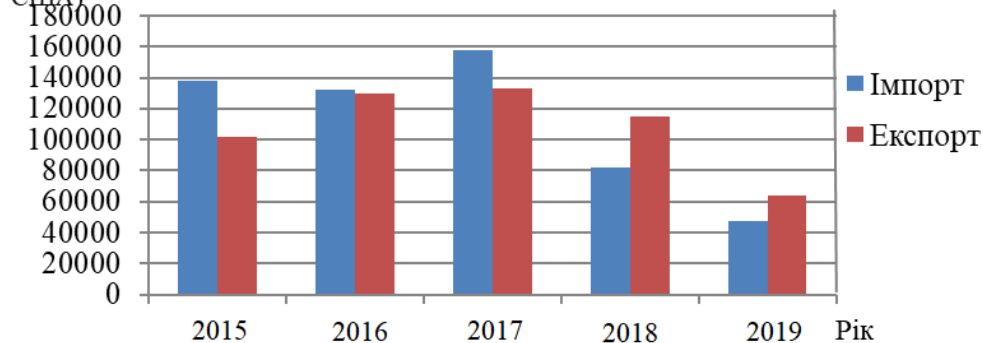
Обсяги виробництва керамічної плитки і плит у 2019 році

Обсяг виробництва,
тис. кв. м.



Зміна обсягу імпорту та експорту керамічної неглазурованої плитки

Обсяг
перевезень
(тис. дол.
США)



Маршрут перевезень вантажу «м. Київ (Україна) – м. Ужгород (Україна) – м. Гент (Бельгія) – м. Київ (Україна)»



Транспортні засоби, що використовуються

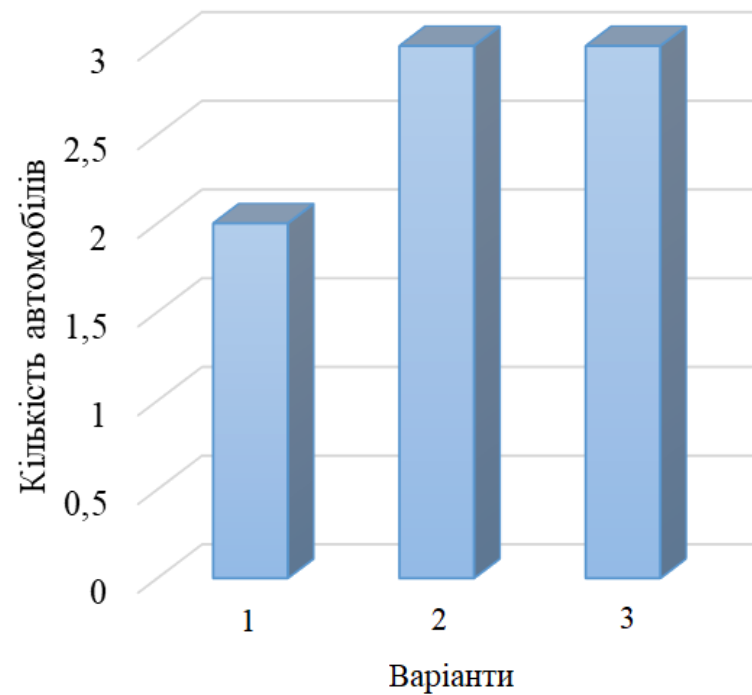
Сідельний тягач
MAN TGX 18.400
4x2



Тентовий
напівпричіп
Schmitz
Cargobull

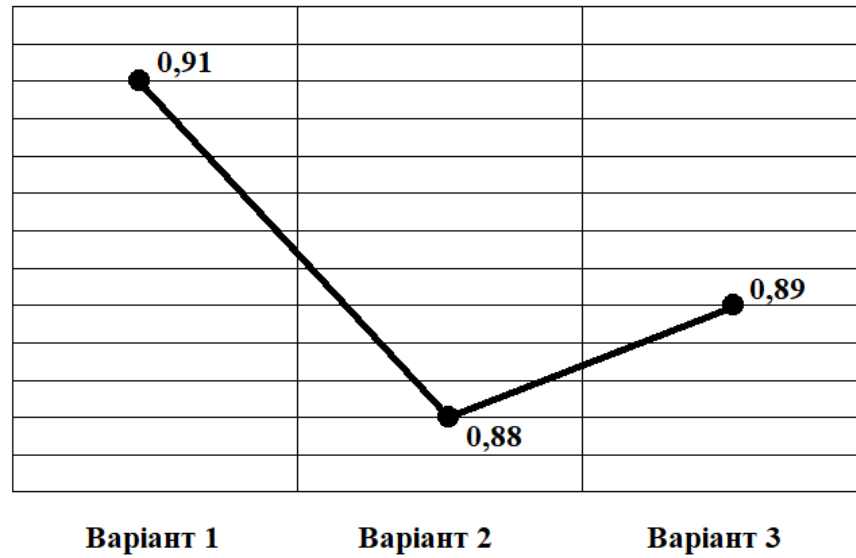


Необхідна кількість транспортних засобів парку рухомого складу

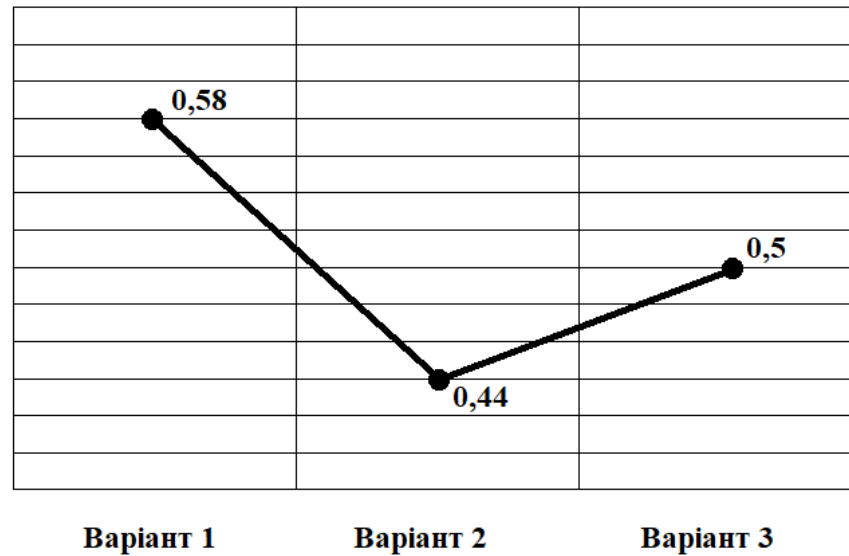


Залежність коефіцієнтів від обсягу перевезень

Коефіцієнт технічної готовності



Коефіцієнт випуску



Навантажувально-розвантажувальні роботи

Вилочний
автонавантажувач
Toyota 7FG15

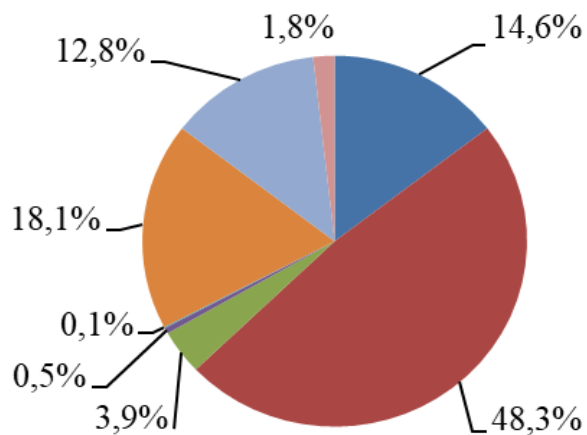


Технічна характеристика

Показник	Технічна характеристика
Модель	Toyota 7FG15
Вантажопідйомність, кг	1500
Власна маса, кг	2550
В тому числі на передню вісь	3605
На задню	565
Швидкість руху з вантажем, км/год	12,5
Швидкість руху без вантажу, км/год	13,5
Радіус повороту, мм	1970
Висота мачи у висунутому положенні, мм	2000-7000
Швидкість пійому з вантажем, м/с	0,22
Швидкість підйому без вантажу, м/с	0,6
Швидкість опускання з вантажем, м/с	0,58
Швидкість опускання без вантажу, м/с	0,63

Загальні витрати у прямому сполученні

№	Статті витрат	Одиночна	Турна
		Величина витрат, €	Величина витрат, €
1	Фонд заробітної плати водіїв	401,35	602,98
2	Витрати на паливо	1331,4	1331,4
3	Витрати на мастило	106,5	106,5
4	Витрати на сервісне технічне обслуговування автомобілів	13,5	11,02
5	Витрати на шини	1,65	1,35
6	Витрати на виконання рейсу	500,25	536,25
7	Загальногосподарські витрати	353	388,23
8	Непередбачувані витрати	50	50
	Загальні витрати С:	2756,6	3025,25



- Фонд заробітної плати водіїв
- Витрати на паливо
- Витрати на мастило
- Витрати на сервісне технічне обслуговування автомобілів
- Витрати на шини
- Витрати на виконання рейсу
- Загальногосподарські витрати
- Непередбачувані витрати

Порівняльні витрати існуючого маршруту з запропонованим

Статті витрат	Одиночна	Турна	Зміна
	Величина витрат, €	Величина витрат, €	Відсоток, %
У прямому напрямку			
Фонд заробітної плати водіїв	401,35	602,98	33,43
Витрати на паливо	1331,4	1031,57	-29,06
Витрати на мастило	106,5	82,5	-29,09
Витрати на сервісне технічне обслуговування автомобілів	13,5	11,02	-22,5
Витрати на шини	1,65	1,35	-22,2
Витрати на виконання рейсу	500,25	536,25	6,7
Загальногосподарські витрати	353	339,8	-3,88
Непередбачувані витрати	50	50	0
У зворотньому напрямку			
Фонд заробітної плати водіїв	422,15	604,88	30,2
Витрати на паливо	1225,7	1124,3	-9,01
Витрати на мастило	98,06	89,9	-9,07
Витрати на сервісне технічне обслуговування автомобілів	15,08	11,08	-36,1
Витрати на шини	1,94	1,4	-38,57
Витрати на виконання рейсу	454,24	488,05	6,92
Загальногосподарські витрати	332,34	347,7	4,41
Непередбачувані витрати	50	50	0
Загальні витрати	5357,16	5372	0,29

ВИСНОВКИ


При виконанні даної роботи досліджено роль і значення автомобільного транспорту в розвитку економіки країни, на основі статистичних даних проведено аналіз стану автомобільного транспорту, проаналізовані фінансові показники функціонування. Проведено детальний аналіз діяльності ТОВ «Назар-Транс», його організаційної структури, описана матеріальна база, досліджена організація перевезень, вивчені експлуатаційні та економічні показники діяльності.

Описані основні засади забезпечення безпеки руху при перевезенні вантажів, організація руху автомобілів, умови безпечного водіння автомобілів. Висвітлені питання охорони праці на автомобільному транспорті, на підприємстві, організації і управління охороною праці.

При дослідженні впливу обсягів перевезення на експлуатаційні показники роботи підприємства можна зробити висновок, що при збільшенні обсягів перевезення зростають часові показники використання парку рухомого складу, зростає транспортна робота, пробіг парку рухомого складу, при цьому зменшується собівартість перевезень. Розрахувавши прибутки та рентабельність робимо висновок, що найбільш ефективним є третій варіант проектування, а найменш ефективним – другий. В першу чергу це пояснюється тим, що коефіцієнт випуску автомобілів на лінію тут є найменшим, а собівартість утримування автомобілів у господарстві є досить високою, тому навіть при збільшенні обсягів перевезень порівняно з першим варіантом, отримані доходи не можуть дати бажаного прибутку.

Дані розрахунки показали, що при правильній організації перевезень, і при проведенні заходів щодо підвищення продуктивності автомобілів наявний парк рухомого складу може здійснювати перевезення більших обсягів перевезення і отримувати відповідно більші прибутки.

Одним із недоліків роботи ТОВ «Назар-Транс» є те, що не проводиться розрахунок основних техніко-експлуатаційних показників роботи парку рухомого складу. Аналіз цих показників і дослідження тенденції їх зміни в залежності від різних умов функціонування дозволяє визначити виробничі потужності парку рухомого складу, віднайти і активізувати не використані виробничі можливості, знайти шляхи підвищення продуктивності існуючої матеріальної бази, прогнозувати прибутковість від перевезень з метою розширення і розвитку діяльності підприємства.



ДЯКУЮ
ЗА
УВАГУ!