

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЦЕНТРАЛЬНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет будівництва і транспорту

Кафедра "Експлуатація та ремонт машин"



**ЗВІТ  
З професійно-технологічної практики**

**Виконав:** студент гр. ТТ 19СК-2

Кернус Роман Олександрович

(прізвище, ім'я, по-батькові студента)

Термін практики – 27.01. – 21.02.2020 р.

Місце практики – ПАТ "Таксомоторний парк", м. Кропивницький

**Керівники практики:**

від підприємства – голова правління ПАТ "Таксомоторний парк"

(посада, прізвище та ініціали)

від університету – ас. каф. ЕРМ Труш М. М.

(посада, прізвище та ініціали)

**Звіт захищений з оцінкою – " \_\_\_\_\_ "**

Дата захисту – \_\_. \_\_. 2020 р.

Кропивницький, 2020

## 1. Вступ

Подовження строків служби машин та підвищення якості їх експлуатації, є однією з найбільш важливих проблем автомобільного господарства, та машинно-тракторного парку в Україні.

Протягом останніх років виконано велику роботу по розробці нових методів ремонту машин та механізмів, що сприяє підвищенню якості ремонту машин, подовженню строку їх служби та значної економії державних коштів.

Тому, дуже важливим і доцільним в даний час, є те, щоб великі державні підприємства мали в своєму складі власні ремонтні майстерні по ремонту, обслуговуванню та частковому відновленню агрегатів, вузлів та деталей машин.

Українські заводи в останні роки не тільки збільшили випуск автомобілів, тракторів, дорожніх та сільськогосподарських машин, а і значно поліпшили їх техніко-економічні показники. Крім того, на балансі державних, колективних, приватних та інших підприємств залишились машини та механізми 20-ти – 30-ти річної давності, яким теж необхідно проводити ТО та ремонти. Деякі з таких машин давно знято з виробництва і запасні частини до них якщо і можливо знайти, то в дуже малих кількостях. Це говорить про те, що ремонт та відновлення таких деталей підприємства могли б виконувати власними силами. Крім того встановлення цехів по відновленню певних деталей, ремонту вузлів чи агрегатів, сприятиме надходженню коштів на дане підприємство, за рахунок виконання ремонтних робіт для інших організацій чи установ.

В процесі експлуатації машин, головна увага повинна приділятися технічному обслуговуванню машин та поточному ремонту, так як це дає можливість збільшити міжремонтний цикл і зменшити кількість капітальних

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П					
Зм.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата	Звіт з професійно-технологічної практики			Літ.	Аркуш	Аркушів
Розроб.	Кернус Р.О.							I		
Перевір.	Труш М.М.									
Н.контр.										
Затвер										
								ЦНТУ гр. ТТ-19СК-2		

ремонтів. На даний час неможна говорити, що питання капітального ремонту машин і агрегатів втратили свою актуальність і не заслуговують уваги.

Відомо, що в будь-якій машині за весь строк її експлуатації проведенням капітальних ремонтів близько 4 – 6 разів повертається втрачена працездатність і, крім того, при проведенні капітального ремонту на машину витрачається лише 25% металу від її загальної ваги, а питання економії металу має велике значення для нашої країни. Але, не завжди працездатність машини після капітального ремонту рівна працездатності нової машини. Це можна пояснити тим, що обладнання ремонтних підприємств і організація всього ремонтного виробництва знаходиться на відносно невисокому рівні. Внаслідок проведених дослідів, було встановлено, що високої якості капітальних ремонтів, можна досягти шляхом більшої концентрації ремонтного виробництва, його спеціалізації, підвищення якості обладнання і всього оснащення, застосування селективного збирання машин та маршрутної технології під час проведення ремонту деталей і організації всього ремонтного виробництва на більш високому рівні на зразок ремонтних підприємств.

При проведенні капітального ремонту машин і агрегатів велике значення має забезпеченість ремонтних майстерень запасними частинами та агрегатами, а також вирішення питання уніфікації вузлів та агрегатів. До теперішнього часу забезпеченість запасними частинами та агрегатами була недостатньою. Запасні деталі та вузли в значній мірі виготовлялись самими ремонтними підприємствами, що призводило до їх великої вартості і як наслідок до підвищення вартості капітальних ремонтів машин.

По відношенню уніфікації та взаємозамінності вузлів та агрегатів машин потрібно зробити ще дуже багато як проектно-конструкторським організаціям, так і машинобудівним заводам даної галузі.

Щоб більш ефективно виконувати ремонт машин і застосовувати в широких масштабах агрегатний метод ремонту необхідно в найкоротші терміни досягнути

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

більш широкої уніфікації деталей, вузлів та агрегатів так як це вже досягли інші більш розвинені країни.

Крім того, Українські машинобудівні заводи, та підприємства автомобільної промисловості мають велику потребу у висококваліфікованих універсальних кадрах інженерно-технічних працівників, які б добре знали свою справу, і орієнтувалися не лише у вітчизняній, а і в закордонній техніці(знали будову, могли виявити несправність, якісно виконувати ремонт та відновлення деталей, та вузлів машин).

### **1. Історія розвитку підприємства ПАТ "Таксомоторний парк" м.Кропивницькийм.**

В лютому 1969 року був заснований в місті Кіровограді обласний таксомоторний парк, на який були покладено завдання пасажирські перевезення, експедиційні та вантажно-розвантажувальні роботи.

Автопідприємство є базовим, з потужною виробничою базою на 142 ремонтних місць. Автомайстерня оснащена новітнім устаткуванням, постом діагностики, теплою критою стоянкою, дільницями технічного обслуговування №1 та №2, дільницями по ремонту двигунів, агрегатів, паливної апаратури та електрообладнання, акумуляторів, автошин.

Окремо виділене приміщення механічної мийки автобусів. Всі види послуг ремонтної майстерні сертифіковані. Робочі місця оснащені технологічними картами. В 2006 році обладнується сервісний центр по технічному обслуговуванню та ремонту імпортних автомобілів марки MAN. На підприємстві діє клас по техніці безпеки, клас виробничого навчання та безпеки руху, які оснащені наглядною агітацією та сучасним технічним устаткуванням, медичний пункт для перевірки стану водіїв перед виїздом на лінію, обладнано учбовий автобус для проходження стажування молодих водіїв. Автопідприємство має розвинуту соціальну сферу – відомчий гуртожиток на 180 місць, їдальню на 100 місць, оздоровчий комплекс з профілактичними кабінетами та спортивним залом.

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

З 2004 року після кризових економічних ситуацій автопідприємство відроджує виробничу діяльність. Завдяки втіленню в виробництво інвестиційних програм за період з 2003 по 2005 рік закуплено нові автобуси та вантажні автомобілі. Обсяги пасажирських та вантажних перевезень збільшились в 4 рази, зростає прибутковість перевезень, за що автопідприємство відзначено Подякою міської ради та виконавчого комітету. Комітетом Верховної ради України з питань будівництва, транспорту, житлово-комунального господарства і зв'язку автопідприємству присвоєно звання «Провідна Кіровоградська транспортна організація», а керівнику присвоєно звання в «Почесний автотранспортник України», а в році «Заслужений працівник транспорту України».

В автопідприємстві високий кадровий потенціал. На даний час із 37 спеціалістів 23 мають вищу освіту, а 14 осіб мають вищу освіту автомобільного профілю і працюють в автопідприємстві більше 30 років. Серед інженерно-технічних працівників широко розвинута раціоналізація та винахідництво. Комітетом по винаходах видано 15 авторських свідоцтв з питань ремонту та технічного обслуговування автомобілів. Це являється визнанням технічних розробок в галузі автомобільного транспорту, які проводились і продовжують проводитись в автобусному парку. Відповідно програмі розвитку пасажирського транспорту в місті автопідприємство продовжує приймати активну участь в відродженні на всіх автобусних маршрутах автобусів середньої та великої місткості для перевезення пасажирів з наданням права безкоштовного проїзду пільгових категорій населення. Для виконання цієї вимоги автопідприємству необхідні додаткові висококваліфіковані водії. Поповнення водіями на даний час через центр зайнятості становить до 10 чоловік в місяць, причому не всі водії можуть виконувати пасажирські перевезення з ранніми виїздами та пізніми заїздами, ввічливо відноситься до пасажирів. Тому автопідприємство вимушене вишукувати нові форми підготовки водіїв. Одним із виходів являється підготовка водіїв для роботи на автобусах безпосередньо на підприємстві. На даний час

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

автопідприємство має технічну та кадрову можливість для підготовки водіїв для роботи на пасажирському транспорті.

Крім того на базі ПАТ "Таксомоторний парк" працює структурний підрозділ, метою роботи якого є перевезення кар'єрних порід. Разом з тим надаються послуги фізичним особам та підприємствам при перевезенні різноманітних вантажів.

## **2. Підприємство ПАТ "Таксомоторний парк"**

### **2.1 Характеристика підприємства ПАТ "Таксомоторний парк" м. Кропивницький**

Підприємство ПАТ "Таксомоторний парк" (рис. 1.2) розміщено в м. Кропивницький Кіровоградської області у степовій зоні помірного кліматичного поясу. Середня температура січня складає  $- 5,6$  °С, липня  $+ 20,2$  °С. Середньорічна кількість опадів 474 мм.

Основним видом господарської діяльності підприємства є надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів (ПП) та їх багажу на таксі), що здійснюються на основі ліцензії, що видана Міністерством транспорту України. Відповідно до ліцензування діяльності підприємству дозволено проводити наступний вид робіт: внутрішні ПП і вантажів, міжнародні ПП і вантажів. Також надає послуги з ремонту і обслуговування автомобілів інших організацій та приватних осіб.

Крім того на базі ПАТ "Таксомоторний парк" м. Кропивницький працює структурний підрозділ, метою роботи якого є вантажні перевезення переважно-кар'єрних порід. Разом з тим надаються послуги фізичним особам та підприємствам при перевезенні різноманітних вантажів. У своєму розпорядженні підрозділ вантажних перевезень має 26 автомобілів КамАЗ, 15 автомобілів МАЗ, 3 ТЗ MAN TGA 33.350, 4 ТЗ MAN TGA 41480 BB-WW та ін.

Сьогодні підприємство продовжує системно працювати, щоб інтервал роботи автобусів відповідав технічним нормативам. Проводиться розробка

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		



Зараз підприємство працює над створенням незалежної центральної диспетчерської служби (ЦДС), яка буде постійна, в режимі реального часу відстежувати через GPS рух транспорту по маршруту. Така пропозиція істотно змінює структуру розподілу процесом управління транспортною системою міста та повною мірою забезпечує реалізацію вимог пасажирів. ЦДС повинна забезпечити функціонування наступних процесів: оперативне управління ресурсами; планування ПП; виконання ПП; моніторинг процесу перевезень та реєстрація відхилень; оперативне управління процесами перевезень; реєстрація вимог пасажирів; контроль за реалізацією інвестицій зобов'язань.

Робота пасажирського автотранспортного підприємства (ПАТП) в цілому і кожного ТЗ окремо оцінюється на основі показників, які характеризують технічний стан, організацію транспортного процесу і раціональне використання рухомого складу.

Такими показниками є коефіцієнт технічної готовності; коефіцієнт використання парку; тривалість роботи ТЗ на лінії; технічна та експлуатаційна швидкість руху; коефіцієнт використання пробігу і вантажопідйомності; обсяг перевезень.

Показником, що характеризує готовність рухомого складу до здійснення перевізного процесу) є коефіцієнт технічної готовності автобусів. Він визначається відношенням кількості технічно справних автобусів до їх

списочної кількості. Для автобусів ПАТ "Таксомоторний парк" він складав у 2009 р.  $\alpha_2 = 0,805$ . Коефіцієнт технічної готовності залежить від організації і якості виконання ТО і ПР автомобілів і є узагальнюючим показником роботи виробничо-технічної служби АТП та характеризує рівень технічного складу. Підвищення коефіцієнту технічної готовності в значній мірі залежить від водія, його професійної майстерності.

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		



## 2.2 Структура ПАТ "Таксомоторний парк"

Вищим органом управління товариства являються загальні збори акціонерів. Між загальними зборами функції вищого органу управління товариством виконує Наглядова рада в кількості 5 чоловік. Головою Наглядовою ради обрано Бахмача Є. П. Реалізацію конкретних завдань забезпечує правління, яке складається із 7 чоловік.

На чолі ПАТ "Таксомоторний парк" м.Кропивницький стоїть голова правління, який розпоряджається фінансовими потоками і є юридично відповідальною особою. Голові правління підпорядковуються всі служби і відділи. Голова правління координує роботу всіх підрозділів та громадських організацій ПАТ "Таксомоторний парк".

Робота автобусного парку забезпечується функціонуванням різних служб та відділів, які входять до його складу (рис. 5).

Служба експлуатації призначена для організації і виконання перевезень пасажирів, керує роботою автобусів на лінії, складає їх раціональні маршрути, здійснює диспетчерське керівництво роботою таксі на лінії, ліквідує невикористані прості й зменшує їх порожні пробіги.

Служба експлуатації організує працю водіїв і впроваджує передові методи на лінії. Їй підпорядковані начальники бригад і водії. До її складу входить група безпеки руху (БР), яка займається розробкою та здійсненням заходів по попередженню дорожньо-транспортних пригод (ДТП), медичним контролем водіїв перед виїздом на лінію та профілактичним оглядом автомобілів, що випускаються.

Очолює службу експлуатації заступник голови правління АТП по експлуатації. До складу служби експлуатації включена також група регулярності руху та диспетчерська служба.

До складу ПАТ "Таксомоторний парк" м.Кропивницький входить технічна служба, яка забезпечує технічну готовність рухомого складу до роботи на лінії своєчасним та якісним виконанням ТО і ПР, а також належним зберіганням

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

автобусів та постачанням експлуатаційними матеріалами. Крім того технічна служба здійснює заходи по економії паливно-мастильних матеріалів, запасних частин та шин, впроваджує механізацію й автоматизацію всіх гаражних процесів. Керівником служби є перший заступник голови правління – головний інженер. Технічна служба включає в собі наступні відділи: виробничо-технічний, гаражний, головного механіка, дільниць ТО і ПР, виробничі і гаражні дільниці.

Планово-економічний відділ займається плануванням виробничої роботи ПАТ "Таксомоторний парк" м.Кропивницький та обліком виконання плану по всіх показниках.

### **3. Тенденції розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах**

Проаналізовано особливості функціонування ринку транспортних послуг відповідно до його сегментації з позиції статистики відносно галузі автомобільних вантажних перевезень. Виявлено тенденції розвитку динаміки і структури ринку вантажних автомобільних перевезень, а також особливості впливу ринку транспортної логістики, враховуючи зовнішньо-економічні вантажопотоки автомобільного транспорту, на базові тренди та вплив розвитку логістичної інфраструктури за сукупністю показників розвитку транспортних комунікацій, величини і динаміки розвитку, ринкової сумісності на інвестиційну привабливість. Встановлено збалансованість споживчого, оптового, і ринку логістики в Україні та Кіровоградській області. Ринок логістичних послуг та вантажних перевезень мають стійку тенденцію розвитку при об'єктивному зниженні темпів росту виробництва регіону. В свою чергу необхідно модернізувати політику в транспортній галузі на державному рівні як орієнтованої на забезпечення транспортного сектору економіки інвестиційними ресурсами з урахуванням, що частка автомобільного транспорту в транспортній системі країни демонструє динамічний розвиток при позитивному тренді попиту на перевезення вантажів.

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

Функціонування та розвиток в Україні товарного і транспортного ринків як наслідок діяльності підприємств: транспортно-експедиційних, комерційно-посередницьких, перевізників тощо. Комплексно детермінують тренди ринку транспортних послуг, як об'єкту дослідження динаміки та структури вантажопотоків. Шляхом аналітичного дослідження одержаних емпіричних даних визначаються показники обсягів перевезень, у тому числі змішаних, а також види вантажів, тренди попиту на перевезення за видами перевезень і транспорту, тренди розміщення та об'ємів виробництв за видами продукції, перспективи підвищення прибутковості вантажних, а також пасажирських перевезень [1, 4, 10,11, 12, 13]. За даними Державного комітету статистики України, оборот роздрібної торгівлі в Україні період січень–грудень 2020 р. – 903,5 млрд гривень, що у порівняних цінах становить 91,4 %, порівняно з аналогічним періодом 2019 р. маємо скорочення 8,6 % [1]. Тренди торгівлі: суттєве зменшення попиту при збільшенні оборотів, причинами збільшення яких є ріст цін при зменшенні обсягу реалізованих товарів, що для операторів ринку нівелюється інфляцією, курсовими ризиками тощо; економічний спад, не прогнозованість політики та макроекономіки унеможливили залучення капіталу на IPO чи SPO, також пошук стратегічного інвестора; за рахунок негативних змін при роботі з товарними кредитами і запозиченими коштами радикально змінюється комплекс функцій дистрибуції [15]. На цій основі прогнозуються показники перевезень вантажів у середньо і довгостроковій перспективі, для чого застосовуються методи кореляційного та регресивного аналізу, екстраполяції часових рядів та евристичного прогнозування виходячи з експертних оцінок [4, 10]. За оцінками Meibach Logistik, Armstrong & Associates, Inc. [16, 17], під впливами глобальної економічної кризи темпи росту ринків Китаю, Індії, Бразилії знизилися до 9 %, а в 2009 р. обсяг знизився на 12 %. За 2018–2019 рр. відбулося зростання ринку на 1 трлн. дол. (з 6,3 до 7,3 трлн. дол.). Динаміка обсягу логістичного аутсорсингу: 2019 р. – ріст 10 %, 2020 р. – зниження темпів росту до 5 % з подальшим сповільненням [16, 17]. Отже, у середньостроковій перспективі

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

економічна кон'юнктура за рахунок волатильності матиме негативний вплив на ринок логістики. У структурі світового ринку логістичних послуг 20016– 2020 рр. частка транспортно-експедиторських послуг зменшилася на 14 %, частка комплексних логістичних послуг (враховуючи послуги зберігання і дистрибуції товарів) зросла на 8 %, частка управлінської логістики виросла на 6 % [17]. Структура транспортно-логістичного ринку України [1, 18]: послуги транспортної логістики – 89 %, послуги складського зберігання – 8 %, транспортно-експедиторські операції – 2 %, управлінська логістика – 1 %, частка контрактної логістики на ринку логістичних послуг становить 9–20 %. Згідно з дослідженнями Всесвітнього банку у рейтингу "торгова логістика в глобальній економіці" Україна знаходиться на 66-му місці зі 155 країн (102-е в 2010 р.) [5].

Оборот 3PL-сегмента в Україні, без урахування міжнародних вантажних перевезень і експедиторських послуг, становить 2,5 млрд. грн. [1, 22] (1 % від обороту роздрібною торгівлі [1], близько 3 % від товарообороту в "modern trade" [22]). Основою позитивного тренду динаміки торгівлі, відповідно інвестиційної привабливості ринків є розвиток логістичної інфраструктури. Міжнародною фінансовою групою "Agility" запропоновано і успішно застосовується індекс розвитку ринку логістики Agility Emerging Markets Logistics Index, який відображає ступінь привабливості ринку логістики для інвестицій [9, 10]. Рівень інвестиційної привабливості оцінюється за сукупністю показників: розвиток транспортних комунікацій, величини і динаміки розвитку, ринкової сумісності [19, 20, 21]. Рейтинг країн згідно з Agility Emerging Markets Logistics Index 2019, в тому числі з деталізацією за субіндексами наведено в [19]. Україна, порівняно із 2019 р. [20, 21] знизилася показники, змістившись більше, ніж 10 позицій вниз. За даними Agility Emerging Markets Logistics Index [19] у 2020 р. Україна знаходиться на 54-му місці, мінус чотири пункти до попереднього року, адитивна оцінка знизилася на 0,37 пункту. Субіндекс розміру і привабливості ринку знизився до 3,48 (на 0,42 пункту) [19, 20]. Субіндекс сумісності знизившись на 1,30 пункти склав 3,99 пункту. Потоки FDI в Україну зменшилися на 91 %, що є

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

найнижчим рівнем за 15 років [19, 20]. За Agility Emerging Markets Logistics Index, [19]. Залежно від розміру і потенціалу бар'єрів входу на ринок, діаграма розділена на чотири зони. Нижня частина діаграми включає країни з суттєвими бар'єрами для входу з проблемною роботою на ринку логістики. Оцінка перспектив ринків логістики Emerging Markets Quadrant за Agility Emerging Markets Logistics Index 2019 [19]. За дослідженнями [1, 2, 3] встановлено, що спостерігалось збільшення попиту на вантажні автомобільні перевезення, обсяги виконаної роботи зросли: 939 – 1261 млн. т., що є 68,6 % загального обсягу перевезених вантажів в Україні, у 2020 р. спостерігається зменшення до 1131 млн. т.. За 2016–2020 рр. вантажооборот автотранспорту збільшився до 3 разів при зростанні його частки у загальному обсязі вантажообороту всіх видів транспорту з 4,9 % до 14,7 %, також у 2,1 рази зросла середня дальність перевезень, у 2020 р. спостерігалось падіння вказаних показників майже на 10 %, отже розширення масштабів ринку, на сьогодні, призупинилося [1, 2, 3]. В [3, 4] доведено, що структура парку вантажних автомобілів українських підприємств, зокрема працюючих на внутрішніх перевезеннях, не відповідає попиту, оскільки більшість вантажівок є морально застарілими. Встановлено [3], що вантажопідйомність 88% вантажівок становить 1,5–10 т., структура парку автомобільного транспорту в Україні така, що близько 70 % вантажних автомобілів експлуатуються понад 10 р., що призводить до збільшення витрат на перевезення.

У 2018–2020 рр., в середньому по Україні, до 50 % сумарного пробігу вантажного автотранспорту склав пробіг з вантажем [1, 2, 3]. У 2020 р. зовнішні вантажопотоки склали 336,6 млн. т., частка транзиту 30,3 %, експорт – 51,9 %, імпорт – 17,8 %, причому, за видами транспорту, автомобільний транспорт знаходиться на третьому місці, 23,58 млн. тон [1]. За структурою експортно-імпортних та транзитних операцій, частка автотранспорту 7% , залізничного 42,77%, трубопровідного 22,07 %. В 2013 р. [1] зовнішні вантажопотоки склали понад 371 млн. т., частка транзиту 21,4 %, експорт – 34,2 %, імпорт – 44,4 %, причому, за видами транспорту у загальній структурі автомобільний транспорт

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

також знаходився на третьому місці, відповідно, після залізничного і трубопровідного. Транзитне перевезення вантажів автомобільним транспортом за період з 2016 до 2020 р. зросло більше, ніж у 8 разів, щорічно усереднене збільшення обсягу, наприклад, транзитних перевезень автомобільним транспортом складало 618,61 тис. т. [1, 2]. В загальному обсязі транзитних вантажопотоків частка автомобільного транспорту зросла до 4 %, що засвідчує підвищення рівня використання транзитного потенціалу країни з позицій автомобільних перевезень. Експорт транспортних послуг становить 21,3 % від загальносвітового експорту комерційних послуг, в Україні частка імпорту досягає 0,4 %, експорту – 1,0 % на загальносвітовому ринку транспортних послуг. В країнах ЄС здійснюється 32,1 % імпорту і 43,2 % загальносвітового експорту транспортних послуг [6, 9]. Зокрема, згідно зі статистикою ЄС, на міжнародні перевезення товарів морськими шляхами припадає 50,8%, автодорожними – 17 %, залізничними – 1,3 %, повітрям – 22,9 % [7, 9]. За змішаною схемою перевезень здійснюється біля 60% світового зовнішньоторговельного товарообміну, з яких 75 % – експедиторів, або 2PL, 3PL, 4PL провайдерів [8, 9].

**Висновок.** Споживчий, оптовий та ринок логістики в Україні мають близькі тренди розвитку, спостерігається їхня відносна збалансованість, ринок логістичних послуг та вантажних перевезень має стійку тенденцію розвитку при об'єктивному зниженні темпів росту. Транспортна галузь України потребує реструктуризації з оновленням основних фондів, удосконалення технологій перевезень, підвищення якості транспортно-експедиційних послуг на основі вимог ЄС. З метою комплексного розвитку транспортної системи України необхідно модернізувати політику в транспортній галузі на державному рівні як орієнтовану на забезпечення транспортного сектору економіки інвестиційними ресурсами з урахуванням фактору, що частка автомобільного транспорту в транспортній системі країни зростає при позитивному тренді попиту на перевезення вантажів, матиме місце тривалий динамічний розвиток галузі в цілому.

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

## Висновки

На основі пройденої наукової практики, яку я пройшов на підприємстві ПАТ «Таксомоторний парк» я відмітив, що питання дослідження транспортних ринків України, на автомобільних підприємствах залишається відкритим. І розвиток послуг автотранспортного перевезення потребують більш детального вивчення та задоволення потреб замовників, як в Кіровоградському регіоні та і на зовнішньому ринку.

## Література

1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://www.mintrans.gov.ua>.
3. Гречка О.В. Статистичний аналіз ринку послуг автомобільного транспорту : автореф. дис. ...канд. екон. наук : 08.00.10 / О.В. Гречка ; Держ. ВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. В.Гетьмана». – К.,2015. – 20 с.
4. Іщенко Н.М. Маркетинг транспортних послуг / Н.М. Іщенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/posibnuku/333/4.pdf>.
5. Гурч Л.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України / Л.М. Гурч, А.М.Ченчик // Логістика. – № 633. – 2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :[http://www.nbuu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008\\_633/23.pdf](http://www.nbuu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008_633/23.pdf).
6. International Trade Statistics 2011, Statistic database WTO [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://www.wto.org>.
7. EU: Transport in Figures 2011 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>.
8. Підлісний П.І. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень / П.І. Підлісний, А.М.Брайковська : зб. наук. пр. ; ДЕТУТ, «Економіка та управління». – Вип. 19. – 2012.

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

9. Брайковська А.М. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту / А.М. Брайковська // Економіст. – 2012. – № 9. – С. 50–54. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ\\_2012\\_9\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2012_9_14).

10. Попович П.В. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем/ П.В. Попович // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – № 169. – С. 223–225.

11. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами/ О.С.Шевчук // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – № 169. – С. 205– 209.

12. Цьонь О.П. Правові аспекти організації перевезень вантажів у міжнародному сполученні / О.П.Цьонь // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – № 169. – С. 209– 212.

13. Дзюра В.О. Порухення при облаштуванні прибудинкових територій, зокрема місць для зберігання індивідуальних транспортних засобів в межах населених пунктів/ В.О. Дзюра // Вісник ХНТУСГ. – Харків, 2016. – № 169. – С. 228–232.

14. Обсяг обороту роздрібною торгівлю за 2015 рік / Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2015/sr/oort/oort\\_u/oort1215\\_u.htm](http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2015/sr/oort/oort_u/oort1215_u.htm).

15. Попович П.В. Економічні аспекти використання послуг 3PL операторів вітчизняними підприємствами / П.В. Попович // Науковий журнал. – Луцьк: Луцький НТУ, 2016. – № 2. – С. 125–129.

16. Meibach Logistik [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.miebach.com>.

17. A&A's [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.3plogistics.com/>.

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		



18. Тюріна Н.М. Логістика : навч. посібник / Н.М. Тюріна, І.В. Гой, І.В. Бабій. – К. : Центр навч. літ. –2015. – 392 с.

19. Agility Emerging Markets Logistics Index [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.agility.com/EN/About-Us/Documents/Agility%20Emerging%20Markets%20Logistics%20Index%202016.pdf>

20. Size & Growth Attractiveness / Agility Emerging Markets Logistics Index 2016 [Електроннийресурс]. – Режим доступу : <http://www.agility.com/EN/About-Us/Pages/AEMLI-2016-Size-and-Growth-Attractiveness.aspx>.

21. Пасічник А.М. Проблеми та перспективи розвитку логістичного аутсорсингу в транспортній системі України / А.М. Пасічник, І.Г. Лебідь, В.В. Кутирєв, К.М. Бугерко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2014. – 14 (1). – С. 146–159 [Електронний ресурс]. –Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal\\_2014\\_14\(1\)\\_20](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2014_14(1)_20).

22. УВК [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uvk.ua/ua/reviews>.

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		

# ЗМІСТ

Вступ.....	
1. Історія розвитку підприємства ПАТ "Таксомоторний парк" м.Кропивницький.....	
2. Підприємство ПАТ "Таксомоторний парк".....	
2.1 Характеристика підприємства ПАТ "Таксомоторний парк" м.Кропивницький.....	
2.2 Структура ПАТ "Таксомоторний парк".....	
4. Тенденції розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах.....	
Висновки .....	
Література .....	

					ПЗ.ТТ.20.02.00.00.00.3П	Ст.
Зм.	Арк.	№ докум	Підпис	Дата		