

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ БУДІВНИЦТВА ТА ТРАНСПОРТУ

Кафедра транспортних технологій

Пояснювальна записка
до кваліфікаційної роботи

СВО «МАГІСТР»

на тему: Раціоналізація технологій перевезень вантажів в умовах ТОВ «Імпульс» м. Суми

Виконав: здобувач вищої освіти
2м курсу, групи ТРТ 2301м,
спеціальності 275 «Транспортні
технології (за видами)» спеціалізації
275.03 «Транспортні технології
(на автомобільному транспорті)»

Гриценко А.В.

(прізвище та ініціали)

Керівник: Саржанов О.А.

(прізвище та ініціали)

Рецензент: Андрух С.Л.

(прізвище та ініціали)

СУМСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет будівництва та транспорту

Кафедра: транспортних технологій

Ступінь вищої освіти: «Магістр»

Спеціальність: 275 «Транспортні технології (за видами)»

Спеціалізація: 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Декан факультету будівництва та транспорту

_____ к.т.н, доцент Соларьов О. О.

“ _____ ” _____ 2024 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ

Гриценка Андрія Віталійовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи: Раціоналізація технологій перевезень вантажів в умовах ТОВ «Імпульс» м. Суми

керівник кваліфікаційної роботи: Саржанов О.А., к.т.н., доцент

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджена наказом закладу вищої освіти від «22» 07 2024 року №2346/ос

2. Строк подання здобувачем кваліфікаційної роботи: 18 грудня 2024 року

3. Вихідні дані до кваліфікаційної роботи: Річні звіти базового підприємства, нормативно-технічна документація, наукові та літературні джерела

4. Зміст пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити):
реферат, вступ, аналітична частина, основна частина, охорона праці, економічне обґрунтування, висновки, список використаної літератури, додатки

5. Перелік графічного (ілюстративного) матеріалу: _____
Ілюстративний матеріал у вигляді презентації Microsoft Power Point на аркушах (слайдах) формату А4

6. Консультанти розділів кваліфікаційної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Економічне обґрунтування	к.е.н., доцент Тарельник Н. В.		
Охорона праці	ст. викладач Таценко О. В		

7. Дата видачі завдання: 04 березня 2024 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів кваліфікаційної роботи	Погоджено з керівником кваліфікаційної роботи
1.	Обрання теми	до 15.01.2024 р.	
2.	Аналіз літературних джерел з обраної тематики	до 19.02.2024 р.	
3.	Складання плану роботи	до 04.03.2024 р.	
4.	Написання вступу	до 18.03.2024 р.	
5.	Підготовка розділу «Аналітична частина»	до 01.05.2024 р.	
6.	Підготовка розділу «Основна частина»	до 02.09.2024 р.	
7.	Підготовка розділу «Охорона праці»	до 01.10.2024 р.	
8.	Підготовка розділу «Економічне обґрунтування»	до 18.11.2024 р.	
9.	Написання висновків та пропозицій	до 02.12.2024 р.	
10.	Подання роботи на перевірку унікальності	до 10.12.2024 р.	
11.	Подання роботи на рецензування	до 13.12.2024 р.	
12.	Подання до попереднього захисту	до 18.12.2024 р.	

Здобувач вищої освіти

_____ (підпис)

Гриценко А.В.

(прізвище та ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (підпис)

Саржанов О.А.

(прізвище та ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 55 с, 14 рис, 16 табл, 7 джерел.

Мета роботи: обґрунтування параметрів раціональної транспортно-технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні, що забезпечують підвищення показників конкурентоспроможності підприємства на ринку логістичних послуг.

Об'єкт дослідження: процес доставки соку в міжнародному сполученні.

Для досягнення поставленої мети вирішуються такі завдання:

1) аналіз ринку логістичних послуг, визначення перспективного сегмента, прогнозування попиту на логістичні послуги, розрахунок показників конкурентоздатності підприємства; аналіз сучасного стану організації перевезень на автотранспортному підприємстві, виявлення проблем та визначення перспективних напрямків розвитку підприємства;

2) аналіз можливих варіантів вирішення проблем в організації перевезень, обґрунтування комплексу заходів, спрямованих на підвищення показників конкурентоздатності підприємства на ринку логістичних послуг; економічна оцінка ефективності запропонованих технологічних рішень.

Практична цінність роботи полягає в обґрунтуванні параметрів системи управління запасами, що дозволяє скоротити логістичні витрати та підвищити ефективність використання оборотних коштів власника вантажу, а також в обґрунтуванні вибору схеми зворотного завантаження, що дозволяє зменшити вірогідності збитків.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
1 АНАЛІТИНА ЧАСТИНА	
1.1 Характеристика компанії ТОВ «Імпульс»	8
1.2 Аналіз діяльності ТОВ «Імпульс»	12
1.3 Мінуси ТОВ «Імпульс» та їх вирішення на мою думку.....	19
2 ОСНОВНА ЧАСТИНА	
2.1 Покрокова схема доставки вантажів.....	21
2.2 Характеристика, класифікація та правила перевезення соку	22
2.3 Документальний супровід у міжнародному сполученні	24
2.4 Аналіз перевезень вантажу на прикладі соку в міжнародному сполученні	26
2.5 Доставка соку в міжнародному сполученні на прикладі Київ – Вроцлав	28
2.6 Вибір вантажного місця та розробка оптимальної схеми розміщення піддонів в кузові автомобіля.....	30
2.7 Розрахунок оборотного рейсу доставки	36
3 ЕКОНОМІЧНА ЧАСТИНА	
3.1 Розрахунок витрат на доставку в Польщу.....	40
4 ОХОРОНА ПРАЦІ	
4.1 Організаційна частина ОП на підприємстві.....	45
4.2 Оцінка якості ОП та дії в надзвичайних ситуаціях	50
ВИСНОВКИ	55
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	56

ВСТУП

Дослідження та раціоналізація організації вантажних перевезень у контексті ТОВ «Імпульс» є актуальним, особливо з огляду на безперервний розвиток транспортної галузі та зростання економічної активності. Одним із ключових елементів успішної роботи будь-якої компанії є продумана логістика перевезень вантажу. Транспортування охоплює не тільки вибір оптимізованих маршрутів, транспортних засобів і шляхів доставки, а й планування організації та управління транспортом.

В даній магістерській роботі розглянемо і проаналізуємо компанію ТОВ «Імпульс», її недоліки та шляхи до їх вирішення для раціоналізації перевезень.

Крім цього, розберемо міжнародний маршрут доставки на прикладі маршруту Київ (Україна) – Вроцлав (Польща).

1. АНАЛІТИНА ЧАСТИНА

1.1 Характеристика компанії ТОВ «Імпульс»

ТОВ «Імпульс» було створено 5 жовтня 2000 року. Нині компанія володіє понад 20 невеликих операційних підприємств, що надають різні логістичні і посередницькі послуги учасникам зовнішньоекономічної діяльності. На одному з офісів, де я проходив виробничу та передастетаційну практику, розташований за адресою: м. Суми, вул. Харківська 122/2. Загалом у місті є два офіси, а основний розташований у Києві.

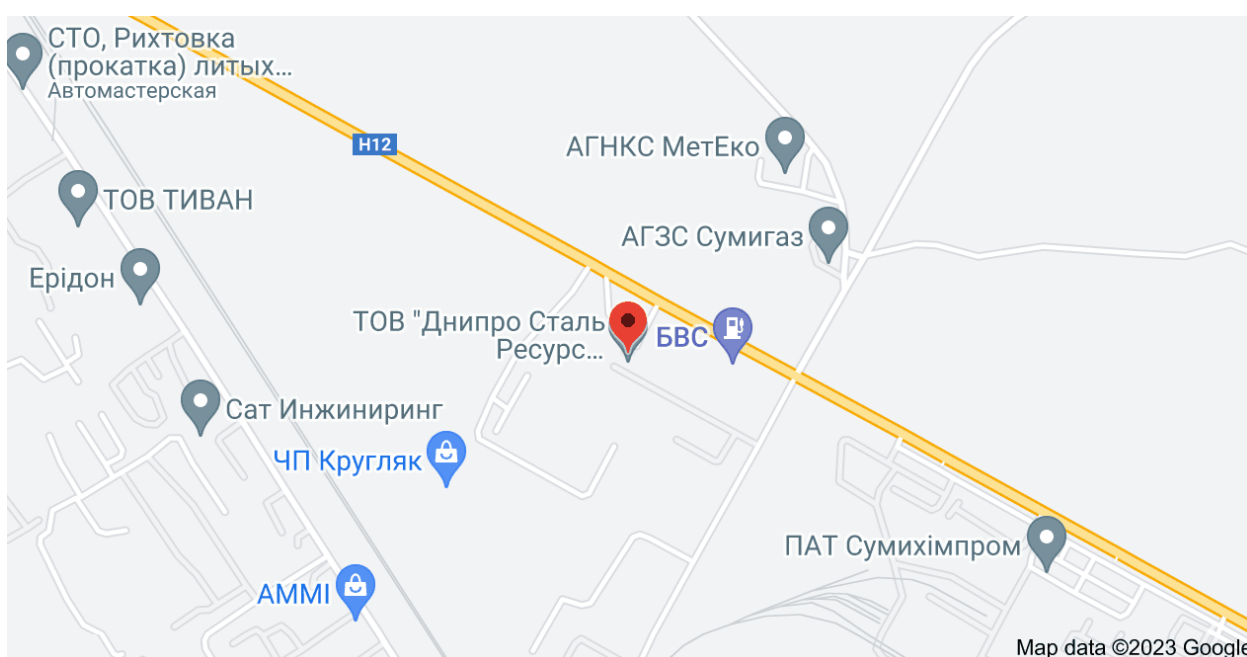


Рис.1.1 Географічне розташування головного офісу ТОВ «Імпульс» в м. Суми

Головною перевагою компанії є розвинена інфраструктура, яка перевершує аналогічні українські компанії,

Крім офісу в Сумах, компанія має 7 Київських офісів, 3 Одеських на Чорноморському та Ільзівському портах Чорного моря.

Єдина компанія має представництва на всіх українських пунктах пропуску. Ще ТОВ «Імпульс» має представництва та склади у таких країнах, як США, Китаї, Польщі, Молдові та Німеччині. Також свій митний склад (МС) та центральну сортувальну станцію (ЦСС), загальною площею понад 2000 кв. м.

ТОВ «Імпульс» має свій унікальний ідентифікаційний номер (EDRPOU 31163036), від 05.10.2000 р. На момент створення підприємство пропонувало повний спектр послуг транспортування товарів з Китаю. З першого року свого існування компанія стала лідером у сфері інтермодальних перевезень (авто-море і авто-повітря), оскільки цей сектор перевезень уперше було організовано на українському ринку в той час. Однак активна діяльність «Імпульсу» збіглася з

кризою по всьому світу 2008 р, яка призвела до різкого зниження обсягів імпорту з Китаю, і конкуренція в даному сегменті ринку почала стрімко наростати.

Для росту і розвитку компанія розпочала знижувати тарифи на послуги, щоб не втрачати свою клієнтуру.

«Імпульс» звинувачується у демпінгу та недобросовісна конкуренції у 2008 р.

До митних органів надійшло понад десяток анонімних скарг. Компанії довелося витратити три роки на відновлення шкоди, завданої репутації багатьох її клієнтів. Основними видами діяльності компанії є загальна логістика

Послуги: вантажні автоперевезення (FTL), перевезення негабаритних контейнерних вантажів (FCL) на/по території України, контейнерами (LCL) і автотранспортом, три пункти пропуску в міжнародному аеропорту Одеса, також "Ягодин" та аеропорту міжнародного класу «Жуляни». Складська логістика з використанням власних терміналів. Аеропорт Київ (Жуляни) - один Митний відділ оформлення Виключно для ТОВ «Митний Імпульс» та дочірніх компаній.

Основні послуги компанії також включають:

- Митне оформлення (МК): перевірка документів, підбір кодів УКТЗЕД,

розрахунок митних платежів, підготовка та оформлення документації митних декларацій, підготовка їх та подання, супровід митних декларацій до завершення митного оформлення (включно з усіма необхідними коригуваннями);

- Повний спектр послуг у сфері такої, як зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД):

Пошук виробників товарів (заповнення, оформлення документів) та розміщення замовлень. Закупівля продукції, управління термінами підготовки вантажу, відвантаження, логістичне оформлення митних документів, розвантаження на склади, продажі. Ми також можемо оплатити ваші послуги і товари в обмін на доставку на склад в Україні.

Зниження ризиків для замовника;

- Логістичні процеси послуг в портах (техніко-економічні обґрунтування), тобто

Підготовка документації для опрацювання вантажу в порту. Портові, сюрвеерські послуги для видачі дозволів на експорт з порту. Реєстрація ТЗ для в'їзду в порт і виїзду з порту, послуги розміщення.

Організація зберігання товарів на складах, митне оформлення.

Визначити становище компанії на ринку послуг майже неможливо без аналізу зовнішнього середовища і споживачів.

Неможливо визначити становище компанії на ринку послуг без аналізу зовнішнього середовища і споживачів.

Основним конкурентом компанії, що пропонує аналогічні послуги, є компанія ТОВ «Гуд Логістик», що надає різноманітні транспортні послуги в Україні та по всьому світу наземним, повітряним, морським і залізничним транспортом. Україна по всьому світу Представництва компанії розкидані по всьому світу, і їхня кількість і географічне охоплення не менші, ніж у таких підприємств, як ТОВ «Ваша Логістика».

Компанії в регіоні конкурують на базі однієї і тієї ж інфраструктури, і між ними є велика конкуренція. Показником конкурентоспроможності являє собою к-сть співробітників, які перейшли з компанії в компанію, за винятком рядових фахівців.

Іншим конкурентом підприємства в області логістики та брокерських послуг - це ТОВ "Логістик", яка пропонує аналогічні послуги, включаючи транспортування усіма видами ТЗ і митне оформлення вантажу. Проте її інфраструктура дуже обмежена, у неї всього 2 представництва в Україні (Києві та Одесі), а також за кордоном в США та Китаї. Тарифи компанії набагато вище, оскільки вона не може організувати транспортування в пункті навантаження, а терміни доставки більше, ніж у ТОВ "Імпульс" або наприклад ТОВ "Гуд Логістик". ТОВ "Ваша Логістика" - досить велика компанія, що налічує близько 125 робітників. Складова компанії є розгалуженою і підтверджується тим фактом, що існує безліч функціональних відділів, що забезпечують організацію роботи компанії. У міжнародній сфері логістичних перевезень є митний відділ і відділ логістики.

Відділ логістики представлений приблизно 35 робітниками і розділений на 4 відділи: - експедиційний (3 експедитора, відповідальних за експедиції, 5 лінійних експедитора в Одеському порту, Іллічівську, аеропорту – Одеський, Борщагівка, Київський та аеропорт в місті Жуляни, 4 експедитора, які виконують роботу по всій території України, на території України 6 експедиторів. (експедитори знаходяться в Україні, Пекіні, сусідньому портовому місті). - Відділ логістики (7 осіб); - інтеграція (5 осіб); - Продажа логістичних та трансферних послуг (21 особа). Завданням логістичного відділу є планування та узгодження наявних ТЗ з необхідністю перевезення певних вантажів, організація і проведення вантажно-розвантажувальних і перевантажувальних операцій. Упаковка і маркування вантажу, підготовка маршрутів транспортування, збір вантажу. Слід зазначити, що відділ посередника несе відповідальність за перевірку документів, а самі документи і їх підготовка знаходяться у веденні відділу посередника.

Завданням експедиційного відділу є не тільки управління всіма запланованими процесами, а й перегляд вантажу і забезпечення процесу його завантаження, а також керування вчасним оформленням і відправкою контейнерів в порт. При необхідності вантаж можуть супроводжувати всі експедитори (наприклад в ситуації коли вантаж є дуже цінний і ви хочете забезпечити точність доставки, вантажовідправником/одержувачем є митний відділ конвою, яким керує менеджер з експлуатації). К-сть співробітників становить близько 30 осіб, але є і претенденти, які працюють позаштатно. Митний департамент також розділений на 5 відділів: - відділ митного контролю (декларант і митний менеджер) - відділ фінансового брокера - відділ для обслуговування зовнішньоекономічних суб'єктів (менеджери) - відділ регіональних представництв та документів довільної діяльності.

Зовнішньоторговельний відділ, який надає послуги працює безпосередньо з клієнтами. Тому відділ має відповідальність за надання повної підтримки клієнтів і надає декларанту та відділу ліцензування інформацію та документацію щодо вантажу. Декларант відповідає за підготовку митних декларацій (усі види декларацій, як-от EE, PD, DT, TN і т.д.), а відділ ліцензування - за отримання необхідних дозволів і погоджень та проходження митного контролю в найкоротші терміни (фітосанітарний, екологічний, радіаційний контроль, різні сертифікати щодо якості та відповідності норми і т.д.). Після того, як готові усі необхідні документи, митний адміністратор подає документацію на митницю і спостерігає за їх обробкою. Фінансово-посередницький відділ опікується всіма відповідними до них питаннями і консультує клієнтів щодо послуг. А ще у штаті митного управління є 2 робітників, які займаються перевіркою документів та подання їх на редагування. якщо щось з ними не так.

1.2 Аналіз діяльності ТОВ «Імпульс»

В архіві замовлень знайдена така інформація щодо динаміки зміни кількості замовників періодом з 2015 –2019 р компанії ТОВ «Імпульс» значно підвищилась.



Рис.1.2. Динаміка замовників ТОВ «Імпульс»

Починаючи з 2018 по 2019 рр. нараховувалось 12 замовників, що склали 44% від кількості обсягу загального прибутку.

Таблиця 1.1

Регулярні замовники послуг ТОВ «Імпульс»

№	Замовники послуг	Вид вантажу	Вид послуг	ІМ/ЕК / Т Р	Питома вага прибутку, %
1	ТОВ «Чумак»	Соки, фрукти	МО та ТЕО	ЕК	10
2	ТОВ «Сарс Агро»	Добрива	ТЕО	ЕК	3
3	ДП «Банкотно – монетний двір України»	Банкноти, монети	МО	ЕК, ІМ	2, 5

4	ДП «Адіас Україна»	Одяг	МО та ТЕО	ІМ	2
5	ТОВ «ДЦ Україна»	Непродово льчі товари	МО та ТЕО	ІМ, ЕК	9
6	ТОВ «Верходніпровськ кнпзавод потужного радіобудівництва »	Промис лове обладна ння	МО	ЕК	3,2
7	Інші замовники	-	-	-	60

Клієнти ТОВ «Імпульс» мають змогу робити замовлення таких послуг, як транспортно-експедиційні послуги (ТЕО), оформлення послуг митних, розмитнення якщо треба, або одночасно ТЕО і митні послуги. Що стосується видачі дозвільних документів, то це надається тільки разом з ТЕО або митним оформленням і не є окремою та незалежною від замовника. Склад видів послуг впливає з всіх послуг, які надають. Судячи з даних в табл. 1.1, більшість замовників компанії вважають, що краще замовляти увесь пакет послуг, послуги з доставки вантажу і менше всього - тільки процедури митного оформлення. Доставка вантажів дуже складна, і існують проблеми з обміном діловою інформацією. Частина послуг за видами від загальної кількості наданих послуг.

Таблиця 1.2

Кількість наданих послуг компанією

№	Найменування послуг	2015	2016	2017	2018	2019 (I квартал)
1	Митне оформлення	27	25	36	6	23
2	ТЕО	25	29	25	36	33
3	ТО + ТЕО	52	46	43	54	48

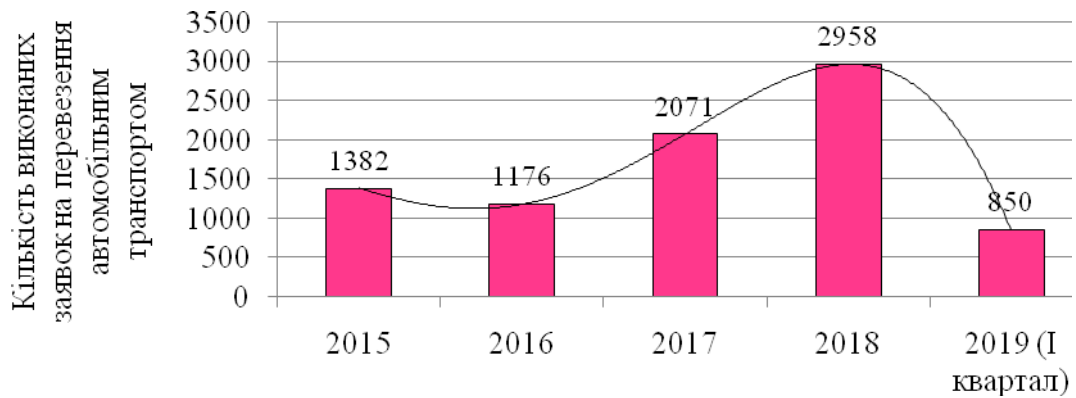


Рис.1.3. Динаміка виконаних заявок виконаних автотранспортом

Компанія займається перевозкою різних видів вантажу у тому числі небезпечні та негабаритні. Але зазвичай замовники беруть послуги з доставки запчастин від автомобілів, будматеріали та продукти для харчування.

Таблиця 1.3.

Структура видів вантажів, які доставляє «Імпульс» періодом з 2015 – I квартал 2019 років

№	Вид вантажу	2015	2016	2017	2018	2019 (I квартал)
1	Автозапчастини	15	12	18	10	20
2	Будівельні матеріали	36	28	25	29	31
3	Вироби господарські побутові	21	23	19	25	9
4	Харчові продукти	19	28	19	21	22
5	Друкована продукція	2	2	4	5	12
6	Інші групи вантажів	7	7	15	10	6
	Сума	100	100	100	100	100

Так, за ці 5 років збільшився попит транспортування запчастин авто та та друкарську продукцію, що обумовлена зовнішніми факторами. У зрівнянні з 2020-м роком у перші місяці 2019 року транспортний попит на автозапчастини виріс в x2 рази, що пов'язано з більшим обсягом процесу розмитнення авто у період дії пільгового тарифу, а попит на друковану продукцію збільшився за рахунок роботи Національного банку України, а точніше державної компанії «Банкотно-монетний двір України» Транспортно-митне оформлення Обсяг вантажоперевезень значно збільшився в результаті проведення тендеру на надання послуг, який виграло підприємство ТОВ «Імпульс».

Щодо продовольчих продуктових товарів (фрукти, соки, крупи, овочі, безалкогольні напої) то їхня частина в обсязі загальних перевезень десь коливається в мінімальних межах, що свідчить про більш стабільний попит, ніж на інші товарні групи.

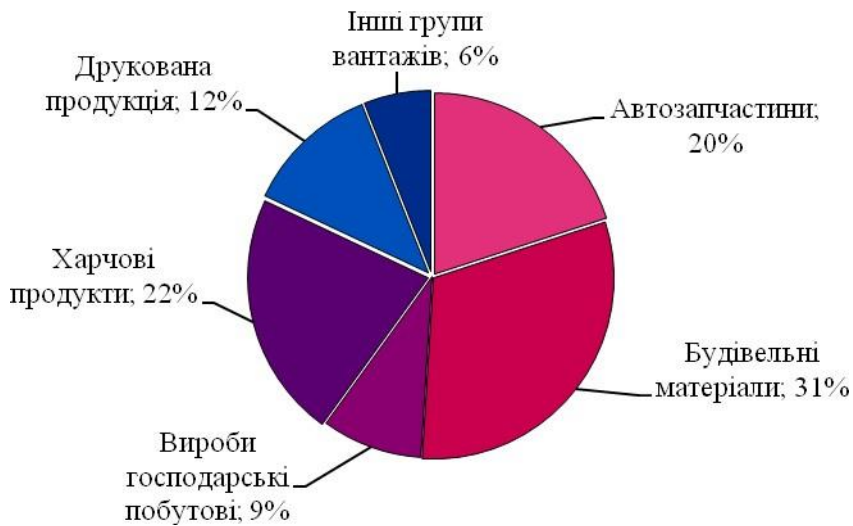
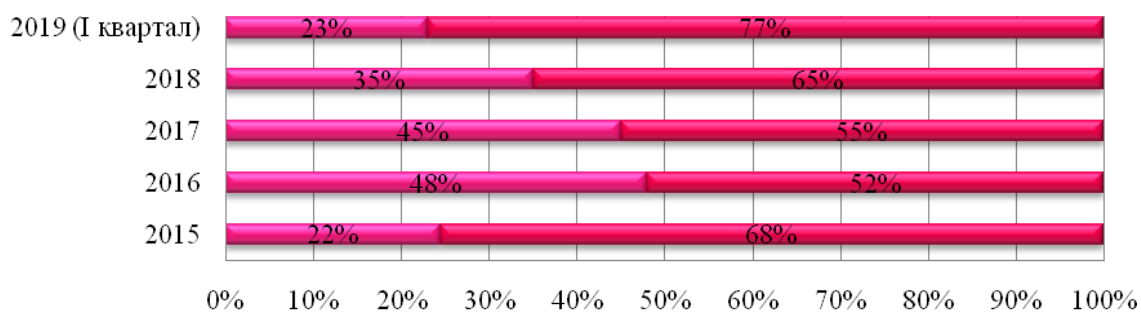


Рис.1.4. Вантажопотік компанії за 2021р

ТОВ «Імпульс» має у своєму розпорядженні власний автопарк і орендовані транспортні засоби. Це 5 невеликих фургонів для загального використання (1,5-2 тонни) для перевезень в межах міста, 6 великих фургонів (до 7,5 т) в приміських межах, 18 сідельних тягачів (стандартом Євро 4-6) і 19 напівпричепів. Більша частина доставки також попадає на групові перевезення, коли вантаж, що перевозиться, невеликий, а простір і об'єм всього транспортного засобу і контейнера можуть бути використані ефективно. Гістограма на Рис.1.5 зображує, що доставка вантажу збірного (LTL/LCL) мають переважний відрив через свою економічну ефективність.

Власний автопарк загального призначення - складається з фургонів або тентованих вантажівок. Але, оскільки потрібні й автомобілі спеціального призначення, компанія має довгострокові угоди співпраці з декількома транспортними біржами.



	2015	2016	2017	2018	2019 (I квартал)
■ FTL/FCL	22%	48%	45%	35%	23%
■ LTL/FCL	68%	52%	55%	65%	77%

Рис.1.5. Гістограма перевезення вантажів

Таблиця 1.4.

Власний парк рухомого складу

Марка	Модель	Кількість	Тип	Рік випуску	Екологічна норма	Вантажо-підйомність
Mercedes-Benz	Sprinter CDI	4	Фургон	2012	5	до 1500 кг
Renault	Master	1	Фургон	2015	5	до 2000 кг
Renault	Mascott	6	Фургон	2008	4	до 7000 кг
VOLVO	FH500	8	Сідельний тягач	2017	6	до 19000 кг
DAF	XF 106 460	10	Сідельний тягач	2016	6	до 20000
SCHMITZ	CARGOBULL SCS 24/L Multilock XL Hidraulicroof	6	Напів-прицеп	2013	-	до 20000
SCHMITZ	CARGOBULL SCS 18	3	Напів-прицеп	2014	-	до 19000

Той рухомий склад, який у власності компанії, задовольняє лише частку її потреб у доставці товару у кількості та у срок. Велика частина вантажу, який доставляється вимагає особливих конструктивних, габаритних та температурних умов. Тому з причин економії підприємство покладається на послуги компаній, які дають в оренду спеціалізовані ТЗ, або на послуги деяких транспортних компаній які займаються схожими перевозками вантажів.

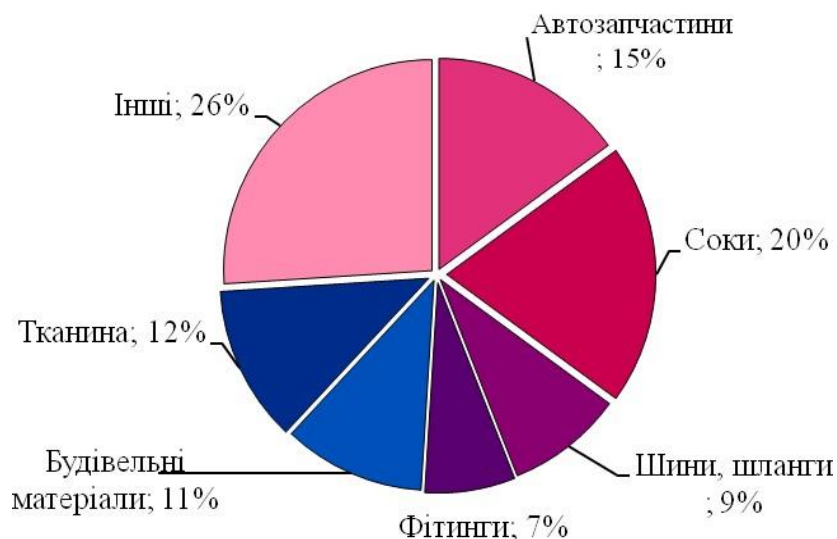


Рис.1.6. Вантажопотік компанії за допомогою власного парку авто

Крім контрактів на довгий строк з невеликими транспортними підприємствами, ТОВ "Імпульс" використовує послуги добросовісних транспортних бірж, таких як, Cargo LT, AllBiz, Флагма та Ларді Транс. Більше всього беруться в оренду ізотермічні фургони, рефрижератори та автомобілі з багатим циклом через недостатню к-сть ТЗ у власному автопарку.

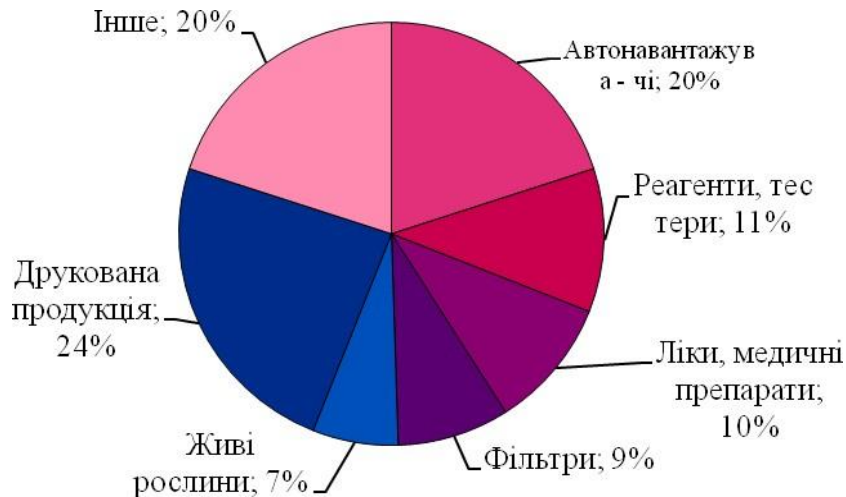


Рис.1.7 Вантажопотік залучених ТЗ за даними 2021 року

За архівами 2021 року компанії «Імпульс» експортерами товарів з України найчастіше користувались різні країни світу, наприклад як Китай, США, Словаччина, Польща, Індія та навіть ОАЕ.

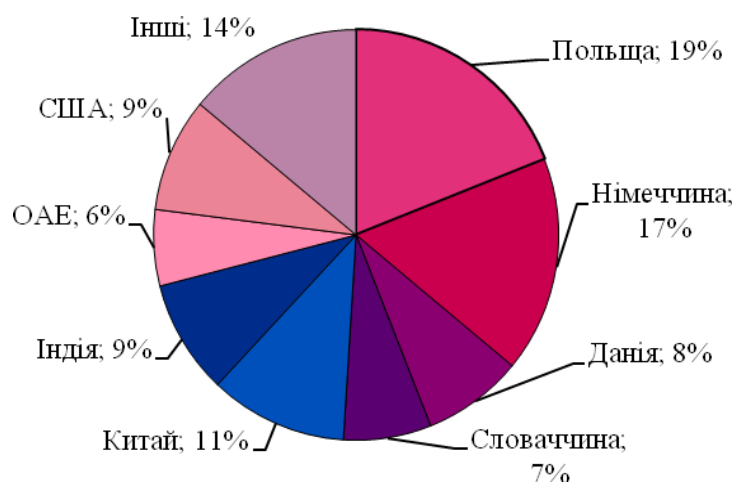


Рис.1.8 Графічна структура експорту за 2020 р

Підсумовуючи виходить, що зовнішньоекономічна діяльність компанії різноманітна, оскільки вона доставляє багато видів вантажу по різних країнам по світу. З цього аналізу архівних даних можна підвести підсумок, що в період з 2019 - 2021 рік ТОВ "Імпульс" поступово значно збільшило обсяги вантажоперевезень.

1.3 Мінуси ТОВ "Імпульс" та їх вирішення на мою думку

Діяльність ТОВ "Імпульс" настільки різноманітна, що можна зробити висновок про те, що вона міцно закріплена на високих місцях не тільки на ринку в Україні, але і на логістичних ринках доставки і в інших країн світу на різних континентах. Компанія надає повноцінні послуги з митного оформлення документації та експедирування й доставки вантажу. Компанія також є власний склад (митний і розмитнений), що дозволяє нам надавати нашим клієнтам максимально можливий пакет послуг. Описуючи послуги та її тарифи, варто відзначити, що ціни компанії низькі порівняно зі схожими компаніями і це один з найважливіших тезисів, який впливає на рівень попиту на послуги "Імпульса".

Але є багато недоліків, які навмисне роблять повільніше розвиток та економічне зростання компанії. На мою думку найбільша проблема підприємства полягає в зростанні попиту її послуг, коли компанії дуже важко їх задовільнити повністю працівниками. Це призводить до великого необхідного збільшення чисельності співробітників. Однак у логістичному секторі та брокерських послуг у цей час або не вистачає персонала, або не вистачає кваліфікованого персоналу. Особливо завантажений сектор відділу менеджерів з обслуговуванням з клієнтів. Менеджер працює в парі: 1 займається логістичною підтримкою, а другий працює з митним оформленням документації безпосередньо. Кожна пара менеджерів обслуговує приблизно за 25-75 клієнтів, а деякі з менеджерів працюють по а робочого часу, або на перерві чи на вихідних. Вирішення цієї проблеми полягає у наймі нових працівників, які можуть працювати ефективніше. ТОВ "ІМПУЛЬС" запрошує студентів без досвіду в цій галузі або з досвідом фахівців в інших галузях і пропонує платне навчання для всіх бажаючих після складання іспитів і конкурсного відбору. Підприємство вже почала працювати над цією проблемою для позитивних результатів.

Існують Приватні школи для навчання персоналу, і деякі відділи вимагають, щоб ви відвідували від двох до п'яти лекцій з підвищення кваліфікації на тиждень. Новим співробітникам буде надано керівництво, написане експертами ТОВ "Імпульс". Це і наглядно показує, що компанія почала робити кроки для поступового вирішення проблеми перевантаження попиту на послуги дорогою зі збільшенням числа співробітників. Ще компанія має один істотний недолік в плані ступеня впливу на прибуток - це недостатня кількість транспортних засобів, що знаходяться у власності компанії. "Імпульс" надає більшість своїх логістичних послуг шляхом посередництва, що означає досить малий прибуток від доставки товарів. Дивлячись на зріст попиту на логістичні доставки вантажів і чистий прибуток компанії за цілий рейс від орендованого транспорту незначна, компанія збільшила кількість вагонів, що належать їй.

Однак технічне обслуговування власних транспортних засобів є досить капіталомістким завданням, тому вони укладають контракти на довгий час з ремонтними майстернями (СТО) та автозаправними станціями, щоб зменшити витрати на обслуговування власних транспортних засобів.

2 ОСНОВНА ЧАСТИНА

2.1 Покрокова схема доставки вантажів

Процес організації ефективного та точного процесу доставки вимагає чіткого транспортно-технічного рішення доставки вантажів, частіше усього, коли поставки здійснюються на міжнародних маршрутах і включають організацію вантажно-розвантажувальних робіт. Його ефективний розвиток спрямований на як можна менше часу простою та максимально ефективного використання транспорту, вантажно-розвантажувальних робіт і людського ресурсу.

Спрощена схема послідовності роботи маршруту виглядає наступним чином: сформована вантажовідправником вантажна одиниця (вантажний піддон) завантажується в кузов транспортного засобу → на митний пост → проходження експортних формальностей на митниці в місці відправлення → маршрут до пункту відправлення митниці → митний та паспортний огляд → маршрут отримання Люди склад → розвантаження товарно-матеріальних цінностей. З послідовності видно, що ефективно розроблене транспортно-технічне рішення є безперервним, гармонійним у часі та просторі між усіма своїми елементами і, перш за все, забезпечує мінімальну обробку вантажів.

Отже, з послідовності видно, що ефективно розроблене транспортне технологічне рішення не повинно бути перерваним, його різні елементи повинні бути скоординовані в часі та просторі, і, перш за все, він повинен мати мінімально допустимий обсяг вантажних операцій.

2.2 Характеристика, класифікація та правила перевезення соку

У цій магісторській кваліфікаційній роботі розберемо процес доставки вантажу на прикладі соку у міжнародному сполученні. Сік - це упакований у тару продукт, який належить до групи харчового товару промисловості. Таким чином беремо приклад з замовленого компанії «Торговий дім Біола», а саме соку «Біола» (а саме яблучний сік) в пляшці об'ємом 1 л. Сік за фізичним станом є рідким, тому для зручності доставки його поміщають у споживчу тару відповідної ємності. Продукт транспортується в ПЕТ-пляшках (тобто призначений тільки для одноразового використання). Яблучний сік Viola - це відфільтрований сік, виготовлений з очищеної води та фруктового концентрату. Перевага такої технології виробництва, сік не містить консервантів і штучних барвників. Крім того, оскільки сік пастеризований, термін його придатності становить 12 місяців, і він може зберігатися в герметично закритих пляшках за відповідною температурою від +1 до +25°C далеко від прямих сонячних променів, незважаючи на те, що не містить консервантів і штучних барвників. Тому, згідно з чинним законодавством, у процесі транспортування шляхом ізотермічних транспортних засобів для цього виду вантажу є обов'язковим і впроваджуються рішення на розсуд та погляд вантажовідправника. «Торговий дім Біола» не використовує такі ТЗ для міжнародних перевезень, які ми розглянемо на прикладі доставці між Україною та Польщею. Також необхідно вказати повну класифікацію вантажу. Наступні розділи не є повною класифікацією, оскільки пункти класифікації впливатимуть на адміністративні рішення, які ухвалюються під час транзиту.

Класифікація

- За типом контейнера - контейнерні вантажі
- За вагою - нормальна вага (нормальна вага, оскільки одна одиниця важить 1 кг);
- За габаритними розмірами - габаритні вантажі;
- За способом навантаження і вивантаження - навалочні (пакетовані) вантажі;
- За способом виробництва (за галузями економіки) - належать до харчової промисловості;
- За фізичним станом - наливні вантажі;
- Наливні негазовані напої належать до другої категорії, залежить від числа ступеня способу використання вантажопідйомності ТЗ;
- Товари не позначені за специфічними характеристиками, оскільки не вимагають особливих умов для транспортування або способу зберігання. Однак максимальний температурний поріг для зберігання соків встановлено в межах від +1 до +25°C.

Правила перевезення соку

Пляшки із соком зазвичай упаковують у термостійку плівку в шість упаковок, а не перевозять окремо. Для полегшення навантаження та розвантаження ТОВ «Торговий дім “Viola” частіше всього приймає рішення розміщувати пляшки картоні кодом GT1. Однак ДСТУ 4283.1:2007 не містить жодних вимог до пакування пляшок із соком, воно лише «рекомендується», але не «обов'язкове», а тому залежить виключно від рішення вантажовідправника. Упаковки пляшок повинні розміщуватися на піддонах. Висота штабеля не вказана в правилах транспортування і зберігання. Кількість упаковок продукції, що розміщуються на піддонах, допускається виходячи з принципу множника розміру піддону. Після укладання на піддони споживчу упаковку має бути зафіксовано стрейтч плівкою, щоб забезпечити цілісність і полегшити маніпуляції під час розвантаження. Піддони ставлять таким чином, щоб виникло утворення якомога менше зазорів для цілісної доставки вантажу.



Рис. 2.1 Термостатне упакування та навантажений піддон пляшками упакованими у термостат

Піддони можна перевантажувати за допомогою стандартного навантажувача або підйомника (рок-ліфта). При зберіганні та транспортуванні важливими умовами є 70% вологості повітря, оптимальна температура не вище +25°C, захищеність від прямих сонячних променів. Категорично забороняється перекидати вантаж при перевантаженні (4-5).

2.3 Документальний супровід у міжнародному сполученні

Окрім стандартних документів, необхідних для експорту, також важливо отримати гігієнічний сертифікат для виду продуктів, які походять не з тварин під час міжнародних перевезень соку до європейських країн. Цей сертифікат не є обов'язковим для експорту та видається лише на вимогу країни-імпортера відповідно до змін, чинних у 60-ї статті закону України, який називається «Основні принципи та вимоги безпечності та якості харчових продуктів». В жовтні 2018 р. відповідно до ст 26 цього ж закону на вимогу операторів ринку на харчові продукти, вироблені підприємствами, зареєстрованими відповідно до вимог цього Закону, видаються сертифікати з питомими показниками харчових продуктів. безпечність і якість харчових продуктів.

Санітарний сертифікат підписується державним інспектором Державної служби України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів – органу, що здійснює державний контроль у сфері безпеки продуктів, верифікується печаткою уповноваженого органу та зазначається ПІБ підписанта. Плата за видачу санітарного сертифіката на партію продукції, які походять не з тварин відповідно до частини третьої ст 60 цього ж закону становить половину мінімальної зарплати згідно встановленої законом на день подання заяви оператора ринку.

Дають два примірники сертифіката, одного з них оригіналу англійською мовою видається оператору ринку, а другий (копія) скріплюється печаткою уповноваженого органу Служби безпеки харчових продуктів та захисту споживачів України знаходиться відповідно відведеного часу в уповноваженому органі.

Для доставки у міжнародному сполученні соку необхідний стандартний пакет документів, відповідно до цього складається і оформляється митна декларація для вивезення за кордон митної території України. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України № 80 від 01.02.2006 р комплектації документації потрібних для оформлення митного договору. В нього входять написана митна декларація, ціна товару, документи, що визначають ціну товару (інвойс або умовний інвойс), зовнішньоекономічні угоди, договори, укладені між відправником та митним брокером, а також інші документи, що визначають ціну товару (інвойс або умовний інвойс), договори, які укладено між митним брокером та митним брокером. До них відносяться договір, що уповноважує відправника представляти інтереси відправника в митних органах, належним чином завірений дозвіл органу фіскальної служби, документ, що ідентифікує країну походження товару, і сертифікат, що ідентифікує випадкові витрати на доставку транспортом, розвантаження і вивантаження вантажу.

Спеціальних правил для експорту оброблених соків немає, але в більшості випадків є певні аспекти, які посередники повинні враховувати при використанні морських контейнерів або інших методів консолідації товарів. Наприклад, тара для транспортування соку може бути використана повторно, якщо це передбачено згідно норм використання. Крім того, дерев'яні піддони повинні супроводжуватися

фітосанітарним сертифікатом. При розмитненні соку на піддонах оформляються дві митні декларації: на вантаж і на тару. Так, соки, які декларуються за кодом УКТЗЕД 2009 71 99 00, оформлені в режимі ЕК 10 (шляхом експорту), а інші декларації оформлені в режимі відповідно під кодом ЕК 32 з кодом УКТЗЕД 4415 20 90 00 і митні платежі не сплачуються. Коли контейнер повертається на українську митницю, код вантажу залишається тим самим, але режим імпорту палети під кодом ІМ 41.

В цій ситуації для дотримання режимів «тимчасового вивезення» і «реімпорту» важливо, щоб багаторазова упаковка була промаркована із зазначенням номера, щоб митні органи розглянули та змогли легко це ідентифікувати. Якщо при поверненні упаковки на українську митницю ідентифікація неможлива, імпортер має підготуватися до сплачування митних зборів.

2.4 Аналіз перевезень вантажу на прикладі соку в міжнародному сполученні

Протягом до воєнних п'яти років міжнародний експорт фруктових соків продовжував збільшуватися. Відповідно до статистичних даних Державної служби статистики України спрощення процедур експорту соків, а саме відміна обов'язкової видачі санітарних сертифікатів, призвело до значного збільшення експорту звичайного соку, соки без газу - в тому числі напої.

За допомогою Excel та на основі рівняння лінійної регресії було розроблено таблицю обсягу експорту продукції на прикладі соку відповідно періодом 2019 - 2021 рр, а в 21-му році був визначений на рівні 59,000 т, що на 34 % більше, ніж у 2019 році. 2018 рік. Зауважте, що коефіцієнт кореляції = 0,9746, що вказує на те, що кінцева вірогідність, яка прогнозована висока.

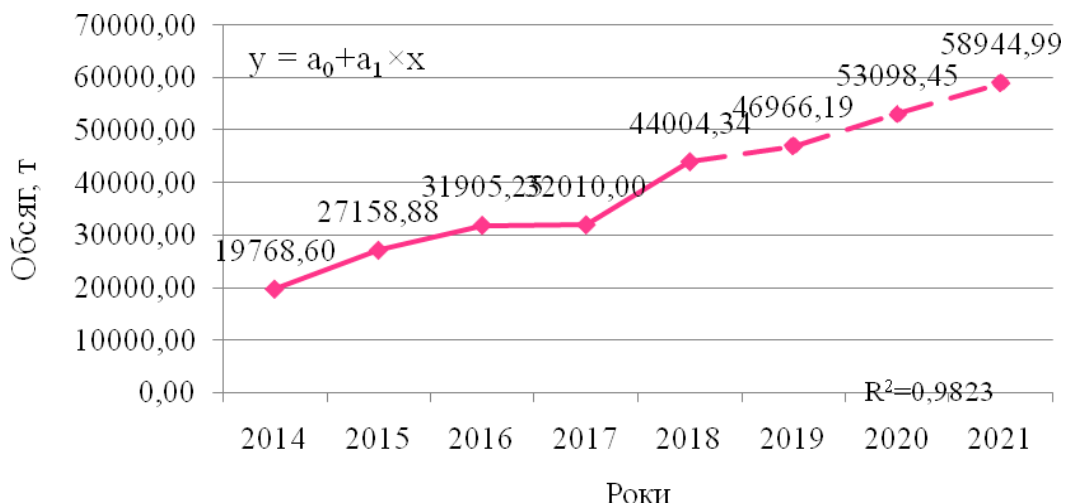


Рис.2.2 Доставка за кордон соку в довоєнні 8 років (динаміка)

Соки зазвичай експортуються в деякі країни ЄС (Польща, Німеччина, Угорщина, Словаччина, Нідерланди), а концентрати соку - шляхом через моря та океани до США і Канади та Мексиці.

У 2019 р Україна потрапила до десятку найбільших країн-експортерів соку в ЄС. По статистиці архівних даних у довоєнний період складають, що 90% усього соку, що привозять до країн ЄС це яблучний. У 21-й р за офіційними даними, наша країна експортувала цей продукт сумою на 66,4 млн євро. Відповідно статистиці 75% від загального обсягу експорту соку було доставлено до Європи, що є дуже суттєво.

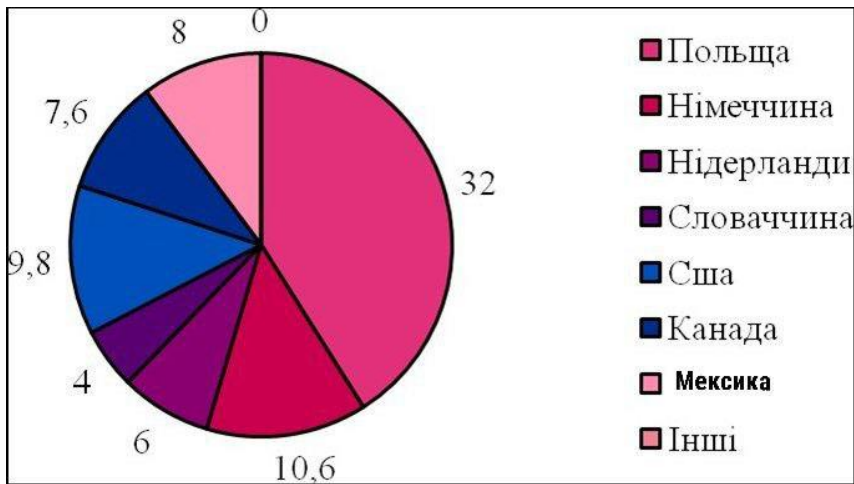


Рис.2.3 Країни експорту соку з України

Також було зазначено, що по договору про зону вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом, ми користуємося квотами на безмитний експорт соків до країн ЄС. Перші доставки згідно цих документів почалася в середині 2014 р, а річний коефіцієнт використання квоти становить 100%. Наприклад, на початок 19-го р наша безмитна квота на експорт різних соків до ЄС становила 16000 т, але в січні цього ж року цю квоту відмінили повністю.

2.5 Доставка соку в міжнародному сполученні на прикладі Київ – Вроцлав

В середньому один - два рази в тиждень компанія ТОВ «Імпульс» доставляє сік в одну з країн Європейського союзу, а саме Польща за маршрутом Київ – Вроцлав. Довжина маршруту становить 1066 км, що зображено на Рис.2.4

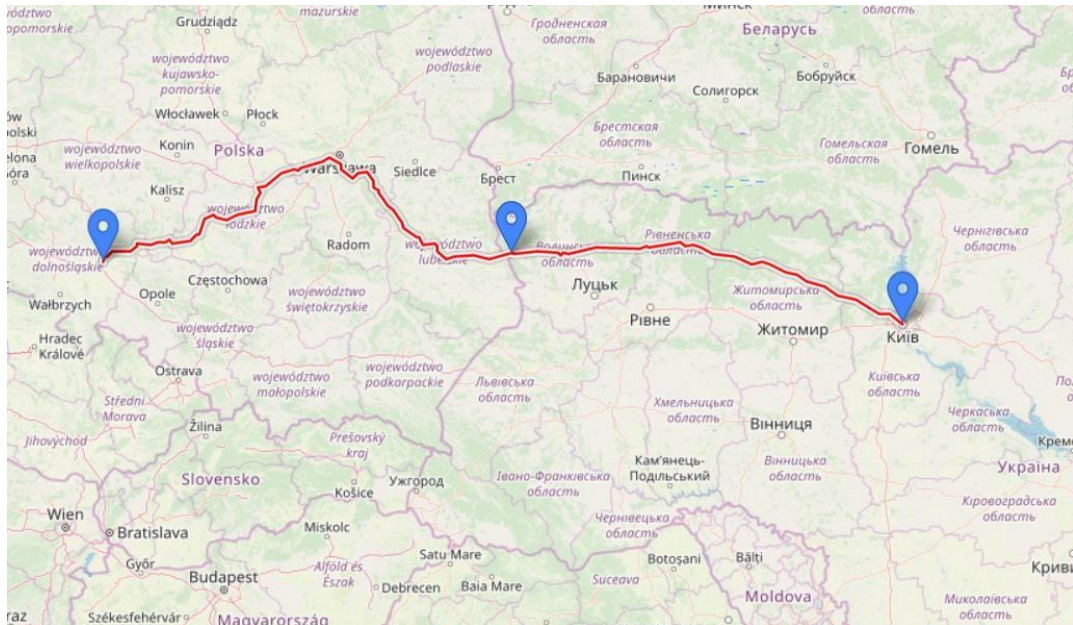


Рис.2.4. Маршрут на карті Київ – Вроцлав

Розглянемо цей маршрут по пунктам пропуску відстанню від Києва до «Ягодин» протяжністю 445 кілометри. Весь маршрут проходитиме по міжнародній трасі першого класу E373 (класифікується як М-07 за національною класифікацією автомобільних доріг). Покриття дороги – тверде асфальтобетонне по одній смузі в кожному напрямку. Дорогою до Ягодина маршрут проходить повз три станції ДАІ, розташовані приблизно на краю в селах на території України, такі як Курочков (Житомирська обл), села Сарни (Рівненська обл) та с. Вишнів (Волинська область). На шляху встановлено 12 заправок.

Крім того, на маршруті (або поруч із ним) розташовано кілька зупинок МДП. Зокрема, дві зупинки в селі Інатпіль (під Житомиром), дві в селі Сарни (Рівненська область), три під Ковелем і ще дві в районі прикордонного переходу Ягодин. Це дає змогу взяти невелику перерву або відпочити прямо і практично на всіх трасах України, не відхиляючись від маршруту в разі потреби. Міжнародний автомобільний

ПП «Ягодин» - один із найбільших в Україні, з 13 смугами для вантажних і легкових автомобілів. Середній час перетину кордону в «червоному коридорі» (для вантажівок, вміст яких потребує письмового декларування) становить приблизно 40 хвилин.

Відстань від Ягодина до Дорогуська, який знаходиться вже на території Польщі, становить 2 км, а відстань від Дорогуськ до пункту призначення у Вроцлаві - 619 км. Перед в'їздом у Пяскі дорога продовжується міжнародною трасою E373 (82 км від Дорогуськ), а потім звертає на міжнародну трасу E372 (ще 75 км) у напрямку Варшави до розв'язки біля Хржонхова. З Варшави продовжуйте рухатися національною дорогою 801 (130 км) у напрямку Лодзі, де вантажівки з вантажами їдуть платною дорогою A2 за ставкою 20 г/км (1 грн становить близько 10 копійок). Протяжність цієї автомагістралі становить 120 км, а плата за проїзд - 15 грн. Інша частина маршруту проходить через трасу міжнародного класу E67 до Вроцлава (228 км).

2.6 Вибір вантажного місця та розробка оптимальної схеми розміщення піддонів в кузові автомобіля.

У цій кваліфікаційній магістерській роботі розглядаються поставки соку. Особливих вимог до пакування і транспортування немає, оскільки вантаж знаходиться навалом і не належить до небезпечного класу.

Ці пляшки ставлять загорнутими на картонні піддони по 6 пляшок у кожному і обертаються фольгою. Відформовані палети також декілька разів обмотують стрейч-плівкою для забезпечення надійної фіксації вантажу на палеті. Габарити однієї одиниці вантажу відповідає таким параметрам - 270*180*280 мм, вага нетто - 6 кг, а брутто - 6,1 кг.

Бутильовані соки можна перевозити в ТЗ з критим дахом або контейнерах для загального призначення використання за умови, що вантаж має захист від потрапляння прямих сонячних променів. Тому, якщо сік завантажується в упаковках або на піддонах, необхідно знати і виконувати певні нормовані правила навантаження у відповідні види ТЗ. Забороняється згідно цих правил перевозити або зберігати вантаж поруч з іншими вантажами, які можуть зробити так, що пошкодиться органічна або фізико-хімічні властивість упакування, або самого соку. Висота вантажу відповідно цього повинна бути не більше 1,6 метра. Оскільки пляшкова тара має невелику вагу, економічно доцільно краще використовувати для перевезення пляшок з соком легкі піддони.

Тому зазначений вид вантажу упаковується на полегшених європіддонах розміром 1200*800 мм, в упаковках розміром 270*180*280 мм. Нижче наведено розрахунки, необхідні для визначення розташування коробок на європіддоні.

Таблиця 2.1

Схема розташування упаковок з соком на європіддоні (1200*800)

№ п/п	Схема розміщення	Кількість одиниць				Вантажність європіддона, кг	Коефіцієнти використання	
		По L	По B	По H	N _{заг}		$\gamma_{ст}$	η_s
1	L\l, B\b, H\h	4	4	5	80	488	0,53	0,81
2	L\b, B\l, H\h	6	2	5	50	320	0,32	0,61

Переходимо до розрахунків:

Розрахунок показників завантаження упакованого соку на піддоні:

- схема L\l, B\b, H\h:

1. Визначаємо к-сть упаковок завантажених на піддоні:

- L\l: $1200/270 = 4,4 \approx 4$ (шт);

- B\b: $800/180 = 4,4 \approx 4$ (шт);

- H\h: $1600/280 = 5,7 \approx 5$ (шт).

2. Загальна к-сть упаковок завантажених на піддоні:

- $N_{заг} = n_l \times n_b \times n_h = 4 \times 4 \times 5 = 80$ (шт).

3. Визначення маси брутто піддону:

- $M_{бр} = N_{заг} \times m_{уп} + m_0 = 80 \times 6,1 + 15 = 503$ кг,

де m_0 — маса піддону.

4. Фактор завантаженості піддону:

- $\gamma_{ст} = q_f/q_n = 503/1000 = 0,53$ (q_f — фактична, q_n — номінальна вантажності в кг).

5. Визначення коефіцієнту використання піддону:

- $\eta_s = S_B/S_{П} = (0,27 \times 0,18 \times 4 \times 4) / (1,2 \times 0,8) = 0,8$.

за схемою $L \setminus b$, $V \setminus l$, $H \setminus h$:

1. За розмірами:

- $L \setminus b$: $1200/180 = 6,6 \approx 6$ (шт);
- $V \setminus l$: $800/270 = 2,9 \approx 2$ (шт);
- $H \setminus h$: $1600/280 = 5,7 \approx 5$ (шт).

2. Загальна кількість упаковок встановлених на піддоні:

- $N_{заг} = 6 \times 2 \times 5 = 50$ шт.

3. Маса бругто піддону:

- $M_{бр} = N_{заг} \times m_{тящ} + m_0 = 50 \times 6,1 + 15 = 320$ кг.

4. Фактор завантаженості піддону:

- $\gamma_{ст} = 320/1000 = 0,32$.

5. Коефіцієнт використання піддону:

- $\eta_S = SB/S\Pi = (0,27 \times 0,18 \times 6 \times 2) / (1,2 \times 0,8) = 0,61$.

Згідно ступеня використання вантажності площі піддону, беремо схему розмірів вантажного місця габаритами 1200*800*1540мм.

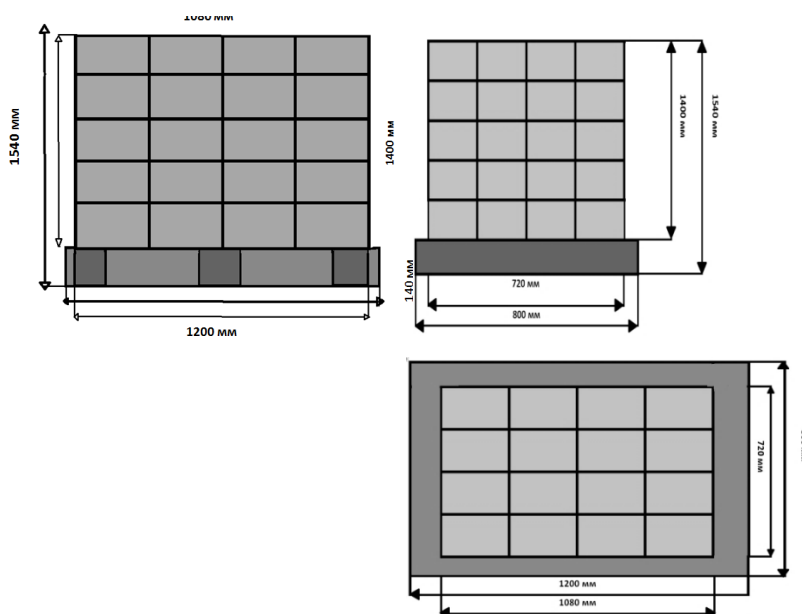



Рис.2.5 Розміри вантажного місця габаритами 1200*800*1540мм

Власний парк рухомого складу ТОВ «Імпульс» має сідельний тягач, який потрібен щоб перевозити вантаж маркою MANTGX24.400 з напівпричепом SCHMITZ CARGOBULL SCS 18.

Таблиця 2.2


Технічні показники сідельного тягача VOLVO FH500

Показник	Характеристика
Марка/модель	VOLVO FH500
Двигун	Дизель
Коробка передач	Ручна/механічна
Колісна формула	4*2
Євро стандарт	Євро 6
Потужність двигуна	368 кВт
Об'єм бака	900 л
Вантажопідйомність	19 000 кг
Фото	

Окрім великої вантажопідйомності він має велику екологічність порівнянні з іншими, а тому повністю підходить для роботи доставки у міжнародному сполученні.

Таблиця 2.3

Технічні показники напівпричепи SCHMITZ CARGOBULL SCS 18

Показник	Характеристика
Марка/модель	SCHMITZ CARGOBULL SCS 18
Вантажопідйомність	13 000 кг
Кількість та тип осей	2 осі, SAF
Гальма	Дискові
Кількість коліс	4
Габарити внутрішні	7720*2480*3000 мм
Фото	

Для полегшення розвантаження напівпричепи оснащені каркасом кузова шторного типу, а шторний матеріал виконує завдання захищати повністю вантаж від жаркого сонця та зберігає його в прийнятному температурному діапазоні. Існує три способи завантаження палет у кузов вантажівки: палети можуть завантажуватися горизонтально або вертикально (способи 1 і 2), а також у комбінації обох способів.

Таблиця 2.4

Завантажені піддони у кузові напівпричепа з допомогою схеми

№ п/п	Схема розміщення	Кількість одиниць			Коефіцієнти використання		
		По L	По B	N _{заг}	$\gamma_{ст}$	η_s	η_v
1	L\l, B\b	6	3	18	0,69	0,90	0,44
2	L\b, B\l	9	2	18	0,69	0,90	0,44
3	Комбінована	6	9	15	0,61	0,75	0,38

Відповідно до схеми L\l, B\b:

$$L\l: \frac{7720}{1200} = 6,43 = 6 \text{ (шт);}$$

$$B\b: \frac{2480}{800} = 3,1 = 3 \text{ (шт);}$$

К-сть піддонів розміщених на контейнері:

$$N_{заг} = n_l \times n_b = 6 \times 3 = 18 \text{ (шт);}$$

Статичний коефіцієнт вантажності використання кузова $\gamma_{ст}$:де $q_{ф}^к$ – фактична, кг; $q_{н}^к$ – номінальна, кг.

Коефіцієнт використання кузова:

$$\eta_s: \frac{S_B}{S_K} = \frac{6 \times 1,2 \times 3 \times 0,8}{7,72 \times 2,48} = 0,90,$$

де S_B – площа піддонів, м², S_K – площа в кузова, м².

Коефіцієнт використання об'єму кузова:

$$\eta_v: \frac{V_B}{V_K} = \frac{18 \times 1,2 \times 0,8 \times 1,544}{7,720 \times 2,48 \times 3} = 0,44.$$

де V_B - об'єм упакованого соку
на піддонах, м³;

V_k – об'єм кузова в
середині, м³.

Схема L\b, B\l:

$$\frac{7720}{800} = 9,65 = 9 \quad (\text{шт.})$$

$$\text{по B: } \frac{2480}{1200} = 2,07 = 2 \quad (\text{шт.})$$

$$\eta_S: \frac{S_B}{S_K} = \frac{9 \times 0,8 \times 2 \times 1,2}{7,72 \times 2,48} = 0,90,$$

$$\eta_V: \frac{V_B}{V_k} = \frac{18 \times 1,2 \times 0,8 \times 1,544}{7,720 \times 2,48 \times 3} = 0,44.$$

-за комбінованою схемою («п'ятірками»):

По довжині кузова 6 піддонів, по ширині кузова 9 піддонів:

$$N_{\text{зар}} = 6 + 9 = 15 \quad (\text{шт.});$$

$$\eta_{\text{ст}}: \frac{15 \times 530}{13000} = 0,61;$$

$$\eta_S: \frac{15 \times 1,2 \times 0,80}{7,72 \times 2,48} = 0,75;$$

$$\eta_V: \frac{15 \times 1,2 \times 0,8 \times 1,544}{7,720 \times 2,48 \times 3} = 0,38.$$

Отже маємо такі данні, що у кузова автомобіля доцільно розташувати піддони згідно першої схеми, або за другої. Тому, обираємо першу схему (L\l, B\b), відповідно графічне зображення таке:

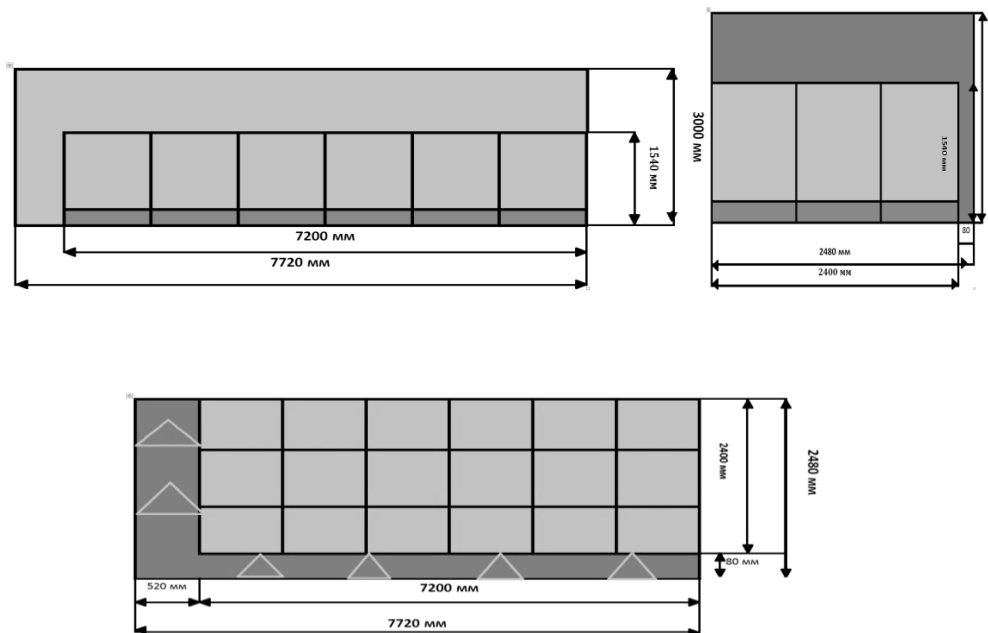


Рис.2.6. Схематичне зображення розміщення вантажу (1200*800*1540 мм) розміщеного у напівпричепі SCHMITZ CARGOBULL SCS 18 (7720*2480*3000 мм)

Вантаж в напівпричепі становить 9054 кг. Навантажувальний пристрій має бути закріплений на кузові автомобіля через простір, який він створює під час навантаження на кузов. Вантаж кріпиться до кузова автомобіля за допомогою жорстких стяжок.

2.7 Розрахунок оборотного рейсу доставки

Для того щоб регулювати і контролювати роботу членів екіпажів, було розроблено збір правил, що регулюють міжнародні перевезення. Ним стала Європейська угода про працю екіпажів ТЗ, як роблять перевезення міжнародному сполученні автомобілями (ЄУТР). Розробка угоди була проведена і затверджена в рамках КТМ ЄЕК ООН та підписана в Женеві 01.07.1970 р і набула чинності 05.01.1976 р. Україна приєдналася до цієї угоди відповідно за Законом України від 07.09.2005 р. «Про приєднання України до Європейської угоди про працю членів екіпажів ТЗ, що здійснюють міжнародні перевезення на автомобільному транспорті». Україна приєдналася до угоди підписавши її.

Угода містить вимоги, яким мають відповідати водії ТЗ, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення ЄУТР спрямована для цього шляхом на підвищення безпеки дорожнього руху та встановлює добові норми перебування за кермом екіпажів ТЗ, максимальний час безперервного водіння, добові та щотижневі періоди відпочинку водіїв ЄУТР спрямована на підвищення безпеки дорожнього руху та встановлює щоденні норми водіння для членів екіпажів транспортних засобів, максимальний час безперервного водіння, максимальну кількість часу відпочинку для членів екіпажів транспортних засобів, максимальну кількість часу безперервного водіння. А також недотримання режиму праці та відпочинку може спричинити за собою штраф, включно з призупиненням перевезень.

Таблиця 2.5

Прямий та оборотний рейс доставки соку

Доба	Період часу		Тривалість	Вид операції / Населений пункт	Пройдена відстань, км	Пройдена відстань за наростаючим підсумком км
	Початок	Кінець				
1	2	3	4	5	6	7
Україна						
1	8:00	8:00	24 год 00 хв	Завантаження ТЗ	-	-
2	8:00	8:00	24 год 00 хв	Митні процедури	-	-
3	8:00	12:30	04 год 30 хв	Керування до м. Сарни	316	316
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	316
	13:15	15:15	02 год 00 хв	Керування до МАПП «Ягодин»	128	444
				(експортний термінал)		
	15:15	16:00	00 год 45 хв	Перерва	-	444
	16:00	18:00	02 год 00 хв	Час проходження експортних процедур на МАПП «Ягодин»	-	444
	1	2	3	4	5	6
	18:00	18:05	00 год 05 хв	Керування до МАПП «Дорогуськ»	2	446
Польща						
	18:05	20:05	02 год 00 хв	Імпортні процедури на МАПП «Дорогуськ»	-	446
	20:05	23:00	02 год 55 хв	Керування TIROrlen(Варшава)	290	736
	23:00	8:00	09 год 00 хв	Відпочинок	-	736
4	8:00	12:30	04 год 30 хв	Керування до м. Сщув	264	1000
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	1000
	13:15	14:00	00 год 45 хв	Керування до м. Вроцлав	65	1065
	14:00	8:00	18 год 00 хв	Відпочинок	-	1065
5	8:00	8:00	24 год 00 хв	Розвантаження у м. Вроцлаві		
-						
6	8:00	8:00	24 год 00 хв	Завантаження автомобіля в м. Вроцлав	-	1065
7	8:00	8:00	24 год	Тривалість шотіжневого відпочинку	-	1065

1	2	3	4	5	6	7
8	8:00	12:30	04 год 30 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Варшава	350	1415
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	1415
	13:15	15:45	02 год 30 хв	Керування до МАПП «Дорогуськ»	270	1685
	15:45	17:45	02 год 00 хв	Експортних процедури на МАПП «Дорогуськ»	-	1685
	17:45	17:50	00 год 05 хв	Керування до МАПП «Ягодин»	2	1687
	Україна					
	17:50	19:50	02 год 00 хв	Імпортні процедури на МАПП «Ягодин»	-	1687
	19:50	20:00	00 год 10 хв	Керування до ТІРстоянки «УІФК «Волинь»» (с. Старовойтове)	3	1690
	20:00	8:00	12 год 00 хв	Відпочинок	-	1690
9	8:00	12:30	04 год 30 хв	Керування до м. Коростень	280	1970
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	1970
	13:15	15:15	02 год 00 хв	Керування до м. Київ	160	2130
	15:15	8:00	16 год 45 хв	Відпочинок	-	2130
10	8:00	8:00	24 год 00 год	розвантаження у м. Київ	-	2130
-	Тривалість оборотного рейсу - 10 діб					

Тому маємо скорочену щотижневу відпустку для водія - 24 години. Але, якщо дивитись на збільшений робочий день, час водіння та скорочений щотижневий відпочинок, робимо такий висновок, що вимоги Правил ЕСТР не порушуються.

3 ЕКОНОМІЧНА ЧАСТИНА

3.1 Розрахунок витрат на доставку в Польщу

Розрахунок фонду заробітної плати (ФЗП)

Максимальний розмір відшкодування витрат на відрядження по Україні та за її межами закріплений ст. 170 Податкового кодексу України та розраховується залежно від розміру мінімальної ЗП на початок звітного та податкового року.

Таблиця 3.1

Витрати на поїздку в Польщу, станом на 2020 р

Витрати	По Україні		В Польщі	
	Розмір	Сума	Розмір	Сума
Не підписані документально на харчування та фінансування		514,50		92 €
	0,2 МЗП, станом на 01.01.2020 р		Зазначена в пп. 170.9.1 ст. 170 ПКУ сума	

Таблиця 3.2

Витрати на добу в поїздці

маршрут	Час	Затверджені відповідно норми відшкодування (€)	Відшкодування (€)
Україна	2,47 доби	14,6	34,56
Польща	2,53 доби	92	204,16
Разом	5 діб	92,6	234,58

Таким чином, вартість відшкодування вартості квитка в обидва кінці становить 472 €, відповідно за курсом НБУ на 15.06.2020 р становить 15 550 грн. Така сума зумовлена тим, що тарифи на відрядження до країн ЄС приблизно вшестеро вищі, ніж тарифи на відрядження Україною; тариф 92 євро по суточно у країнах ЄС не обмежується цією цифрою і часто збільшується на розсуд компаній.

Зарплата водія у соціальних фондах станом на 2020 р:

- Ставка (15500 грн);
- рейс (5 діб);
- витрати на їздку (13450 грн);
- Таблиця 3.9
- Ціна пального та обмеження на ввезення на нього

Таблиця 3.3

Ціна пального та обмеження на ввезення на нього

Країна	Вартість палива, грн/л	Обмеження на ввезення, л
Україна	45,50	-
Польща	50,60	200 л

При розрахунку цін на прямі рейси Київ - Вроцлав враховуйте, що пасажиром дозволено ввозити до Польщі до 200 л палива. У селі Старовейтве є заправна станція, де ви можете заправитися, використовуючи максимально дозволена кількість на момент вильоту. Це дозволить вам заправитися до прибуття в пункт призначення у Вроцлаві.

Таблиця 3.4

Витрати на паливо, при виконанні прямого рейсу

Країни	Відстань, км	пробіг, л	Додатко ві витрати, л	Всього, л	Заправка		
					Об'єм, л	Ціна, грн	Витрати, грн
Україна	447	98	15,59	135,64	337	45,50	145 54
Польща	619	166,51	21,6 6	187,76	-	50,60	-
Всього	1065	264,51	37,2 5	323,4	337	-	145 54

Всього вартість пального для прямого рейсу з Києва (Україна) до Вроцлава (Польща), відстань між якими становить 1066 км, склала 14 554 грн. Зазначимо, що вартість на пального в Україні менше, ніж у Польщі, то для економії грошей рекомендується заправлятися за максимально допустимої витрати пального 200 л, що позбавить вас від необхідності дозаправлятися на всьому шляху прямування до Вроцлава і значно скоротить витрати на пальне.

Витрати на сервіс ТО

У вартість технічного обслуговування входить:

- витрати на технічне обслуговування автопоїздів (ціна в прейскуранті офіційного дилера), грн.

- інтервали ТО (відповідно до вимог виробника, викладених в інструкції з технічного обслуговування та паспорті автомобіля), км.

пробіг авто за 1 рейс складає – 1066 км

$$C = \frac{2500}{2000} \cdot 1066 = 1332,5 = 1333 \text{ грн}$$

Розхід на шини

Вартість шин складається з:

- загальної відстані маршруту, км (1066 км)
- вартості на 1 комплект шин тягача з напівпричепом (9500 грн)
- к-сть шин на одиниці рухомого складу (8шт).
- ремонт = 1%

$$\text{Ш} = \frac{9500 \cdot 8 \cdot 1066}{100000} = 810 \text{ грн}$$

Витрати на амортизацію

Відповідно норми витрат на амортизацію сідельних тягачів складає 0,1%/1000 км пробігу;

вартість тягача VOLVOFH500 – 838 000 грн та напівпричепи SCHMITZ CARGOBULL SCS 18 – 320 000 грн; коефіцієнт типу рухомого складу = 1

$$A = (838000 + 320000) / 1000 = 1158 \text{ грн}$$

Розхід на страхування

Страхування (сідельних тягачів) для транспорту вантажопідйомністю більше 2 тонн та для напівпричепів зі стажем водіння не менше 3 років, терміном дії договору і використання такий же період), якщо переводити у гривні, маємо - 2150 грн. щорічно. При самостійному водінні - 45 грн.

Зелена карта для страхування, дійсна тільки у відповідних територіях країн-учасниць міжнародної системи страхування авто від "WK" для власників наземних ТЗ, які зареєстровані в Україні та експлуатованих самостійно, відповідно маємо такі розцінки: для сідельного тягача - 510 грн., напівпричепа - 66 грн.

КАСКО (ТЗ, які мають вантажопідйомністю більше 2 тонн: відрахування 2,6%, страховка без зносу автомобіля від 3 до 4 років) відповідно у грн складає - 58 250 грн. щорічно). 815 грн. за одну їзду. Медична страховка для іноземних водіїв (перевозячи у грн) складає 43 грн. щоденно, тобто 155 грн. за один рейс.

Таблиця 3.5

Витрачення на документацію для закордонного рейсу

Назва документу / послуги	Вартість, грн
Книжка МДП (6 листова)	1250
Страховий платіж за книжку МДП	360
Дозвіл на перевезення (двосторонній (Україна – Польща)	65
Бланк CMR	15
Супровідна документація	470
Всього	2160

Таблиця 3.6

Витрачення на стоянку від час виконання закордонного рейсу

Країна	Вартість стоянки	Час паркування, год	Загальна сума витрат, грн
Україна	45 грн/год	-	-
Польща	6,5 zł/год	9	405
Разом	-	-	405

Окрім витрат зазначених вище у ПП «Ягодин» застосовує сплату єдиного збору по всіх пунктах пропуску, який становить 20 €, що переводячи у грн. = 695 грн. Витрата на митні збори переводячи з євро становить 620 грн., стоянки на території України по рейсу безкоштовні, але на території Польщі еквівалентно становить 340 грн.

Таблиця 3.7

Усі витрати на перевезення продукції до Польщі за заданим маршрутом

Назви витрат	Сума, грн
Заробітна плата водія у соціальних фондах	15 500
Витрати на паливо	14 554
Витрата на технічний сервіс	1333
Амортизація рухомого складу	1158
Страхування	970
Витрати на шини	810
Придбання та підготовка документів	2160
Витрати на стоянку	405
Всього	36 890

В підсумку маємо такі данні - за маршрутом за кордон з України до Польщі, а саме Київ – Вроцлав (через пункт пропуску «Ягодин – Дорогуськ») витрати на 1 рейс склали 36 890 грн.

4 ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1 Організаційна частина ОП на підприємстві

Покращення умов праці підвищує продуктивність праці та економічну результативність, а також одним з факторів, що сприяють подальшому особистісному розвитку.

Охорона праці-насамперед система, що складається з правових, організаційно-технічних, соціально-економічних, лікувально-профілактичних, санітарно-гігієнічних заходів спрямованих на підтримку життя, здоров'я і працездатності людини під час роботи будь де.

На підприємстві під час роботи роботодавець створює служби з ОП відповідно до стандартних положень, закріплених центральним органом виконавчої влади з нагляду у сфері охорони праці. Керівник і фахівець служби ОП мають такий самий статус і зарплату, як і керівник та фахівець основних виробничо-технічних служб. Фахівці служби з ОП мають право, у разі виникнення порушень з ОП:

- надати приписи керівнику структурного підрозділу підприємства про видалення недоліків та отримання необхідної інформації, документів і роз'яснень по питанням з ОП;

- Нездатність пройти медогляд, навчальний інструктаж передбачені законодавством і не мати доступу до відповідної роботи, або не дотримуватися вимог нормативних правових актів з ОП;

- надати роботодавцю заяву що до відповідальності працівника, що порушує вимоги що до ОП.

Скасувати наказ фахівця з ОП може тільки роботодавець.

Закон що до ОП трудового кодексу України, відповідного закону "Про державне соціальне страхування від захворювань на роботі, які призводять до нещасних випадків на виробництві та втрати працездатності", і відповідно до них приймаються нормативно-правові акти. Якщо згода на обов'язковість для нього міжнародного договору, надана Верховною Радою України, надає інші норми, замість тих, що передбачені законодавством з ОП, беруться норми міжнародного договору. Коли укладається ця документація, роботодавець зобов'язаний проінформувати працівника про одержання інформації про умови

роботи, а також про право працівника на пільги і компенсації за роботу за таких умов відповідно до Закону та колективних договорів. Співробітникам не може бути запропонована робота, яка, згідно з висновком лікаря протипоказана за станом здоров'я.

Коли є наявність висновок психофізіологічного обстеження допускається виконання робіт, що підвищують ризик і вимагають професійного відбору. Відповідно з законодавством всі працівники мають бути обов'язково застраховані, що спричиняє втрату працездатності.

При прийомі на роботу і в процесі виконання робіт співробітники за рахунок підприємства проводять інструктаж і навчання своїх підлеглих з питань ОП.

Надання першої допомоги постраждалим в результаті нещасного випадку і правила поведінки при нещасному випадку.

Залежно від характеру і часу проведення інструктаж з ОП підрозділяється на вступний, первинний, повторний, позаплановий і цільовий.

Проводиться інструктаж:

- з усіма робочими на підприємстві;
- із співробітниками інших організацій, там же, що виконують свою роботу для підприємства;
- зі студентами та курсантками, які проходять трудову або професійно-технічну підготовку на підприємстві;
- з туристами в разі проведення екскурсій по підприємствах.

Вступний інструктаж має проводитися фахівцем служби з ОП або іншим фахівцем який затверджений за наказом (розпорядженням) підприємства, які пройшли навчання і перевірку з питання ОП.

Вступний інструктаж проводиться в кабінеті з ОП або в спеціальному приміщенні з допомогою застосування сучасних технічних засобів навчання, посібників потрібних для цього розробленої службою ОП для даного підприємства. Програма і тривалість інструктажу будуть затверджені головою компанії.

Журнал вступного інструктажу - це журнал його організації, який ведеться службою з ОП або відповідальною за це особою і запис для проведення вступного інструктажу. Перший початковий інструктаж проводиться перед початком робочого часу зі співробітником:

- новоприйнятим (на постійній або тимчасовій основі) на підприємство або особу з приватним статусом, яка дає наймане працевлаштування;
- процес переходу з одного структурного підрозділу компанії в інший підрозділ;
- того, хто буде виконувати за нього нову роботу;

- прикомандировані співробітники іншого підприємства, працюють на підприємство;

- проводиться зі слухачами, курсантами, практикантками та вихованками освітніх установ:

- перед початком трудової або професійної підготовки;

- перед виконанням де використовуються різні механізми, інструменти, матеріали і т. д..

Перший інструктаж на виробництві організовують для відповідної до цього роботи, персонально або в групах людей однієї спеціальності, згідно з діючими правилами ОП.

Повторні інструктажі проводяться на роботі індивідуально з окремими співробітниками або групами співробітників, які виконують однотипну роботу, в залежності від обсягу і змісту переліку проблем, наведеного в першому інструктажі.

Повторні інструкції можуть бути нормативним правовим актом з охорони праці, яка діє в галузі з урахуванням певних умов праці, або складені роботодавцем (фізичною особою, яка використовує найману працю):

- Робота, яка має підвищену небезпеку - раз в 3 місяці;

- На інших роботах - раз в 6 місяців.

Будуть проведені позапланові інструктажі зі співробітниками прямо на місці їх праці або у відділі охорони праці:

- Коли вступають в силу нові або переглянуті закони і нормативні акти з ОП і коли будуть внесені ці зміни та доповнення;

- При зміні технологічних процесів, заміни або покращення робочого обладнання, оснащення та інструментів і інших матеріалів, що мають вплив на стан ОП;

- У випадку, коли стається порушення працівником вимог нормативних правових актів з ОП, що спричинили травму, нещасного випадку, пожежі тощо.;

- При наявності перерви під час праці робітника більше чим 30 днів

- Для роботи з великим ризиком, а для інших робіт - більш ніж на 60 днів.

Позаплановий інструктаж організовується з учнями, студентками, курсантами і практикантками проводиться в період трудового та професійного навчання в разі порушення вимог нормативних правових актів з ОП, що в теорії могли б призвести до травм, нещасних випадків, пожеж і т. д.

Позапланові інструктажі можуть проводитися індивідуально з окремими співробітниками або групами робітників відповідної спеціальності. Вид позапланового інструктажу визначається в окремих випадках в залежності від випадків, що призвели до його необхідності.

Навчання буде проводитися зі співробітником:

- При ліквідації аварій, катастроф і стихійних лих;
- переходячи до закону, при виконанні робіт, за якими дозволу на роботу, наказу або постанови.;

Цільові - проводиться як і позапланові.

Основні, повторні, позапланові та цільові інструктажі проводяться окремими особами з використанням безпосереднього керівника робіт (структурного підрозділу, начальника цеху) або найманої робочої сили і завершуються перевіркою знань у формі усних опитувань, з використанням технічних засобів або перевіркою набутих людиною навичок безпечних методів роботи хто проводив інструктаж.

Недостатні результати перевірки знань, навичок і умінь для безпечного виконання роботи після першої, повторної або позапланової

Протягом 10 днів будуть дані додаткові вказівки і проведена перевірка знань.

Проводьте первинні, повторні, позапланові та цільові інструктажі, а для допуску до праці та особа, яка проводила інструктаж, повинна бути пронумерована, прошнурована і скріплена печаткою на сторінках журналу реєстрації інструктажу з ОП на виробництві.

Для роботи, що вимагає оформлення наказу про прийому на роботу, ті інструкції, що вказані в цьому наказі про прийом і не потрібні в журналі інструктажу.

Міністерство може додатково розробити і опублікувати власні правила відповідно до пожежної безпеки, що не протистоять цим правилам і знижувати вимоги, виходячи з конкретних умов і характеристик пожежної небезпеки виробничих об'єктів. Відповідні нормативні правила треба погодити з Головним управлінням Державної пожежної охорони (ГУДПО) Міністерства внутрішніх справ України.

Роботодавець зобов'язаний, згідно законів про права працівників у галузі ОП давати умови роботи на місці праці кожного структурного підрозділу. Створювати відповідні служби, забезпечувати вирішення певних питань ОП, призначати посадових осіб, розподіляти обов'язки, права та відповідальність за вчинки відповідно до їх завдань, розробляти, з усіма підписантами колективного договору, здійснювати комплексні заходи щодо досягнення встановлених стандартів для збільшення існуючого рівня ОП.

Спричиняє зникнення причин, що призводять до здійснення нещасних випадків, професійних захворювань і заходів з профілактики, що визначаються комісією на підставі результатів розслідування цих причин; лабораторні дослідження умов праці, критичний погляд технічного стану обладнання для

виробництва та оснащення, нормативних актів з ОП. Охорона відповідно до процедур і термінів, встановлених законом, розробка на території підприємства, на будівельному майданчику, на виробничих об'єктах, виконання правил робіт і поведінки робочих, надання правових актів регулювання співробітникам, виконання безкоштовних прані охорона підприємства діє безкоштовно; за дотриманням працівниками технічних процесів, верстатами, механізмами, обладнанням та ін. стежать, за виконанням праці згідно правил поводження із засобами виробництва, застосуванням засобів захисту за вимогами з ОП. Організування лекції з безпечною роботою в галузі ОП та співпрацю з працівниками. Прийняття екстрених заходів для надання допомоги постраждалим і, при необхідності, залучити професійні аварійно-рятувальні підрозділи в разі аварій і нещастя на підприємстві. Роботодавець має нести пряму відповідальність за порушення відповідних вимог.

За порушення закону Про ОП, відповідно до законодавства порушується наказ органу державного нагляду за ОП, юридичних осіб та окремих осіб на посадах найманих на працю виписати штраф за упередженим за законом.

Максимальна сума штрафу не повинна перевищувати 5 % від місячної зп юридичної або фізичної особи. Згідно з законом, він приймає працю на найм. Несплата штрафів юридичними або фізичними особами, які використовують працю, найняту згідно з законодавством буде штраф в розмірі 2% за кожен день прострочення. При застосуванні стягнень до осіб, що працюють за порушення закону про ОП та інших нормативно-правових актів, черги відповідно до Кодексу України Про адміністративні правопорушення ті, хто був оштрафований, вносять до каси за місцем роботи підприємства. Вирок що до стягнення штрафу може бути оскаржене в судовому порядку протягом місяця. По закону, кошти від штрафу юридичних або фізичних осіб, які використовують найманих працівників, посадових осіб та службовців, визначених у цій статті, зараховуються до державного бюджету України.

В наш час умови виробництва деякі окремі приватні заходи для покращення умов праці та запобігання травматизму неефективні. Тому вони виконуються комплексно і створюють підсистеми управління охороною праці в загальній системі управління підприємством. Таким чином, управління ОП - це форма прийняття рішень (організаційних, технічних, терапевтичних і соціальних), направлених на забезпечення безпеки, збереження і ефективність здоров'я людини в процесі роботи.

4.2 Оцінка якості ОП та дії в надзвичайних ситуаціях

ТОВ оснащено всім необхідним обладнанням для безперервної роботи. Воно використовує наступні виробничі потужності:

1. Обладнання для зважування-напівавтоматичні стаціонарні ваги. Вони використовуються при прийманні товару для підтвердження фактичної наявності суміші і порівняння її з зазначеними в супровідних документах.

2. Вантажно - розвантажувальне обладнання, тобто засоби малої механізації-вантажні візки і домкрати. Вони використовуються для підвищення продуктивності навантажувача при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт.

В цей період все обладнання компанії перебуває в справному стані, в кількості, достатній для забезпечення безперебійної роботи підприємства, і відповідає всім вимогам ОП. Ця умова є результатом суворого догляду за технічним станом цього обладнання, ремонту у найкоротший час і заміни в разі морального і фізичного зносу.

Крім виробничого персоналу, на підприємстві також працює адміністратор, діяльність якого також вимагає застосування певного обладнання. Саме тому компанія використовує таке офісне обладнання:

1. Стаціонарний телефон забезпечує зв'язок між директорами, бухгалтерами, завідувачами складами, прискорює видачу замовлень та їх виконання;

2. Комп'ютерне обладнання-в кабінетах директорів, головних бухгалтерів та інших співробітників встановлені комп'ютери з відповідними бухгалтерськими та економічними програмами.;

3. Копіювальне обладнання знаходиться в кабінеті керуючого складом і включає в себе принтер і копіювальний апарат.

З вищесказаного видно, що підприємство повністю забезпечено як виробничим обладнанням, так і оргтехнікою.

На підприємстві дотримуються всі норми ОП, санітарії та пожежної безпеки. За це відповідають інженери з ОП.

Коли на підприємстві з'являється новий співробітник, його інструктують:

Питання охорони праці та пожежної безпеки. Проводиться інструктаж з ОП. При нестачі знань з питань ОП або пожежної безпеки співробітник може працювати тільки після проходження навчання у відповідній області.

На інструктажі обговорюються наступні питання:

1. Розклад медичних оглядів, навчань, інструктажів з ОП та пожежної безпеки, які привертають увагу найнятих співробітників;
2. Правила роботи з інструментами і деякими видами продукції;
3. Ознайомлення з концепціями професійної та виробничої гігієни згідно з нормативними актами з вищевказаних питань;
4. Ознайомтеся з наявним на підприємстві обладнанням для забезпечення пожежної безпеки та правилами його використання у відповідних обставинах;
5. Повідомте співробітника про порядок вжиття необхідних заходів у разі виявлення задимлення або пожежі на території складу;
6. За порушення цих правил, робітник має нести відповідальність.

Результати інструктажу є письмовим підтвердженням того, що співробітник ознайомлений з цими правилами, і заносяться в журнал інструктажу.

Протипожежне обладнання та засоби зв'язку на підприємстві завжди знаходяться в справному стані. За пожежну безпеку несуть відповідальність фахівці компанії з ОП.

Керівник складом має право робити правки для покращення умов праці, пов'язаної з обов'язками, описаними в інструкціях, і просити безпосереднього керівника, директора підприємства, посприяти у виконанні обов'язків, описаних в посадовій інструкції.

Керівник складу несе фінансову відповідальність:

- за невиконання обов'язків, зазначених у посадовій інструкції, у межах, визначених чинним трудовим кодексом України;
- за злочини, вчинені в процесі здійснення своєї діяльності;
- У межах адміністративного, кримінального та цивільного законодавством України;

- За поточні трудові та матеріальні збитки, які сталися в межах, визначених Цивільним кодексом України. Головний бухгалтер ТОВ "Імпульс" виконує наступні функції:

* Дотримання встановлених відповідних принципів ведення бухгалтерського обліку компанії, несення звітності у встановлені терміни-організація бухгалтерського обліку та політики компанії;

* Контролює ефективність використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів;

* Контролювати порядок оформлення первинних облікових документів, розрахункових і платіжних зобов'язань;

* Вести облік товарообороту;

* Проводити аналіз, вивчати причини утворення надлишків товарних ресурсів і вживати заходів щодо їх реалізації;

* Інші функції вказані в посадовій інструкції головного бухгалтера.

Він несе фінансову відповідальність за товарні кошти на рахунках підприємства, та за виконання службових обов'язків у рамках посадової інструкції та законів України.

Вимоги безпеки в аварійних і небезпечних ситуаціях:

- якщо вам стало відомо про небезпечну ситуацію, яка може загрожувати вашому життю або життю співробітника (наприклад, пожежа, землетрус, радіаційна безпека, відключення електроенергії), зберігайте спокій і заспокойте інших. Оцінити серйозність надзвичайної ситуації;

- не ремонтуйте електричні системи та електрообладнання самостійно та вимкніть основне електроживлення, якщо виявлено пожежу, як можна скоріше повідомте про це свого керівника підприємства чи інших посадових осіб підприємства та зверніться до пожежної охорони;

- у разі пожежі, промислового чи стихійного лиха вжити заходів згідно з планом евакуації та перебраться в безпечне місце. Вживати заходів щодо захисту майна та цінних паперів компанії;

- повідомляти поліцію, якщо хтось вчиняє протиправні дії, які загрожують своїй безпеці, життю чи безпеці інших людей;

- у випадку, коли працівник отримав травму на виробництві, він повинен звернутися до медичного закладу, викликати швидку допомогу і при необхідності треба надати першу медичну допомогу. У таких випадках керівники компанії створюють комісію з розслідування нещасних випадків, складають акти за типовою формою h-2, H-1 (h-5) або NT (h-5), видають Інструкції за результатами розслідування і повідомлення про результати нещасного випадку.

Дії співробітників при наданні першої медичної допомоги:

- під час надання першої медичної допомоги необхідно в першу чергу розглянути загальний стан потерпілого і, виходячи з цього, визначити певний характер травми або захворювання.

- у разі прискороеного серцебиття (дихання) або зупинки серця негайно виконайте штучне дихання і масаж серця і викличте швидку.

Дії в разі удару електричним струмом:

- електрообладнання повинно бути відключено від мережі електроживлення і не піддаватися впливу електричного струму. Якщо перерізати немає змоги, то треба використати одяг або наявний утеплювач, щоб утримати потерпілого подалі від активної зони.;

- при відсутності дихання (пульсу) роблять штучне дихання і непрямий масаж серця, дивлячись за зіницею. Якщо зіницю розширено, це свідчить про швидке погіршення притоку крові у мозок. У такому випадку необхідно швидко приступити до реанімаційних заходів і викликати швидку.

Дії при травмі:

- першу допомогу в разі травми слід надавати шляхом розтинку індивідуальних упаковок, треба покласти стерильну пов'язку на рану і перев'язування її бинтом;

- коли немає окремого пакета, зав'яжіть рану чистою носовою хусткою або міцною такниною. Нанесіть кілька крапель йодної настоянки на шматочок тканини трохи вище рани так, щоб пляма була більше, ніж рана.

Застосування при переломах, вивихах, ударах і розтягненнях зв'язок.:

- у випадку перелома або вивиху пошкодженої кінцівки її необхідно зафіксувати шинами, фанерою, палицями, картоном або подібними

матеріалами. Пошкоджену руку також можна зафіксувати на тілі, підвісивши її до шиї за допомогою бинта або шарфа;

- коли ситуація така, що у робітника можливий перелом черепа (погана свідомість після травми голови, кровотеча з вуха або рота), в такому випадку треба прикласти холодний предмет (шматок льоду, снігу або пляшку чи іншу ємність з холодною водою) до голови або зробіть примочку від холоду.;

- якщо є підозра на перелом спинного мозку, треба покласти пацієнта на дошку, не піднімаючи і не обличчям вниз, і покладіть його на спину, щоб тулуб не згинався і не пошкоджував спинний мозок.;

- коли перелом ребер викликає біль при вдиху, кашлі, чханні або русі, туго перев'яжіть грудну клітку при видиху або використовуйте рушник.

При опіках:

- у цьому випадку користуйтеся парою або гарячим, не розкривайте утворився пухир і не обмотуйте його бинтом;

- У разі опіку (почервоніння) 1-го ступеня його обробляють ватою, змоченою в етиловому спирті. Коли є опіки другого ступеня (пухирі) треба залити і обробити спиртом, 3%- ним розчином марганцівки, 4%- ним розчином дубильних речовин;

- При опіках 3-го ступеня (руйнування шкірних тканин) треба накрити рану обов'язково стерильною пов'язкою і звернутися до лікаря.

Дії при кровотечі:

- щоб зупинити кровотечу, підніміть пошкоджену кінцівку, закрийте рану, що кровоточить бинтом (пакетом), згорнутим в кульку, притисніть зверху так, щоб не торкатися рани, і потримайте 4 хвилини.

- у випадку сильної кровотечі і його не виходить зупинити за допомогою бинта, зігніть суглоби рук і ніг, прикладіть або скрутіть пальці джгутами, перетискаючи кровоносні судини, що живлять область рани.

ВИСНОВКИ

Проаналізовано процес міжнародної автомобільної доставки готової продукції ТОВ «Імпульс».

Розроблено транспортно-технічну схему перевезення соку за маршрутом Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) через КПП Ягодин-Дорогуськ. Довжина маршруту становить 1066 км, а тривалість доставки, згідно з вимогами Європейського договору роботи екіпажів ТЗ, що беруть участь у міжнародних перевезеннях, оцінюється у п'ять діб. Схема забезпечує безперервність процесу та координацію між усіма учасниками транспортування.

Розроблено метод укладання упаковок соку розміром 270×180×280 мм і вагою 6,1 кг на полегшених європіддонах (1200×800 мм). Одна одиниця вантажу вміщує 80 упаковок соку, формуючи вантаж розмірами 1200×800×1540 мм і загальною вагою 503 кг. Проведено аналіз розміщення піддонів у напівпричепі SCHMITZ CARGOBULL SCS 18 (внутрішні розміри кузова: 7720×2480×3000 мм), що показав оптимальне завантаження — 18 піддонів.

Розраховано загальну вартість міжнародного перевезення соку за обраним маршрутом, яка становить 36 890 грн. Найбільшу частку витрат (42%) складають витрати на паливо.

Виявлено основну проблему підприємства — надмірний попит на його послуги, що перевищує можливості наявного персоналу. Для вирішення цієї проблеми рекомендовано розширити штат співробітників для підвищення ефективності роботи. Ще одним істотним недоліком в плані ступеня впливу на прибуток - це недостатня кількість транспортних засобів, які є у власності компанії. Для вирішення цього недоліку компанії треба закупити власні транспортні засоби разом з новими робітниками на них, тим самим збільшити продуктивність логістичних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бережна Н.Г. Моделювання процесу роботи транспортно-логістичного комплексу / Н.Г. Бережна // Актуальні проблеми розвитку галузевої економіки та логістики: V Міжнарод. наук.-практ. конференції, 20- 21 квітня 2017 р.: – тези доп. – Х.: Вид-во НФаУ, 2017. – С. 244–245.
2. Пістун І.П., Хом'як Й.В., Хом'як В.В. Охорона праці на автомобільному транспорті: Навч. посібн. – Суми: Університетська книга, 2005. – 374с.
3. Консерви. Соки та сокові продукти. Номенклатура: ДСТУ 4283.1:2007 – [Чинний від 2007 – 04 - 04] : Держспоживстандарт України, 2007.
4. Про перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України: зі змінами від 05.10.2011 року / Постанова №80 / Кабінет Міністрів України / Верховна Рада України – Офіц. сайт – Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80-2006-%D0%BF>
5. Б. Н. Спіфанцев, Є. М. Михайлов. Оптимізація маршрутів руху
6. Томляков С. І. Шляхи підвищення ефективності перевезення вантажів автомобільним транспортом // С. І. Томляк, А. П. Поляков / Наукові нотатки. - 2014. Вип. 46. – С, 529-537.
7. Типове положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з охорони праці Наказ Державного комітету України з нагляду за охороною праці 26.01.2005 №15