Національний університет
та природокористування

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України

Національний університет водного господарства та природокористування

Кафедра управління транспортною інфраструктурою

671-26

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

до виконання дипломного проекту для студентів денної та заочної форм навчання з галузі знань 0701 – «Транспорт і транспортна інфраструктура», спеціальності 7.07010102 “Організація перевезень та управління на транспорті (автомобільний транспорт)”

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Затверджено на засіданні методичної комісії зі спеціальності 7.07010102 “Організація перевезень та управління на транспорті (автомобільний транспорт)”
Протокол № 4 від 10.01.2013р.

Рівне - 2013

Національний університет
водного господарства

Методичні рекомендації до виконання дипломного проекту для студентів денної та заочної форм навчання з галузі 0701 – «Транспорт і транспортна інфраструктура», спеціальності 7.07010102 "Організація перевезень та управління на транспорті (автомобільний транспорт)" – Рівне: НУВГП, 2013. – 64 с.

Розробники: С.О. Корецька, д.е.н., професор, Е.А. Зінь, д.е.н., професор, академік АН ВШ України та АЕН України, Р.Р. Ларіна, д.е.н., проф., В.С.Сорока, к. с.-г. н., доцент, М.Д. Швець, к.т.н., доцент, Толчанова З.О., к.е.н., доцент, Турченюк М.О., к.т.н., доцент, Познаховський В.А., к.е.н., доцент.

Відповідальний за випуск: С.О.Корецька, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри управління транспортною інфраструктурою.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ЗМІСТ

1. Мета і завдання дипломного проекту……. 3
2. Етапи виконання дипломного проекту …… 4
3. Завдання щодо виконання дипломного проекту ……..... 6
4. Структура, обсяг і зміст дипломного проекту ……. 9
5. Вимоги до оформлення дипломного проекту ……. 20
6. Підготовка відгуку і допуск до захисту дипломного проекту 26
7. Організація захисту дипломного проекту ……..... 27
8. Критерії оцінювання дипломного проекту ……..... 29
9. Список рекомендованої літератури……. 31
Додатки…….. 34

**©Корецька С.О., Зінь Е.А.,
Ларіна Р.Р., Сорока В.С.,
Швець М.Д., Толчанова З.О.,
Турченюк М.О.,
Познаховський В.А., 2013
©НУВГП, 2013**

Національний університет
водного господарства

1. МЕТА ТА ЗАВДАННЯ ДИПЛОМНОГО ПРОЕКТУВАННЯ

В сучасних умовах важливе значення має підготовка кваліфікованих фахівців для використання їх в системі управління автомобільним транспортом, що являє собою складову частину транспортної системи України. Від розвитку автомобільного транспорту залежить подальша трансформація економіки, враховуючи значний вплив цього виду транспорту на розвиток регіональних, міжрегіональних та міждержавних зв'язків.

Дипломне проектування являє собою завершальний, етап навчання студента НУВГП. Мета дипломного проектування полягає у тому, щоб на цьому етапі систематизувати, розширити та закріпити теоретичні знання, які одержані студентом під час навчання, застосувати ці знання для вирішення конкретних завдань, виявити ступінь підготовки випускника до самостійної практичної діяльності.

Дипломний проект (ДП) виконує студент після закінчення повного п'ятирічного курсу навчання і являє собою самостійну комплексну роботу. Дослідження студента базуються на матеріалах різних дисциплін та виробничих практик.

Тематика та зміст дипломного проекту визначається спеціальністю "Організація перевезень та управління на транспорті (автомобільний транспорт)". Головне завдання студента полягає у вирішенні питань, пов'язаних з вдосконаленням діючої системи організації перевезень пасажирів та вантажів, управління підприємствами автомобільного транспорту, обґрунтуванням реальних пропозицій та впровадження заходів, спрямованих на максимальне забезпечення потреб підприємств різних галузей економіки в перевезеннях вантажів, забезпечення раціонального використання транспортних засобів, матеріально - трудових ресурсів, сприяти зменшенню витрат підприємств окремих галузей економіки. Студент в процесі дипломного проектування має прагнути до того, щоб в результаті узагальнення теорії управління та передового досвіду роботи АТП економічно обґрунтувати реальні пропозиції практичного змісту.

Дипломний проект та його захист мають виявити:

- рівень загальнотеоретичної та професійної підготовки майбутнього фахівця в галузі організації перевезень та управління автомобільним транспортом;
- навики та уміння застосовувати свої знання для вирішення практичних задач;

Національний університет водного господарства та природокористування

- здібності студента виконувати самостійно аналіз стану організації перевезень пасажирів та вантажів, аналіз виробничо-економічної діяльності АТП;
- вміння володіти методами організаційно-управлінського проектування оптимальних систем управління автотранспортним підприємством;
- вміння володіти методами розрахунків показників, що використовують для дослідження систем управління виробничо-економічною діяльністю АТП;
- здібності студента до самостійної практичної та дослідницької роботи, уміння студента розробляти, обґрунтовувати пропозиції, спрямовані на більш ефективне використання резервів спрямованих на раціональне використання ресурсів, розвиток підприємницької діяльності на автомобільному транспорті;
- вміння орієнтуватися в ринковому середовищі.

Дипломний проект майбутнього спеціаліста в галузі управління автомобільним транспортом має бути комплексним, до свого складу включати теоретичну, аналітичну, техніко-технологічну, економічну, проектно-управлінську частини. Розробка дипломного проекту здійснюється на конкретних матеріалах автотранспортного підприємства, яке є базою для виробничої та переддипломної практики студента.

2. ЕТАПИ ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОГО ПРОЕКТУ

Виконання дипломного проекту включає такі основні етапи: визначення напряму дослідження; вибір і затвердження теми й плану; проведення досліджень і написання проекту; оформлення, підготовка до публічного захисту і захист дипломного проекту.

Тематика та дипломного проекту визначається спеціальністю “Організація перевезень та управління на транспорті (автомобільний транспорт)”. Студент може скористатися тематикою яку розробляє і щорічно уточнює кафедра. Також йому надається право запропонувати власну тему з необхідним обґрунтуванням її дослідження. В цьому випадку тема дипломного проекту має бути погоджена як з випусковою кафедрою, так і з організацією, на матеріалах якої буде виконуватись проект.

Вибираючи тему, студенту слід ураховувати її актуальність для організації, можливість одержання відповідних матеріалів (планових, звітних, статистичних), проведення власних спостережень, розрахун-

Національний університет
водного господарства

ків, експериментів, наявність літературних джерел, власні напрацювання.

Головне завдання студента полягає у вирішенні питань, пов'язаних з вдосконаленням діючої системи організації перевезень пасажирів та вантажів, управління підприємствами автомобільного транспорту, обґрунтуванням реальних пропозицій та впровадження заходів, спрямованих на максимальне забезпечення потреб підприємств різних галузей економіки в перевезеннях вантажів, забезпечення раціонального використання транспортних засобів, матеріально-трудових ресурсів, сприяти зменшенню витрат підприємств. Студент в процесі виконання дипломного проекту має прагнути до того, щоб в результаті узагальнення теорії управління та передового досвіду роботи автотранспортного підприємства економічно обґрунтувати реальні пропозиції практичного змісту.

Обов'язковою вимогою до дипломного проекту є його корисність і практична цінність, тому він має бути підготовлений на матеріалах конкретного підприємства.

Студенти денної форми навчання матеріали для аналітичної частини роботи одержують за місцем практики, заочної форми навчання – за місцем основної роботи.

Виконання ДП на абстрактну тему без використання й аналізу матеріалів, що характеризують діяльність конкретного підприємства, не допускається.

План ДП повинен відповідати темі дослідження, мати чітку логіку поєднання теоретико-методичної, аналітичної та конструктивної частин. При розробці та обговоренні плану дослідження необхідно скласти поетапний календарний план виконання проекту згідно із затвердженим на кафедрі регламентом. Невиконання графіка та систематичне відхилення від регламенту є підставою для недопущення студента до захисту дипломного проекту.

Відповідно до освітньо-професійної програми та навчального плану підготовки спеціалістів пропонуються орієнтовні теми дипломних проектів (Додаток А). Тема ДП обирається студентом самостійно відповідно до рекомендованої тематики. Не допускається виконання декількох проектів по одній темі.

Разом з вибором теми визначається об'єкт, на матеріалах якого буде виконуватися проект. Це може бути суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, який є юридичною особою, має самостійну звітність, а також можливість інформаційного забезпечення дослі-

Національний університет
водного господарства

джуваної теми. Слід враховувати, що цей об'єкт повинен стати базою переддипломної практики студента.

Обрані студентами та узгоджені з керівниками ДП теми дипломних проектів розглядаються й затверджуються на засіданні кафедри, після чого затверджуються наказом по університету. Дипломні проекти, що не відповідають затвердженій тематиці, до реєстрації не приймаються. Всі подальші зміни теми та об'єкта дослідження, що можуть виникнути у процесі виконання проекту, за аргументованим клопотанням, можуть бути зафіксовані в установленому порядку.

Після цього оформляється спеціальний бланк-завдання (Додаток Б), у якому зазначаються реквізити автора ДП, фіксуються тема, план і термін подання готового проекту на кафедру. Завдання підписують керівник ДП від кафедри і студент.

3. ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОГО ПРОЕКТУ

Важливе значення та вплив на якісне виконання дипломного проекту має правильна організація проектування, чіткість в роботі керівника дипломного проекту та студента.

Завдання на дипломний проект видається керівником ДП до початку дипломування та затверджується завідувачем кафедри. В завданні вказується назва теми, дається зміст завдання, що має виконати студент, характеристика вихідних даних для проектування, визначаються основні етапи роботи та терміни їх виконання.

Дипломний проект має бути виконаним і поданим на кафедру в термін, передбачений графіком навчального процесу та зазначений у завданні.

Процес підготовки, оформлення та захисту дипломного проекту здійснюється у такій послідовності:

- вибір теми та об'єкта дослідження, затвердження теми;
- опрацювання літературних джерел і складання плану;
- збирання фактичного матеріалу під час переддипломної практики на об'єкті дослідження;
- обробка фактичного матеріалу;
- написання першого варіанту тексту проекту, подання його на ознайомлення керівникові ДП;
- усунення недоліків, написання остаточного варіанту тексту, оформлення дипломного проекту;
- подання роботи на кафедру, попередній захист;

Національний університет водного господарства

- зовнішнє рецензування і захист дипломного проекту.

Після вибору теми дипломного проекту (Додаток А) та її затвердження розробляється план-графік виконання (Додаток Б). Починати необхідно з вивчення літературних джерел (статей в журналах, наукових збірниках і періодичній пресі, які стосуються або висвітлюють результати досліджень окремих питань обраної теми). На основі вивчення першоджерел здійснюється написання теоретичної частини дипломного проекту.

Під час переддипломної практики студент збирає статистичний матеріал для виконання ДП. Обсяг статистичних даних, їх перелік і порядок оформлення випускник визначає згідно з рекомендаціями керівника (Додаток В). При цьому слід враховувати, що статистичні дані повинні бути зібрані за останні 3-5 років з метою забезпечення репрезентативності вибірки.

Зібрані статистичні дані після візуального та логічного контролю підлягають групуванню і аналізу. Результати аналізу є основою написання наступних розділів роботи, а також для складання обґрунтованих висновків і пропозицій.

При розробці дипломного проекту необхідно використовувати комп'ютерну техніку, економіко-математичні та економіко-статистичні способи та методи дослідження процесів і організації перевезень і управління на транспорті.

Керівник дипломного проекту здійснює безпосереднє та систематичне керівництво. Керівник дипломного проекту повинен:

1. визначити загальне напрям дипломного проекту, зміст окремих розділів та етапів проектування;
2. проконсультувати дипломника стосовно змісту індивідуального завдання його роботи, встановити терміни виконання окремих розділів або частин ДП з врахуванням загального терміну завершення всього проекту та підготовки його до захисту;
3. розглянути та затвердити індивідуальне завдання студента;
4. керувати роботою студента, регулярно зустрічатися з ним відповідно до встановленого графіка консультацій;
5. систематично контролювати, як студент виконує свою роботу та інформувати завідувача кафедри про його виконання;
6. надавати консультації студенту стосовно збору необхідних матеріалів для підготовки дипломного проекту;
7. разом із студентом має представити завідувачу кафедри закінчений варіант роботи в термін згідно регламенту підготовки ДП;

Національний університет водного господарства та природокористування

8. підготувати відгук на дипломний проект з ґрунтовною характеристикою його якості відповідно до структури критеріїв оцінювання.

Дипломний проект – це кваліфікаційний документ, на підставі якого визначається рівень кваліфікації фахівця та його здатність до самостійної практичної діяльності в галузі транспорт і транспортна інфраструктура. Показником якісної підготовки спеціаліста є відповідність виконаного дипломного проекту певним вимогам:

а) дипломний проект має виконуватись державною мовою;

б) робота на здобуття кваліфікаційного рівня «спеціаліст» повинна готуватись кожним слухачем індивідуально згідно з календарним планом-графіком виконання дипломного проекту;

в) дипломний проект має бути спрямований на вирішення конкретних економічних, організаційних та інших теоретико-прикладних завдань або комплексу зазначених завдань з чітким розумінням напряму використання теоретичних розробок та обсягів їхнього використання на практиці;

г) в дипломному проекті мають наводитися відомості щодо практичного застосування одержаних результатів;

д) дипломний проект має свідчити про вміння студента стисло, лаконічно та аргументовано викладати практичні результати;

е) текст роботи має бути викладено без граматичних і стилістичних помилок, а його оформлення – відповідати вимогам, що висуваються МОНмолодьспорту України;

є) при написанні пояснювальної записки до дипломного проекту студент обов’язково повинен робити посилання на автора та джерело інформації; у випадку виявлення використаного матеріалу (тексту, таблиць, розрахунків, графіків тощо) без відповідного посилання на автора та джерело інформації дипломний проект може бути знятий з розгляду на доопрацювання;

Дотримання зазначених вимог передбачає наявність в дипломному проекті:

– всебічного аналізу та узагальнення теоретичних і методичних основ з досліджуваної проблематики;

– самостійного аналітичного дослідження з використанням сучасного наукового інструментарію;

– обґрунтованих висновків і пропозицій щодо вдосконалення діяльності об’єкта дослідження, що є результатом розробки та оцінки альтернативних варіантів розв’язання досліджуваної тема-

Національний університет
водного господарства
та природокористування

тики;

- належного оформлення;
- необхідних супроводжувальних документів.

Таким чином, виконання дипломного проекту має визначити вміння студента обирати та аналізувати проблематичні питання щодо діючої системи організації перевезень пасажирів та вантажів, правильно оцінювати зміни, які відбуваються на сучасному етапі розвитку транспортної інфраструктури, застосовувати здобуті знання при розв'язанні конкретних завдань, обґрунтовувати практичні рекомендації щодо їх вирішення, критично оцінювати нормативні акти та літературні джерела, використовувати сучасні методи наукових досліджень, систематизувати статистичні дані, залучати електронно-обчислювальні засоби до обробки даних та розв'язання конкретних завдань.

4. СТРУКТУРА, ОБСЯГ І ЗМІСТ ДИПЛОМНОГО ПРОЕКТУ

Дипломний проект розробляється на матеріалах конкретного автотранспортного підприємства незалежно від форми власності. Виконання проекту передбачає здійснення реального проектування та економічного аналізу виробничо-економічної діяльності АТП, обґрунтування раціональної організації перевезень вантажів, розширення впливу автомобільного транспорту на розвиток окремих галузей економіки міста чи регіону.

Дипломний проект повинен мати певну логіку побудови, послідовність і завершеність. Загальний обсяг дипломного проекту – 100-120 сторінок машинописного (комп'ютерного) тексту формату А4 (без урахування додатків).

Дипломний проект складається із пояснювальної записки та графічних матеріалів. Рекомендована структура пояснювальної записки ДП:

- титульний аркуш;
- завдання на дипломний проект;
- реферат;
- зміст;
- вступ;
- розділ 1 (теоретичний);
- розділ 2 (аналітичний);
- розділ 3 (проектний);

Національний університет
водного господарства
та природокористування

– розділ 4 (безпека руху);
– розділ 5 (охорона праці);
– розділ 6 (охорона навколишнього середовища);
– висновки;
– список використаних джерел;
– додатки (таблиці, схеми, графіки, діаграми, розрахунки, нетипові первинні облікові документи, форми звітності тощо).

Кількість розділів і їх структура визначаються керівником при складанні плану роботи над дипломним проектом.

Титульний аркуш повинен бути оформленим за єдиним зразком (Додаток Г). На ньому мають бути зазначені: назва ВНЗ, назва кафедри, тема дипломного проекту, прізвище, ім'я та по батькові (повністю) випускника та наукового керівника, їх підписи, позначка про допуск роботи до захисту за підписом завідувача кафедри тощо.

Реферат є стислим викладом змісту роботи, має включати таку інформацію: основну ідею та практичне значення проекту; завдання, поставлені в ДП; розрахунки; розроблені заходи; ефективність запропонованих заходів, їх практична цінність. У кінці реферату слід навести дані про структуру й обсяг роботи, кількість таблиць, рисунків, додатків, зазначити, скільки вони займають сторінок, скільки найменувань використаних джерел, ключові слова або терміни (Додаток Д).

Обсяг реферату – не більше ніж одна сторінка.

Зміст ДП може займати 1–1,5 сторінки. У ньому подають назви всіх розділів і підрозділів із зазначенням початкових сторінок. Зміст має відображати суть проблеми, її складність і логіку дослідження. Назви розділів і підрозділів повинні бути стислими та зрозумілими, літературно грамотними, тісно пов'язаними з назвою роботи, але не повторювати її (Додаток Ж).

У вступі (близько 5% тексту дипломної роботи, або 3–5 сторінки) висвітлюється актуальність теми дипломного проекту на основі оцінки стану теорії та практики вирішення питань стосовно організації перевезення пасажирів і вантажів та управління автотранспортним підприємством. Визначається **мета, предмет та об'єкт, інформаційна база дослідження.** Дається обґрунтування методам дослідження, що використані в роботі, а також математичного апарату, що застосований для економіко-математичного моделювання транспортного процесу.

Національний університет водного господарства та природокористування

Розділ 1 (теоретичний) (15–20 сторінок) структурно складається з 3-х підрозділів. Цей розділ, як правило, має бути теоретичним. У першому розділі розкривають сутність теоретичної основи становлення, формування транспортної системи її роль і значення у розвитку економіки регіону. Теоретичне обґрунтування має визначити роль і місце автомобільного транспорту, особливості його експлуатації, основні підходи до формування системи управління перевезеннями пасажирів та вантажів. Необхідно дати оцінку основним факторам, що визначають ефективну експлуатацію автомобільного транспорту, розкрити сутність та зміст показників, що використовують для оцінки його економічної діяльності. Студент має зробити узагальнення теоретичних розробок, вказати наукові установи, що займаються вивченням даного питання, окремих авторів-вчених.

У викладенні теоретичної частини використовують положення, що містяться в законах, указах, постановах, використовують результати досліджень, що виконані в наукових установах та опубліковані в монографіях, журнальних статтях, вивчаються пропозиції окремих вчених, що проводять дослідження в галузі експлуатації транспорту.

Розділ 2 (аналітичний) (30–35 сторінок). Аналітичний розділ – важлива частина дипломного проекту, характеризується комплексністю, має містити аналіз існуючої організації перевезень вантажів (пасажирів) та аналіз техніко-економічних показників діяльності АТП. Наводиться характеристика АТП, його призначення і задачі: кількість автомобільних колон, характеристика рухомого складу, режим роботи автомобілів, відстані, напрями та обсяги перевезень вантажів (пасажирів).

Характеризуються транспортні підприємства та користувачі транспортних послуг, аналізується спосіб виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, виконання експлуатаційно-економічних показників АТП.

Здійснюється аналіз доходів за виконання транспортної роботи та джерел їх формування, аналіз витрат та напрями їх використання, собівартості, прибутковості та рентабельності роботи АТП.

Виявляються недоліки в організації перевезень та управлінні АТП, формуються напрями подальшого проектування.

Для всебічного вивчення результатів функціонування об’єкта дослідження протягом певного періоду використовують статичні, оперативні дані за останні 3-5 років.

Розділ 3 (проектний) (30–45 сторінок) визначається в залежно-

Національний університет водного господарства

сті від теми дипломного проекту. В цьому підрозділі дипломного проекту обґрунтовують рішення, які рекомендують для впровадження в певних умовах діяльності АТП.

В такий проектний розділ можуть входити наступні підрозділи:

3.1. Проектування технології та організації перевезень.

Перед початком проектування АТП студент визначає організаційну структуру АТП. На основі розробленої моделі визначаються потенційні постачальники транспортних послуг, формується "портфель" замовлень на перевезення. Даний підрозділ містить наступні пункти:

1. Характеристика АТП, дослідження вантажопотоків (пасажиропотоків). Визначають місце АТП на ринку надання послуг в перевезенні вантажів (пасажирів): географічне розташування користувачів транспортних послуг, умови виробництва та споживання їх продукції, що пред'являється до перевезення. Надається характеристика вантажу, його фізичний стан та умови транспортування, розмір окремих партій, клас вантажу тощо.

Формують картограму вантажопотоків (пасажиропотоків). Здійснюють підбір рухомого складу: встановлюють типи рухомого складу в залежності від роду вантажу та умов використання автотранспорту; вивчають можливості застосування спеціалізованого рухомого складу; розраховують продуктивність рухомого складу та економічні показники перевезень.

2. Визначення основних показників використання рухомого складу.

2.1. Експлуатаційні показники використання рухомого складу парку машин на маршрутах: довжина маршруту; довжина обороту; час обороту; кількість їздок за час роботи в наряді; кількість оборотів за час роботи в наряді; кількість вантажу перевезеного за їздку, оборот, час в наряді; середньодобовий пробіг; коефіцієнт використання пробігу (за оборот, за час в наряді); транспортну роботу за їздку, оборот, час в наряді; коефіцієнт статичного та динамічного використання вантажопідйомності; коефіцієнт нульових пробігів; коефіцієнт використання робочого часу рухомого складу.

2.2. Показники готовності рухомого складу та його використання: автомобіле-дні та автомобіле-години роботи рухомого складу на лінії; середня тривалість роботи в наряді; коефіцієнт технічної готовності; коефіцієнт випуску рухомого складу; коефіцієнт використання рухомого складу.

Аналогічні дослідження виконують у випадку, коли обґрунто-

Національний університет
водного господарства

вують технологію та організацію пасажирських перевезень.

Намічають, встановлюють варіанти рішень, здійснюють економіко-математичне обґрунтування оптимального рішення.

3. Проектування організації руху транспортних засобів при виконанні перевезень: вибирається система роботи автомобілів (наскрізна чи дільнична); вибирається метод виконання робіт (тип їздки: одинична, турна, змінна); визначається повний час обороту для вибраного методу виконання робіт, а саме: час необхідний для руху; час необхідний для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; час простою для проведення ТО; час простою для відпочинку або заміни водіїв. Будується графік обороту автомобіля і роботи водіїв на маршруті.

3.2. Проектування виробничої бази та технологічного процесу технічного обслуговування і ремонту автомобілів АТП

В даному підрозділі в залежності від типів і кількості вибраних транспортних засобів для виконання перевезень розраховують виробничу базу АТП.

Національний університет
водного господарства

До виробничої бази автотранспортного підприємства відносяться:

– виробничий корпус для проведення технічного обслуговування (ТО) і потокового ремонту (ПР);
– автозаправочна станція;
– зона зберігання автомобілів;
– склади для зберігання запасних частин і матеріалів, агрегатів, шин, мастильних матеріалів і т.д.;
– адміністративні та допоміжні приміщення.

Для проектування виробничої бази розраховують:

1. Річну виробничу програму АТП по технічному обслуговуванню і ремонту рухомого складу.

Для розрахунку річної виробничої програми комплексного АТП використовують наступні дані:

– кількість автомобілів і причепів за моделями і типами;
– режим роботи рухомого складу на лінії (кількість робочих днів у році, середньодобовий пробіг одного автомобіля, тривалість зміни, кількість змін роботи автомобілів на лінії);
– режим роботи виробничих зон на технічне обслуговування і ремонт автомобілів (кількість днів роботи в році і змін, тривалість однієї зміни);

Національний університет
водного господарства

– режим ТО і ремонту автомобілів (види ТО та їх періодичність, трудомісткість виконуваних робіт, тривалість простою на ТО і ремонтах);

– категорія умов експлуатації автомобілів і кліматична зона, в якій працюють автомобілів.

Вихідні дані коректують залежно від категорії умов експлуатації автомобілів, модифікації рухомого складу та організації його роботи, природно-кліматичних умов, пробігу з початку експлуатації, розмірів АТП та кількості технологічно сумісних груп рухомого складу.

Виробничу програму ремонтно-обслуговуючого виробництва розраховують на одиницю рухомого складу окремо для кожної моделі з наступним перерахуванням на весь парк.

2. Кількість універсальних постів та ліній для проведення технічного обслуговування і потокового ремонту і технологічного обладнання на них. Основним фактором, який впливає на вибір методу технічного обслуговування автомобілів, є добова програма кожного виду технічного обслуговування. Технічне обслуговування проводиться на потокових лініях або тупикових постах, при змінній програмі не менше 12-15 обслуговувань для ТО-1, та 5-6 для ТО-2 технологічно суміщених груп автомобілів. На практиці ТО-2 і ПР, як правило виконують на універсальних та спеціалізованих постах. Розраховуючи пости та потокові лінії для технічного обслуговування автомобілів, визначають добову програму кожного виду технічного обслуговування, ритм виробництва, такт поста і лінії, необхідну кількість потокових ліній і постів на лінії, пропускну здатність і довжину потокової лінії, швидкість руху лінії неперервної дії. За основу розрахунків беруть виробничу програму ТО автомобілів.

Кількість робітників на посту потокової лінії приймають 3-5 чол. Менше число приймають для одиночних автомобілів і автобусів, більше – для автопоїздів. Загальну кількість робітників на лінії обслуговування рекомендується приймати не меншою 5-6 виконавців при ТО-1 і 6-7 при ТО-2.

Кількість обладнання АТП розраховують залежно від потужності підприємства, виробничої програми, типу і кількості рухомого складу, кількості змін роботи зон ТО і ремонту та їх тривалості, трудомісткості виконуваних робіт, кількості робочих постів, прийнятого методу ТО автомобілів, кількості виконавців робіт. З урахуванням усього цього складені каталоги і табелі технологічного обладнання, якими користуються при підбиранні обладнання для оснащення техні-

Національний університет водного господарства та природокористування

чних підрозділів АТП, для обладнання яке використовується періодично. Якщо обладнання постійної дії, то його визначають за річною трудомісткістю даної групи робіт, що виконуються на даному обладнанні. Кількість обладнання, що використовується виконавцями робіт протягом усієї зміни (верстати, робочий інструмент) розраховують за кількістю робітників.

3. Чисельність виробничого персоналу. Кількість явочних робітників у зонах ТО і ПР визначається в залежності від кількості робітників одного поста або лінії, прийнятих при розрахунках постів і кількості постів чи ліній.

На ділянках (цехах) кількість явочних робітників визначається в залежності від річного обсягу роботи цеху чи дільниці і річного фонду часу робітника.

Чисельність допоміжних робітників, інженерно-технічного персоналу і службовців визначається залежно від чисельності виробничих робітників. Якщо на АТП є станції по заправці автомобілів, то передбачають по два заправника (по одному в зміну) на кожні 250 списових автомобілів.

Чисельність персоналу служби управління, молодшого обслуговуючого персоналу і робітників пожежно-сторожової охорони встановлюється відповідно до нормативів чисельності за функціями управління в залежності від кількості автомобілів, коефіцієнта випуску автомобілів на лінію, режиму роботи автомобілів, чисельності робітників на ТО і ремонті автомобілів.

4. Площі виробничих, складських і допоміжних приміщень. Площі основних і допоміжних приміщень повинні бути компактними, але достатніми для забезпечення нормальних умов та високої продуктивності праці. Площі приміщень для виконання ТО, ремонту і зберігання рухомого складу визначають, виходячи з кількості робочих постів або місць зберігання та площі, яку займають автомобілі, проїзди, проходи і робочі місця, враховуючи коефіцієнт щільності розміщення автомобілів або обладнання.

5. Площі виробничих дільниць (цехів) визначають виходячи з площі, яку займають технологічне обладнання, робочі місця і проходи враховуючи коефіцієнт щільності розміщення обладнання.

Площі складських приміщень визначають за площею, яку займають складське устаткування, проходи і проїзди, а також за масою матеріалів, що припадає на одиницю площі. На практиці площу складських приміщень визначають за питомою площею, що припадає на 1

Національний університет водного господарства

млн. кілометрів пробігу рухомого складу АТП і коефіцієнтів, що враховують тип рухомого складу, кількість технологічно сумісних одиниць рухомого складу, висоту приміщення складів, категорію умов експлуатації.

Площі технічних і громадських приміщень визначають за укрупненими нормами.

Площі санітарно-побутових, адміністративно-громадських приміщень визначають виходячи з відсотку приміщень, що одночасно використовуються; кількості виконавців, які використовують це приміщення (береться залежно від зміни, в якій працює найбільше людей); санітарної норми площі на одного виконавця.

6. Площі зони зберігання автомобілів. Площі зони зберігання залежать від числа автомобіле-місць, типу стоянки і способу розташування автомобілів. Спосіб зберігання автомобілів вибирають в залежності від кліматичної зони, в якій міститься АТП, типу рухомого складу, режиму роботи автомобілів на лінії та характеру автомобільних перевезень. При укрупнених розрахунках площу зони зберігання автомобілів визначають в залежності від числа автомобіле-місць та коефіцієнта щільності розміщення автомобілів на стоянці. Для АТП, що здійснюють вантажні перевезення зберігання автомобілів проводять на відкритих майданчиках або під навісом.

7. Проектування технологічного процесу технічного обслуговування і ремонту автомобілів. В даному підрозділі дається: загальна характеристика технологічних процесів забезпечення працездатності автомобілів; технологія технічного обслуговування і поточного ремонту агрегатів і систем автомобіля.

Визначаються методи технічного обслуговування автомобілів на універсальних та спеціалізованих постах, вибирається метод обслуговування.

Проектується організація роботи постів та виконавців, організація виконання технологічного процесу. Технологічна карта на технологічний процес представлена в таблиці 4.1.

Висвітлюються основні задачі матеріально-технічного забезпечення АТП, ПТО, СТО; організація збереження запасних частин і управління запасами; забезпечення автомобільного транспорту паливо-мастильними матеріалами і методи їх економії.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Таблиця 4.1.

Технологічна карта на процес (ЩО; ТО-1; ТО-2; Д-1; Д-2;) автомобіля.
Схема організації процесу
(автомобіль в плані з розташуванням виконавця)

№ п/п технологічної операції	Назва, зміст і ескіз операції	Місце виконання роботи	Кількість місць або точок обслуговування	Технічні вимоги і вказівки
1	2	3	4	5

3.3. Економічне обґрунтування заходів, спрямованих на покращення діяльності АТП

Для економічного обґрунтування діяльності автотранспортного підприємства визначають:

1. Загальні витрати на виконання перевезень, які включають: витрати на паливо і мастильні матеріали; заробітну плату персоналу автотранспортного підприємства; витрати на проведення технічного обслуговування і ремонту рухомого складу; витрати на відновлення та ремонт зношених шин; амортизаційні відрахування; накладні витрати; змінні та постійні витрати.

2. Доход, прибуток та рентабельність автотранспортного підприємства. Доходи залежать від вантажообороту (пасажирообороту) АТП за рік та тарифу на перевезення. На збільшення прибутку АТП впливають такі показники як: собівартість перевезень, ціна і обсяг перевезень. На короткострокову і довгострокову платоспроможність АТП впливає його здатність отримувати прибуток. У зв'язку з цим розглядається такий показник діяльності підприємства як рентабельність, яка є якісним показником ефективності роботи АТП.

Результати розрахунків приводять у вигляді номограм, графіків, таблиць.

3. На основі виконаних розрахунків здійснюється проектування процесу реалізації оптимальних рішень, використання необхідної інформації, оцінка кінцевих результатів, їх ефективність, роблять висновок про доцільність проектування даного автотранспортного підприємства.

3.4. Проектування технології та організації навантажувально-розвантажувальних робіт

В даному підрозділі висвітлюються вимоги до організації наван-

Національний університет водного господарства

тажувально-розвантажувальних робіт та робота навантажувально-розвантажувальних пунктів в місцях відправки і отримання вантажів. В залежності від роду вантажів і характеру їх перевезень обґрунтовується доцільність застосування існуючих навантажувальних засобів і механізмів, або розрахунок і підбір необхідної кількості нових для забезпечення механізованого способу виконання навантаження і розвантаження. Наводиться коротка характеристика вибраних засобів механізації. Розраховується необхідна кількість постів навантаження і розвантаження. Узгоджується робота навантажувально-розвантажувальних засобів (пунктів, постів) і рух автомобілів на маршрутах. Розкривається організація і планування роботи даних пунктів.

3.5. Транспортно-експедиційне обслуговування

Даний підрозділ дипломного проекту, його склад та зміст визначається темою дипломного проекту та напрямом проектування. В даному підрозділі розкриваються наступні питання: правила приймання вантажів до перевезення; правила навантаження і розвантаження вантажів; транспортні: тара, упаковка, маркування, пломбування; правила видачі і переадресування вантажів; транспортна і шляхова документація (шляховий лист, журнал обліку руху шляхових листів, товарно-транспортна накладна, транспортні договори на виконання перевезень); розкривається робота диспетчерської служби.

В цьому розділі ДП слід розкрити результати здійсненного дослідження, підкріпивши їх логічною системою викладу фактичного матеріалу, розрахунків, таблиць, схем, діаграм, графіків тощо, а також показати ефективність розробленого проекту, внесених пропозицій і правильність зроблених висновків. Студенту потрібно довести, що запропоновані заходи мають позитивно вплинути на кінцеві результати дослідження.

Характер і зміст запропонованих заходів повинні базуватися на аналізі, проведеному в другому розділі ДП. Невід'ємною частиною обґрунтування цих заходів має бути розрахунок економічної ефективності.

За результати розрахунків і зроблені на цій основі висновки несе відповідальність студент – автор дипломного проекту.

Однією з ознак високої якості ДП є застосування економіко-математичних методів як під час аналізу, так і при обґрунтуванні запропонованих заходів.

Національний університет водного господарства та природокористування

Розділ 4 (безпека руху). Цей розділ, його склад та зміст визначається темою ДП, обговорюється та узгоджується з керівником ДП, відображається в затвердженому робочому плані.

В цьому розділі розкриваються причини та дається аналіз дорожньо-транспортних пригод, розкриваються питання психології праці водіїв, вимоги до безпеки конструкції і технічного стану автомобілів, організації руху автомобілів, умови безпечного водіння автомобілів.

Розділ 5 (охорона праці). З врахуванням змісту теми дипломного проекту, а також відповідно до завдання керівника та консультанта необхідно виконати аналіз стану охорони праці, розробити пропозиції, що забезпечують належні умови праці та гігієну праці.

Розділі 6 (охорона навколишнього середовища) виконується відповідно до завдання керівника дипломного проекту, обґрунтовують заходи, спрямовані на забезпечення охорони навколишнього середовища, природних ресурсів та ін.

У **висновках** необхідно викласти підсумки всього дипломного проекту. Їх треба сформулювати чітко, ясно і зрозуміло, відобразивши зміст усієї роботи, її суть, теоретичне та практичне значення. Оформлюють їх у вигляді окремих пунктів (абзаців). Спочатку формулюють основні висновки, що характеризують стан досліджуваної проблеми в конкретному підприємстві, а потім наводять рекомендації, пропозиції підприємству щодо шляхів і конкретних заходів покращення організації перевезень і управління на транспорті, поліпшення економічних показників діяльності підприємств.

Список використаних джерел має містити 50–60 найменувань використаних літературних джерел, включати законодавчі акти, інструктивні матеріали, підручники та навчальні посібники, монографії, статті українських і зарубіжних авторів, оформлені відповідно до бібліографічних вимог (Додаток Л).

У додатках наводять допоміжні матеріали з теми дослідження. Усі форми документів, таблиць, відомостей тощо повинні бути заповненими цифровими даними, взятими з матеріалів досліджуваного (базового) підприємства. На всі додатки мають бути посилання в тексті ДП, а самі додатки розміщують у послідовності посилань на них і нумерують.

Національний університет
водного господарства

5. ВИМОГИ ДО ОФОРМЛЕННЯ ДИПЛОМНОГО ПРОЕКТУ

Пояснювальна записка до дипломного проекту має бути виконана на одній стороні аркуша білого паперу формату 210х297 мм (формат А4). Комп'ютерний набір пояснювальної записки виконується шрифтом *Times New Roman* розміром 14 пт через 1,5 інтервалу.

Текст дипломного проекту розміщується на сторінці, яка обмежується полями: ліве - не менше 25 мм, праве - не менше 10 мм, верхнє, нижнє - 20 мм. Відстань між заголовком і текстом повинна бути в межах 15-20 мм.

Нумерація сторінок дипломного проекту наскрізна: перша сторінка - титульна, друга – реферат, третя – зміст тощо.

Номер сторінки проставляється арабськими цифрами в правому верхньому кутку. На титульній сторінці, рефераті та змісті номер сторінки не ставиться. Якщо у дипломному проекті містяться додатки (таблиці, схеми тощо), їх необхідно нумерувати саме як додатки з посиланням на них в тексті.

Мова дипломного проекту – державна, стиль науковий, чіткий, без орфографічних і синтаксичних помилок; послідовність логічна.

Відгук наукового керівника на дипломний проект (Додаток З), зовнішня рецензія (Додаток К) та довідка про впровадження результатів дослідження (подається за бажанням студента) вкладаються в конверт, який необхідно наклеїти на зворотному боці палітурки.

Текст основної частини дипломного проекту поділяють на розділи та підрозділи.

В змісті роботи зазначаються початкові сторінки кожного розділу і підрозділу. Їх назви у змісті й тексті дипломного проекту повинні співпадати.

Вступ, кожен розділ і заключна частина, які розміщуються у вказаній послідовності, розпочинаються з нової сторінки, їх назви друкують великими літерами симетрично до тексту.

Номер розділу ставлять після слова «РОЗДІЛ» арабськими цифрами, після номера крапку не ставлять, потім з нового рядка друкують заголовок розділу. Зміст, список використаних літературних джерел та додатки не нумерують.

Підрозділи нумеруються в межах кожного розділу. Номер підрозділу складається з номера розділу і порядкового номера підрозділу, між якими ставлять крапку. В кінці номера підрозділу повинна стояти

Національний університет
водного господарства
та природокористування

крапка, наприклад: 1.2. (другий підрозділ першого розділу).

Заголовки структурують текст роботи. Розділи, підрозділи повинні мати заголовки, що чітко й коротко відображають їх зміст.

Заголовки розділів, підрозділів слід розміщувати по центру сторінки. Після назви розділу, підрозділу крапка не ставиться, а також не допускаються підкреслення. Якщо заголовок складається з двох речень, то їх відокремлюють крапкою.

Заголовки розділів і підрозділів слід виділяти жирним шрифтом, розміром 14 пт. Заголовки розділів друкуються прописними буквами. Такими ж буквами друкується заголовок вступу, висновків, списку використаних першоджерел.

Переліки слугують для наочного подання матеріалу в певній послідовності. У тексті підрозділів можуть бути переліки. Перед кожною позицією переліку слід ставити дефіс або арабську цифру, після якої ставлять дужку. З метою подальшої деталізації переліку необхідно використовувати малі літери української абетки, після яких ставлять дужку.

Приклад

1) _____
2) _____
а) _____
б) _____
3) _____

Таблиці наводять, як правило, для подачі й структурного оформлення цифрового матеріалу. Кожна таблиця повинна мати тематичний заголовок, що відображає її зміст. Всі таблиці слід нумерувати. Справа над тематичним заголовком з прописної букви пишуть слово «Таблиця» та її порядковий номер. Знак «№» перед цифрою не ставиться. Номер таблиці складається з номера розділу і порядкового номера таблиці в даному розділі (наприклад: Таблиця 1.3 – третя таблиця першого розділу).

Якщо в дипломному проекті одна таблиця, її нумерують за загальними правилами.

При оформленні таблиці слід дотримуватися певних правил. Вертикальні графи таблиці нумерують тільки в тих випадках, коли в тексті на них є посилання або таблицю частково переносять, також не слід включати в таблицю графу «№ п/п».

При переносі частини таблиці на іншу сторінку слово «Табли-

Національний університет водного господарства

ця» та її номер вказують один раз справа над першою частиною таблиці, над іншими частинами пишуть слова «Продовження табл.» і вказують номер таблиці, наприклад: «Продовження табл. 1.2.»

Якщо всі показники таблиці мають однакові одиниці виміру, їх виносять у заголовок таблиці, якщо різні – вказують збоку. Позначення одиниць виміру має відповідати вимогам стандарту.

Таблицю розміщують після першого посилання на неї в тексті або на наступній сторінці. Посилання мають бути в тексті на всі таблиці. Таблиця розміщується уздовж сторінки або впоперек з відповідним поворотом її проти годинникової стрілки. Те ж відноситься і до схем та рисунків.

Формули нумерують арабськими цифрами в межах розділу. Номер слід вказувати в правій частині сторінки на рівні формули, номер ставиться в круглих дужках. Він повинен складатися з номера розділу і порядкового номера формули, що розділені крапкою. Наприклад: (1.3) – третя формула першого розділу, до якого вона відноситься. Пояснення символів та числових коефіцієнтів необхідно навести безпосередньо під формулою в тій послідовності, в якій вони розміщені в формулі (Додаток М). Перший рядок починається словом "де" без двох крапок після нього.

Наприклад:

$$v_m = \frac{l_ї}{t_{рух.ї}} \qquad (1.1)$$

де v_m - середня технічна швидкість руху автомобіля, км/год.;

$l_ї$ - довжина їздки, км;

$t_{рух.ї}$ - час руху за їздку, год.

Рівняння та формули необхідно виділяти в тексті у вигляді окремого рядка. У формулах перенос допускається на знаках (=, +, -, х). У цьому випадку знаки повторюються на початку і в кінці рядка.

Ілюстрації (схеми, графіки, діаграми) необхідно подавати в дипломному проекті безпосередньо після тексту, де вони згадані вперше, або на наступній сторінці. Ілюстрації позначаються словом «Рис.» і нумерують послідовно в межах розділу, за винятком ілюстрацій, поданих в додатках.

Номер ілюстрації повинен складатися з номера розділу і порядкового номера ілюстрації, між якими ставиться крапка.

Національний університет водного господарства та природокористування

Наприклад: Рис.1.2 (другий рисунок першого розділу). Номер ілюстрації, її назва і пояснювальні підписи розміщують послідовно під ілюстрацією. Якщо в роботі подано одну ілюстрацію, то її нумерують за загальними правилами.

Графічна частина. Обов'язковою частиною дипломного проекту є графічні матеріали (креслення, схеми, діаграми, тощо), виконані на листах стандартного формату А1. Кількість аркушів (8-9) визначається керівником дипломного проекту в залежності від обсягу аналітично-розрахункової частини проекту. Графічна частина сприяє кращому висвітленню сутності роботи. Особливо доцільно використовувати графіки для узагальнення результативних показників, динаміки технологічних процесів. Графічні матеріали необхідні для того, щоб у наглядній формі подати висновки і пропозиції студента.

Таблиці, схеми і креслення розміщуються на листах компактно з дотриманням встановлених стандартів. Кожний лист повинен мати штамп, де вказують тему проекту, прізвище студента та керівника, дату захисту. Оформлення листів повинно відповідати вимогам, що встановлені до оформлення технічної документації.

Перший плакат – ***загальна характеристика підприємства:***

- види діяльності;
- виробнича структура;
- структура управління;
- загальна структура;
- динаміка структури парку рухомого складу за кількістю, типами, марками, вантажопідйомністю, роком випуску, відповідністю стандартам;
- динаміка персоналу за роками.

Другий та третій плакати – ***аналіз виробничої та економічної діяльності підприємства:***

- динаміка вантажообороту (пасажирообороту), обсягу перевезень;
- динаміка техніко-експлуатаційних показників: середньої відстані перевезення, коефіцієнта використання вантажопідйомності, продуктивності, коефіцієнта використання пробігу, коефіцієнта нерівномірності вантажопотоку та інших показників;
- динаміка доходів, витрат, прибутку, собівартості та інше.

Національний університет водного господарства

Четвертий плакат – ***технологія та організація перевезень:***

- характеристика вантажопотоків, характеристика замовників;
- техніко-експлуатаційні характеристики рухомого складу;
- порівняльні графіки зведених витрат або таблиці витрат для вибору оптимального рухомого складу;
- схема маршрутів і таблиця відстаней;
- графіки руху автомобілів та розклади роботи водіїв;
- схема документообороту

П'ятий плакат – ***технологія та організація навантажувально-розвантажувальних робіт:***

- технічні характеристики навантажувально-розвантажувальних засобів;
- схеми навантажувально-розвантажувальних операцій;
- графіки робочих циклів навантажувально-розвантажувальних засобів та інше.

Шостий плакат – ***висновки та пропозиції:***

- результати оптимізації рухомого складу або маршруту за показниками: часом обороту, коефіцієнтом використання пробігу та ін.;
- економічні результати роботи: доходи, витрати, прибуток, рентабельність.

Сьомий плакат – ***безпека руху, охорона праці, охорона навколишнього середовища:***

- схеми управління охороною праці на підприємстві;
- дослідження ДТП;
- заходи щодо підвищення безпеки руху на підприємстві та інше.

Плакати повинні бути раціонально заповнені. Інформація повинна займати не менше 80% площі листа А1. Не допускати дублювання інформації на плакатах: уникати представлення ідентичної інформації у вигляді таблиць та графіків.

Звертати увагу на конкретність представлення цифрового матеріалу. Наприклад: 2000,10 грн. – невірно, 2 тис. грн. – вірно.

Обов'язково наводити одиниці вимірювання показників у таблицях, на графіках чи діаграмах.

Використання ПЕОМ при виконанні дипломного проекту є важливим фактором, що сприятиме підвищенню якості дипломного прое-

Національний університет
водного господарства
та природокористування

кту.

При ***посиланні в тексті на першоджерела*** (використану літературу) в квадратних дужках після відповідної фрази (посилання) приводиться порядковий номер джерела в списку використаної літератури (напр.: [2]). Якщо першоджерело цитується, то в кінці цитати, взятої в лапки, ставиться порядковий номер використаної літератури та номер сторінки, на якій розміщений текст цитати (наприклад: [2, с.28]).

Перелік використаних джерел подається після висновків і пропозицій у такій послідовності: або в порядку появи посилань в тексті (найбільш зручний для користування), або в алфавітному порядку прізвищ перших авторів чи заголовків, або в хронологічному порядку.

Відомості про джерела, які включені до списку, необхідно давати згідно з вимогами державного стандарту з обов'язковим наведенням назв праць. Приклад оформлення інформації про використані першоджерела подано у додатку Л.

Додатки оформлюють як продовження дипломного проекту. Їх необхідно розмістити в порядку посилань на них в основному тексті.

В додатки слід винести допоміжні матеріали: проміжні розрахунки, результати автоматизованого розв'язання поставлених в роботі задач, таблиці допоміжних цифрових даних, інструкції, методики тощо.

Кожен додаток оформлюється з нової сторінки. Він повинен мати заголовок, надрукований малими літерами з першої великої симетрично відносно тексту сторінки. Посередині рядка над заголовком малими літерами з першої великої друкується слово «Додаток ___» і велика літера, що позначає послідовність додатку.

Додатки слід позначати послідовно великими літерами української абетки, за винятком літер Є, І, Ї, Й, О, Ч, Ь.

Текст кожного додатку при необхідності може бути поділений на розділи і підрозділи, які нумерують в межах кожного додатка. У цьому разі перед кожним номером ставлять позначення додатку (літеру) і крапку, наприклад: А.2 – другий розділ додатка А.

Ілюстрації, таблиці й формули, які розміщені в додатках, нумерують у межах кожного додатка, наприклад: рис.Д.1.2. – другий рисунок першого розділу додатка Д; формула (А.1) – перша формула додатку А.

Завершальним етапом є зовнішнє оформлення дипломного проекту. Для цього проект має бути переплетена в тверду палітурку.

Національний університет
Водного господарства
та природокористування

6. ПІДГОТОВКА ВІДГУКУ І ДОПУСК ДО ЗАХИСТУ ДИПЛОМНОГО ПРОЕКТУ

Виконана студентом не зброшурований проект подається науковому керівникові для перевірки не пізніше як за 10 днів до попереднього захисту на кафедрі.

До роботи додається лист-відзив від установи, яка була об'єктом дослідження (базою практики). В листі зазначається, що фактичні дані, які використані в дипломному проекті, є правдивими (реальними), наведена інформація є достовірною, показана актуальність досліджуваної теми для організації, визначається рівень самостійності розробки студентом теми, а також практична значущість дипломного проекту. Науковий керівник перевіряє роботу та підписує титульний лист, а також складає свій відзив.

Відгук наукового керівника містить інформацію про самостійність дослідження, актуальність теми, відповідність змісту роботи до плану, а також оцінку якості виконаної роботи. У відгуку робиться висновок про можливість допуску проекту до захисту перед Державною екзаменаційною комісією.

За графіком, затвердженим кафедрою, відбувається попередній захист дипломного проекту у комісії, яка складається з викладачів кафедри. Комісія заслуховує відгук наукового керівника. При виявлені недоліків студент усуває їх у тижневий строк.

Зброшурований у твердій палітурці проект подається на кафедру для реєстрації і разом з пояснювальною запискою та графічним матеріалом подається на зовнішнє рецензування.

Зовнішній рецензент – провідний спеціаліст галузі транспорту і транспортної інфраструктури – готує рецензію (Додаток К), у якій оцінює актуальність теми, відповідність та повноту змісту роботи, якість її оформлення. Рецензент робить висновок щодо використання в роботі сучасних методів дослідження, методичних підходів до вирішення науково-практичних завдань, ефективності розроблених студентом рекомендацій стосовно вдосконалення організації перевезень і управління на автомобільному транспорті – бази практики, яка була обрана об'єктом дослідження. Зазначаються елементи новизни, практична значущість запропонованих рекомендацій, їх обґрунтованість, висловлюються зауваження, дається оцінка за шкалою ECTS та робиться висновок щодо можливості допущення її до захисту перед ДЕК та присвоєння студенту кваліфікаційного рівня інженер з транспорту.

Національний університет водного господарства та природокористування

Рецензія має бути підписана та завірена печаткою установи, в якій працює рецензент.

Рецензія додається до дипломного проекту разом з іншими документами.

Рецензія має містити оцінку конкретних пропозицій щодо вдосконалення організації перевезень і управління на автомобільному транспорті. Крім того, в рецензії дається загальна оцінка дипломного проекту (оформлення, стиль, грамотність викладення).

За бажанням студента до дипломного проекту можна додати довідку про впровадження результатів дослідження, засвідчених печаткою підприємства (установи), де відбулося впровадження чи на матеріалах якого виконана робота.

Рішення про допуск дипломного проекту до захисту перед ДЕК приймається на засіданні кафедри або завідувачем кафедри після попереднього її захисту за наявності оформленої належним чином дипломного проекту, супровідних документів, додатків.

7. ОРГАНІЗАЦІЯ ЗАХИСТУ ДИПЛОМНИХ ПРОЕКТІВ

Дипломний проект, який рекомендований до захисту, разом з рецензією, листом-відгуком та відгуком наукового керівника захищається згідно з затвердженим графіком роботи Державної екзаменаційної комісії. Порядок захисту дипломного проекту встановлено Положенням про Державні екзаменаційні комісії. Захист роботи здійснюється на відкритому засіданні Державної екзаменаційної комісії, склад якої затверджується наказом ректора вищого навчального закладу.

Дипломні проекти захищаються перед ДЕК. Студент готує до захисту доповідь та ілюстративний матеріал, які відображають результати дослідження, впровадження, науково-практичну новизну, основні висновки, узагальнення та пропозиції, що вироблені під час підготовки дипломного проекту.

До захисту студент готує доповідь та ілюстративний матеріал у вигляді моделей, таблиць і рисунків, які демонструють результати досліджень, проведених під час виконання. Ілюстративний матеріал подається на плакатах або в комплекті аркушів, роздрукованих на ПЕОМ в декількох примірниках. Кількість та зміст ілюстрованих матеріалів студент визначає з науковим керівником.

Якщо в період дипломування відбувалися наукові заходи (виступи на студентських наукових конференціях, семінарах), їх окремо відображають у вступній частині, доповіді, рецензії та відгуки науко-

Національний університет водного господарства

вого керівника. Опубліковані у фахових виданнях, збірниках наукових конференцій результати наукового дослідження також додатково згадуються у доповіді, рецензії та відгуку, а також заносяться до переліку використаних джерел у дипломному проекті.

Захист дипломного проекту розпочинається з доповіді її автора, в якій він протягом 10 хвилин висвітлює (викласти): актуальність теми, мету та завдання проведених досліджень; структуру роботи; об'єкт дослідження; зміст індивідуальних завдань та науково-практичних задач, висновків та рекомендацій, результати аналітичних досліджень та сутність запропонованих заходів, обґрунтування їх ефективності (для їхнього викладання рекомендується затратити не менш 70% часу, відведеного для доповіді).

На завершення доповіді випускник має відзначити: які розробки та висновки вже впроваджені або намічені до впровадження; де ще слід, на його думку, застосувати результати дослідження; яка фактична чи очікувана соціально-економічна ефективність запропонованих ним заходів.

Члени ДЕК, присутні на захисті, ставлять випускнику запитання з метою визначення рівня його професійної підготовки та професійної ерудиції в цілому. Після відповіді на запитання, слово надається науковому керівникові для характеристики й оцінки роботи студента. В разі його відсутності з поважної причини відгук має бути оприлюднений одним з членів ДЕК.

Під час захисту ведеться протокол засідання ДЕК. Окремо відзначається думка членів ДЕК про практичну цінність і рекомендації щодо впровадження пропозицій автора.

Після обговорення підсумків захисту на закритому засіданні ДЕК виноситься її рішення. У випадку незгоди членів ДЕК думка голови є вирішальною. Рішення комісії щодо захисту дипломних проектів оголошується головою в той же день.

У випадку, коли дипломний проект захищений з оцінкою «відмінно», а загальний інтегральний рейтинг студента перевищує 80% (кількість оцінок «добре» не перевищує 25%, а решта оцінок – «відмінно»), ДЕК може надати слухачеві рекомендацію на вступ до аспірантури.

Випускники, які одержали під час захисту незадовільні оцінки, відраховуються з НУВГП. До повторного захисту дипломний проект може бути прийнятий через рік (протягом 3-х років після завершення навчання). При поновленні таких осіб в університеті за ними закріп-

Національний університет
водного господарства
та природокористування

люється нова тема дипломного проекту та науковий керівник. Студенти одержують академічну довідку. Дипломні проекти після захисту передаються на зберігання до архіву навчального закладу та зберігаються протягом 5 років.

8. КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ДИПЛОМНИХ ПРОЕКТІВ

Підсумкову оцінку за результатами захисту дипломного проекту визначає державна екзаменаційна комісія за шкалою ECTS, її рішення є остаточним і оскарженню не підлягає.

У процесі визначення оцінки враховується ряд важливих показників якості дипломного проекту:

1. Змістовні аспекти роботи:
- актуальність обраної теми дослідження;
- спрямованість роботи на розробку реальних практичних рекомендацій;
- логічна відповідність структури роботи поставленим цілям і завданням;
- широта й адекватність методологічного та діагностичного апарату;
- наявність альтернативних підходів до вирішення визначених науково-практичних завдань;
- рівень обґрунтованості запропонованих рішень;
- ступінь самостійності проведення дослідження;
- розвиненість мови викладення роботи та її загальне оформлення.

2. Якість захисту роботи:
- уміння стисло, послідовно й чітке викласти сутність і результати дослідження;
- здатність аргументовано захищати свої пропозиції, думки, погляди;
- загальний рівень підготовки студента;
- володіння культурою презентації.

Основні критерії оцінювання є такі:

- **відмінно**. Дипломний проект є бездоганним в усіх відношеннях, містить елементи новизни, має практичне значення, доповідь логічна і стисла, проголошена вільно, зі знанням справи, відгук і рецензія позитивні, відповіді на запитання членів ДЕК правильні й стислі.
- **добре**. Тема роботи розкрита, але мають місце окремі недоліки непринципового характеру: в теоретичній частині поверхово

Національний університет
водного господарства

зроблений аналіз літературних джерел, елементи новизни чітко не представлені, недостатньо використані інформаційні джерела підприємства (установи), на базі якого проводилося дослідження, мають місце окремі зауваження в рецензії та відгуках, доповідь логічна, проголошена вільно, відповіді на запитання членів ДЕК, в основному, правильні, оформлення роботи в межах вимог.

- **задовільно.** Тема дипломного проекту, в основному, розкрита, але мають місце недоліки змістовного характеру: нечітко сформульована мета роботи, теоретичний розділ має характер запозичення, у розрахунковій частині переважають елементи описовості, інформаційні матеріали не завжди ілюструють висновки, пропозиції, що містяться в третьому розділі, недостатньо обґрунтовані, рецензія і відгуки містять окремі зауваження, доповідь зроблена без використання презентації, не всі відповіді на запитання членів ДЕК правильні або повні тощо. Є зауваження щодо оформлення дипломного проекту.

- **незадовільно.** Нечітко сформульована мета дипломного проекту та завдання дослідження. Розділи погано пов'язані між собою. Відсутній критичний огляд сучасних вітчизняних та зарубіжних літературних джерел. Аналіз виконаний поверхово або взагалі відсутній. Заходи, що пропонуються, не випливають з аналізу, носять декларативний характер. Оформлення роботи не відповідає вимогам, наведених у рекомендаціях. Відсутні матеріали презентації. Відповіді на запитання членів ДЕК неточні або неповні.

Дипломний проект до захисту не допускається, якщо він представлений науковому керівникові на перевірку або на будь-який подальший етап проходження з порушенням строків, встановлених регламентом, написаний на тему, яка не затверджена наказом по НУВГП, виконана із суттєвими запозиченнями, оформлення роботи не відповідає вимогам.

Таблиця 8.1

Підсумкова оцінка за результатами захисту дипломного проекту у балах,оцінкам за національною шкалою та шкалою ECTS

Оцінка в балах	Оцінка за національною шкалою	Оцінка за шкалою ECTS
		Рівень компетентності
90-100	Відмінно	Високий (творчий)

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Продовження табл. 8.1.

82-89	Добре	Достатній (конструктивно-варіативний)
74-81		Достатній (конструктивний)
64-73	Задовільно	Середній (репродуктивний)
60-63		
35-59	Незадовільно	Низький (рецептивно-продуктивний)
0-35		Низький (непродуктивний)

9. СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

Закони, укази, постанови

1. Про транспорт: Закон України № 232/94-ВР від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №51. – Ст. 446. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр

2. Про автомобільний транспорт: Закон України № 2344-III від 05.01.2013 р. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2344-14

3. Про дорожній рух: Закон України № 3353-XII від 05.01.2013 р. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12

4. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України № 1955-IV від 01.07.2004 р. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/про%20транспортно-експедиторську%20діяльність

Основна і допоміжна література

1. Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення: навч. посіб. для студентів спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті (автомобільний)» / М.Г. Босняк. – К.: Видавничий дім «Слово», 2010. – 408 с.

2. Вельможин В.А. Грузовые автомобильные перевозки / В.А. Вельможин, Л.Б. Гудков, А.В.Миротин. – М.: Горячая линия - Телеком, 2007 – 500 с.

3. Воркут Т.А. Проектний аналіз: навч.посіб. / Т.А. Воркут. – К.: Український Центр духовної культури, 200. – 440 с.

4. Герзель В.М. Організація автомобільних перевезень, дорожні умови та безпека руху: Навч. посіб. / В.М.Герзель, М.М.Марчук, М.А.Фабрицький, О.П.Рижий. – Рівне: НУВГП, 2008. – 199 с.

Національний університет водного господарства

5. Гордійчук А.С.Основи наукових досліджень: навч. посіб. / А.С. Гордійчук, О.А. Стахів. – Рівне: НУВГП, 2008. – 331 с.

6. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учеб. Пособие для студ. высш. учеб. заведений. / А.Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2006. -288 с.

7. Зінь Е.А. Управління автомобільним транспортом: підруч./ Е.А.Зінь – К.: ВД "Професіонал", 2011. – 228 с.

8. Зінь Е.А. Регіональна економіка: Підручник. – К.: ВД "Професіонал", 2007. – 528 с.

9. Зінь Е.А. Основи зовнішньоекономічної діяльності: підруч. / Е.А.Зінь, Н.С.Дука Н.С. – К.: Кондор, 2009. – 432 с.

10. Зінь Е.А., Планування діяльності підприємства: підруч. /Е.А.Зінь, М.О.Турченюк – К.: ВД "Професіонал", 2004. – 320 с.

11. Зінь Е.А. Державне управління: навч. посіб. / Е.А.Зінь - Рівне: НУВГП, 2009. – 234 с.

12. Зінь Е.А. Статистика: інтерактивний комплекс навчально-методичного забезпечення. / Е.А. Зінь, А.Ю. Якимчук – Рівне: НУВГП, 2008. – 126 с.

13. Кальнаш Ю.Г. Методологія наукових досліджень: навч. посіб. / Ю.Г. Кальнаш, ВМ. Ємельянов, Сорока С.В. – Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2011. – 132 с.

14. Канарчук В.Є. Основи технічного обслуговування і ремонту автомобілів. У 3 кн. 2 Організація планування й управління : підруч. – К.: Вища школа, 1994. – 383 с.

15. Кононова Г.А. Экономика автомобильного транспорта / А.Г.Будрин, Е.В.Будрина, М.Г.Григорян и др./ Под ред. Г.А.Кононовой. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2006. – 320 с.

16. Кислий В.М. Організація наукових досліджень: навч. посіб. / В.М. Кислий. – Суми: Університетська книга, 2011. – 224 с.

17. Ковальчук В.В. Основи наукових досліджень: навч. посіб. / В.В. Ковальчук. – К.: Слово, 2009. – 240 с.

18. Корбутяк В.І. Методологія системного підходу та наукових досліджень: навч. посіб. / В.І. Корбутяк – Рівне: НУВГП, 2010. – 176 с.

19. Кристопчук М.Є. Соціально-економічна ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення: [монографія] / М.Є. Кристопчук – Рівне: НУВГП, 2012. – 158 с.

Національний університет водного господарства

20.Крушельницька О.В. Методологія та організація наукових досліджень: навч. посіб. / О.В. Крушельницька. – К.: Кондор, 2009 – 206 с.

21.Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта: учеб. пособ. / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 368 с.

22. Методичні вказівки до виконання дипломного проекту для студентів спеціальності 7.100400 «Організація перевезень і управління на транспорті (автомобільний)» денної та заочної форм навчання, напрям «Організація вантажних перевезень» / Е.А. Зінь, Є.І. Тхорук, Рівне: НУВГП, 2005. – 32 с.

23.Методичні вказівки до виконання курсового проекту з дисципліни „Вантажні перевезення" для студентів за напрямом підготовки 6.070101 „Транспортні технології" денної та заочної форми навчання / С.О. Корецька, Є.І. Тхорук, В.О. Дорощук. – Рівне: НУВГП, 2013. – 42с.

24.Методичні вказівки до виконання курсової роботи з дисципліни „Організація пасажирських перевезень" для студентів за напрямом підготовки 6.070101 „Транспортні технології" денної та заочної форми навчання / Е.А. Зінь, В.О. Дорощук. – Рівне: НУВГП, 2009. – 25 с.

25.Освітньо-кваліфікаційна характеристика та освітньо-професійна програма магістра спеціальності 8.07010102 „Організація перевезень і управління на транспорті (автомобільний транспорт)" / Кол. авт. за заг. керівн. М.Ф. Дмитриченка – К.: НТУ, 2004. – 86с.

26.Сарафанова Е.В. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. Пособие. / Е.В.Сарафанова, А.А.Евсеева, Б.П.Копцев. – Москва-Ростов-на-Дону: Март, 2006.- 476 с.

27.Северин О.О. Вантажні роботи на автомобільному транспорті: організація і технологія / О.О.Северин. – Харків: ХНАДУ, 2006. – 322 с.

28.Сербиновський Б.Ю. Экономика предприятий автомобильного транспорта / Б.Ю.Сербиновський, Н.Н. Фролов, Н.В. Напхоненко, Л.И. Колоскова, А.А. Напхоненко – М.: ИКЦ «МарТ», Ростов н/д: Издательский центр «МАРТ», 2006. – 496 с.

29.Шишка Р.Б. Організація наукових досліджень та підготовки магістерських і дисертаційних робіт: навч. посіб. / Р.Б.Шишка – Харків: Еспада, 2007. – 368с.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток А

ТЕМИ ДИПЛОМНИХ ПРОЕКТІВ

1. Технологія і організація перевезень паркетної дошки рухомим складом ТОВ „Тріанекс” з смт. Оржів в Італію (Перуджа).
2. Технологія і організація перевезень деревостружкової плити з м. Костопіль в м. Харків транспортними засобами приватного підприємства „Авто-Оскар”.
3. Технологія і організація перевезень продукції деревообробної промисловості рухомим складом автотранспортного підприємства ТОВ „Камаз Транс Сервіс” з м. Костопіль Рівненської області в м. Київ.
4. Обґрунтування технології та організації міжнародних перевезень пиломатеріалів рухомим складом ТзОВ „Рівнетрансекспедиція” з м. Сарни в пункти Німеччини.
5. Організація перевезень пасажирів автомобільним транспортом на маршруті Льонокомбінат – Боярка (м. Рівне).
6. Транспортне забезпечення виробничо-економічної діяльності приватної виробничо-комерційної фірми „Фіалка”.
7. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів ТзОВ „Захід Авто”.
8. Обґрунтування тарифів на перевезення шиферу рухомим складом ВАТ „Автотранспорт - 15663” в умовах Рівненської області.
9. Обґрунтування технології та організації міжнародних перевезень деревостружкової плити рухомим складом ТОВ „Камаз Транс Сервіс” за маршрутом Рівне (Україна) – Роттердам (Нідерланди).
10. Шляхи підвищення ефективності використання рухомого складу автотранспортного цеху Хмельницької атомної електростанції при перевезенні будівельних матеріалів на території Хмельницької області.
11. Вдосконалення технології та організації перевезення борошна рухомим складом ВАТ Радивилівського АТП-15647 для потреб Першого заводу ДП „Рівне-хліб” та пекарні №1 м. Луцьк.
12. Організація і технологія перевезення побутових відходів „Комунальним автотранспортним підприємством – 1728” у місті Рівне.
13. Організація перевезення лісу рухомим складом Висоцького Держлісгоспу за маршрутом с. Висоцьк (Дубровицький район) – м. Сарни, м. Костопіль.

Національний університет водного господарства

14. Вдосконалення технології та організації перевезень сипучих будівельних матеріалів рухомим складом ТОВ „АТП УБ ХАЕС” з м. Нетішин в м. Рівне.
15. Обґрунтування рухомого складу автомобільного транспорту АТП-16845 при перевезенні щебеню в умовах Славутського району Хмельницької області.
16. Організація і технологія перевезення цегли рухомим складом ВАТ „Автотранспорт - 15663” у м. Рівне.
17. Технологія та організація перевезення пасажирів в м. Рівне на маршруті „Мототрек - Ювілейне” рухомим складом КП „Рівнеелектротранс”.
18. Обґрунтування технології та організації міжнародних перевезень вантажів ТзОВ транспортне підприємство „М+К” в пункти Італії.
19. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів кооперативу „Кузьмівське ” при перевезенні лісу з Костопільського району на залізничний вокзал м. Костопіль.
20. Організація перевезень продукції хімічної промисловості з міста Рівне в місто Валенсія (Королівство Іспанія) транспортним підприємством ТОВ „Камаз-Транс-Сервіс”.
21. Вдосконалення організації перевезень автомобільним транспортом ВАТ Червоноградської автобази „Укрзахід вугілля”.
22. Обґрунтування рухомого складу автомобільного транспорту при перевезенні вантажу (лісу-кругляку) в умовах Рівненської області, Зарічне – Костопіль.
23. Організація перевезень продукції цукрової промисловості з с. Бабин Рівненського району в м. Замосць (Республіка Польща) транспортним підприємством ПП „Автосвіт”.
24. Технологія і організація перевезення піску на території Рівненської області рухомим складом ВАТ „Рівнеавтошляхбуд”.
25. Вдосконалення організації комерційної діяльності ТзОВ „Камаз-Транс-Сервіс” в умовах міжнародних вантажних перевезень.
26. Технологія і організація перевезення будівельних матеріалів ВАТ „Автотранспорт - 15663” на території Рівненської області.
27. Технологія і організація перевезень зерна з м. Миколаїв в м. Рівне рухомим складом ТзОВ „Камаз-Транс-Сервіс”.
28. Технологія і організація перевезення цегли та панелей перекриття рухомим складом ТзОВ „Захід Авто” в умовах Рівненської області.

Національний університет водного господарства та природокористування

29. Організація транспортного обслуговування виробничо-економічної діяльності ТзОВ „Радема”.
30. Організація міжнародних перевезень скляної тари з с. Зоря Рівненської області в м. Нойбург (Німеччина).
31. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів ТзОВ транспортне підприємство „М+К” при виконанні перевезень цементу на території Рівненської області.
32. Дослідження пасажиропотоків та формування парку рухомого складу ТОВ „Сагайдачний” для забезпечення перевезень пасажирів на маршруті №64 м.Рівне.
33. Технологія і організація пасажирських перевезень в м. Рівне рухомим складом “Рівнепасвантажтранс”.
34. Дослідження пасажиропотоків та формування парку рухомого складу ВАТ „Кузнецовське АТП-15637” для забезпечення перевезень пасажирів на маршруті м. Кузнецовськ – м.Рівне.
35. Обґрунтування технології та організації перевезення щебеню на території Рівненської області рухомим складом АТП ЗАТ „Управління будівництвом Рівненської атомної електростанції”.
36. Організація перевезень пасажирів автомобільним транспортом ПП „Корецьавтотранс” по маршруту Рівне-Корець.
37. Технологія і організація перевезень заморожених продуктів для потреб роздрібної торгівлі на території м. Рівне автомобілями ТзОВ „Троянда - М”.
38. Технологія і організація міжобласних пасажирських перевезень рухомим складом ВАТ „Рівнепасвантажтранс” на прикладі маршруту „Рівне - Камянець-Подільський”.
39. Вдосконалення технології та організації перевезень пиломатеріалів з м. Рівне в м. Одесу рухомим складом „Приваттранс” - підпрпиємство.
40. Технологія і організація перевезень цементу рухомим складом Шепетівське АТП 15603 на території Хмельницької області.
41. Технологія і організація перевезень металобрухту рухомим складом „Західметтрейд” з м. Рівне в м. Київ та м. Одеса.
42. Обґрунтування рухомого складу автомобільного транспорту для забезпечення виробничо-економічної діяльності деревообробного комплексу „Рокитнівський Держлісгосп”.
43. Технологія і організація перевезень напоїв рухомим складом ТзОВ „Північ Центр ЛТД” (м. Рівне), для забезпечення потреб споживачів Хмельницької області.

Національний університет водного господарства та природокористування

44. Вибір оптимального рухомого складу при здійсненні міжнародних перевезень тарно-штучних вантажів рухомим складом ТзОВ „Камаз Транс Сервіс” за маршрутом Оржів – Брешіа – Мілан – Львів.
45. Технологія і організація перевезень цукрового буряка рухомим складом ТОВ „Азоріт” на території Рівненській області.
46. Технологія і організація перевезення лісоматеріалів рухомим складом ДП „Костопільське лісне господарство” для забезпечення потреб підприємств Костопільського району.
47. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів при перевезенні фруктів на території Рівненської області.
48. Технологія і організація перевезень мінеральних добрив рухомим складом ТзОВ „Рівнеукртранс” для потреб споживачів Рівненської області.
49. Оцінка впливу обсягів перевезень вантажів на експлуатаційні та економічні показники роботи ТзОВ „Леонтранссервіс”.
50. Обґрунтування раціонального використання транспортних засобів ТзОВ „Тріанекс” при виконанні перевезень гіпсокартону з м. Рівне в м. Луцьк.
51. Організація перевезень нетканих матеріалів автомобільним транспортом транспортного підприємства ТОВ „Тріанекс”.
52. Технологія і організація перевезень деревостружкових плит рухомим складом ТОВ „Тріанекс” на маршруті м. Костопіль (Україна) – Гамбург (Німеччина).
53. Обґрунтування рухомого складу для перевезення будівельних матеріалів транспортними засобами підприємства ТОВ „Волинь-Шифер”.
54. Організація комерційної роботи комунального автопідприємства – 1728 в м. Рівне.
55. Технологія і організація перевезень зерна рухомим складом АТП „Дубнотранснасіння” на території Дубнівського району.
56. Організація перевезень пасажирів в м. Дубно рухомим складом ВАТ „Дубенське АТП 15606”.
57. Вдосконалення організації транспортного обслуговування підприємств будівельної галузі економіки в Рівненській області рухомим складом ВАТ „Автотранспорт-15663”.
58. Технологія і організація перевезення лісу-кругляку рухомим складом Рівненського обласного лісового господарства ДП „Костопільський лісгосп” на маршруті м.Костопіль-м.Київ.

59. Технологія і організація перевезень паливо-мастильних матеріалів з Рівненської філії концерну „Галичина нафтогаз” на АЗС „WOG” на території м.Рівне рухомим складом ВАТ „Автотранспорт-15663”.
60. Вдосконалення організації міжобласних перевезень пасажирів на маршруті Рівне-Львів рухомим складом Рівнепасвантажтранс.
61. Організація пасажирських перевезень на маршруті м. Рівне – смт. Степань.
62. Транспортно-експедиційна робота при здійсненні міжнародних перевезень тари автотранспортом ПП „Транс-Авто” на маршруті Рівне-Варшава.
63. Транспортне забезпечення виробничо-економічної діяльності деревообробного комплексу „Рокитнівський Держлісгосп”.
64. Транспортне забезпечення виробничо-економічної діяльності Славутського маслопереробного комплексу.
65. Вдосконалення технології та організації перевезень сипучих будівельних матеріалів ЗАТ „Управління механізації Управління будівництва Хмельницької атомної електростанції”.
66. Технологія і організація перевезень деревини рухомим складом ППФ „Нордек” з м. Сарни в м. Краків (Польща).
67. Організація і технологія перевезень продуктів харчування рухомим складом КП Рівненське автотранспортне підприємство облспоживспілки з м.Рівне для потреб Рівненського району.
68. Технологія і організація перевезень лакофарбової продукції рухомим складом приватного АТП „Авто-Оскар” на маршруті м.Рівне-м.Київ.
69. Технологія і організація перевезень мінеральних добрив з ВАТ „Облагрохім” для потреб підприємств Рівненського району.
70. Вдосконалення технології і організації перевезень мінеральних добрив рухомим складом ВАТ „Рівнеазот” для забезпечення потреб Зарічнянського району.
71. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів приватного АТП „Авто-Оскар” при перевезенні шпаклівки та шиферу на маршруті м. Рівне - м. Чернівці.
72. Організація і технологія транспортного забезпечення виробничої діяльності ВАТ МБЗ „Прогрес” (м. Бердичів).
73. Транспортне забезпечення виробничо-економічної діяльності ТОВ „Волинь-шифер”.

Національний університет водного господарства

74. Вдосконалення технології та організації міжнародних перевезень текстилю рухомим складом ТОВ „Атман” за маршрутом Рівне (Україна) – Ліон (Франція).
75. Транспортне забезпечення виробничо-економічної діяльності АТ „Оржівський ДОК” рухомим складом ТзОВ „ДП Рівнетрансекспедиція”.
76. Технологія і організація перевезень металевих виробів з Донецька в м.Рівне рухомим складом ТзОВ „РівнеУкрТранс”.
77. Технологія і організація обслуговування пасажирів рухомим складом КП „Рівнеелектротранс” на території м.Рівне.
78. Технологія та організація пасажирських перевезень рухомим складом ВАТ „Шепетівське АТП-16807”.
79. Обґрунтування створення спеціалізованого АТП для перевезення нафтопродуктів на території Сарненського району.
80. Технологія і організація пасажирських перевезень рухомим складом ВАТ Кузнецовське АТП-15637 на маршруті „Кузнецовськ-Луцьк”.
81. Обґрунтування організації транспортного підприємства в м.Рівне для забезпечення перевезення меблів у м.Київ.
82. Обґрунтування технології та організації перевезення цементу з ВАТ „Волинь-Цемент” для забезпечення робіт будівельних організацій у м.Київ.
83. Технологія і організація перевезень лісу автомобільним транспортом ДП „Костопільський лісгосп” для забезпечення потреб лісової промисловості Костопільського району.
84. Обґрунтування технології та організації міжнародних перевезень вантажів фірмою „ДП Рівнетрансекспедиція” в пункти Італії, Німеччини та Польщі.
85. Технологія і організація перевезень асфальту транспортними засобами ДП „Хмельницький Облавтодор” філії „Білогір’я Райавтодор” для потреб Білогірського району.
86. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів ВАТ „Славутське АТП 16845” при перевезенні піску.
87. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів ТзОВ „ПОЛУК” при перевезенні цегли.
88. Технологія і організація транспортного обслуговування виробничо-економічної діяльності ВАТ „Рівненська фабрика нетканих матеріалів”.

Національний університет водного господарства та природокористування

89. Технологія і організація перевезень харчових продуктів рухомим складом транспортно-експедиційної фірми „Рівнеукртранс” з м.Рівне в м.Дніпропетровськ.
90. Вибір оптимального виду автотранспортного засобу для перевезення цукрових буряків з фермерських господарств в умовах Рівненської області.
91. Технологія і організація перевезень хлібобулочних виробів для потреб роздрібної торгівлі Рівненського району автомобілями АТП Хлібозаводу №3.
92. Технологія і організація перевезень мінеральних добрив з ВАТ „Азот” для потреб підприємств сільського господарства Володимирецького району Рівненської області.
93. Технологія і організація перевезень цегли рухомим складом ТзОВ ЛТД „АЕК” на маршруті м.Здолбунів - м.Житомир.
94. Обґрунтування технології та організації перевезень небезпечних вантажів в Рівненській області рухомим складом ВАТ „Рівнеазот”.
95. Технологія і організація транспортного обслуговування підприємств роздрібної торгівлі м. Рівне рухомим складом підприємства „Автотранс-Еліт”.
96. Обґрунтування шляхів раціонального використання рухомого складу автомобільного транспорту АТП ЗАТ Управління будівництвом Рівненської атомної електростанції для перевезення щебеню на території Рівненської області.
97. Технологія і організація перевезень цементу рухомим складом АТП ЗАТ УБРАЕС на території Володимирецького району Рівненської області.
98. Обґрунтування вдосконалення процесу транспортного обслуговування населення Рівненської області в сполученні „Рівне - Млинів”.
99. Організація транспортного обслуговування пасажирів рухомим складом „Рівнепасвантажтранс” в умовах м.Рівне.
100. Шляхи підвищення ефективності використання автомобільного транспорту ЗАТ.
Управління механізації управління будівництвом Хмельницької атомної електростанції .
101. Транспортне забезпечення виробничо-економічної діяльності ВАТ „Волинь-цемент”.

Національний університет водного господарства та природокористування

102. Технологія і організація перевезення склотари автомобілями ППФ „Альф” з м.Рівне для потреб м.Запоріжжя.
103. Технологія і організація перевезень молока для потреб ТОВ Білогір’я-молокопродукт від населення Білогірського району Хмельницької області.
104. Оцінка впливу обсягів перевезень тарно-штучних вантажів на експлуатаційно-економічні показники роботи ТОВ „КРАФТ”.
105. Обґрунтування шляхів раціонального використання транспортних засобів ВАТ Кузнецовське АТП-15637 при перевезенні будівельних матеріалів.
106. Технологія і організація перевезень вантажів транспортними засобами ПП „Холод-Транс” на міжнародному маршруті Рівне - Басум (Німеччина).
107. Обґрунтування ефективного функціонування транспортної системи приміського пасажирського сполучення Рівне-Корець.
108. Вдосконалення мережі маршрутів пасажирських перевезень та підвищення якості надання транспортних послуг на території Васильківського району Київської області.
109. Обґрунтування організаційно-технологічної системи транспортного обслуговування сільського господарства Рівненської області підприємством ВАТ „Автотранспорт 15663”.
110. Вдосконалення технології і організації міжнародних вантажних перевезень електрообладнання ВАТ РЗВА на маршруті Рівне-Самара (Росія).

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток Б

Зразок завдання на дипломний проект

Форма № Н - 9.01
Затверджено
наказ МОН України від 05.12.2008 № 1110

Національний університет водного господарства та природокористування
Факультет (інститут, відділення) _____
Кафедра (предметна, циклова комісія) _____
Освітньо-кваліфікаційний рівень _____
Напрям підготовки _____
Спеціальність _____

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри управління транспортною інфраструктурою
_____С.О. Корецька
“____” _____ 20__ р.

З А В Д А Н Н Я
НА ДИПЛОМНИЙ ПРОЕКТ (РОБОТУ) СТУДЕНТУ
_____
(прізвище, ім’я, по батькові)

1. Тема проекту (роботи) _____
_____
керівник проекту (роботи)_____
затверджені наказом вищого навчального закладу від _____
2. Термін подання студентом закінченого проекту (роботи)_____
3. Вихідні дані до проекту (роботи) _____
_____
_____
_____
4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що їх належить розробити)
_____
_____
_____
_____
5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових креслень)
_____
_____
_____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

6. Консультанти роботи

Розділ	Прізвище та ініціали і посада консультанта	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв

7. Дата видачі завдання _____

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Пор. №	Назва етапів магістерської роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1	*2*	*3*	*4*

Студент_____

Керівник роботи_____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток В

Перелік документів з бази практики необхідних для написання дипломного проекту

1. Статут, положення або будь-який інший документ на підставі якого діє підприємство.
2. Звіт про перевезення автомобільним транспортом вантажів за видами вантажів та пасажирів за видами сполучення (по кварталах).
3. Звіт про роботу автотранспорту.
4. Звіт про фінансові результати.
5. Звіт з праці.
6. Звіт про основні показники діяльності підприємства.
7. Звіт про використання робочого часу.
8. Баланс.
9. Обсяг перевезень та вантажооборот.
10. Кількість автомобілів.
11. Марки та роки випуску автомобілів.
12. В які міста (райони, області, країни) здійснюються перевезення.
13. Організаційна та виробнича структура підприємства.
14. Які існують проблеми

Примітка.

Всі документи необхідно брати за останні три роки діяльності бази практики.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток Г

Зразок титульного аркуша дипломного проекту

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ
ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ГОСПОДАРСТВА
ТА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ

Факультет менеджменту

Кафедра управління транспортною інфраструктурою

РОЗРАХУНКОВО – ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО ДИПЛОМНОГО ПРОЕКТУ
НА ТЕМУ:
_____
_____
_____

Виконав(ла) студент(ка) _____ 5-го курсу ФМ, спеціальності
7.07010102 „Організація
перевезень та управління
на транспорті (автомобільний
транспорт)”,
ПІП студента

Керівник _____посада, ПІП керівника

Допущено до захисту
“_____”_____20__ р.
Зав. кафедри, д.е.н., проф. С.О.Корецька

Рівне – 20__

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток Д

Зразок реферату дипломного проекту

РЕФЕРАТ

Дипломний проект на тему: «Обґрунтування транспортних засобів ТзОВ "ДП Рівнетрансекспедиція" для перевезення пиломатеріалів у міжнародному сполученні м.Сарни (Україна) – м.Нюрнберг (Німеччина)» викладений на 120 сторінках комп'ютерного тексту й містить 12 таблиць та рисунків. Робота складається з вступу, шести розділів і висновків. Для написання дипломного проекту було використано 65 літературних джерел.

Метою проекту є обґрунтування транспортних засобів для перевезення вантажу, що є досить важливим питанням у діяльності автотранспортних підприємств.

Об'єктом дослідження роботи є ТзОВ «ДП Рівнетрансекспедиція».

Для реалізації мети необхідно виконати наступні завдання:

- визначити аспекти управління автотранспортним комплексом України;
- визначити особливості міжнародних автомобільних перевезень;
- проаналізувати виробничу діяльність ТзОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»;
- проаналізувати техніко-експлуатаційні показники використання парку рухомого складу;
- здійснити оцінку економічної ефективності діяльності АТП;
- дослідити вантажопотоки;
- вибрати оптимальний маршрут перевезень вантажів;
- провести вибір оптимального рухомого складу, щоб забезпечити перевезення вантажів з мінімальними затратами;
- здійснити вибір оптимальних навантажувально-розвантажувальних засобів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, АВТОТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ВАНТАЖОПОТІК, МАРШРУТ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ОБСЯГ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ТРАНСПОРТНА РОБОТА

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток Е

КОРОТКИЙ ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК

Автомобільний транспортний засіб – дорожній транспортний засіб, за допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами чи виконання спеціальних робочих функцій.

Автобус – пасажирський автомобільний транспортний засіб з кількістю місць для сидіння більше 9 з місцем водія включно.

Автовокзал – комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та одночасного обслуговування до 150 пасажирів.

Автобусний маршрут (маршрути, рейси) загального користування – визначений уповноваженим органом шлях проходження автобуса між відповідно обладнаними пунктами для перевезення пасажирів.

Вантаж – продукт виробництва (сировина, напівфабрикати, готова продукція), прийнятий транспортом до перевезення.

Вантажопотік – кількість тонн вантажу перевезеного у визначеному напрямку.

Вантажооборот – показник транспортної роботи в тонно – кілометрах, який відображає обсяг та відстань перевезення вантажів.

Вантажоперевізник **-** суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу за договором перевезення вантажів автотранспортом загального користування, що використовується ним на законних підставах.

Вантажна автомобільна станція – комплекс будівель, споруд, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами та надання транспортно-експедиційних послуг перевізником.

Вантажний термінал (автопорт) – комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначеними для виконання вантажних. господарських робіт з вантажами, технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів. транспортно-експедиційних та інших послуг перевізникам.

Ввезення товарів і транспортних засобів на митну територію України, вивезення товарів і транспортних засобів за межі митної території України – сукупність дій, пов'язаних із переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон України у відповід-

Національний університет
водного господарства
та природокористування

ному напрямку.

Декларант – юридична і фізична особа. яка здійснює декларування товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України.

Дорожній лист – документ встановленого законодавством зразка для визначення та обліку роботи автомобільного транспортного засобу.

Єдина транспортна система (ЄТС) – це сукупність шляхів сполучення, технічних засобів, облаштування всіх видів транспорту, які об'єднані системою технологічних, технічних, інформаційних, правових і економічних відносин, що забезпечують задоволення потреб народного господарства в перевезенні вантажів і пасажирів.

Збірний маршрут **–** маршрут, на якому рухомий склад послідовно проходить всі навантажувальні пункти, поступово завантажується і завозить вантаж в один пункт споживання.

Зовнішньоекономічний договір (контракт) – матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків в зовнішньоекономічній діяльності.

Зовнішньоекономічні зв'язки – торгові, виробничі, науково-технічні та інші зв'язки суб'єктів господарської діяльності України із суб'єктами господарської діяльності інших держав.

Зовнішньоекономічна діяльність – діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що маж місце як на території України так і за її межами.

Зона митного контролю – місце, визначене митними органами в пунктах пропуску через митний кордон України або в інших місцях митної території України, в межах якого митні органи здійснюють митні процедури.

Зона спрощеного митного контролю – частина зони митного контролю з належним технічним та інформаційним обладнанням для здійснення контролю у спрощеному порядку.

Зупинка – спеціально обладнаний пункт для очікування автобуса і висадки пасажирів.

Експлуатаційна швидкість руху – середня швидкість руху автомобіля за час його роботи на лінії.

Експорт (експорт товарів) – продаж товарів українськими

Національний університет водного господарства та природокористування

суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності з вивезенням або без вивезення цих товарів через митний кордон України, включаючи реекспорт товарів. При цьому термін реекспорт означає продаж іноземним суб'єктам господарської діяльності та вивезення за межі України товарів, що були раніше імпортовані на територію України.

Імпорт (імпорт товарів) – купівля українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в іноземних суб'єктів господарської діяльності товарів з ввезенням або без ввезення цих товарів на територію України, включаючи купівлю товарів, призначених для власного споживання установами та організаціями України, розташованими за її межами.

Інвестиції – усі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (доход) або досягається соціальний ефект.

Інвестиційна діяльність – сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій.

Інвестиційний менеджмент – управлінська діяльність направлена на забезпечення найбільш ефективних шляхів реалізації інвестиційної стратегії підприємства на окремих етапах її розвитку.

Інвестори – суб'єкти інвестиційної діяльності, які приймають рішення про вкладення власних, позичкових і залучених майнових та інтелектуальних цінностей в об'єкти інвестування.

Інновації – новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери.

Інноваційна діяльність – діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг.

Інноваційний менеджмент – самостійна сфера економічної науки і професійної діяльності, направлена на формування і забезпечення досягнення будь-якою організаційною структурою інноваційних цілей шляхом раціонального використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Інноваційний продукт – результат науково-дослідної і (або) дос-

Національний університет
водного господарства

лідно-конструкторської розробки.

Інноваційний проект – комплект документів, що визначає процедуру і комплекс усіх необхідних заходів (у тому числі інвестиційних) щодо створення і реалізації інноваційного продукту і (або) інноваційної продукції.

Квоти – кількісне обмеження ввезення (вивезення) товарів (валюти). Квота буває глобальна; групова; експортна (імпортна); індивідуальна; антидемпінгова; компенсаційна; спеціальна.

Коефіцієнт статичного використання вантажопідйомності – відношення ваги фактично перевезеного вантажу за одну їздку до вантажопідйомності автомобіля.

Коефіцієнт динамічного використання вантажопідйомності – відношення кількості фактично виконаних тоннокілометрів до кількості тоннокілометрів, що могли б бути виконані при повному використанні вантажопідйомності автомобіля.

Коефіцієнт використання пробігу - показник, який характеризує ступінь використання пробігу автомобіля в транспортному процесі. Він дорівнює відношенню пробігу автомобіля з вантажем до загального пробігу автомобіля.

Кільцевий маршрут - шлях, на якому рухомий склад проходить послідовно всі навантажувально-розвантажувальні пункти при русі по замкненому контурі.

Контейнерний пункт – комплекс будівель, споруд, обладнаних технічними засобами, призначених для виконання навантажувально-розвантажувальних, господарських операцій з контейнерами, а також робіт з технічного обслуговування і ремонту контейнерів та надання транспортно-експедиційних послуг перевізником.

Легковий автомобіль – пасажирський автомобільний транспортний засіб з числом місць для сидіння не більше 9 з місцем водія включно.

Маршрут – шлях в кілометрах, від початкового до кінцевого пункту пройдений автомобілем при виконанні перевезень.

Маятниковий маршрут – шлях, на якому рухомий склад проходить всі навантажувально-розвантажувальні пункти при русі по одній трасі в прямому та зворотному напрямках.

Митна декларація - письмова заява встановленої форми, яка подається митному органу і містить відомості щодо товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України, необхідні для їх митного оформлення або переоформлення.

Національний університет водного господарства та природокористування

Митні органи – спеціально уповноважені органи виконавчої влади в галузі митної справи, на які покладено здійснення митної справи.

Невиробничий персонал - працівники, які не зайняті в основному виробництві, а створюють умови для забезпечення нормального функціонування АТП в цілому.

Оборот – час руху на маршруті, що включає в себе одну або декілька їздок з поверненням автомобіля в початковий пункт.

Пасажироперевізник – суб'єкт підприємницької діяльності , який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу за договором перевезення пасажирів автотранспортом загального користування, що використовується ним на законних підставах.

Пасажиропотік – кількість пасажирів переміщених у визначеному напрямку. Пасажиропотоки можуть бути постійні або тимчасові, односторонні або двохсторонні, рівномірні або нерівномірні.

Пасажирообмін характеризується кількістю прибувших пасажирів і пасажирів що відправляються на транспорті по даній зупинці маршруту за визначений час (години, дні).

Пасажиронапруженість – характеризується кількістю пасажирів, які проїжджають через заданий перетин маршруту в одиницю часу.

Пасажирооборот – показник транспортної роботи в пасажирокілометрах, який відображає обсяг та відстань перевезення пасажирів.

Перегін – це відстань між суміжними пунктами зупинок на маршрутах.

Планування діяльності АТП – це обґрунтування мети діяльності підприємства, способів і методів її досягнення, використання технічних, матеріальних, трудових, фінансових ресурсів для задоволення потреб споживачів в вантажних та пасажирських перевезеннях та отриманні прибутку.

Постійне місцезнаходження – місцезнаходження офіційно зареєстрованого головного органу управління (контори) суб'єкта господарської (зовнішньо економічної) діяльності.

Пробіг автомобіля – відстань, яку проходить автомобіль за певний період часу. Пробіг з вантажем називають робочим пробігом. Пробіг без вантажу може бути холостим, якщо він здійснюється в процесі перевезення, або нульовим, якщо він здійснюється при русі автомобіля до місця роботи, в гараж, на заправку, тощо.

Провізна здатність – найбільший об'єм перевезень, який вико-

Національний університет водного господарства

нується за визначений період часу рухомим складом в конкретних техніко-економічних умовах.

Продуктивність автомобіля – кількість перевезеного вантажу у тоннокілометрах, або пасажирів у пасажирокілометрах за одиницю часу.

Промислово-виробничий персонал, до якого відносять всіх працівників основних, допоміжних, підсобних цехів і апарату управління.

Пропускна здатність – це максимальна можливість певного пункту (станції, порту, транспортного вузла, або дільниці дороги) пропустити необхідну кількість рухомого складу, вантажу, пасажирів.

Причіп – транспортний засіб, призначений для руху в з'єднанні з автомобільним транспортним засобом.

Розвізний маршрут – шлях, на якому рухомий склад завантажується в пункті завантаження і розвозить вантаж у всі пункти споживання.

Середня відстань перевезень – визначає середню дальність перевезення кожної тони вантажу.

Сідельний тягач – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для буксирування напівпричепа.

Спеціальний автомобіль – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для виконання спеціальних робочих функцій.

Спеціалізований автомобіль – автомобіль. який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів або вантажів певних категорій.

Стоянка таксі – спеціально обладнаний пункт для зупинки таксі та посадки пасажирів.

Таксі – спеціальний легковий автомобіль, обладнаний таксометром і призначений для перевезення пасажирів та їх багажу в індивідуальному порядку.

Технічна швидкість – середня швидкість руху, яка дорівнює відношенню пробігу автомобіля до часу руху (включаючи час простою в дорозі у зв'язку з регулюванням руху).

Термінал – це пункт у транспортній системі призначений для виконання різноманітних робіт, пов'язаних із забезпеченням переміщення вантажів і пасажирів.

Товар – будь-яка продукція, послуги, роботи, права інтелектуальної власності та інші немайнові права, призначені для продажу (оплатної передачі).

Національний університет
водного господарства

Транспортний процес – це процес переміщення вантажів, який включає всі підготовчі та заключні операції: підготовку вантажів до перевезення, їх навантаження і розвантаження, приймання вантажів, подання транспортних засобів під навантаження-розвантаження, тощо.

Фінансово-економічний аналіз – це дослідження фінансових результатів діяльності підприємства прибутковості, рентабельності, ефективності використання капіталу, фінансового стану та платоспроможності.

Циклом транспортного процесу називають закінчений комплекс операцій, які необхідні для перевезення вантажів. На автомобільному транспорті під циклом транспортного процесу розуміють – їздку.

Час їздки – це тривалість транспортної роботи, що включає час завантаження, час перевезення вантажу, час розвантаження і час подачі транспортного засобу для наступного завантаження (руху без вантажу).

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток Ж

Приклад оформлення змісту дипломного проекту на тему:
«Обґрунтування транспортних засобів ТзОВ "ДП Рівнетрансекспедиція" для перевезення пиломатеріалів у міжнародному сполученні м.Сарни (Україна) – м.Нюрнберг (Німеччина)»

ВСТУП……. 5

РОЗДІЛ І. ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА, ЇЇ ФОРМУВАННЯ, РОЛЬ І ЗНАЧЕННЯ В РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИУКРАЇНИ …… 7
1.1. . Теоретичні аспекти та загальна характеристика управління автотранспортним комплексом України…… 7
1.2. Система органів державного контролю та регулювання ……. 17
1.3. Особливості міжнародних автомобільних перевезень ……..... 20

РОЗДІЛ ІІ. АНАЛІЗ ВИРОБНИЧО-ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТЗОВ ФІРМА «ДП РІВНЕТРАНСЕКСПЕДИЦІЯ» 21
2.1. Структура та основні принципи функціонування підприємства…….. 21
2.2. Аналіз структури рухомого складу…… 26
2.3. Аналіз виробничої діяльності підприємства ……..... 30
2.4. Аналіз техніко-експлуатаційних показників використання парку рухомого складу 33
2.5. Оцінка економічної ефективності діяльності АТП……..……. 39

РОЗДІЛ ІІІ. ОБҐРУНТУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТЗОВ "ДП РІВНЕТРАНСЕКСПЕДИЦІЯ" ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПИЛОМАТЕРІАЛІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ М.САРНИ (УКРАЇНА) – М.НЮРНБЕРГ (НІМЕЧЧИНА)»…… 42
3.1. Дослідження вантажопотоків ……..... 44
3.2. Підбір рухомого складу ……..……..…….. 47
3.2.1. Обґрунтування маршруту та графіку руху автомобілів …….. 47
3.2.2. Економічне обґрунтування ефективності використання транспортних засобів при перевезенні деревини у міжнародному сполученні Рівне-Сарни-Дортмунд та Рівне-Сарни-Нюрнберг …… 51
3.3. Технологія та організація навантажувально-розвантажувальних робіт…… 72

Національний університет водного господарства та природокористування

3.4. Основні положення та технологічний процес технічного обслуговування автомобілів…… 81
3.5. Документальне забезпечення перевезень деревини з м. Рівне-Сарни-Дортмунд та Рівне-Сарни-Нюрнберг…… 88
РОЗДІЛ IV. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ..... 94
4.1. Організація та управління охороною праці на ТЗОВ «ДП РІВНЕ-ТРАНСЕКСПЕДИЦІЯ»……. 95
4.2. Виробнича санітарія……... 95
4.3. Безпека праці при виконанні основних видів робіт……... 98
4.4. Інженерні рішення з охорони праці…….. 101
4.5. Заходи з пожежної безпеки…… 103
РОЗДІЛ V. БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ……. 107
5.1. Правове забезпечення безпеки дорожнього руху…… 111
5.2. Режим роботи та відпочинку водіїв та контроль за їх дотриманням 112
5.3. Варіанти розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху …….…. 112
РОЗДІЛ VI. ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ТА ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ…. 114
6.1. Вплив автомобільного транспорту на стан навколишнього середовища 116
6.2. Основні міжнародні принципи дотримання екологічних норм функціонування транспорту …… 118
6.3. Екологічні норми та вимоги EURO до транспортних засобів, задіяних на перевезеннях в міжнародному сполученні……. 120
ВИСНОВКИ …… 121
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ ……. 123
ДОДАТКИ …….. 123

Додаток З

Зразок оформлення відгуку наукового керівника

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Висновок керівника дипломного проекту (роботи)

Студент (ка)_____
_____
_____
_____

Керівник проекту (роботи) _____
(підпис)

"___" _____20__р.

Висновок кафедри (предметної, циклової комісії) про дипломний проект (роботу)
Дипломний проект (робота) розглянуто (а). Студент (ка) _____
(прізвище та ініціали)
допускається до захисту даного (ї) проекту (роботи) в Державній екзаменаційній комісії.
Завідувач кафедри (голова предметної, циклової комісії) _____

(назва)

_____
_____
(прізвище та ініціали) (підпис)
"___" _____20__р.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток К

Зразок оформлення зовнішньої рецензії

РЕЦЕНЗІЯ
на дипломний проект
студента Національного університету водного господарства та природокористування

_____

(прізвище, ініціали)

_____

(назва теми)

_____

1. Актуальність теми

_____
_____
_____
_____
_____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

2. Наукова новизна

_____
_____
_____
_____
_____

3. Якість проведеного аналізу проблеми

_____
_____
_____
_____
_____

4. Практична цінність висновків і рекомендацій

_____
_____
_____
_____

5. Наявність недоліків

_____
_____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

_____
_____
_____
_____

6. Загальний висновок і оцінка дипломного проекту

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Рецензент

_____

(посада, місце роботи) (підпис) (ініціали, прізвище)

Печатка “__” _____ 20__ р.

Національний університет
водного господарства
та природокористування

Додаток Л

Приклади оформлення списку використаних джерел

Список використаних джерел

Характеристика джерела	***Приклад оформлення***
1	2
Монографія: один автор	Кристопчук М.Є. Соціально-економічна ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення: [монографія] / М.Є. Кристопчук. – Рівне: НУВГП, 2012. – С.158.
Монографія: два автори	Мороз О.В. Системні фактори ефективності логістичної концепції постачання на підприємствах: [монографія] / О.Г. Мороз, О.В. Музика – Вінниця: УНІВЕРСУМ, 2007. – С.165.
Монографія: три автори	Вельможин В.А. Грузовые автомобильные перевозки / В.А. Вельможин, Л.Б. Гудков, А.В.Миротин. – М.: Горячая линия - Телеком, 2007 – С.500.
Монографія: чотири автори	Экономика автомобильного транспорта / А.Г.Будрин, Е.В.Будрина, М.Г.Григорян и др./ Под ред. Г.А.Кононовой. – 2-е изд., стер. – М. : Издательский центр «Академия», 2006. – С.320.
Монографія: п'ять та більше авторів	Экономика предприятий автомобильного транспорта / Б.Ю.Сербиновський, Н.Н. Фролов, Н.В. Напхоненко, Л.И. Колоскова, А.А. Напхоненко – М.: ИКЦ «МарТ», Ростов н/д: Издательский центр «МАРТ», 2006. – С.496.
Книга без зазначення авторів	Экономика автомобильного транспорта / Под науч. ред. И.А. Минакова. – Тамбов : Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, Тамбов. – 2011. – С.116.
Статистичні збірники	Статистичний збірник «Діяльність суб'єктів господарювання за 2011 рік» / Відпов. за випуск І.М. Жук. – К.: Державний комітет статистики України, 2012. – С.448.

Національний університет водного господарства та природокористування

1	2
Перекладні видання	Volodymur Prikhodko. Investment-Oriented Model for the Development of Territorial Systems / Volodymur Prikhodko // Public Policy and Economic Development: scientific and production journal. – Issue 2. – Mykolayiv: Publisher Yemelyanova T. V., 2012. – P. 16-21
Закони України	Про автомобільний транспорт: Закон України № № 2344-III від 05.04.2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №22. – Ст. 105. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14
Електронний ресурс	Соціально-економічне становище України за 2010 рік. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua
Збірки наукових праць	Єфремов О. Сталий чи гармонійний (з екосистемою) розвиток – чому віддати перевагу? / О. Єфремов // Економіка України. – 2008. – № 2. – С. 85 – 90.
	Кристопчук М.Є. Моделювання попиту на транспортні послуги в приміському сполученні / М.Є. Кристопчук // Комунальне господарство міст. Науково-технічний збірник – Серія «Технічні науки та архітектура», вип. 103. – Харків: ХНАМГ, 2012. – С. 419-425.
Збірки матеріалів наукових конференцій	Кірічок О.Г. Основні аспекти розвитку інноваційної діяльності в Україні в сучасних умовах / О.Г. Кірічок // Формування ефективних механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика: Міжнар. наук.-практ. конф. / Класичний приватний університет, 19-20 травня 2012 р. Збірник матеріалів. – Суми: ТОВ „Друкарський дім”, 2012. – С.321-323.

Національний університет водного господарства та природокористування

1	2
Словники	Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь / Э.Б. Алаев. – М.: Мысль, 1983. – 350с. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К.: Ірпінь, ВТФ «Перун», 2007. – 1736 с. Новейший философский словарь / Сост. А.А. Грицанов. – 3-е изд., исправл. – Мн.: Книжный Дом, 2003. – 1280 с. – (Мир энциклопедий).
Дисертації	Кристопчук М.Є. Ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення: Дис. канд. техн. наук: 05.22.01. – Харків, 2009. – 212 с.

Примітка. У списку літератури в роботі слід буде також навести список опублікованих праць студента і необхідно вказати прізвища та ініціали всіх його співавторів незалежно від виду публікації.

Національний університет водного господарства та природокористування

Національний університет
водного господарства
та природокористування

УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ

Вантажні перевезення

$Q_{â}$ – обсяг перевезень, т;

$P_{â}$ – транспортна робота (вантажооборот), ткм;

A – середньосписокова кількість автомобілів, од.;

q_a – вантажопідйомність автомобіля, т;

$Ò_í$ – тривалість перебування автомобіля у наряді, год.;

L – загальний пробіг автомобіля, км.;

$\overline{l_{ä}}$ – середньодобовий пробіг автомобіля, км;

$n_{îá}$ – кількість оборотів;

$l_{â}$ – пробіг автомобіля із вантажем;

W_a – продуктивність автомобіля, т/дб.;

$t_{ðóõ}$ – час руху автомобіля, год.;

$t_{î}$ – час нульового пробігу автомобіля, год.;

$t_{í}$ – час навантаження автомобіля, год.;

$t_{ð}$ – час розвантаження автомобіля, год.;

$V_{ò}$ – технічна швидкість руху автомобіля, км/год.;

$V_{å}$ – експлуатаційна швидкість руху автомобіля, км/год.;

β – коефіцієнт використання пробігу;

γ – коефіцієнт використання вантажопідйомності;

$\hat{A}$ – витрати, грн.;

$Ï$ – прибуток, грн.;

$Ä$ – доходи, грн.;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

$s_{т}$ – собівартість перевезення однієї тонни вантажу, грн./т;

$s_{дкм}$ – собівартість перевезення, що припадає на один тонно-кілометр, грн./ткм;

$ц_{тар}$ – тариф перевезень, (грн./т, грн./ткм, грн./км);

Пасажирські перевезення

$Q_{з}$ – кількість перевезених пасажирів на і-ому перегоні;

$Q_{пл}$ – планова кількість пасажирів;

$P_{п}$ – пасажирооборот, п.км;

A – середньоспискова кількість рухомого складу, од.;

$q_{с}$ – середнє заповнення рухомого складу за період;

$Т_{н}$ – час знаходження автобуса в наряді, год.;

$Т_{м}$ – час роботи автобуса на маршруті, год.;

$L_{м}$ – довжина маршруту, км;

$l_{з}$ – довжина і-го перегону, км;

$l_{н}$ – довжина нульового пробігу, км;

$\bar{l}_{пас}$ – середня дальність поїздки пасажирів, км;

$z_{об}$ – кількість рейсів обертання автобуса;

$Q_{с}$ – середня потужність пасажиропотоку;

$t_{дух}$ – час руху за напрямками, год.

$t_{н}$ – час затрачений на нульовий пробіг автомобіля, год.

$t_{д.пр.}$ – час рейсу в прямому напрямку, год.;

$t_{д.зв.}$ – час рейсу в зворотному напрямку, год.;

$t_{пр.п.з}$ – час простою на проміжних зупинках маршруту за напрямками, год.;

$t_{пр.к.з}$ – час простою в кінцевому пункті, год.;

Національний університет
водного господарства
та природокористування

$t_{ïðèá.}$ – час прибуття автобуса, год.;

$t_{â³ïðä.}$ – час прибуття автобуса, год.;

$n_{ï.ç.}$ – кількість проміжних зупинок;

$V_{ò}$ – технічна швидкість руху автомобіля, км/год.

$V_{å}$ – експлуатаційна швидкість руху автомобіля, км/год.

$V_{ñ}$ – швидкість сполучення, км/год.;

φ – чіткість руху автобусів;

^{2} – інтервал руху автобусів, год.;

^{3} – інтенсивність руху автобусів, авт./год.;

$\gamma_{ïàñ}$ – коефіцієнт використання пасажиромісткості автобуса

W_{Q} – годинна продуктивність автобуса, пас.;

W_{P} – годинна продуктивність автобуса, пас.км.;

$s_{ï}$ – собівартість перевезень одного пасажира, грн./п.;

$s_{ïêì}$ – собівартість одного пасажиро-кілометра, грн./пкм.;

$\tilde{n}_{ïïñ}$ – постійні витрати;

$\tilde{n}_{çì}$ – змінні витрати.