

Міністерство освіти і науки України
 Національний технічний університет
 «Дніпровська політехніка»
механіко-машинобудівний
 (факультет)
 Кафедра управління на транспорті
 (повна назва)

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
 кваліфікаційної роботи ступеня бакалавра
 (бакалавра, магістра)

студента Купрієнка Дмитра Романовича
 (ПІБ)
академічної групи 275-16-1
 (шифр)
спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
 (код і назва спеціальності)

на тему Розробка раціональної технології доставки кабельно-провідникової продукції у міжнародному сполученні по маршруту Любляна (Словенія) - Харків

Керівники	Прізвище, ініціали	Оцінка за шкалою		Підпис
		рейтинговою	інституційною	
кваліфікаційної роботи	Новицький О.В.			
розділів:				
аналітично-маркетинговий	Новицький О.В.			
технологічний	Новицький О.В.			

Рецензент				
------------------	--	--	--	--

Нормоконтролер				
-----------------------	--	--	--	--

Дніпро
2020

ЗАТВЕРДЖЕНО:
завідувач кафедри

управління на транспорті
(повна назва)

_____ Таран І.О.
(підпис) (прізвище, ініціали)

« _____ » _____ 20__ року

ЗАВДАННЯ
на кваліфікаційну роботу
ступеня бакалавра
(бакалавра, магістра)

студенту Купрієнко Д.Р. академічної групи 275-16-1
(прізвище та ініціали) (шифр)

спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(код і назва спеціальності)

на тему Розробка раціональної технології доставки кабельно-провідникової продукції у міжнародному сполученні по маршруту Любляна (Словенія) - Харків

затверджену наказом ректора НТУ «Дніпровська політехніка» від 07.05.2020 №256-с

Розділ	Зміст	Термін виконання
аналітично-маркетинговий	<i>Аналіз схем організації міжнародних перевезень вантажів, основних показників роботи підприємства, виявлення недоліків та визначення напрямків їх усунення</i>	30.05.2020
	<i>Аналіз показників ринкового середовища підприємства, прогнозування попиту на логістичні послуги на 2020 р., визначення показників конкурентоздатності</i>	
технологічний	<i>Обґрунтування технологічних та організаційних рішень щодо удосконалення технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні</i>	10.06.2020

Завдання видано

_____ Новицький О.В.
(підпис керівника) (прізвище, ініціали)

Дата видачі

Дата подання до екзаменаційної комісії

Прийнято до виконання

_____ Купрієнко Д.Р.
(підпис студента) (прізвище, ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 71 сторінка, 18 таблиць, 29 рисунків, 18 джерел.

Мета роботи: обґрунтування раціональної технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні, що забезпечують підвищення якості логістичного обслуговування клієнтів АТП.

Об'єкт дослідження: процес логістичного обслуговування поставок оптоволоконного кабелю в міжнародному сполученні.

Предмет дослідження: залежність показників якості логістичного обслуговування від параметрів транспортно-технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні.

Для досягнення поставленої мети кваліфікаційної роботи вирішуються такі **завдання:**

- 1) аналіз тенденцій ринку логістичних послуг, визначення перспективного сегмента, визначення попиту на послуги на 2020 року;
- 2) аналіз сучасного стану організації перевезень, виявлений проблем і перспективних напрямків розвитку підприємства;
- 3) аналіз можливих варіантів управлінських рішень з підвищення показників якості організації перевезень, обґрунтування доцільності та визначення ефекту від впровадження технологічних заходів.

Іноваційність запропонованих рішень полягає у обґрунтуванні маршруту доставки за допомогою методів PERT та СРМ, що дозволяє визначити варіанти управлінських рішень, що забезпечують порівняти підвищення якості логістичного обслуговування клієнтів АТП.

Практична цінність роботи полягає у визначенні параметрів системи управління запасами, що забезпечують зменшення витрат замовника, обґрунтуванні раціональної технології перевезення вантажів, що забезпечує зменшення часу доставки та підвищує надійність постачання.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, МАРШРУТ ДОСТАВКИ, ЗВОРОТНЕ ЗАВАНТАЖЕННЯ, ПИТОМИЙ ПРИБУТОК

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
1. МАРКЕТИНГОВО-АНАЛІТИЧНИЙ РОЗДІЛ.....	8
1.1 Постановка завдання.....	8
1.2 Сегментування ринку логістичних послуг.....	8
1.3 Прогнозування попиту на логістичні послуги у сегменті.....	15
1.4. Оцінка конкурентних позицій підприємства.....	16
1.5. Аналіз сучасного стану організації перевезень.....	21
1.6. Аналіз тарифної політики підприємства.....	26
Висновки за розділом.....	29
2. РОЗРОБКА РАЦІОНАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ.....	31
2.1. Постановка задач.....	31
2.2. Розробка схеми завантаження.....	31
2.3. Розробка раціональної технології міжнародних перевезень.....	34
2.3.1. Загальні відомості.....	34
2.3.2. Визначення тривалості виконання логістичних операцій.....	36
2.3.3. Визначення параметрів технологічних схем доставки вантажів у міжнародному сполученні.....	39
2.4. Вибір варіанту організації зворотного завантаження рухомого складу.....	43
2.5. Оцінка технологічного ефекту від впровадження запропонованих рішень.....	48
2.6. Оцінка економічного ефекту від впровадження запропонованих рішень.....	52
2.6.1. Розрахунок витрат на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу.....	52
2.6.2. Розрахунок витрат на паливно-мастильні матеріали.....	54
2.6.3. Витрати на ремонт та відновлення автомобільних шин.....	56
2.6.4. Амортизаційні відрахування на відновлення рухомого складу.....	57
2.6.5. Витрати на оплату праці водія.....	58
2.6.6. Оцінка постійних витрат.....	59

2.6.7. Калькуляція витрат	60
Висновки за розділом.....	62
Висновки по роботі	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	66

ВСТУП

Автомобільний транспорт - найбільш поширений і доступний вид транспорту в нашій країні. За обсягом перевезень в тоннах він займає перше місце, перевозячи більше 80% всіх вантажів у країні. Автомобільний транспорт має високу мобільність, велику різноманітністю транспортних засобів за вантажопідйомністю, призначенням, конструктивним і економічними характеристиками, завдяки чому він може перевозити різні по виду, характеру, обсягу та величиною партії вантажу, забезпечуючи високу швидкість їх доставки.

Від якості роботи автомобільного транспорту залежать організація безперебійної торгівлі, задоволення попиту сільського населення на товари, успішне виконання плану товарообігу, швидкість товароруку, розмір товарних запасів і витрати на їх створення та утримання, рівень витрат за окремими статтями, собівартість продукції і рівень рентабельності торгівлі, заготівельної та виробничої діяльності.

Управління автомобільним транспортом - це галузева наука, що вивчає форми прояву технологічних, організаційних та економічних законів і практичне використання їх на автомобільному транспорті.

Предметом дослідження цієї науки є закономірності функціонування і розвитку виробництва транспортних послуг, покликаною забезпечувати безперебійне перевезення вантажів і пасажирів та обслуговувати сферу виробництва та обігу матеріальної продукції інших галузей виробництва народного господарства.

Автомобільний транспорт широко використовується для логістичного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Становлення ринкових відносин значно змінило господарський механізм і структуру управління на транспорті. Головне завдання, що стоїть перед транспортною галуззю - своєчасне якісне та повне задоволення потреби країни в перевезеннях і підвищення економічної ефективності роботи кожного підприємства і галузі в цілому. Отже, основою роботи підприємств транспорту має стати не тільки виконання достатнього обсягу перевезень, але, і головним чином своєчасне і якісне обслуговування підприємств різних галузей економіки і населення, скорочення транспортних витрат і тарифів.

ВИСНОВКИ ПО РОБОТІ

В ході виконання кваліфікаційної роботи отримано наступні результати:

1. Аналіз ринку логістичних послуг і конкурентного середовища АТП показав, що найбільш перспективним напрямком розвитку підприємства є співпраця з групою компаній «Регіон», яка є одним з провідних в Україні постачальників телекомунікаційного і мережевого устаткування. Значну частку в обсягах поставок ГК «Регіон» становить оптоволоконний кабель. Виявлено тенденцію переорієнтації вітчизняних споживачів з продукції азіатських виробників на продукцію європейських компаній, що пов'язано з ростом цін китайських постачальників. Одним з найбільш привабливих варіантів є поставка оптико-волоконного кабелю виробництва компанії DCG з заводу у м. Любляна (Словенія). Споживання оптоволоконного кабелю у 2015-2019 рр. мало стійку тенденцію до зростання, збільшення споживання у 2019 році у порівнянні з 2018 р. складає 7,5%; слабка насиченість українського ринку телекомунікаційних послуг дозволяє розраховувати в 2020 році на зростання попиту на оптоволоконну кабельну продукцію навіть в умовах кризи. Прогнозування потреби групи компаній «Регіон» в оптоволоконному кабелі на 2020 рік показало, що при збереженні наявних тенденцій потреба становить 5280 тис. п.м. Аналіз конкурентного середовища показав, що частка ринку АТП в сегменті постачання оптоволоконного кабелю виробництва компанії DCG в 2020 р складе 844,8 тис. п.м.

2. Аналіз сучасного стану організації перевезень дозволяє зробити наступні висновки показав, що основними проблемами організації перевезень є нераціональне використання провізних здатностей парку рухомого складу парка, що негативно впливає на показники технологічності та собівартість перевезень. Нераціональні схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні призводять до значних втрат часу при перетині кордонів, що зменшує комерційну швидкість доставки вантажів. Основними напрямками удосконалення організації перевезень на 2020 р. повинні стати наступні заходи:

- розробка нових маршрутів доставки вантажів, що забезпечать зменшення простоїв при перетині кордону та збільшення комерційної швидкості доставки;
- пошук можливостей для збільшення показників використання вантажопідйомності та пробігу рухомого складу, в першу чергу, за рахунок організації зворотного завантаження рухомого складу.

3. Для вирішення проблем в організації перевезень запропоновано та обґрунтовано доцільність наступних заходів:

- заміна піддонів стандарту ЕВРО на піддони стандарту ЕВРО2 для формування вантажних місць, що дозволяє за рахунок збільшення розміру партії з 45000 п.м. до 52800 п.м. скоротити кількість рейсів, потрібних для забезпечення планового вантажопотоку з 20 до 17.
- альтернативні маршрути доставки вантажів, обґрунтовано доцільність перетину кордону у п.п. Дяково, за рахунок чого тривалість рейсу скоротилась до 6,63 діб, а комерційна швидкість доставки зросла на 11%; обґрунтовано недоцільність залучення компаній – аутсорсерів до доставки вантажів від місць розмитнення до складу одержувача.
- запропоновано варіанти зворотного завантаження, на основі порівняння питомого прибутку встановлено, що найбільш економічно доцільним варіантом з перевезення по маршруту Загреб (Хорватія) – Дніпро. Також встановлено, що цей маршрут є найбільш стійкий до збільшення часу очікування завантаження.

4. Встановлено, що впровадження проектної схеми дозволить отримати технологічний ефект у вигляді скорочення кількості рейсів та загального пробігу автомобілів на 18%, збільшення комерційної швидкості доставки вантажів на 11%, зростання завантаженого пробігу на 36%, а коефіцієнта використання пробігу – на 46%.

5. Встановлено, що впровадження проектної схеми дозволить отримати економічний ефект у вигляді збільшення прибутку до оподаткування у розмірі 44768 грн/рейс, що підтверджує економічну доцільність запропонованих рішень.