

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 Лазурко Святослава Віталійовича
 (ПІБ)
академічної групи 275-17ск-1
 (шифр)
спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
 (код і назва спеціальності)

на тему Розробка раціональної технології доставки освітлювальної техніки по маршруту Карловац (Хорватія) - Вінниця

| 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 Лазурко С.В. академічної групи 275-17ск-1

(прізвище та ініціали)

(шифр)

спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)

(код і назва спеціальності)

на тему Розробка раціональної технології доставки освітлювальної техніки по маршруту Карловац (Хорватія) - Винниця

затверджену наказом ректора НТУ «Дніпровська політехніка» від _____ № _____

| 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> | |
| | <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> | |

Завдання видано

(підпис керівника)

Новицький О.В.

(прізвище, ініціали)

Дата видачі

Дата подання до екзаменаційної комісії

Прийнято до виконання

(підпис студента)

Лазурко С.В.

(прізвище, ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 72 сторінки, 16 таблиць, 25 рисунків, 40 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 освітлювального обладнання 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.

Інноваційність запропонованих рішень полягає у обґрунтуванні схеми доставки за критерієм максимального приросту показників конкурентоздатності, що дозволяє обирати такий варіанти управлінських рішень, що забезпечують збільшення частки ринку за рахунок підвищення якості логістичного обслуговування клієнтів АТП.

Практична цінність роботи полягає у обґрунтованому виборі схеми доставки, що забезпечує одночасно зменшення витрат замовника та підвищення надійності поставки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, СХЕМА ДОСТАВКИ, ЛОГІСТИЧНІ ВИТРАТИ, ЙМОРІРНІСТЬ СВОЄЧАСНОЇ ДОСТАВКИ

ЗМІСТ

| | |
|--|----|
| ВСТУП | 5 |
| 1. АНАЛИТИЧНО-МАРКЕТИНГОВИЙ РОЗДІЛ | 6 |
| 1.1. Аналіз сучасного стану організації перевезень | 6 |
| 1.2. Маркетингові дослідження ринку логістичних послуг | 20 |
| 1.3. Прогнозування попиту на логістичні послуги | 26 |
| 1.4. Аналіз конкурентоспроможності підприємства | 29 |
| Висновки за розділом | 36 |
| 2. ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ | 37 |
| 2.1. Постановка задач | 37 |
| 2.2. Проектування системи управління запасами | 38 |
| 2.3. Обґрунтування раціональної технології доставки вантажів | 39 |
| 2.3.1. Складання мережевого графіка | 40 |
| 2.3.2. Визначення параметрів варіантів доставки | 41 |
| 2.4. Визначення показників надійності схем доставки | 45 |
| 2.5. Оцінка логістичних витрат схем логістичного обслуговування | 50 |
| 2.6. Оцінка технологічного ефекту від впровадження запропонованих рішень | 56 |
| 2.7. Оцінка економічного ефекту від впровадження запропонованих рішень | 58 |
| Висновки за розділом | 59 |
| ВИСНОВКИ | 61 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 64 |

ВСТУП

Глобалізація світової економіки призвела до закріплення ролі всіх видів транспорту в житті людства. Прискорення обороту товарної продукції, розвиток і вдосконалення господарських зв'язків між постачальниками і споживачами, оптова торгівля промисловими та споживчими товарами, ліквідація зайвих запасів товарно-матеріальних цінностей - ці завдання можуть бути успішно вирішені лише за умови узгодженого розвитку транспортної системи країни і її успішної взаємодії з іншими галузями. Різні умови виконання транспортно-складських робіт, велика кількість різноманітних засобів технічного забезпечення перевезень і їх комбінування дозволяють сформулювати величезну кількість варіантів застосування транспортних технологій.

Внаслідок активних зовнішньоекономічних торговельних відносин між різними країнами, все більш важливе місце на ринку транспортних послуг займають міжнародні перевезення. Міжнародними вважаються всі ті перевезення, при яких відбувається перетин автомобілем з вантажем одного чи більше державних кордонів. Постійні зміни на світовому ринку товарів і послуг призводять до перегляду умов, на яких здійснюються перевезення в міжнародному сполученні. Нововведення можуть стосуватися розмірів партій вантажу, інтервалів поставок, маршрутів перевезень і т.д.

Вирішення проблеми, що виникають, може бути знайдено лише за рахунок комплексного впливу на всі ланки логістичного ланцюга на основі сучасних методів економіко-математичного моделювання, теорії ймовірності, теорії масового обслуговування. Результатом має бути інноваційні технологічні схеми, що забезпечують зменшення логістичних витрат, збільшення надійності поставок, покращення техніко-експлуатаційних показників використання рухомого складу та об'єктів логістичної інфраструктури.

ВИСНОВКИ

В ході виконання **маркетингово-аналітичного** розділу можна зробити наступні висновки:

– у 2015-2019 рр. в наслідок погіршення загальної економічної ситуації знизились техніко-економічні показники роботи підприємства, але крім зовнішніх факторів слід підкреслити низьку надійність поставок та велику частку заявок, що відхиляється Оператором;

– неефективність схем логістичного обслуговування, що використовується Оператором, має наслідком зростання видатків підприємства, що в умовах перенасиченого ринка та неможливості підвищення тарифів до зменшення рентабельності міжнародних перевезень до критично низького рівня;

– незважаючи на наявний попит, оператор не приділяє достатньої уваги розширенню спектру супутніх логістичних послуг;

– в результаті проведеного сегментування встановлено, що найбільш перспективним сегментом ринку логістичних послуг є поставки енергозберігаючих ламп виробництва компанії OSRAM AG за маршрутом м. Карловац (Хорватія) – Винниця; обсяг поставок на 2020 рік становить 1150 тис.од;

– оператор має слабкі конкурентні позиції, основним чинником слід вважати найгіршу надійність у порівнянні з конкурентами; за наявної організації логістичного обслуговування частка ринку Оператора складає 15% або 172,5 тис.од.

В ході виконання **технологічного** розділу отримано наступні результати:

– встановлено, що оптимальний розмір партії суттєво перевищує місткість наявного рухомого складу, а тому розмір партії повинен складати 4000 од;

– запропоновано альтернативні схеми логістичного обслуговування, що передбачають використання унімодальних та мультимодальних технологій, складено мережевий графік, визначено вартість та тривалість виконання поставки для кожної схеми;

– встановлено, що використання мультимодальних схем незважаючи на мінімальні витрати, не можуть бути рекомендовані до впровадження, оскільки тривалість доставки суттєво перевищує фіксований строк доставки 7.7 діб;

– проведено розрахунки вірогідності доставки вантажу у фіксований строк 7.7 діб. Встановлено, що найбільшу вірогідність доставки забезпечує впровадження схеми №2. Хоча схема №2 має найбільшу тривалість, середньоквадратичне відхилення мінімальне, а тому вірогідність доставки за 7,7 діб складає 0,893. Також схема №2 характеризується найменшим значенням ймовірної затримки – 1,36 діб;

– розраховано параметри системи управління запасами та загальні витрати логістичної системи. Встановлено, що найменша тривалість доставки не гарантує мінімальних логістичних витрат, оскільки при розрахунку кількості товару, що зберігається, враховується максимальний запас, а на його розмір впливає тривалість ймовірної затримки; при фіксованому інтервалі постачання кількість рейсів визначається розміром оптимальної партії, тому для всіх схем вона буде однаковою; співвідношення витрат на постачання та на зберігання для всіх схем приблизно 33/66%, тому для скорочення загальних логістичних витрат слід зменшувати в першу чергу витрати на зберігання. Мінімальні витрати забезпечує впровадження схеми №2 (237 555 євро/рік) та схема №3 (241608 євро/рік).

– розраховано техніко-експлуатаційні показники роботи рухомого складу при впровадженні схем №2 та №3. Встановлено, що впровадження схеми №3 за рахунок меншої тривалості рейсу дозволяє досягнути наступного ефекту:

- комерційна швидкість доставки та зростає продуктивність роботи рухомого складу на 4%;

- кількість автомобіле-днів роботи рухомого складу скорочується на 4%.

– встановлено, що впровадження розроблених схем дозволяє покращити локальні показники конкурентоспроможності підприємства. За рахунок скорочення тривалості рейсу коефіцієнт технологічності для схеми №3 виріс найбільше, але через зростання витрат коефіцієнт ціни менший за 1, що говорить про те, що витрати підприємства все ще вищі, ніж у середньому по

ринку. При цьому вага коефіцієнта технологічності складає 0,1, а коефіцієнта ціни – 0,5, тобто виграш у підвищенні технологічності не компенсує зростання вартості послуги. Крім того, надійність цієї схеми теж зросла незначно у порівнянні з базовою схемою. Схема №2 забезпечує суттєвий приріст саме показників з великою вагою, тому її впровадження може забезпечити зростання частки ринку до 20% (18% для схеми №3), а обсяг перевезень може зрости на 25% (до 230 тис.од).

Тому вважаємо за доцільне рекомендувати до впровадження саме схему №2.