

Міністерство освіти і науки України
Національний технічний Університет
«Дніпровська політехніка»

Механіко-машинобудівний факультет
(факультет)

Кафедра Управління на транспорті
(повна назва)

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
кваліфікаційної роботи ступеня бакалавра
(бакалавра, спеціаліста, магістра)

студента Малого Олександра Сергійовича
(ПІБ)

академічної групи 275 - 17ск - 1
(шифр)

спеціальності 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»
(код і назва спеціальності)

на тему: Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень цегли
за рахунок впровадження комплексних заходів, спрямованих на
підвищення рентабельності транспортного процесу

Керівники	Прізвище, ініціали	Оцінка за шкалою		Підпис
		рейтинговою	інституційною	
кваліфікаційної роботи	<i>Третьак О.О.</i>			
розділів:				
Аналітично- Маркетинговий	<i>Третьак О.О.</i>			
Технологічний	<i>Третьак О.О.</i>			

Рецензент				
-----------	--	--	--	--

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

Дніпро
2020

ЗАТВЕРДЖЕНО:

завідувач кафедри
Управління на транспорті

(повна назва)

Таран І.О.

(підпис)

(прізвище, ініціали)

«___» _____ 20__ року

(дата)

ЗАВДАННЯ

на кваліфікаційну роботу

ступеня бакалавр

(бакалавра, спеціаліста, магістра)

студенту Малому О. С.
(прізвище та ініціали)

академічної групи 275 - 17ск - 1
(шифр)

спеціальності 275.03 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»
(код і назва спеціальності)

на тему: Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень
цегли за рахунок впровадження комплексних заходів, спрямованих
на підвищення рентабельності транспортного процесу

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

Розділ	Зміст	Термін виконання
<i>Аналітично-маркетинговий</i>	<i>Див. додаток до завдання</i>	
<i>Технологічний</i>	<i>Див. додаток до завдання</i>	

Завдання видано

_____ (підпис керівника)

Третяк О.О.

(прізвище, ініціали)

Дата видчі завдання: _____

Дата подання до екзаменаційної комісії _____

Прийнято до виконання

_____ (підпис студента)

Малій О.С.

(прізвище, ініціали)

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота: 101 стор., 24 рис., 30 табл., 8 додатків, 20 джерел та 24 листів графічного матеріалу, оформленого у вигляді альбому (матеріали для презентації).

Об'єкт дослідження – транспортний процес перевезення цегли рухомим складом підприємства-виробника цегли (ПВЦ).

Предмет дослідження – технологія перевезення цегли автомобільним транспортом.

Мета дослідження – підвищення ефективності транспортного процесу перевезення цегли рухомим складом ПВЦ.

Методи дослідження - достовірність і обґрунтованість дослідження забезпечило використання наступних методів – теоретичних, емпіричних, аналітичних.

Інноваційність кваліфікаційної роботи полягає в вирішенні завдань, які спрямовані на підвищенні ефективності транспортного процесу перевезення цегли основним споживачам рухомим складом ПВЦ: розробці ефективної маршрутизації, обґрунтуванні ефективного транспортного засобу (ТЗ) за результатами порівняльного розрахунку техніко-економічних показників (ТЕП) використання відповідних моделей вантажних автомобілів, розробці ефективної транспортної мережі доставки цегли основним споживачам, розробці ефективного графіку роботи водіїв, розробці інвестиційного проекту з придбання ефективного рухомого складу.

Отримані результати. Розроблено ефективний транспортно-технологічний процес перевезення цегли основним споживачам за рахунок розробки ефективної транспортної мережі і обґрунтування ефективного ТЗ, що дозволяє підвищити рентабельність транспортування та якість обслуговування основних споживачів рухомим складом ПВЦ. Економічний ефект, який отримано за рахунок чистої поточної вартості інвестицій, яка склала - 4422704 грн., при індексі прибутковості - 30%.

Ступінь впровадження. Отримані результати проведеного дослідження мають універсальний характер і можуть бути використані на підприємствах, що здійснюють перевезення цегли.

ВАНТАЖ, ЦЕГЛА, ВАНТАЖНИЙ АВТОМОБІЛЬ, МАРШРУТ, ТЕХНІКО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ ПОКАЗНИК, ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНА СИСТЕМА ГРАФІК РОБОТИ, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЕКТ

ЗМІСТ

	ВСТУП.....	
1	АНАЛІТИЧНО-МАРКЕТИНГОВИЙ РОЗДІЛ.....	
1.1	Аналіз виробничої діяльності підприємства-виробника цегли.....	
1.1.1	Загальна характеристика підприємства-виробника цегли.....	
1.1.2	Асортимент продукції підприємства-виробника цегли.....	
1.1.3	Аналіз показників виробничо-господарської діяльності підприємства-виробника цегли.....	
1.1.4	Аналіз виробництва і реалізації продукції.....	
1.2	Загальна характеристика рухомого складу підприємства-виробника цегли.....	
1.3	Дослідження основних напрямків логістичної діяльності підприємства-виробника цегли.....	
1.4	Маркетингові дослідження діяльності підприємства-виробника цегли.	
1.4.1	Прогнозування попиту на перевезення цегли.....	
1.4.2	Сегментування ринку транспортних послуг.....	
1.4.3	Оцінка конкурентоздатності підприємства на ринку транспортних послуг з перевезення цегли.....	
1.5	Аналіз існуючого транспортно-технологічного схеми перевезення цегли.....	
1.6	Аналіз техніко-експлуатаційних показників існуючої транспортно технологічної схеми перевезення цегли.....	
1.7	Визначення недоліків існуючого становища та постановка задач дослідження в кваліфікаційній роботі.....	
	Висновки по розділу.....	
2	ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ.....	
2.1	Характеристика вантажу.....	
2.2	Правила перевезення цегли.....	
2.3	Обґрунтування вибору ефективного транспортного засобу для перевезення цегли.....	
2.4	Розробка плану маршрутизації перевезень цегли.....	
2.5	Графік роботи та календарне планування транспортної роботи водіїв..	

2.6	Розрахунок інвестиційного проекту з оновлення парку рухомого складу підприємства-виробника цегли.....
	Висновки по розділу.....
	ВИСНОВКИ
	СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....
	СПИСОК РИСУНКІВ І ТАБЛИЦЬ.....
	ДОДАТКИ
	ДОДАТОК А
	Організаційна структура підприємства-виробника цегли.....
	ДОДАТОК Б
	Балансова звітність підприємства виробника цегли за 2018-2019 рр.....
	ДОДАТОК В
	Загальна структура рухомого складу підприємства-виробника цегли...
	ДОДАТОК Г
	Технічна характеристика автомобіля КамАЗ-53215.....
	ДОДАТОК Д
	Технічна характеристика сідельних тягачів. Технічна характеристика напівпричепів. Технічна характеристика навантажувально-розвантажувальних механізмів.....
	ДОДАТОК Ж
	Результати розрахунку програми razv. bas.....
	ДОДАТОК К
	Відгук керівника кваліфікаційної роботи.....
	ДОДАТОК Л
	Рецензія.....

ВСТУП

В наступний час в коло першочергових завдань соціально-економічного розвитку країни стоїть завдання формування ринку доступного житла. Поліпшення житлових умов було і залишається однією з найбільш пріоритетних потреб населення України. Рішення державного завдання доступності житла для усіх соціальних груп населення України немислимо без заходів, щодо скорочення витрат і невиробничих витрат будівельників, будівельних організацій різних форм власності та підприємств будівельної галузі. В Україні щорічно збільшуються обсяги житлового будівництва. Його ефективність, темпи та вартість безпосередньо пов'язані з якісною роботою вантажного автомобільного транспорту. Будівельні вантажі за своїм асортиментом дуже різноманітні, тому умови перевезення вантажів будівельного призначення мають свою специфіку. Кожен вид будівельного вантажу вимагає застосування відповідного типу рухомого складу і вантажно-розвантажувальних механізмів.

Удосконалення організації перевезень будівельних вантажів автомобільним транспортом, забезпечує зниження транспортних витрат і пов'язане з виявленням особливостей перевезених вантажів, забезпеченням підготовки вантажу до перевезення, раціональним обґрунтуванням і вибором рухомого складу, вантажно-розвантажувальних механізмів, розробкою технологічних проектів і схем перевезень будівельних вантажів, маршрутизацією перевезень.

Організація перевезень, яка пов'язана з визначенням порядку підготовки та перевезення будівельних вантажів при належній системі розрахунків, обліку та відповідного контролю. Вона повинна бути спрямована на досягнення високої продуктивності рухомого складу при мінімальній собівартості вантажних перевезень.

В Україні автомобільний транспорт є важливою складовою інфраструктури транспортної системи, є однією з важливих складових комплексу, який здійснює основну масу вантажних перевезень. Хоча у загальному вантажообігу він не перевищує 10%, але в загальних обсягах вантажних перевезень становить близько 70% від річного обсягу перевезень вантажів усіма видами транспорту. В кінцевій собівартості транспортування будівельних вантажів питома вага транспортних витрат досить значна і коливається від 10 до 50%, що суттєво впливає на внутрішній валовий продукт. В той же час продуктивність вантажного автомобільного транспорту за останні роки знизилася. Це викликано низьким технічним рівнем мережі доріг,

невідповідністю параметрів доріг інтенсивності дорожнього руху та складу рухомого парку, перевантаженням окремих ділянок доріг. Довідкове: середня швидкість руху на українських дорогах складає 30 км/год., що у 2 рази нижче за європейські показники. Це призводить до: збільшення витрат пального і, як наслідок, вартості перевезень на 20%; зростання терміну доставки вантажу, витрат на оплату праці водія та вартості обслуговування автомобілів, що підвищує вартість перевезень на 20%; зростання в незадовільних дорожніх умовах вартості обслуговування автомобілів, скорочення терміну їх служби (до 30 %) та падіння продуктивності [1].

Тому, задача дослідження, що розглядається в кваліфікаційній роботі - розробка комплексних заходів з удосконалення організації транспортного процесу перевезень цегли основним споживачам рухомим складом ПВЦ, за рахунок за рахунок впровадження комплексних заходів, спрямованих на підвищення рентабельності транспортного процесу і підвищення якості транспортного обслуговування споживачів цієї продукції - є актуальною.

ВИСНОВКИ

Метою кваліфікаційної роботи є - підвищення ефективності транспортного процесу перевезення цегли рухомим складом ПВЦ по об'єктам будівництва основних партнерів, які розташовані у Запорізькій та Дніпропетровській областях з метою збільшення прибутку підприємства.

Для досягнення поставленої мети проведена наступна робота.

Надана характеристика ПВЦ. Проаналізована організаційна та управлінська структура ПВЦ. Проаналізовані основні напрямки діяльності і ТЕП, економічні показники виробничої діяльності з виробництва цегли. Надана характеристика рухомого складу ПВЦ. Проаналізовані основні напрямки транспортної діяльності і ТЕП з перевезення цегли основним споживачам. Також було визначено, що рухомий склад ПВЦ має основний вид діяльності – надання транспортних послуг будівельним підприємствам Дніпропетровської і Запорізької областей і займає конкурентні позиції на ринку перевізників цегли в своєму регіоні. Основним напрямком транспортної діяльності ПВЦ є організація перевезення цегли. Дані аналізу свідчать, що рухомий склад ПВЦ на зазначеному періоді часу, що розглядається - має позитивні показники динаміки розвитку, тобто зарекомендувало себе, як надійного перевізника на ринку транспортних послуг перевезення цегли.

Для дослідження динаміки зміни обсягів перевезень цегли рухомим складом ПВЦ було проведено прогнозування обсягів перевезення цегли на 2020 рік за допомогою методу експоненціального згладжування для своєчасного реагування на зміну обсягів попиту перевезення цегли. Згідно з отриманими результатами прогнозування спостерігається поступове відновлення докризових обсягів перевезення цегли, що свідчить про позитивної динаміки його розвитку.

Проведено сегментування ринку перевезень за зазначеними ознаками. Було визначено, що ПВЦ здійснює перевезення цегли у багато регіонів нашої країни, але більшість перевезень здійснюється в Дніпропетровській і Запорізькій областях, тому даний район перевезень є пріоритетним.

Проведено аналіз конкурентоспроможності ПВЦ на ринку транспортних послуг з перевезення цегли. Основними конкурентами ПВЦ є ПАО «АТП 12327», ПАО «АТП 0813», ПП «БудТранс», Автобаза №8 «ЗапоріжБудТранс», ВАТ «ЗапоріжАвтотранс». Проаналізувавши показники конкурентоспроможності, робимо висновок, що ПВЦ

займає 20% частки ринку транспортних послуг у своєму регіоні, і знаходиться на 4 місці серед конкурентів. Надалі ПВЦ необхідно розробити стратегію своєї роботи таким чином, щоб збільшити займану частку ринку шляхом витіснення конкурентів.

Проведено аналіз існуючої ТТС перевезення цегли. Визначені обсяги перевезень цегли основним вантажоодержувачам. Надана характеристика ТЗ, які транспортують вантажі основним вантажоодержувачам. Проведено аналіз і розрахунки ТЕП існуючої ТТС перевезення цегли. Проведено розрахунок середніх ТЕП на підставі аналізу фотографій робочого дня водіїв при транспортуванні цегли на відповідних ТЗ.

Визначені недоліки існуючого становища перевезення, та визначені задачі, які будуть досліджені в кваліфікаційній роботі.

Для підвищення показників ТТС перевезення цегли рухомим складом ПВЦ виконано наступне.

Проведено обґрунтування ефективного рухомого складу для перевезення цегли у відповідності до умов, що розглядаються. З проведеного порівняльного аналізу можна відзначити, що з представлених трьох варіантів схем мінімальні витрати забезпечує ТТС № 3. Перевезення цегли вантажним автопоїздом у складі: сідельний тягач (на базі шасі «Scania P400») з бортовим напівпричепом з КМУ) (Qван = 20 тонн). Тому для удосконалення транспортного процесу перевезень цегли було запропоновано змінити маятникові маршрути на розвізні та придбати на ПВЦ три вантажні автопоїзди у складі: сідельний тягач (на базі шасі «Scania P400») з бортовим напівпричепом з КМУ), для збільшення продуктивності автомобільних вантажних перевезень.

Проведено маршрутизацію перевезень цегли рухомим складом ПВЦ: складено оптимальні розвізні маршрути доставки цегли. Нова схема маршрутизації виявилась більш раціональною, ніж існуюча, вона дозволила відмовитися від маятникових маршрутів, дуже суттєво зменшився пробіг на маршруті, покращились коефіцієнти статичної вантажопідйомності та використання вантажного пробігу автомобілів, зменшився час обертів, збільшилася транспортна робота.

Було проведено розробку розкладу руху автомобілів по маршруту та графік роботи водіїв. Результати розрахунків показали що згідно з нормами часу роботи водіїв, для роботи на 1, 2, 3, 4, 5 маршрутах достатньо одного водія, а на 6 маршрут закріплюємо 2 водія в одну зміну.

Була проведена оцінка інвестиційної привабливості використання нових автомобілів для перевезення цегли. Визначено величину проектних капіталовкладень

на основі договірних цін, вартості на виконання монтажних та ін. робіт, яка склала - 171560160 грн. Для оцінки економічної ефективності інвестиційного проекту був розрахований чистий грошовий потік і чистий прибуток.

Проектне рішення запропоновано вперше, тому був оцінений термін окупності, який склав два роки.

Для вирішення питання про доцільність проекту були розраховані чиста поточна вартість інвестицій, яка склала - 2472806 грн., А так же індекс прибутковості, що дорівнює - 30%.

Проведені розрахунки показали, що оскільки чиста теперішня вартість більше нуля, запропонований інвестиційний проект є рентабельним.