

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

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

студента **Головка Владислава Олександровича**
(ПІБ)
академічної групи 275М-18з-1
(шифр)
спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(код і назва спеціальності)

на тему Обґрунтування раціональної технології доставки вантажів у міжнародному сполученні на прикладі ТЕК «Стайер»

Керівники	Прізвище, ініціали	Оцінка за шкалою		Підпис
		рейтинговою	інституційною	
кваліфікаційної роботи	Новицький О.В.			
розділів:				
аналітичний	Новицький О.В.			
маркетинговий	Новицький О.В.			
технологічний	Новицький О.В.			
	Романюк Н.О.			
охорона праці	Чеберячко С.І.			

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

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

Дніпро
2019

ЗАТВЕРДЖЕНО:

завідувач кафедри

(повна назва)_____
(підпис)_____
(прізвище, ініціали)

« ____ » _____ 20__ року

**ЗАВДАННЯ
на кваліфікаційну роботу****ступеня *магістра***

(бакалавра, спеціаліста, магістра)

студенту Головку В.О., академічної групи 275М-18з-1

(прізвище та ініціали)

(шифр)

спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)

(код і назва спеціальності)

**на тему Обґрунтування раціональної технології доставки вантажів у міжнародному
сполученні на прикладі ТЕК «Стайер»**

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

Розділ	Зміст	Термін виконання
аналітичний	<i>Аналіз схем організації міжнародних перевезень вантажів, основних показників роботи підприємства, виявлення недоліків та визначення напрямків їх усунення</i>	
маркетинговий	<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>	
охорона праці	<i>Оцінка умов роботи водія, розробка комплексу заходів щодо їх покращення, визначити дії водія при виникненні надзвичайної ситуації</i>	
економічний	<i>Визначення економічного ефекту від впровадження запропонованих технологічних та організаційних рішень</i>	

Завдання видано_____
(підпис керівника)Новицький О.В.

(прізвище, ініціали)

Дата видачі _____**Дата подання до екзаменаційної комісії** _____**Прийнято до виконання**_____
(підпис студента)Головка В.О.

(прізвище, ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 87 сторінок, 29 таблиць, 24 рисунки, 46 джерел.

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

Об'єкт дослідження: процес логістичного обслуговування поставок обладнання для зрошення в міжнародному сполученні.

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

Для досягнення поставленої мети дипломної роботи вирішуються такі завдання:

1) аналіз стану організації перевезень на ТЕК «Стайер», виявлення проблем і перспективних напрямків розвитку підприємства;

2) аналіз ринку логістичних послуг, визначення перспективного сегмента, визначення попиту на послуги на 2020 року;

3) аналіз можливих варіантів вирішення проблем в організації перевезень, обґрунтування комплексу заходів, спрямованих на підвищення показників конкурентоздатності підприємства на ринку логістичних послуг.

4) обґрунтування заходів, спрямованих на зниження факторів негативного впливу умов праці на водія;

Практична цінність роботи полягає в обґрунтуванні доцільності доставки через розподільчий склад партіями оптимального розміру, що дозволяє суттєво зменшити логістичні витрати замовника.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, РОЗПОДІЛЬЧИЙ СКЛАД, ЛОГІСТИЧНІ ВИТРАТИ

ЗМІСТ	
ВСТУП	6
1. АНАЛІЗ СТАНУ ОРГАНІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	7
1.1. Загальна інформація про підприємство	7
1.2. Аналіз сучасного стану організації перевезень	8
1.3. Аналіз логістичних витрат	15
Висновки по розділу	19
2. МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ	20
2.1. Мета та завдання розділу	20
2.2. Сегментування ринку	20
2.3. Прогнозування попиту на логістичні послуги	27
2.4. Визначення показників конкурентоздатності підприємства	29
Висновки по розділу	34
3. ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ	35
3.1. Вибір типу рухомого складу	35
3.2. Розробка сітьового графіка	39
3.3. Визначення показників технологічної схеми доставки через розподільчий склад	44
3.4. Аналіз результатів розрахунку логістичних витрат та вибір варіанту організації доставки	52
3.6. Вибір типу рухомого складу	54
3.7. Оцінка технологічного та економічного ефектів від впровадження запропонованих рішень	61
Висновки по розділу	64
4. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА ПРИ ВИНИКНЕННІ НАДЗВИЧАЙНОЇ СИТУАЦІЇ	66
4.1. Аналіз умов праці водія та розробка заходів щодо їх покращення	66
4.2. Безпека при виникненні надзвичайної ситуації	70
Висновки по розділу	72
ВИСНОВКИ ПО РОБОТІ	73
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	76

ВСТУП

Протягом тривалого часу участь автомобільного транспорту у міжнародних перевезеннях вантажів зводилося до підвозу вантажу до залізниць або портів і доставці його з залізничних станцій і з портів одержувачам. Однак, починаючи з 1960-х рр. автомобільний транспорт поступово почав відігравати велику роль у забезпеченні перевезень вантажів. Значна роль у перевезеннях вантажів належить йому і зараз. Що стосується міжнародних перевезень, то в торгівлі України з деякими країнами Західної Європи він зайняв провідне становище.

У зовнішній торгівлі автомобільний транспорт щороку перевозить 20-25% вантажів. Порівняно невеликий відсоток пояснюється тим, що даний вид транспорту використовується майже виключно для перевезення готової продукції, а її маса невелика. Якщо взяти вартісний показник роботи автомобільного транспорту у міжнародних повідомленнях, то його частка виявиться істотно вище.

Основну частку перевезень вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні здійснюють спеціалізовані автотранспортні підприємства. Автомобільні перевезення здійснюються багатьма експедиторськими організаціями. Можливе здійснення перевезень, у тому числі і міжнародних, власним автотранспортом підприємств. В організації та здійсненні міжнародних автомобільних перевезень беруть участь іноземні автомобільні підприємства.

ВИСНОВКИ ПО РОБОТІ

В процесі виконання кваліфікаційної роботи отримані наступні результати:

1) в аналітичному розділі на основі результатів аналізу стану організації перевезень встановлено, що маючи значний досвід логістичного обслуговування і широку клієнтську базу, ТЕК «Стаєр» є підприємством з високим потенціалом розвитку. Основну увагу слід приділяти роботі з організації міжнародних перевезень з наданням широкого спектру супутніх логістичних послуг. ТЕК «Стаєр» має ряд проблем в обслуговуванні великих імпортерів, які є основними і найбільш важливими клієнтами підприємства. В основному проблеми пов'язані з неузгодженістю запитів клієнтів і інтересів підприємства, недостатнім обґрунтуванням схем доставки вантажів, високою тривалістю доставки вантажів. Основним резервом розвитку підприємства є вдосконалення транспортно-технологічних схем обслуговування клієнтів, спрямоване на збільшення комерційної швидкості доставки вантажів, зменшення логістичних витрат клієнтів за рахунок більш раціонального використання транспортної та складської складових на основі логістичного підходу, обґрунтування варіантів доставки на основі врахування та порівняння логістичних витрат, використання сучасних методів управління запасами.

2) в маркетинговому розділі встановлено, що найбільш перспективним напрямком розширення клієнтської бази та збільшення обсягів перевезень для ТЕК «Стаєр» є обслуговування поставок обладнання для крапельного зрошення в інтересах компанії «Агро Реал Трейд». Найбільшим попитом серед товарних позицій компанії «Агро Реал Трейд» мають електронасоси. За результатами прогнозування, попит в даному сегменті ринку на 2020 році складе 4937 од. Аналіз конкурентного середовища показав, що за існуючої організації ТЕК «Стаєр» може розраховувати на 21% пропозиції, що не відповідає потенціалу компанії. Основним чинником, що обумовлює малу частку ринку, є значні логістичні витрати замовника.

3) В процесі розв'язання завдань технологічного розділу отримані наступні результати:

3.1) На основі багатокритеріальної оцінки обґрунтовано вибір напівпричіпа-контейнеровоза KÄSSBOHRER K.SHG S/40 для виконання доставки вантажу у міжнародному сполученні.

3.2) розроблено сітьовий графік виконання логістичних операцій. Встановлено, що найкращі показники вартості та тривалості доставки забезпечує схема №1, що передбачає доставку вантажу автомобільним транспортом, перетин кордону у пункті перетину Краковець, використання розподільчого складу та доставку кінцевому споживачу власним автотранспортом.

3.3) Визначено оптимальне місце розташування розподільчого складу м. Фастів;

3.4) визначено параметри управління запасами, що забезпечують мінімальні логістичні витрати, для кожного регіонального представництва.

3.5) проведено розрахунки логістичних витрат для проектної схеми доставки. Встановлено, що при організації доставки комплектів обладнання партіями оптимального розміру витрати на зберігання товарів на складах регіональних представництв зменшуються на 83%. З другого боку, виникають додаткові витрати, пов'язані зі складуванням товару на розподільчому складі у розмірі 29 550 євро/рік, та з доставкою товарів на склади представництв у розмірі 26 786 євро/рік. Загальні витрати для проектного варіанту становлять 111302 євро/рік.

3.6) на основі розрахунків продуктивності роботи рухомого складу обґрунтовано доцільність використання автомобілів з КМП на маршрутах Фастів - Київ та Фастів - Кропивницький. Для інших маршрутів доцільно застосовувати універсальні автомобілі.

3.7) встановлено, що при впровадженні проектної схеми загальний пробіг рухомого складу перевізника зросте, але пробіг автопотягів зменшиться на 21%, що, враховуючи різницю в тарифах для міжнародних та внутрішніх перевезеннях, дасть економію витрат у розмірі 15,5 тис.євро/рік. В той же час додатковий пробіг у внутрішньому сполученні становить 84 665 км/рік. За рахунок зменшення пробігу автопотягів, які зазвичай перевозять партії, менши

за їх вантажомісткість, динамічний коефіцієнт використання пробігу зросте з 0,81 до 0,89. Також зменшиться кількість автомобіле-днів роботи авто потягів з 265 до 241 АДр/рік. В результаті продуктивність роботи зросте з 4 т/АДр до 4,7 т/АДр.

3.8) розрахунок показників конкурентоздатності, що можуть бути досягнуті при впровадженні проектної схеми, показав, що зменшення частки логістичних витрат до 8% покращило коефіцієнт логістичних витрат ($K_{Лі} = 1,310$). За цим показником ТЕК «Стайер» стає беззаперечним лідером, а враховуючи вагу цього коефіцієнту, інтегральний коефіцієнт конкурентоспроможності K_K зросте з 0,781 до 0,882, в результаті чого розрахункова частка ринку збільшиться до 31%, а обсяг замовлень – на 40%.

3.9) економічний ефект від впровадження проектної схеми становить 33702 євро/рік і досягається за рахунок зменшення пробігу автопотягів з великою вантажомісткістю та витрат на зберігання товарів на складах регіональних представництв.

4) В розділі «Охорона праці та безпека при виникненні надзвичайної ситуації» при аналізі умов роботи водія було встановлено, що робоче місце водія відповідає всім нормам безпеки і комфортабельності. Більш високий показник зміни стану водія при управлінні транспортним засобом має маршрут №2, отже, стан водія в цьому випадку знижується на 1,86 балу, а при русі по маршруту №1 - на 1,95 балу. Показники стану водіїв відрізняються незначно, тому що незначно відрізняються основні впливають фактори - пробіг і час рейсу. Також проаналізовано причини виникнення надзвичайних ситуацій та запропоновано правила поведінки при виникненні НС.