

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 Семеницької Вікторії Миколаївни
(ПІБ)
академічної групи 275М-18з-1
(шифр)
спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(код і назва спеціальності)

на тему Підвищення конкурентоздатності ПАТ «Бескид» за рахунок удосконалення транспортно-технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні

| 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. | | | |
| охорона праці | Чеберячко С.І. | | | |
| економічний | Романюк Н.О. | | | |

| | | | | |
|------------------|--|--|--|--|
| Рецензент | | | | |
|------------------|--|--|--|--|

| | | | | |
|-----------------------|--|--|--|--|
| Нормоконтролер | | | | |
|-----------------------|--|--|--|--|

Дніпро
2019

ЗАТВЕРДЖЕНО:
завідувач кафедри

(повна назва)

(підпис)

(прізвище, ініціали)

« _____ » _____ 20__ року

ЗАВДАННЯ
на кваліфікаційну роботу
ступеня *магістра*
(бакалавра, спеціаліста, магістра)

студенту Семеницькій В. М., академічної групи 275М-18з-1
(прізвище та ініціали) (шифр)
спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(код і назва спеціальності)

на тему Підвищення конкурентоздатності ПАТ «Бескид» за рахунок удосконалення транспортно-технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні

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)

Семеницька В.М.
(прізвище, ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 98 сторінок, 36 таблиць, 22 рисунки, 48 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 сушених овочів в міжнародному сполученні.

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

Для досягнення поставленої мети дипломної роботи вирішуються такі завдання:

- 1) аналіз сучасного стану організації перевезень на ПАТ «Бескид», виявлений 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;
- 5) економічна оцінка ефективності запропонованих технологічних рішень.

Практична цінність роботи полягає в обґрунтуванні параметрів системи управління запасами, що дозволяє скоротити логістичні витрати та підвищити ефективність використання оборотних коштів власника вантажу, а також в обґрунтуванні вибору схеми зворотного завантаження, що дозволяє зменшити вірогідності збитків.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ, ЛОГІСТИЧНІ ВИТРАТИ, ПИТОМИЙ ПРИБУТОК

ЗМІСТ

| | |
|--|----|
| ВСТУП | 6 |
| 1. АНАЛІТИЧНИЙ РОЗДІЛ | 7 |
| 1.1. Загальні відомості про підприємство | 7 |
| 1.2. Аналіз сучасного стану організації транспортного процесу | 9 |
| Висновки | 19 |
| 2. МАРКЕТИНГОВИЙ РОЗДІЛ..... | 20 |
| 2.1. Мета та завдання маркетингового розділу | 20 |
| 2.2. Сегментування ринку транспортних послуг | 20 |
| 2.3. Прогнозування обсягів цільового сегменту на 2020 год..... | 27 |
| 2.4. Оцінка конкурентних позицій підприємства..... | 30 |
| Висновки | 34 |
| 3. ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ | 35 |
| 3.1. Постановка завдання | 35 |
| 3.2. Розробка рекомендації щодо удосконалення існуючої системи управління запасами | 35 |
| 3.3. Обґрунтування вибору схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні | 42 |
| 3.4. Імітаційне моделювання методом Монте-Карло..... | 50 |
| 3.5. Розрахунок техніко-економічних показників базового та проектного варіантів організації логістичного обслуговування | 58 |
| Висновки | 61 |
| 4. ОХОРОНА ПРАЦІ | 63 |
| 4.1. Аналіз шкідливих факторів, що впливають на умови роботи водія..... | 63 |
| 4.2. Заходи щодо нормалізації умов роботи водія | 65 |
| 4.3. Дії водія при виникненні надзвичайної ситуації..... | 68 |
| Висновки по розділу | 70 |
| 5. ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗДІЛ..... | 71 |
| 5.1. Постановка завдання | 71 |
| 5.2. Оцінка змінних витрат | 72 |

| | |
|------------------------------------|----|
| 5.3. Оцінка постійних витрат | 78 |
| 5.4. Калькуляція витрат | 79 |
| Висновки | 81 |
| ВИСНОВКИ | 83 |
| СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ | 87 |
| ДОДАТКИ | 89 |

ВСТУП

Глобалізація світової економіки призвела до зростання 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 та її успішної взаємодії з іншими галузями.

Різні умови виконання транспортно-складських робіт, велика кількість різноманітних засобів технічного забезпечення перевезень і їх комбінування дозволяють сформувавши 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 однієї і 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.

Вирішені, виникають проблеми, можуть бути різними способами. Можна розробляти нові транспортно-технологічні схеми щодо здійснення перевізного процесу. Існує також можливість удосконалення вже існуючих транспортно-технологічних схем.

Кожен з вищеописаних підходів може бути застосований в тій чи іншій ситуації. Актуальність їх застосування цілком залежить від умов висунутих клієнтами і можливостями перевізників.

ВИСНОВКИ

В процесі підготовки дипломної роботи отримані наступні результати:

1) в аналітичному розділі виявлені основні проблеми ПАТ «Бескид» в питаннях організації перевезень полягають у наступному:

– низька ефективність використання можливостей парку рухомого складу по пробігу і вантажомісткості, що пояснюється значною кількістю рейсів з перевезень незначних партій вантажу та малою кількістю рейсів зі зворотним завантаженням;

– відсутність моделі прийняття обґрунтованих рішень відносно прийняття чи відхилення заявки на перевезення при невизначених умовах. Існуючі методики, що базуються на визначенні прибутку від перевезення, не враховують ймовірність відхилень показників від планових значень, а тому менеджери при прийнятті рішень мають покластись на свій досвід та інтуїцію.

– високі тарифи на перевезення негативно відбиваються на показниках конкурентоздатності підприємства, а тому потрібно шукати як нові методи зменшення витрат, так і збільшувати частку додаткових логістичних послуг у портфелі замовлень.

2) В результаті проведення маркетингового дослідження ринку транспортних послуг встановлено:

– найбільш перспективним напрямом розвитку є співпраця з ТОВ «ЛК Трейдер Україна», одним з крупних експортерів Рівненської області. Найбільш привабливим сегментом є постачання сушених овочів до Італії.

– прогнозний обсяг поставок сушених овочів на 2020 рік складає 2641 т.

– частка ПАТ «Бескид» в цільовому сегменті складає 20%, що не відповідає стратегії розвитку підприємства. З аналізу показників видно, що для покращення конкурентних позицій потрібно:

❖ збільшити коефіцієнт використання пробігу, що позитивно вплине на коефіцієнт технологічності;

- ❖ покращити надійність поставок зменшення часу доставки вантажів;
- ❖ зменшити витрати вантажовласника за рахунок вибору оптимальних параметрів системи управління запасами та скорочення витрат на перевезення.

3) В технологічному розділі були отримані наступні результати:

– в процесі розв'язання задачі визначення параметрів багатопродуктової поставки при наявності обмежень на об'єм обігових коштів встановлено, що для забезпечення планового обсягу поставок необхідно виконати 42 рейси на рік автомобілем SCANIA 124 вантажомісткістю 14 т з періодичністю 8,6 діб. При цьому загальна маса партії складає 12,6 т, з яких маса баклажанів – 4,36 т, маса моркви – 4,7 т, маса луку – 3,55 т. При таких співвідношеннях різних товарів у багатопродуктовій поставці загальна вартість буде складати 34938 €, що відповідає умові замовника.

– встановлено, що найдешевшим варіантом доставки вантажу в експортному напрямку є схема №5, яка передбачає доставку у змішаному сполученні та проведення митного оформлення товару водієм, однак ця схема передбачає тривалість доставки 16,2 діб. Найменша тривалість доставки може бути забезпечена при впровадженні варіанту №4, але це значно дорожче. Оскільки в завданні вказано, що головна мета проекту – зменшення витрат, вважаємо за доцільне рекомендувати впровадження схеми №3 як такої, що має найменші витрати.

– в ході імітаційного моделювання методом Монте-Карло порівнювались два варіанти зворотного завантаження:

– схема №1 – передбачає перевезення вантажів по маршруту Рівне – Будапешт – Нола (Італія) – Пескара (Італія) – Тернопіль – Рівне загальною довжиною 5088 км;

– схема №2 – передбачає перевезення вантажів по маршруту Рівне – Будапешт – Нола (Італія) – Матера (Італія) – Луцьк – Рівне загальною довжиною 5682 км.

Аналіз результатів свідчить, що при виборі варіанту №1 кількість прибуткових сценаріїв становить не менш 763, а максимальний прибуток – 1,184 €/ (т*год). Найбільш вірогідний питомий прибуток 0 – 0,25€/ (т*год) (вірогідність того, що питомий прибуток становить значення від 0 до 0,25 €/ (т*год)) – 31%. При виборі схеми №2 кількість прибуткових сценаріїв становить не менш 689, вірогідність того, що питомий прибуток становить значення від 0 до 0,25€/ (т*год) – 30%. Тому можна зробити висновок, що схема №1 є менш ризикованою з точки зору отримання збитків.

– порівняння техніко-експлуатаційних показників роботи рухомого складу при виконання оборотного рейсу по схемам, що порівнюються, свідчить, що обидві схеми характеризуються майже однаковим обсягом перевезень (різниця 0,89%), одноковою кількістю рейсів, оскільки цей показник визначено виходячи з оптимального розміру партії товару. В той же час схема №1 має меншу довжину оборотного рейсу (різниця 11,7%), тривалість рейсу (різниця 11%). Схема №2 має більший завантажений пробіг (різниця 14%) та не на багато кращі показники використання пробігу та вантажопідйомності (на 2,3% та 3,0% відповідно). Враховуючи, що продуктивність роботи рухомого складу при впровадженні схеми №1 складає 1,61 т/Адр, що на 9% більше, чим при схемі №2, вважаємо за доцільне рекомендувати замовнику впровадити саме цю схему перевезення.

4) В розділі «Охорона праці» проаналізовано умови роботи водія, що виконує міжнародні перевезення, запропоновано низку заходів щодо покращення обладнання робочого міста водія. Також запропоновано заходи щодо ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій.

5) В результаті проведених розрахунків встановлено, що при впровадженні схеми №1, що передбачає перевезення вантажу за маршрутом передбачає перевезення вантажів по маршруту Рівне – Будапешт – Нола (Італія) – Пескара (Італія) – Тернопіль – Рівне за рахунок скорочення довжини рейсу змінні витрати скоротяться на 13%, а загальні витрати на 1 рейс скоротяться на 358287 грн/рік. Також встановлено, що в результаті

впровадження запропонованих заходів може бути досягнуто наступних ефектів:

- покращення коефіцієнта технологічності за рахунок зменшення довжини маршруту на 9%;

- покращення коефіцієнта конкурентоздатності за ціною на 5% за рахунок зменшення витрат на виконання перевезень;

- збільшення коефіцієнта конкурентоздатності за надійністю за рахунок вибору більш надійної схеми зворотного завантаження на 13%.

- збільшення частки цільового сегменту на 28%, що відповідає збільшенню планового обсягу перевезень на 199 т/рік.

Зважаючи на результати розрахунків, можна зробити висновок, що впровадження схеми №1 є економічно доцільним.