

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, спеціаліста, магістра)

студента **Шаповал Кирила Олеговича**
(ПІБ)
академічної групи 275-17зск-2
(шифр)
спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(код і назва спеціальності)

на тему Удосконалення технології перевезень комплектуючих кліматичної техніки у міжнародному сполученні

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

Рецензент				
-----------	--	--	--	--

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

Дніпро
2020

ЗАТВЕРДЖЕНО:
завідувач кафедри

(повна назва)

(підпис)

(прізвище, ініціали)

« _____ » _____ 20__ року

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

студенту Шаповалу К.О., академічної групи 275-17зск-2
(прізвище та ініціали) (шифр)
спеціальності 275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(код і назва спеціальності)

на тему Удосконалення технології перевезень комплектуючих кліматичної техніки у міжнародному сполученні

затверджену наказом ректора НТУ «Дніпровська політехніка» від 07.05.2020 № 257-с

Розділ	Зміст	Термін виконання
маркетингово-аналітичний	<i>Аналіз схем організації міжнародних перевезень вантажів, основних показників роботи підприємства, виявлення недоліків та визначення напрямків їх усунення; аналіз показників ринкового середовища підприємства, прогнозування попиту на логістичні послуги на 2020 р., визначення показників конкурентоздатності</i>	30.05.2020
технологічний	<i>Обґрунтування технологічних та організаційних рішень щодо удосконалення технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні; визначення економічного ефекту від впровадження запропонованих технологічних та організаційних рішень</i>	15.06.2020

Завдання видано

(підпис керівника)

Новицький О.В.

(прізвище, ініціали)

Дата видачі

Дата подання до екзаменаційної комісії

Прийнято до виконання

(підпис студента)

Шаповал К.О.

(прізвище, ініціали)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 72 сторінки, 34 таблиці, 21 рисунок, 28 джерел.

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

Об'єкт дослідження: процес логістичного обслуговування поставок кліматичної техніки.

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 сучасного стану організації перевезень, виявлення проблем в організації транспортного процесу, висунення пропозицій щодо удосконалення технології логістичного обслуговування;

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

3) обґрунтування варіантів технологічних та організаційних рішень, спрямованих на підвищення показників конкурентоздатності підприємства на ринку логістичних послуг.

4) економічна оцінка ефективності запропонованих технологічних рішень.

Практична цінність роботи полягає в обґрунтуванні вибору технологічної схеми логістичного обслуговування, що дозволяє зменшити логістичні витрати замовника транспортних послуг та покращити конкурентні позиції підприємства на ринку транспортних послуг.

Інноваційна складова: запропоновано впровадження технологічної схеми, що передбачає постачання обладнання партіями оптимального розміру, що

дозволяє скоротити витрати замовника на зберігання товару та зменшити логістичні витрати.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, НАДІЙНІСТЬ,
ЛОГІСТИЧНІ ВИТРАТИ

Зміст

ВСТУП	6
1. АНАЛІТИЧНО-МАРКЕТИНГОВИЙ РОЗДІЛ	7
1.1 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ОРГАНІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	7
1.1.1 АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНИХ ВИТРАТ	11
1.2 МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ	14
1.2.1 АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЦІЛЬОВОГО СЕГМЕНТУ	15
1.2.2 АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЇ РИНКУ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ ПОПИТУ НА ЛОГІСТИЧНІ ПОСЛУГИ	18
1.2.3 АНАЛІЗ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ АТП	22
ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ	28
2. ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ	29
2.1 ПОСТАНОВКА ЗАДАЧ	29
2.2 АНАЛІЗ СХЕМ СХЕМИ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ	29
2.3 ВИЗНАЧЕННЯ ПАРАМЕТРІВ ВАНТАЖНИХ МІСЦЬ ТА СХЕМИ ЗАВАНТАЖЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ	31
2.4 РОЗРАХУНОК ПАРАМЕТРІВ СХЕМ ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	32
2.4.1 СХЕМА №1	32
2.4.2 СХЕМА №2	37
2.4.3 СХЕМА №3	41
2.5 АНАЛІЗ РЕЗУЛЬТАТІВ РОЗРАХУНКІВ ПАРАМЕТРІВ СХЕМ ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	48
2.6 ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ	51
2.6.1 ОЦІНКА ЗМІННИХ ВИТРАТ	51
2.6.2 ОЦІНКА ПОСТІЙНИХ ВИТРАТ	57
2.7 КАЛЬКУЛЯЦІЯ ВИТРАТ	59

ВИСНОВКИ ЗА РОЗДІЛОМ	60
ВИСНОВКИ	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	64
ДОДАТКИ	67

ВСТУП

Найскладніша проблема в суспільстві, що володіє засобами виробництва, - знайти рішення, які роблять людину реальним господарем. Мається на увазі, що робочий більше зацікавлений в результатах праці, коли він працює сам для себе. Одні автори вважають, що людину господарем підприємства робить госпрозрахунок, так як в госпрозрахунковому доході підсумовуються надходження за все корисні ефекти, вироблені колективом, а від нього залежать доходи працівників підприємства. Інші віддають перевагу оренді, треті - кооперації, четверті - приватної власності і т. Д.

Якщо питання про стимули до праці знаходиться в процесі його практичного вирішення, то іншому, не менш важливому напрямку оздоровлення економіки, питання поєднання інтересів кожного підприємства з інтересами суспільства не приділяється належної уваги. Відповідно до теорії організації будь-яка виробнича група, створена для виконання певних завдань, якщо її надати самій собі, починає жити власним життям, власними інтересами. Відсутність на місцях узгодженої роботи різних відомств - одне з великих зол, що перешкоджають господарського будівництва. Тому, щоб привести господарську діяльність будь-якого структурного ланки відповідно до загальнонародними державними економічними інтересами, необхідна спільна мета.

Головною метою керівництва будь-якого автотранспортного підприємства є підвищення фінансово-економічних показників роботи при дотриманні норм вітчизняного і міжнародного законодавства за рахунок підвищення ефективності використання рухомого складу, зниження собівартості, поліпшення якості транспортного обслуговування та розширення спектру пропонованих транспортних послуг.

ВИСНОВКИ

В процесі виконання кваліфікаційної роботи було отримано наступні результати:

- основні техніко-експлуатаційні показники АТП у 2015-2019 рр. зазнали зниження у наслідок негативної макроекономічної ситуації, але основна проблема полягає у зменшенні кількості заявок на перевезення у 2018-2019 рр. Основними причинами зменшення кількості заявок є високі видатки вантажовласники, що співпрацюють з АТП.
- найбільш перспективним сегментом ринку кліматичного обладнання для замовника логістичних послуг у 2020 році буде постачання дахових кондиціонерів (руфтопів) виробництва компанії Dunham-Bush, виробничі потужності якої знаходяться у м. Штутгарт (Німеччина) та м. Гданськ (Польща).
- при аналізі тенденцій у обраному сегменті встановлено, що суттєвих сезонних коливань не спостерігається, оскільки індекс сезонності знаходиться у діапазоні -8,8...5,3% для компресорів -3,7...4,4% для блоків управління, тому для прогнозування обсягів постачання на 2020 р. можна використовувати є метод екстраполяції.
- річний обсяг споживання кліматичного обладнання у 2020 р. становить 589 од компресорів та 577 од блоків управління.
- аналіз конкурентного середовища показав, що при сучасній організації логістичного обслуговування АТП не має жодних конкурентних переваг за жодним показником, а частка ринку складає 18%. Головна причина слабкої конкурентної позиції – великі логістичні витрати, які становлять 4,3% від ціни товару.
- результати факторного аналізу показують, що для досягнення мети АТП захоплення 25% сегменту у 2020 р. потрібно знизити логістичні витрати до рівня 3,8%.
- запропоновано три варіанти схем організації поставок обладнання, що відрізняються за ступенем використання логістичних інструментів.

Обґрунтовано використання схеми №2 за критерієм мінімальних логістичних витрат.

- Розраховано техніко-економічні показники запропонованих схем. Ефект від впровадження схеми №2 має вигляд скорочення загальних логістичних витрат на 8%, частка логістичних витрат в ціні товару становить 3,8%, що відповідає головній меті проектування.

Розраховано собівартість перевезень, встановлено, що видатки перевізника при впровадженні схем, що порівнювались, практично не відрізняються (різниця становить 3,3%), тому перевізнику доцільно впроваджувати схему №2 як таку, що забезпечує більшу привабливість для замовника.