

Министерство науки и образования, молодежи и спорта
Украины

Донецкий национальный университет экономики и
торговли имени Михаила Туган - Барановского

Презентация

С дисциплины: « Коммерческая
логистика»

На тему: «Транспортная логистика»

Подготовили:

Студ. Гр. ТКДН 08 МА

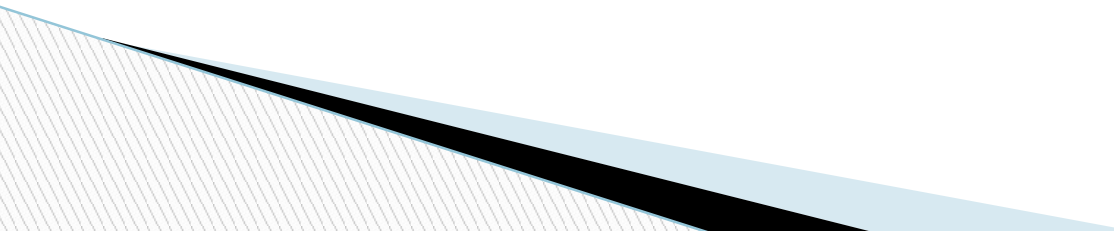
Ткаченко Татьяна

Олейник Ирина

Проверила:

Волокитина Л. А

Содержание:

- Введение
 - 1. Сравнительные характеристики различных видов транспорта
 - 1.1. Анализ видов транспортировки
 - 1.2. Выбор перевозчика
 - 2. Экономическая сущность, задачи и функции транспортной логистики
 - 3. Показатели использования транспортных средств, методика их расчета
 - 4. Направления совершенствования управления транспортными потоками
 - Заключение
 - Список литературы
- 

- Характерной чертой XXI века являются процессы глобализации жизни мирового сообщества. Применительно к транспорту это означает, что отныне все достоинства и недостатки транспортной системы той или иной страны имеют уже не только внутренние, но и внешние проявления.
- Транспортная логистика – это управление транспортировкой грузов, т.е. изменением местоположения материальных ценностей с использованием транспортных средств. Внутренняя транспортная логистика занимается внутрипроизводственными перевозками, а внешняя транспортная логистика занимается снабжением предприятий и сбытом их продукции.

При традиционном подходе к транспортировке, информационный поток движется вместе с материальным потоком от грузоотправителя, через экспедитора по транспортным средствам, и далее от экспедитора к грузополучателю. При таком подходе как транспортная логистика, к системе добавляется ещё один элемент — единый оператор интермодальных перевозок, который управляет информационным потоком и координирует действия.

В настоящее время в Украине логистические технологии стали находить широкое применение в различных отраслях хозяйственной деятельности. Для принятия и оптимизации решения в области логистики следует проводить комплексные исследования с учетом интересов грузовладельцев. Сегодня как никогда актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышения экономической эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов. И не только на внутренних линиях.

Как свидетельствует зарубежный опыт, качественного «скачка» в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам, в частности, за счет расширения освоения логистического мышления и принципов логистики. Ведь по своей сути транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных грузопотоков, их обработки в специализированных логистических центрах позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам — быть современными, максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка.

- По мере развития рыночной экономики в стране повышение эффективности транспортного процесса требует новых подходов к организации перевозок. Это привело к появлению нового направления – транспортной логистики.
- Транспорт как составная часть более крупной системы, т.е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. Транспортный сервис в современных условиях включает в себя не только собственно перегрузку грузов от поставщика потребителю, но и большое количество экспедиторских, информационных и транзакционных операций, услуг по грузопереработке, страхованию, охране и т.д.

- Такой подход способствует оптимальному выбору транспортных услуг, ибо качество перевозок, как правило, в большей мере отражается на общих расходах, чем себестоимость перевозок.
- С точки зрения специализации и кооперирования производства, изучение транспорта нельзя ограничивать сферой отдельных материально-технических связей. Он должен рассматриваться во всей системе материально-технического снабжения – от первичного поставщика до конечного потребителя, включая промежуточные этапы.



Транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных грузопотоков, их обработки в специализированных логистических центрах позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам – быть современными, максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка.

По мере развития рыночной экономики в стране повышение эффективности транспортного процесса требует новых подходов к организации перевозок. Это привело к появлению нового направления – транспортной логистики.

Цели и задачи

- рассмотреть основы развития транспортной логистики, выявить сущность и задачи транспортной логистики, а также рассмотреть влияние логистики на политику в области транспорта. Объяснить преимущества и недостатки отдельных транспортных цепей, рассмотреть перспективы развития транспортной логистики.

Сравнительные характеристики различных видов транспорта



Транспорт – это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг.

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику.

По назначению выделяют две основные группы транспорта:



Транспорт общего пользования – отрасль народного хозяйства, которая удовлетворяет потребности всех отраслей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров. Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и население. Его часто называют магистральным (магистраль – основная, главная линия в какой-нибудь системе, в данном случае, в системе путей сообщения).



Транспорт не общего пользования – внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие не транспортным организациям.

Организация перемещения грузов транспортом не общего пользования является предметом изучения производственной логистики. Задача выбора каналов товародвижения решается в области распределительной логистики.

Итак, существуют следующие основные **виды транспорта** :

- -железнодорожный
- -морской
- -внутренний водный (речной)
- -автомобильный
- -воздушный
- -трубопроводный

- Каждый из видов транспорта имеет конкретные особенности с точки зрения логистического менеджмента, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической системе. Различные виды транспорта составляют транспортный комплекс. Транспортный комплекс Украины образуют зарегистрированные на её территории юридические и физические лица – предприниматели, осуществляющие на всех видах транспорта перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность, проектирование, строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей, автомобильных дорог и сооружений на них, трубопроводов, работы, связанные с обслуживанием судоходных гидротехнических сооружений, водных и воздушных путей сообщений, проведением научных исследований и подготовкой кадров, входящие в систему транспорта предприятия, изготавливающие транспортные средства, а также организации, выполняющие иную связанную с транспортным процессом работу.

В таблице 1 приведены сравнительные логистические характеристики различных видов транспорта.

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Железнодорожный	<ul style="list-style-type: none">- Высокая провозная и пропускная способность.- Высокая регулярность перевозок.- Высокая скорость доставки грузов на большие расстояния.	<ul style="list-style-type: none">- Ограниченное количество перевозчиков,- Высокая материалоемкость и энергоёмкость перевозок,- Недостаточно высокая сохранность груза
Морской	<ul style="list-style-type: none">- Низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния.- Высокая провозная и пропускная способность.	<ul style="list-style-type: none">- Низкая скорость доставки (большой время транзита груза).- Зависимость от географических, навигационных и погодных условий.

<p>Внутренний Водный (речной)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Высокие провозные возможности на глубоководных реках и водоёмах. - Низкая себестоимость перевозок. - Низкая капиталоемкость 	<ul style="list-style-type: none"> - Ограниченность перевозок. - Низкая скорость доставки грузов.
<p>Автомобильный</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Высокая доступность - Высокая скорость доставки. - Возможность использования различных маршрутов и схем доставки. - Высокая сохранность груза 	<ul style="list-style-type: none"> - Низкая производительность. - Зависимость от погодных и дорожных условий, - относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния

<p>Воздушный</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Наивысшая скорость доставки груза. - Высокая надёжность. - Наивысшая сохранность груза. - Наиболее короткие маршруты перевозок 	<ul style="list-style-type: none"> -Высокая себестоимость перевозок, наивысшие тарифы среди других видов транспорта. - Зависимость от погодных условий. - Недостаточная географическая доступность.
<p>Трубопроводный</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Низкая себестоимость. - Высокая производительность (пропускная способность). - Высокая сохранность груза. -Низкая капиталоемкость 	<ul style="list-style-type: none"> -Ограниченность видов груза (газ, нефтепродукты, эмульсии сырьевых материалов). – - Недостаточная доступность малых объёмов транспортируемых грузов.

- Итак, прежде всего логистический менеджер должен решить вопрос создавать ли свой парк транспортных средств или использовать наёмный транспорт (общего пользования или частный). При выборе альтернативы обычно исходят из определённой системы критериев, к которым относятся:
- -Затраты на создание и эксплуатацию собственного парка транспортных средств
- -Затраты на оплату услуг транспортных, транспортно – экспедиционных фирм и других логистических посредников в транспортировке
- -Скорость транспортировки
- -Качество транспортировки (надёжность доставки, сохранность груза и т.п.)
- В большинстве случаев фирмы-производители прибегают к услугам специализированных транспортных фирм.

Анализ

видов

транспортировки



Общий алгоритм организации транспортировки может быть представлен в виде схемы:

-Выбор вида транспортировки

-Выбор вида транспорта.

-Выбор основных и вспомогательных логистических посредников в транспортировке.

Основные виды транспортировки:

1. Униmodalная (одновидовая) транспортировка

Осуществляется одним видом транспорта, например автомобильным





Обычно применяется, когда заданы начальный и конечный пункт транспортировки логистической цепи без промежуточных операций складирования и грузопереработки. Критериями выбора вида транспортировки в такой перевозке являются вид груза, объём отправки, время доставки груза, затраты на перевозки.

□ 2. Смешанная

□ Осуществляется обычно двумя видами транспорта, например, железнодорожно-автомобильный, речной-автомобильный, морской-железнодорожный и т.п. при этом груз доставляется первым видом транспорта в так называемый пункт перевалки или грузовой терминал без хранения или с кратковременным хранением с последующей перегрузкой на другой вид транспорта

Комбинированная

Эта перевозка отличается от смешанной наличием более чем двух видов транспорта. Её использование обусловлено структурой логистических каналов снабжения. Когда, например, отправка крупных партий ГП производится с завода-изготовителя на оптовую базу железнодорожным транспортом (с целью максимального снижения затрат), а развозка с оптовой базы в пункты розничной торговли осуществляется автомобильным транспортом.





▣ *Интермодальная*

▣ Это перевозка груза несколькими видами транспорта, при котором один из перевозчиков организует всю доставку от одного пункта отправления через один или более пунктов назначения и в зависимости от деления ответственности за перевозку выдаются различные виды транспортных документов.

▣ *Мультимодальная*

▣ В этом случае есть лицо, которое организует перевозку, несёт за неё ответственность на всём пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа.

Признаки интермодальной и мультимодальной перевозок

- -Наличие оператора доставки от начального до конечного пункта логистической цепи
- -Единая сквозная система фрахта
- -Единый транспортный документ
- -Единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.
- Итак, к основным критериям при выборе способа перевозки и вида транспорта относятся:
 - -Минимальные затраты на транспортировку
 - -Заданное время транзита (доставки груза)
 - -Максимальная надёжность и безопасность
 - -Минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути
 - -Мощность и доступность вида транспорта
 - -Продуктовая дифференциация

Таблица 2. Ранжирование критериев при выборе транспорта.

Критерий (показатель)	Вид транспорта			
	ж/д	водны й	Автом .	возду шн
Затраты, связанные с транспортировкой	2-3	1-2	4	5
Время доставки	3	4	2	1
Надёжность	2	4	1	3
Мощность	1	4	2	3
Доступность	3	4	1	3
Безопасность	2	4	1	2

Таблица 3. Ранжирование критериев выбора перевозчика

Наименование критерия (показателя)	Ранг
Надёжность времени доставки (транзита)	1
Тарифы (затраты) транспортировки «от двери до двери»	2
Готовность перевозчика к переговорам об изменении тарифа	3
Финансовая стабильность перевозчика	4
Наличие дополнительного оборудования (по грузопереработке)	5
Частота сервиса	6
Наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке груза	7
Потери и хищения груза (сохранность грузам)	8
Экспедирование отправок	9
Квалификация персонала	10

- Далее производится вычисление рейтингов перевозчиков по каждому фактору с учётом весовых коэффициентов.
- Наряду с перевозчиком основным логистическим посредником в перевозке является транспортно-экспедиционная фирма. Такие фирмы оказывают клиенту следующие дополнительные услуги:
 - -Получение документов для экспорта-импорта грузов
 - -Выполнение таможенных формальностей
 - -Проверка количества и состояния груза
 - -Погрузка-разгрузка транспортных средств
 - -Уплата пошлин, сборов
 - -Хранение, складирование, сортировка, комплектация груза
 - -Информационные услуги, страхование и т.п.
- Этот перечень услуг постоянно расширяется как в объёмном, так и в качественном плане. Многие транспортно-экспедиционные фирмы, располагая крупными грузовыми терминалами, осуществляют долговременное складское хранение ГП производителей, а в ряде случаев выкупают продукцию, выполняя функцию крупных оптовых посредников.

- Проблема выбора транспортно-экспедиторской фирмы решается аналогично выбору перевозчика
- Необходимо отметить, что транспортно-экспедиционное обслуживание клиентуры осуществляется в основном для мелкопартийных, тарно-штучных грузов, а также контейнеров и пакетов. Крупногабаритные промышленные, строительные грузы, сырьевой материал, зерновые и т.п. доставляются, как правило, по прямым договорам с перевозчиком.
- К числу вспомогательных партнеров по транспортировке относятся страховые, охранные, информационные фирмы и компании, банки и другие финансовые учреждения, предприятия по грузопереработке, затариванию, упаковке, грузовые терминалы, а также специализированные агенты и брокеры.

2. Экономическая сущность, задачи и функции транспортной логистики



Транспорту принадлежит особая роль в народном хозяйстве страны, он связывает воедино все отрасли производства, обеспечивая перемещение сырья, полуфабрикатов и готовой продукции.



Значительная часть операций на пути движения материало потока от источника сырья до конечного потребителя осуществляется с помощью различных транспортных средств, при этом затраты на транспортирование достигают 50% общих затрат.

Задачи

транспортной

логистики:



обеспечение технического соответствия участников транспортного процесса — согласованность параметров транспортных средств;

обеспечение технологического соответствия участников транспортного процесса — применение единой технологии транспортировки;

согласование экономических интересов участников транспортного процесса — общая методология построения тарифной системы;

использование единых систем планирования — разработка и применение планов-графиков для различных видов транспорта; создание транспортных коридоров, выбор вида транспорта, выбор типа транспортного средства, выбор маршрута и др.

- Транспортной системе присущи черты, свойственные любой другой производственной системе. Однако по сравнению с остальными отраслями народного хозяйства транспорт обладает целым рядом специфических особенностей, порождаемых характером производственного процесса.
- В процессе своего функционирования транспортная система не создает нового материального продукта, ее продукцией является сам процесс перемещения грузов и пассажиров;

- В отличие от продукции других отраслей транспортная продукция не взаимозаменяема: превышение объема перевозок какого-либо груза между одними пунктами не может скомпенсировать невыполнение перевозок того же груза между другими пунктами. Эта продукция не существует отдельно от транспорта и не может производиться в запас, т. е. непредставление транспортных услуг в один период времени не может быть скомпенсировано перевыполнением их в другой период времени;

- Средства производства транспортной отрасли рассредоточены по всей стране, большая часть их находится в постоянном перемещении. Масштабы деятельности отрасли, рассредоточенность ее объектов, динамический характер производственного процесса, воздействие большого числа случайных факторов обуславливают чрезвычайную сложность управления транспортной системой.

- Базовым системообразующим элементом товарных (материальных, экономических) систем является логистическая промышленная система, определяемая как «экономическая система, обеспечивающая в рамках осуществляемого в течение определенного периода времени воспроизводственного цикла определенного товара выполнение необходимых вещественных, количественных, пространственных, временных и институциональных трансформаций материального продукта и материального потока».

- Транспорт, являясь неотъемлемой частью этой системы и действуя на невещественных стадиях воспроизводственного цикла товара, осуществляет комплекс операций, направленных на реализацию процессов распределения, снабжения и сбыта товаров.
- При этом на транспорте, как и во всей сервисной экономике, потребительские предпочтения существенно влияют на функцию маркетинга и организационные структуры управления. В сервисной экономике главным фактором, определяющим успех маркетинговой политики организации, является способность ее маркетологов уяснить систему потребительских предпочтений, выявить тенденции ее развития и на этой основе наметить меры по наилучшему удовлетворению требований потребителей.

- Взаимодействие маркетинга и логистики в деятельности транспортных организаций имеет свои особенности. Действительно транспорт присутствует в виде обязательного компонента в любой другой составляющей логистики (закупочной, производственной или распределительной логистики) и в то же время крайне зависим от потребителей транспортных услуг. В связи с этим транспортная логистика невозможна без серьезных маркетинговых исследований, направленных в первую очередь на изучение мотивов спроса и неудовлетворенных потребностей потребителей.



Транспортная логистика может быть реализована только как синтез деятельности логиста предприятия, координатора перевозки (транспортно-логистического посредника) и перевозчика.

Значение транспортной логистики заключается в организации перемещения материального потока транспортом общего пользования исходя из приоритетных критериев экономических субъектов рынка (грузовладельцев). В связи с этим инициатором логистического процесса, а значит и выбора того или иного вида транспорта является именно грузовладелец (как правило, грузоотправитель), находящийся в начале логистической цепи (цепочки поставок).



Грузовладелец понимает под транспортной логистикой в первую очередь возможность выбора того вида транспорта, который удовлетворяет его с точки зрения реализации критериев предпочтения. Поэтому главная задача перевозчика в рамках транспортной логистики – это формирование конкурентоспособных транспортных составляющих логистических систем экономических субъектов рынка (грузовладельцев), позволяющих удовлетворять их потребности не только с точки зрения возможности перемещения продукции, но и при обязательном выполнении требований, предъявляемых к качеству перевозки

- В условиях рыночной экономики взаимоотношения между экономическими субъектами рынка (грузовладельцами) и перевозчиками принципиально изменились:
- – создан потребительский рынок транспортных и других логистических услуг, в котором приоритет выбора вида транспорта и транспортной схемы принадлежит покупателю его услуг, а не планирующим органам, которые централизованно прикрепляли производителей к различным перевозчикам;
- – возникла необходимость изучения спроса на транспортные и другие логистические услуги, которое должно проводиться не для грузоотправителей вообще, а с учетом их сегментации: по роду груза, дальности перевозки, количеству предъявляемого груза и др.;

- разработка мероприятий по повышению прибыльности транспортной организации должна строиться именно с учетом сегментации рынка, а не для среднестатистического грузоотправителя, так как требования клиентов, их критерии предпочтения к качеству перевозок в разных сегментах отличаются.
- Привлекательность любого вида транспорта, и в первую очередь в экономическом аспекте, должна обеспечиваться за счет удовлетворения потребностей покупателей транспортных услуг и создания таких условий, при которых материальный поток доводится до конечного потребителя с минимальным участием грузовладельца.

Транспорт в экономике страны выполняет двойную роль:



- во-первых, он присутствует как составная часть или компонент в любых других типах деловой логистики (логистике снабжения, логистике распределения и сбыта, производственной логистике, логистике сбора и переработки отходов производства, торговой логистике);
- во-вторых, транспорт представляет собой одну из отраслей экономики, в которой также развивается предпринимательская деятельность: транспорт предлагает на рынок товаров и услуг свою продукцию — транспортные услуги, за которые получает доходы и имеет прибыль.

Показатели использования транспортных средств, методика их расчета



Транспортные средства и транспортные коммуникации характеризуются высокой капиталностью. Поэтому вполне справедливым является утверждение большинства ученых – экономистов, о том, что высокая инвестиционная составляющая по транспорту оправдывается только при эффективном его использовании.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом, в том числе принадлежащим торговым организациям и предприятиям, вызывает необходимость более эффективного его использования.



К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоев; улучшение использования пробега; ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Для оценки эффективности работы автомобильного транспорта используются технико-экономические показатели



Так, использование парка подвижного состава можно оценить при помощи коэффициентов технической готовности и выпуска. Коэффициент технической готовности (K_T) подвижного состава к работе определяется по формуле:

$$K_T = A_{Дг} / A_{Дс}, \quad (1)$$

где $A_{Дг}$ – автомобиле-дни в готовом для эксплуатации состоянии;

$A_{Дс}$ – списочные автомобиле-дни подвижного состава в автохозяйстве.

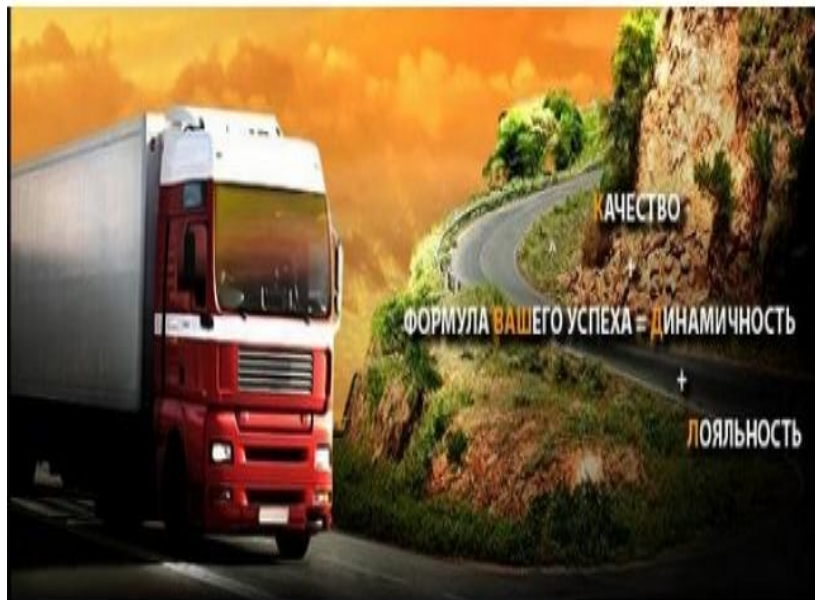
Коэффициент выпуска подвижного состава можно определить по формуле:

$$K_v = A_{Дэ} / A_{Дс}, \quad (2)$$

где $A_{Дэ}$ – число автомобиле-дней эксплуатации.

Указанные показатели можно улучшить за счет повышения уровня технической готовности автомобилей, постоянно обновляя парк подвижного состава, своевременно проводя профилактические и ремонтные мероприятия.

Для определения степени использования грузоподъемности транспортных средств можно применить статический и динамический коэффициенты.





Статический коэффициент (Kс)
определяется отношением:

$$K_c = Q_a / Q_n \quad (3)$$

где Q_a – количество фактически перевозочного груза;

Q_n – номинальная грузоподъемность автомобиля.

Динамический коэффициент (Kд)
определяется

отношением:

$$K_d = P_{т.ф.} / P_n \quad (4)$$

где $P_{т.ф.}$ – фактическая транспортная работа, ткм;

P_n – количество тонно-километров, которое можно было выполнить при полном использовании номинальной грузоподъемности автомобиля.



Для оценки работы транспортных средств можно использовать и такой показатель, как *коэффициент полезного пробега* (K_p), который должен исчисляться по следующей формуле:

$$K_p = P_2 / P_0 \quad (5)$$

где P_2 – пробег с грузом, км.

P_0 – общий пробег, км.

И конечно же, для оценки работы транспортных средств следует использовать такой обобщающий показатель, как себестоимость одного тонно – километра. В нем заложены все факторы характеризующие уровень использования автомобиля.

- И конечно же, для оценки работы транспортных средств следует использовать такой обобщающий показатель, как себестоимость одного тонно – километра. В нем заложены все факторы характеризующие уровень использования автомобиля.
- Например, если себестоимость тонна – километра низкая, то это наглядно свидетельствует не только об экономном использовании ресурсов, но и о грамотной организации перевозок, хорошем техническом состоянии автомобилей и их высокой технической готовности.
- Если же себестоимость высокая, то данная оценка будет совершенно противоположной.

- В условиях перехода к рынку, когда цены на энергоносители, в том числе на бензин и дизельное топливо резко возросли, особое внимание должно быть обращено и на такой показатель, как расход топлива на 100 километров пробега автомобиля.
- Этот показатель, как впрочем и другие, необходимо анализировать не только в динамике за несколько лет, но и сопоставлять с такими же показателями по другим родственным предприятиям, а также с нормативными данными.
- В частности, по всем маркам автомобилей имеются в числе других технических данных и такой показатель, как норма расхода горючего на 100 километров пробега.
- Улучшению использования автомобилей в значительной степени способствует применение рациональных приемов размещения грузов в кузове автомобиля, хорошо продуманная разработка маршрутов их доставки, выбор наиболее подходящего для перевозки конкретного товара типа автомобиля и его грузоподъемности.



Важное условие роста эффективности использования автотранспорта – повышение сменности его работы, чего можно добиться путем продления времени работы экспедиционных складов и диспетчерских служб, а также созданием условий для ночного завоза товаров в торговые предприятия.

При этом необходимо учесть, что эффективность перевозок зависит от большого количества факторов. Речь идет в первую очередь о том, что не все грузы в одинаковой степени используют грузоподъемность транспортных средств.

В этой связи все народно-хозяйственные грузы по степени использования грузоподъемности транспортных средств делятся на 4 класса. К первому классу отнесены грузы обеспечивающие загрузку транспорта на 100 %, ко второму – на 85 %, к третьему – на 63 % и наконец, к четвертому отнесены же грузы, которые обеспечивают использование грузоподъемности транспорта менее чем на 45 %. А так как торговые предприятия одновременно перевозят грузы различных классов, но нормативно для расчетов установлены применительно к конкретному классу грузов, то в практике планирования перевозок определяют средний класс перевозимых грузов по следующей формуле:





$$K = \frac{01 \cdot k_1 + 02 \cdot k_2 + 03 \cdot k_3}{K_1 + K_2 + K_3} \quad (6)$$

Где K – средний класс перевозимых грузов;

$01, 02, 03$ – вес отдельных видов грузов, т.

K_1, K_2, K_3 – класс отдельных видов грузов (берется из справочников).

Показатели по перевозкам во многом зависят от типа дорог, по которым осуществляются перевозки. В этой связи все автомобильные дороги делятся на три группы.



К первой группе относятся дороги с твердым покрытием и с односторонним движением при наличии разделительных полос. Ко второй группе относятся дороги также с твердым покрытием, но и со встречным движением. Наконец, к третьей группе дорог относятся грунтовые дороги.

Наиболее высокие нормативы по использованию транспорта установлены для первой группы дорог, и наоборот – самые низкие установлены для третьей группы дорог.

Издержки по транспортировке товаров во многом зависят от средней дальности их перевозок. Чем меньше расстояние перевозок, тем ниже транспортные издержки, и наоборот

4. Направления совершенствования управления транспортными потоками



Под влиянием логистических систем «канбан» и «точно в срок» пользователи транспортных услуг стали отдавать предпочтение таким критериям, как соблюдение временных графиков доставки грузов.

Железнодорожный транспорт остаётся менее благоприятным по сравнению с автомобильным для использования его по системе «точно в срок». Своевременное удовлетворение потребностей отраслей, требующих гарантий доставки грузов к определённому сроку, достигается также организацией движения грузовых поездов на сети железных дорог по жёсткому расписанию.



Но, такие качественные характеристики, как регулярность и скорость движения поездов в прямом сообщении могут оказаться весьма полезными.

Использование внутреннего водного транспорта в логистической цепи в значительной степени ограничивается сезонностью его работы в ряде стран. Однако внутренние водные пути могут быть использованы в качестве альтернативного вида транспорта по сравнению с автодорожным, на котором действуют ограничения, как запрещение работы в выходные дни, дорожные налоги и др.

-] Внедрение логистической концепции в практику мирохозяйственных связей позволяет увеличить объём перевозимых грузов морским и особенно воздушным транспортом в межконтинентальном сообщении.
-] Автоматизация информационных потоков, сопровождающих грузовые потоки, - это один из наиболее существенных технических компонентов логистики. Современные тенденции управления информационными потоками состоят в замене бумажных перевозочных документов электроники.





При бездокументной технологии, традиционные методы выполнения грузовых и коммерческих операций на станциях отправления, прибытия и в пути следования стали анахронизмом – они являются барьером на пути создания принципиально новых технологий перевозочного процесса.

Предпринимаются попытки упрощения перевозочных документов грузовых тарифов, системы взаимных расчетов за перевозки между отправителями, получателями и транспортными организациями. Но, по сути дела, устаревшую технологию коммерческой работы накладывают на современные технические средства автоматизации.



-] Естественно, при разработке новой технологии необходимо ориентироваться не только на существующие технические средства автоматизации, но и учитывать дальнейшие перспективы их развития. Технической базой создания прогрессивных технологий и построения транспортной логистической системы является:
-] -многопроцессорные ЭВМ, мини - и макроЭВМ пятого поколения;
-] -каналы связи;
-] -оснащение персональными компьютерами должностных лиц грузовых станций.

- Помимо применения прогрессивной технической базы, при создании принципиально новой технологии необходимо осуществить комплекс следующих организационно-технологических мероприятий:
- -разработать унифицированную для всех видов транспорта систему кодирования грузов, грузоотправителей и грузополучателей, вагонов и других транспортных средств, а также железнодорожных станций, портов, автостанций. Все виды информации на грузовых единицах, включая отправительскую и железнодорожную маркировку, должны наноситься способом, удобным для автоматического считывания современными устройствами распознавания образцов;

- -построить банки данных из нормативно-справочной и оперативной информации в ВС станции, ИВЦ и ГВЦ, которые содержат всю информацию, необходимую для решения задач автоматизации грузовых и коммерческих операций слежения и розыска грузов в границах станции, дорог и железнодорожной сети. Основная цель разработки перспективной принципиально новой технологии – полностью автоматизировать процессы приема, розыска и учета грузов, слежение за их движением на всех этапах процесса перевозок, в том числе на фазах обслуживания материальных потоков грузовой станции практически без бумажных документов.

- В результате упразднения работы по оформлению перевозочных документов и канцелярских отчетов существенно упрощается процедура приема и выдачи грузов, отпадает множество операций, в том числе составление комплекса перевозочных документов и вагонного места; визирование в накладной в форме разрешения на перевозочном документе; оформление накладной после приема грузов к перевозке приемосдатчиком; заполнение книги приема груза к отправлению;

□ ведение ведомостей подачи и уборки вагонов и безномерного учета; составление финансовых отчетов; регистрация прибывших грузов в станционном технологическом центре и товарной конторе; составление оперативной отчетности о погрузке и выгрузке грузов; составление декадных заявок и декадных приказов заданий на погрузку грузов; составление банковских и финансовых документов при централизованных расчетах за перевозки; ведение архива грузовой станции и др.



Главный принцип бездокументной технологии грузовой и коммерческой работы при осуществлении перевозочного процесса состоит в том, что с момента поступления грузов на железную дорогу до момента выдачи вся необходимая информация находится в памяти ЭВМ.

Для осуществления принципов бездокументной технологии необходимо решить следующие задачи:

- Реконструировать существующие правовые нормы, связанные с упразднением перевозочных и других документов, имеющих в настоящее время важное юридическое значение.



-Выполнять эргономические и психологические исследования деятельности должностных лиц, которые были традиционно связаны с документированием перевозок и будут работать в условиях полной автоматизации и постоянного диалога с ЭВМ.

-Разработать рациональную помехоустойчивую унифицированную систему кодирования вагонов, грузов, грузополучателей, грузоотправителей, производственных объектов – элементов транспортной сети – с учетом минимальной избыточности этой системы.

-Построить структуру машиночитаемого кода, наносимого на грузы и вагоны, для автоматического считывания информации.

Заключение:

- Основная функция транспортной логистики – это управление материальными потоками от производителя до получателя по графику.
- Основным элементом транспортной логистики является транспорт. Транспорт – это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов.
- Предметом транспортной логистики является комплекс задач, связанных с организацией перемещения грузов транспортом общего назначения. Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта.

- Транспорт представляет собой важное звено логистической системы; он должен обладать рядом необходимых свойств и удовлетворять определенным требованиям в целях создания инновационных систем сбора и распределения грузов. Он должен обладать способностью перевозить небольшие партии грузов через короткие интервалы времени в соответствии с меняющимися запасами пользователя.
- Перспективы развития транспортной логистики состоят в замене бумажных перевозочных документов электронными. Автоматизация информационных потоков, сопровождающих грузовые потоки это один из наиболее существенных технических компонентов логистики.

Внедрение логистики позволит:

- гармонизировать внутренние бизнес-процессы предприятия, повысить эффективность деятельности функциональных подразделений;
- сократить затраты и уменьшить себестоимость продукции;
- увеличить количество потенциальных и фактических потребителей, удержать и расширить рынок сбыта;
- повысить качество обслуживания заказов потребителей, укрепить репутацию и авторитет предприятия;
- повысить конкурентоспособность предприятия в условиях жёсткой конкуренции на рынке.

Принимаемые меры по развитию и совершенствованию транспорта позволят обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества, увеличение транзитных грузопотоков через территорию Украины, а также интеграцию страны в европейскую транспортную систему. Предстоит еще большая работа по созданию надлежащих условий дорожного сервиса на всех транспортных коридорах республики, снижению времени простоя на границе, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий.