Московский автомобильно-дорожный институт

(государственный технический университет)

Реферат

«Методы организации перевозок. Интермодальные перевозки, преимущества

и недостатки»

Выполнил: Проверил:

Группа 4ВАП4 Преподаватель

Молчанов Д.Н. Гоманенко Ю.В.

Москва

2003 год

# Содержание.

1. Централизованные перевозки. 3

2. Бригадная форма организации труда. 5

3. Организация труда посредством логистических цепочек. 8

4. Интермодальные перевозки. 11

# 1. Централизованные перевозки.

На автомобильном транспорте различают две формы организации перевозок – децентрализованные и централизованные. При децентрализованных перевозках грузополучатели заказывают подвижной состав в автотранспортных предприятиях самостоятельно организую вывоз груза для своих предприятий без согласования очерёдности перевозок с грузоотправителями (поставщиками грузов). Получатели грузов самостоятельно выполняют погрузочно-разгрузочные работы, имея для этого определённый штат грузчиков, экспедиторов и агентов по снабжению.

Преимущества децентрализованных перевозок заключается в том, что повышается своевременность и надёжность необходимых перевозок, недостатки – в снижении использования подвижного состава в связи с тем, что организацией перевозочного процесса занимаются грузополучатели, а не автотранспортное предприятие, увеличивается число грузчиков и экспедиторов, увеличивается непроизводительные затраты, повышается себестоимость перевозок и др.

Централизованные перевозки груза начались в 1951 году по инициативе Главмосавтотранса. Организация централизованных перевозок строительных грузов в Москве позволила повысить уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ, увеличить производительность подвижного состава, снизить себестоимость транспортирования, ускорить доставку грузов потребителям. В настоящее время только в строительных организациях централизованно перевозится около 60 % грузов. Широкое распространение получили централизованные перевозки кирпича, бетона, раствора, железобетонных изделий, кислорода, нефтепродуктов, чёрных металлов, а также завоз грузов на железнодорожные станции и вывоз со станций.

Основными признаками централизованных перевозок грузов являются:

* выполнение перевозок грузов с полным транспортно-экспедиционным обслуживанием;
* выполнение поставщиком, как правило, всего объёма перевозок по закреплённой клиентуре;
* заключение договора на перевозку груза по отправительскому принципу;
* строгое распределение обязанностей между клиентурой и автотранспортным предприятием;
* осуществление всех расчетов за перевозки со стороной, заключившей договор.

При централизованных перевозках грузов обязанности сторон распределяются: погрузка грузов на заводах, складах и базах осуществляется поставщиком, транспортирование грузов и их экспедирование – транспортным предприятием, выгрузка грузов – грузополучателем.

Преимущества централизованных перевозок грузов: улучшается использование подвижного состава автомобильного транспорта за счёт сокращения простоев в пунктах погрузки и выгрузки грузов, увеличения продолжительности работы, увеличения коэффициента использования пробега и грузоподъёмности; улучшается экспедирование грузов и упрощается документация на отпуск и получение грузов и оплату за перевозки; расчёты с автотранспортным предприятием производит поставщик грузов, которому разрезается включать стоимость транспортирования, погрузки и экспедирования в счета за отпускаемую продукцию; сокращается число обслуживающего персонала, необходимого для организации перевозок в результате уменьшения числа экспедиторов, так как экспедирование грузов осуществляют водители, за исключением перевозок особо ценных грузов; создаются условия для укрупнения отправок грузов и применения автопоездов, комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ и специализированного подвижного состава; появляется возможность постоянного улучшения перевозочного процесса. Автотранспортное предприятие, выступая в роли организатора централизованных перевозок, оказывает постоянное влияние на поставщиков и получателей грузов в вопросах улучшения состояния подвижных путей, механизации погрузочно-разгрузочных работ, более рациональном складировании грузов, лучшей подготовки грузов к перевозке; увеличивается производительность труда водителей за счёт работы на одних и тех же маршрутах и перевозки одних и тех же грузов; сокращается продолжительность процесса перевозки грузов; снижается себестоимость транспортирования и др.

К недостаткам организации централизованных перевозок грузов следует отнести снижение надёжности перевозок для некоторых «невыгодных» потребителей и необходимость, в некоторых случаях, изменения порядка сбытовых организаций.

Для организации централизованных перевозок грузов необходима подготовительная работа, которая заключается в изучении размера грузопотока, его структуры, особенности перевозок грузов, состояния подъездных путей, средств механизации погрузочно-разгрузочных работ, выборе наиболее рационального типа подвижного состава, выявлении способов увеличения коэффициента использования пробега, определении методов оперативного планирования и управления перевозок и др.

# 2. Бригадная форма организации труда.

В последние годы совершенствование централизованных перевозок грузов на автомобильном транспорте идёт по пути развития бригадной формы организации труда водителей – создаются комплексные бригады, комплексно-механизированные бригады, бригадный подряд, сквозной бригадный подряд и др.

Бригада представляет собой такое объединение работников, при котором каждый добровольно признает над собой власть их собственного объединения. Объем работ (перевозок) определяется в договоре с администрацией автотранспортного предприятия. Никто не может включать в бригаду или исключать из неё работника без согласия на то всего коллектива или совета бригады.

Комплексно-механизированные бригады организуются обычно при разработке грунта, перевозке фильтровых и инертных материалов. В бригаду объединяются водители, экскаваторщики и бульдозеристы. При этом доставка всех членов бригады на место работы и после работы к месту жительства производится на служебных автобусах; смена рабочих производится непосредственно в котловане; заправка топливом и смазочными материалами автотранспортных средств и механизмов на месте работы из автозаправщиков; производство мелких ремонтов экскаваторов, бульдозеров и автомобилей, а также демонтаж и монтаж шин на специальных оборудованных площадках; учёт объёма выполненных работ по конечному результату и т.д.

Отличительные особенности бригадного подряда: заработная плата распределяется всем членам бригады поровну (пропорционально отработанному времени), за исключением надбавки за классность: расходы бригаде водителей планируются по следующим статьям – зарплата с начислением, топливо, смазочные материалы, износ и ремонт шин, текущий ремонт и техническое обслуживание автомобилей; при невыполнении бригадой суточного задания перевозок грузов ей уменьшают сумму прибыли пропорционально сумме доходов, падающих на невыполненный объём перевозок грузов; при невыполнении бригадой плана перевозок по вине автотранспортного предприятия её возмещается постоянная прибыль, а заказчику выплачивается штраф в размере 20% стоимости доставки не вывезенного груза у поставщика или допущенных по его вине сверхнормативных простоях подвижного состава под погрузкой им выплачивается штраф автотранспортному предприятию в размере 20% стоимости перевозок; при постановке автомобилей на капитальный ремонт с пробегом меньше нормы прибыль бригаде водителей за счёт этого уменьшается на сумму недополученной автотранспортным предприятием прибыли, а при списании автомобиля с неполным сроком службы - на сумму остаточной стоимости.

При сквозном бригадном подряде выполняется заключение совместного договора между всеми участниками технологического процесса, работающими по методу бригадного подряда. Например, при перевозке железобетонных изделий совместный договор заключают бригады, осуществляющие изготовление, инженерную комплектацию, перевозку и выгрузку изделий на объектах строительства. Ход выполнения перевозок контролируется советом бригадиров совместно с руководством автотранспортного предприятия и предприятие, изготовляющим железобетонные изделия.

Повышение эффективности перевозок грузов в настоящее время связано с пакетированием и контейнеризацией грузов, комплексной механизацией и автоматизацией перевозочного процесса, бесперевалочной технологией перевозочного процесса пакетов и контейнеров от поставщиков до потребителей, совершенствованием организации перевозок – созданием организационной структуры, которая объединяла бы исполнителей всех этапов перевозочного процесса. Объединение перечисленных мероприятий при организации перевозки конкретного груза позволяет рассматривать её как организацию гибкой автоматизированной транспортной системы.

При перевозке грузов простейшей гибкой системой можно назвать транспортный комплекс, состоящий из автомобиля-самопогрузчика и квалифицированного водителя, при наличии соответствующей дорожной сети между пунктами производства и потребления и радиотелефонной связи. Такая система способна перестраиваться для перевозки определённой номенклатуры грузов. Степень гибкости транспортной системы будет зависеть не только от диапазона времени, необходимого для переключения транспортного средства с одного вида перевозок на другой, но и от эффективности использования подвижного состава, выполнения перевозок в срок и других факторов.

В общем случае гибкую автоматизированную транспортную систему можно представить как совокупность технологического оборудования и людей, способную автоматически реагировать на изменения в условиях перевозок (увеличился объём перевозок, отказ автомобилей, изменились дорожные условия, пошёл дождь и др.). Такие системы наибольшее применение найдут при перевозке грузов в агропромышленных объединениях и других ведомствах, где наблюдается неблагоприятное сочетание между временем движения подвижного состава и временем простоя под погрузочно-разгрузочными операциями, оформлением документов, в ожидании погрузочно-разгрузочных работ и т.д. В этих случаях повышение эффективности достигается за счёт механизации погрузочно-разгрузочных работ, координирования этапов перевозочного процесса и его непрерывности в результате применения ЭВМ при подготовке и управлении перевозочным процессом. Информационно-управленческая система выполняет функции оперативного планирования, корректирования плана в процессе его выполнения, учёта работы и выдачи справочного материала.

# 3. Организация труда посредством логистических цепочек.

В настоящее время становится принципиально важно, что автотранспорт, как элемент инфраструктуры, все чаще берет на себя нетранспортные функции, освобождая потребителя от сбытовых и распределительных функций. Таким образом, автотранспорт перестает быть обособленной отраслью экономики, продающей услуги по перемещению продукции. Он выступает как производитель широкого круга услуг, готовый осуществлять комплексное обслуживание.

Главная идея логистики - организация в рамках единой системы процессов хранения (складирования), распределения, перемещения продукции по всей цепи - от производителя до потребителя.

Конкретная логистическая технология реализуется в зависимости от особенностей снабжения и сбыта предприятий, вида продукции, условий ранка и других факторов.

Логистическая система, объединяя комплекс организационно-технических элементов, обеспечивающих управление запасами, и реализацию современных технологий движения материальных потоков, создает максимальный народно-хозяйственный эффект. Складские комплексы и распределительные центры, средства подготовки грузов к перевозкам, подвижной состав, компьютерная техника и средства связи, необходимые для выполнения логистических функций являются материальной базой системы.

В настоящее время становится принципиально важно, что автотранспорт, как элемент инфраструктуры, все чаще берет на себя нетранспортные функции, освобождая потребителя от сбытовых и распределительных функций. Таким образом, автотранспорт перестает быть обособленной отраслью экономики, продающей услуги по перемещению продукции. Он выступает как производитель широкого круга услуг, готовый осуществлять комплексное обслуживание.

Главная идея логистики - организация в рамках единой системы процессов хранения (складирования), распределения, перемещения продукции по всей цепи - от производителя до потребителя.

Конкретная логистическая технология реализуется в зависимости от особенностей снабжения и сбыта предприятий, вида продукции, условий ранка и других факторов.

Логистическая система, объединяя комплекс организационно-технических элементов, обеспечивающих управление запасами, и реализацию современных технологий движения материальных потоков, создает максимальный народно-хозяйственный эффект. Складские комплексы и распределительные центры, средства подготовки грузов к перевозкам, подвижной состав, компьютерная техника и средства связи, необходимые для выполнения логистических функций являются материальной базой системы.

В рамках логистических технологий дисциплина транспортного обслуживания определяется не заявкой отдельного отправителя или получателя на перевозку, а оптимальным соотношением затрат и прибыли на указанный выше цикл "производство - потребление".

Выделяются следующие признаки классификации:

- вид доставки от производителя к потребителю:

* прямая,
* с переработкой на транспортных терминалах,
* с переработкой и хранением в распределительном центре (РЦ)

- вид дисциплины обслуживания:

* со склада поставщика или РЦ на склад потребления или РЦ,
* со склада поставщика или РЦ непосредственно потребителю,
* с производства поставщика на производство потребителю (система типа "точно ко времени").

- вид транспортного сообщения:

* прямое (автомобильное, железнодорожное, воздушное, водное, морское),
* смешанное (автомобильно-железнодорожное и др.).

При функционировании логистических систем используется более 100 технологий, которые образуются в результате разнообразных сочетаний выделенных классов транспортных связей.

Логистические системы обеспечивают материало- и товародвижение, как правило, грузов высокой стоимости и большой номенклатуры. Повышение эффективности материало- и товародвижения достигается за счет унификации и укрупнения грузовых единиц. При прямом сообщении грузы, как правило, перевозятся пакетами, в смешанном сообщении - контейнерами и контрейлерами.

Основой для понимания логистики является использование так называемого системного подхода, при котором различные функции - транспортировка, погрузочно-разгрузочные работы, упаковка, управление запасами, складирование и обработка заказов, рассматриваются как взаимосвязывающие и взаимодействующие элементы системы.

Системный подход предполагает оптимизацию всей системы, а не каких-либо отдельных ее частей.

# 4. Интермодальные перевозки.

В настоящее время грузовладельцы предъявляют к перевозчикам требования по улучшению качества перевозочного процесса: соблюдению скорости перевозки на всём маршруте следования, срока доставки груза к месту назначения в установленное время, сохранности перевозимого груза и его полезных свойств, информацию о месте нахождения груза на пути транспортирования, предъявления грузовладельцу сопутствующих услуг (экспедирование, таможенные операции, фасовка, затаривание, пакетирование и др.).

Наиболее высокой формой организации перевозок, удовлетворяющей этим требованиям, являются интремодальные перевозки. Они позволяют операторам перевозки интегрировано использовать все лучшие преимущества каждого вида транспорта и предложить потребителям продукцию высокого качества и приемлемые цены. В экономически развитых странах данное направление развития транспортных систем является приоритетным, благодаря чему ежегодный рост таких перевозок составляет 3-5%.

Интермодальные перевозки – это смешанные перевозки «от двери до двери», подготавливаемые и выполняемые под единым руководством одного центра. Её организатор на всех этапах разработки и осущетсвления перевозочного процесса целенаправленно увязывает действия всех участвующих в нем сторон: грузовладельцев, перевозчиков и перевозочных комплексов – в интересах ускорения перевозки груза и снижения совокупных затрат на его перевозку.

Основными признаками интермодальных перевозок (метод интеграции перевозочного процесса) являются:

участие в перевозке по меньшей мере двух видов транспорта;

наличие договора меду «центром» и грузовладельцем о перевозчике груза «от двери до двери», в котором предусматривается ответственность «центра» за сохранность груза и сроки его перевозки, а также размер тарифной платы за весь комплекс услуг, предоставляемых «центром» грузовладельцу (сквозной тариф).

Преимущества:

более рациональное использование имеющихся транспортных мощностей;

более экономное расходование энергии;

повышение надёжности перевозок и др.

# Список используемой литературы:

1. К.И. Плужников Транспортное экспедирование – М.: Росконсульт, 1999
2. А.И. Воркут Грузовые автомобильные перевозки – К.: Высшая школа, 1986
3. В.Н. Дегтяренко, В.В. Зимин, А.И. Костенко Организация перевозок грузов. – М.: «Издательство Приор», 1997