**ВВЕДЕНИЕ**

**Актуальность темы** транспортной логистики заключается в следующем, 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 перегрузку грузов от поставщика к потребителю, но и большое количество экспедиторских, информационных операций, услуг по грузопереработке, и т.д.

Транспорт рассматривается как система материально-технического снабжения – от первичного поставщика до конечного потребителя, включая промежуточные этапы.

**Цель работы –** рассмотреть основы развития транспортной логистики.

**Объект исследования** – транспортная логистика

**Задачи исследования**

- выявить сущность и задачи транспортной логистики;

- рассмотреть виды транспортного средства;

- изучить анализ видов транспортировки;

- раскрыть транспортные тарифы и правила их применения;

**СУЩНОСТЬ И ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ**

**Транспортирование** — логистическая операция, заключающаяся в перемещении продукции в заданном состоянии с применением транспортных средств , начинающаяся с погрузки в месте отправления и заканчивающаяся разгрузкой в месте назначения.

Данная логистическая операция включает в себя:

1. процесс транспортирования груза в место назначения. Сроки доставки зависят от ряда факторов, в том числе разновидности груза, категории скорости, вида отправки;

2. доведение товара до покупателя путем отгрузки соответствующим вида транспорта.

3. транспортирование груза к терминалу в месте отправления и с терминала в месте назначения или со склада поставщика в адрес конечного потребителя.

Затраты на выполнение транспортных операций составляют 50% от суммы общих затрат на логистику, в этих услових необходимо рассматривать транспорт как важное звено логистической системы.

Транспорт должен обладать рядом необходимых свойств и удовлетворять определенным требованиям в целях создания инновационных систем сбора и распределения грузов.

1. Быть достаточно гибким, чтобы обеспечить перевозочный процесс, подвергающийся еженедельной и даже ежедневной корректировке;

2. Гарантировать частую и круглосуточную доставку грузов в разбросанные и отдаленные пункты;

3. Надежно обслуживать клиентуру с целью избежания остановки

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.Р.Г Беспалов. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки.384стр. 2008 г., стр. 150

работы предприятий или дефицита у заказчика;

4. Обладать способностью перевозить небольшие партии грузов через короткие интервалы времени в соответствии с меняющимися запросами пользователя.

**По назначению выделяют две 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. Понятие транспорта общего пользования охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной), автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный.

**Транспорт не общего пользования**. Внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным организациям.

Предметом транспортной логистики является комплекс задач, связанных с организацией перемещения грузов транспортом общего назначения.

**К задачам транспортной логистики относят**:

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;

- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;

- совместно планирование транспортного процесса со складским и производственным;

- выбор вида транспортного средства;

- выбор типа транспортного средства;

- определение рациональных маршрутов доставки и др.

**ВЫБОР ВИДА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

Итак, существуют следующие основные виды транспорта : -железнодорожный; -морской; - внутренний водный (речной); -автомобильный; -воздушный; - трубопроводный.

Каждый из видов транспорта имеет конкретные особенности, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической системе.

**Характеристика видов транспорта.**

1. **Железнодорожный.**

Достоинства: Высокая провозная и пропускная способность. Независимость от климатических условий, времени года и суток.

Высокая регулярность перевозок. Относительно низкие тарифы; значительные скидки для транзитных отправок. Высокая скорость доставки грузов на большие расстояния.

Недостатки: Ограниченное количество перевозчиков. Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу. Высокая материалоёмкость и энергоёмкость перевозок. Низкая доступность к конечным точкам продаж (потребления).Недостаточно высокая сохранность груза.

1. **Морской.**

Достоинства: Возможность межконтенентальных перевозок. Низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния. Высокая провозная и пропускная способность. Низкая капиталоёмкость перевозок.

Недостатки: Ограниченность перевозок. Низкая скорость доставки. Зависимость от географических, навигационных и погодных условий.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7.А. М. Гаджинский. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. 400 стр.2008 г., стр. 225.

**3)** **Внутренний. Водный (речной).**

Достоинства: Высокие провозные возможности на глубоководных реках и водоёмах. Низкая себестоимость перевозок. Низкая капиталоёмкость.

Недостатки: Ограниченность перевозок. Низкая скорость доставки грузов. Зависимость от неравномерности глубин рек и водоёмов, навигационных условий. Сезонность. Недостаточная надёжность перевозок и сохранность груза.

**4)Автомобильный.**

Достоинства: Высокая доступность. Возможность доставки груза «от двери до двери». Высокая маневренность, гибкость, динамичность. Высокая скорость доставки. Возможность использования различных маршрутов и схем доставки.Высокая сохранность груза. Возможность отправки груза маленькими партиями. Широкие возможности выбора наиболее подходящего перевозчика.

Недостатки: Низкая производительность. Зависимость от погодных дорожных условий. Относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния.Недостаточная экологическая чистота.

**5)Воздушный.**

Достоинства: Наивысшая скорость доставки груза. Высокая надёжность. Наивысшая сохранность груза. Наиболее короткие маршруты перевозок.

Недостатки: Высокая себестоимость перевозок, наивысшие тарифы среди других видов транспорта. Высокая капиталоёмкость, материало- и энергоёмкость перевозок. Зависимость от погодных условий. Недостаточная географичекая доступность.

**6)Трубопроводный.**

Достоинства: Низкая себестоимость. Высокая производительность (пропускная способность). Высокая сохранность груза. Низкая капиталоёмкость.

Недостатки: ограниченность видов груза (газ, нефтепродукты, эмульсии сырьевых материалов). Недостаточная доступность малых объёмов транспортируемых грузов.

Различные виды транспорта составляют транспортный комплекс. Транспортный комплекс России образуют зарегистрированные на её территории юридические и физические лица - предприниматели, осуществляющие на всех видах транспорта перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность.

**АНАЛИЗ ВИДОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ**

**1. Унимодальная (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-автомобильной, морской-железнодорожной 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.

Признаками смешанной раздельной перевозки является наличие нескольких транспортных документов , последовательная схема

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5.проф.А. О. Балобанова , проф. И. В. Морозовой , проф. М. Я. Постана. Транспортная логистика и интермодальные перевозки. 67стр.2009 г.,стр.30.

взаимодействия участников транспортного процесса.

**3. Комбинированная.**

Эта перевозка отличается от смешанной наличием более чем двух видов транспорта. Её использование обусловлено структурой логистических каналов снабжения. Когда, например, отправка крупных партий производиться 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.

**4. 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.

**5. 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.

**ТРАНСПОРТНЫЕ ТАРИФЫ И ПРАВИЛА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ**

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов.

Тарифы включают в себя: - платы, взыскиваемые за перевозку грузов; -сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов; -правила исчисления плат и сборов;

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2. Е. В. Миротина. Транспортная логистика. Серия: Учебник для вузов. 512 стр.2009 г., стр.305

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены на продукцию транспорта. Их построение должно обеспечивать: транспортному предприятию — возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли; покупателю транспортных услуг — возможность покрытия транспортных расходов.

Одним из существенных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является стоимость перевозки.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. Я рассмотрю их краткую характеристику.

**На железнодорожном транспорте** для определения стоимости перевозки грузов используют общие, исключительные, льготные и местные тарифы.

Общие тарифы — это основной вид тарифов. С их помощью определяется стоимость перевозки основной массы грузов.

Исключительными тарифами называются тарифы, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок или скидок. Эти тарифы могут быть повышенными или пониженными. Они распространяются, как правило, лишь на конкретные грузы.

Льготные тарифы применяются при перевозке грузов для определенных целей, а также грузов для самих железных дорог.

Местные тарифы устанавливают начальники отдельных железных дорог. Эти тарифы, включающие в себя размеры плат за перевозку грузов и ставки различных сборов, действуют в пределах данной железной дороги.

Кроме провозной платы железная дорога взимает с грузополучателей и грузоотправителей платы за дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов. Эти платы называются сборами и взыскиваются за выполнение силами железной дороги следующих операций: за хранение, взвешивание или проверку веса груза, за подачу или уборку вагонов, за их дезинсекцию, за экспедирование грузов, за погрузочно-разгрузочные работы, а также за ряд других операций.

**На автомобильном транспорте** для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов: - сдельные тарифы на перевозку грузов; - тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов; - тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями; - тарифы из покилометрового расчета; тарифы за перегон подвижного состава; договорные тарифы.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

- расстояние перевозки; - масса груза; - объемный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля.

По этому показателю все перевозимые автомобильным транспортом грузы подразделяют на четыре класса; грузоподъемность автомобиля; общий пробег; время использования автомобиля; тип автомобиля; район, в котором осуществляется перевозка, а также ряд других факторов.

Например, для расчета стоимости перевозки по сдельному тарифу необходимо принять во внимание расстояние перевозки, массу груза и его класс, характеризующий степень использования грузоподъемности автомобиля.

При расчетах' по тарифу за повременное пользование грузовыми автомобилями учитывают грузоподъемность автомобиля, время его использования и общий пробег.

Во всех случаях на размер платы за использование автомобиля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевозка.

**На речном транспорте** тарифы на перевозки грузов, сборы за перегрузочные работы и другие связанные с перевозками услуги определяются пароходствами. В основу расчета размера тарифа закладывается себестоимость услуг, прогнозируемая на период введения тарифов и сборов в действие, а также предельный уровень рентабельности, установленный действующим законодательством.

**На морском транспорте** оплата за перевозку грузов осуществляется либо по тарифу, либо по фрахтовой ставке.

Если груз следует по направлению устойчивого грузового потока, то перевозка осуществляется системой линейного судоходства. При этом груз движется по расписанию и оплачивается объявленному тарифу.

В том случае, когда при выполнении перевозки работа грузовых судов не связана с постоянными районами плавания, с постоянными портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза, то перевозка оплачивается по фрахтовой ставке. Фрахтовая ставка устанавливается в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка и обычно зависит от вида и транспортных характеристик груза, условий рейса и связанных с ним расходов.

**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.

В качестве критериев при выборе транспортных средств принимают сохранность грузов, наилучшее использование их вместимости и грузоподъемности и снижение затрат на перевозку.

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.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Р.Г Беспалов. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки. Издательство: Вершина, 2008 г. , 384 стр.

2. Е. В. Миротина. Транспортная логистика. Серия: Учебник для вузов. Издательство: Экзамен, 2009 г., 512 стр.

3. В. М. Курганов. Логистика. Управление автомобильными перевозками. Издательство: Книжный мир, 2007 г., 448 стр.

4. В. В. Дыбская, В. И. Сергеев. Логистика. Серия: Учебник для вузов. Издательство: Экзамен, 2008 г.,944 стр.

5. Под ред.: проф. А. О. Балобанова , проф. И. В. Морозовой , проф. М. Я. Постана. Транспортная логистика и интермодальные перевозки. Издательство: Астропринт, 2009 г.,67стр.

6. Ю.М. Неруш. Логистика. Серия: Учебник для вузов. Издательство: ТК Велби, 2007г.,250стр.

7. А. М. Гаджинский. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. Издательство: Дашков и К, 2008 г.,400 стр.

8. А.И. Семененко., В.И. Сергеев. Логистика. Основы теории: Учебник для вузов. Издательство: СПб .: Издательство «Союз».,2009 г., 544 стр.

9. А.М. Гаджинский. Практикум по логистики. Издательство: Дашков и К., 2009 г.,312стр.

**ЗАДАЧИ ПО ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ**

**ЛОГИСТИКА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ И СБЫТА**

**Задача 2 «Выбор системы распределения».** Руководствовновь создаваемойкомпании, планирующей работать в сфере сбыта, осуществляет выбор варианта системы распределения для последующего внедрения. Им предложены четыре варианта системы распределения, имеющие различные характеристики.

Первый вариант:

годовые эксплуатационные затраты – 6530 у.д.е./год;

годовые транспортные затраты – 4630 у.д.е./год;

капитальные вложения в строительство распределительных центров – 54350 у.д.е. при сроке окупаемости системы - 3,3 года.

Второй вариант:

годовые эксплуатационные затраты – 5390 у.д.е./год;

годовые транспортные затраты – 5450 у.д.е./год;

капитальные вложения в строительство распределительных центров – 44820 у.д.е. при сроке окупаемости системы - 3,8 года.

Третий вариант:

годовые эксплуатационные затраты – 6080 у.д.е./год;

годовые транспортные затраты – 3970 у.д.е./год;

капитальные вложения в строительство распределительных центров – 49570 у.д.е. при сроке окупаемости системы - 3,7 года.

Четвертый вариант:

годовые эксплуатационные затраты – 4570 у.д.е./год;

годовые транспортные затраты – 4390 у.д.е./год;

капитальные вложения в строительство распределительных центров – 48540 у.д.е. при сроке окупаемости системы - 3,5 года.

Провести сравнительную оценку вариантов и предложить наиболее приемлемый вариант.

**Алгоритм решения задачи.**

1.Установим критерий выбора варианта системы распределения.

Величину приведенных затрат определим по формуле:

З = Э + Т + К / С, где

З – приведенные годовые затраты системы распределения, у.д.е./год;

Э – годовые эксплуатационные расходы системы, у.д.е./год;

Т – годовые транспортные расходы системы, у.д.е./год;

К – капитальные вложения в строительство распределительного центра, у.д.е.;

С – срок окупаемости варианта, год.

2. Определим величину приведенных годовых затрат.

Для первого варианта:

З1=6530+4630+54350/3,3=198510,51 у.д.е./год;

Для второго варианта:

З2=5390+5450+44820/3,8=146470,36 у.д.е./год;

Для третьего варианта:

З3=6080+3970+49570/3,7=16113,51 у.д.е./год;

Для четвёртого варианта:

З4=4570+4390+48540/3,5=16428,57 у.д.е./год;

3. Выбираем для реализации тот вариант системы распределения, который имеет минимальное значение приведенных годовых затрат. Для этой задачи З2 < З1 З3 З4 , поэтому выбираем второй вариант системы распределения.

**ЛОГИСТИКА СКЛАДИРОВАНИЯ**

**Задача 4 «Выбор складских мощностей»** Компания “Глобус”, занимающаяся реализацией продуктов питания, принимает решение о приобретении склада для расширения рынка сбыта. Руководство компании предполагает, что годовой грузооборот склада должен составить 25 тыс. тонн при среднем сроке хранения запасов 30 дней. Определите необходимую емкость склада.

**Алгоритм решения задачи.**

1.Определим среднее число поступлений грузов на склад в течение года (n) n = 365/Тхр , где 365 – число дней в году;

Тхр – средний срок хранения грузов, дней.

Для этой задачи n = 365/30 = 12,2

2. Определим необходимую емкость (вместимость) склада:

E = Q / n = 25000 / 12,2 = 2049 т,

где Q – годовой грузооборот склада, т,

Е – емкость склада, т.

Таким образом, компании “Глобус”, для расширения рынка сбыта целесообразно приобрести склад емкостью не менее 2049 т.

**ЛОГИСТИКА ЗАКАЗОВ**

**Задача 6 «Определение оптимального размера заказа на комплектующее изделие»** По данным учета затрат известно, что стоимость подачи одного заказа составляет 250 руб., годовая потребность в комплектующем изделии – 1250 шт., цена единицы комплектующего изделия – 350 руб., стоимость содержания комплектующего изделия на складе равна 15% его стоимости. Определить оптимальный размер заказа на комплектующее изделие.

**Решение.** Воспользуемся формулой расчета оптимального размера заказа (формулой Вильсона).



где A – стоимость подачи одного заказа, руб.;

Q – потребность в товарно-материальных ценностях за определенный период (оборот);

P – цена единицы заказываемого товара, руб.;

M – тариф за хранение единицы товара, доля стоимости;

SОПТ – оптимальный размер заказа, шт.

Определим оптимальный размер заказа по имеющимся исходным данным.

A = 250

Q = 1250

P = 350

M = 15/100 = 0.15

Округлив полученное значение в большую сторону, примем, что оптимальный размер заказа на комплектующее изделие составляет 109 шт.

**ЗАКУПОЧНАЯ ЛОГИСТИКА**

**Задача 9 «Определение объемов закупочной деятельности»** Для организации продаж компании требуется закупать ежемесячно 3 марки автомобилей.

Ежемесячная потребность в автомобилях первой модели составляет 67 шт., при стоимости заказа партии товара – 217 у.д.е. и издержках хранения единицы товара в течение месяца – 49 у.д.е.

Ежемесячная потребность в автомобилях второй модели составляет 37 шт., при стоимости заказа партии товара – 318 у.д.е. и издержках хранения единицы товара в течение месяца – 67 у.д.е.

Ежемесячная потребность в автомобилях третьей модели составляет 29 шт., при стоимости заказа партии товара – 338 у.д.е. и издержках хранения единицы товара в течение месяца – 91 у.д.е.

Определить:

а) оптимальное количество закупаемых автомобилей;

б) оптимальное число заказов;

в) оптимальные переменные издержки за хранение запасов;

г) разницу между переменными издержками по оптимальному варианту и случаем, когда покупка всей партии проводится в первый день месяца.

**Алгоритм решения задачи.**

1. Определим оптимальное количество закупаемых в течения месяца автомобилей по формуле:

К опт = 3 Сз  П / И , шт.

где СЗ – стоимость заказа партии товара, у.д.е.;

П – потребность в автомобилях в течение месяца, шт.;

И – издержки хранения единицы товара в течение месяца, у.д.е.

Для автомобилей первой модели получим:

К1опт = 3 217 67/49=30 шт.

Для автомобилей второй модели получим:

К2опт= 3 318 37/67= 23 шт.

Для автомобилей третьей модели получим:

К3опт= 3 338 29/91=18 шт.

2. Вычислим оптимальное число заказов автомобилей в течение месяца:

Ч= П И/3 Сз

Для автомобилей первой модели:

Ч1= 67 49/3 217=2 заказа

Для автомобилей второй модели:

Ч2= 37 67/3 318=2 заказа

Для автомобилей третьей модели

Ч3= 29 91/3 338=2 заказа

3. Определим оптимальные переменные издержки за хранение запасов в течение месяца:

И опт = 3 П И СЗ

Для автомобилей первой модели:

И1опт = 3 67 49 217=1461,93 у.е.д.

Для автомобилей второй модели:

И2опт= 3 37 67 318=1537,84 у.е.д.

Для автомобилей третьей модели

И3опт= 3 29 91 338=1635,83 у.е.д.

4. Определим разницу между переменными издержками по оптимальному варианту и случаем, когда покупка всей партии проводится в первый день месяца:

Р = И · П / 3 + СЗ – И опт .

Для автомобилей первой модели:

Р1=49 67/3+217-1461,93=150,60 у.е.д.

Для автомобилей второй модели:

Р2=67 37/3+318-1537,84=393,51 у.е.д.

Для автомобилей третьей модели

Р3=91 29/3+338-1635,83=418,13 у.е.д.

**ЗАКУПОЧНАЯ ЛОГИСТИКА**

**Задача 11 «Принятие решения о месте закупки товаров»** В Вашу консалтинговую фирму обратилась голландская компания с вопросом: где ей выгоднее закупать комплектующие: в Европе или Юго-Восточной Азии? Специалисты фирмы выяснили:

удельная стоимость поставляемого груза – 5000 у.д.е./т;

транспортный тариф – 150 у.д.е./т;

импортная пошлина на товар из Юго-Восточной Азии – 12 %;

ставка на запасы: в пути – 4 %, страховые – 0,8 %;

стоимость товара: в Европе – 98 у.д.е., в Юго-Восточной Азии – 78 у.д.е.

Дайте ответ обратившейся к Вам компании.

**Алгоритм решения задачи.**

1. Рассчитаем долю дополнительных затрат, возникающих при доставке комплектующих из Юго-Восточной Азии, в удельной стоимости поставляемого груза по формуле:

Д = 100 · Т т /У + П и + З п + З с (%) ,

где Т т – транспортный тариф, у.д.е. / т;

У – удельная стоимость поставляемого груза, у.д.е. / т;

П и – импортная пошлина на товар из Юго-Восточной Азии, %;

З п – ставка на запасы в пути, % ;

З с - ставка на страховые запасы, % .

Для задачи: Д=100 150/5000+12+4+0,8=19,8%

2. Определим разницу между стоимостью товаров в Европе и в Юго-Восточной Азии, приняв стоимость в Юго-Восточной Азии за 100 %:

РС = (СЕ – СА) · 100/СА (%),

где СЕ – стоимость товара в Европе, у.д.е.;

СА – стоимость товара в Юго-Восточной Азии, у.д.е.

Для задачи: РС = (98 – 78) · 100/78 = 25,6 %.

3. Сравним разницу стоимости товара РС и дополнительные затраты Д. Так как РС > Д, то голландской компании выгоднее закупать комплектующие в Юго-Восточной Азии.

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ……………………………………………………………………….3

СУЩНОСТЬ И ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ…………………4

ВЫБОР ВИДА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА………………………………6

АНАЛИЗ ВИДОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ……………………………………...8

ТРАНСПОРТНЫЕ ТАРИФЫ И ПРАВИЛА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ……………9

ЗАКЛЮЧЕНИЕ………………………………………………………………….13

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ………………………………………………………14

ПРАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ……………………………………………………...15