Тема: Транспортная логистика.

1. Сущность и задание транспортной логистики

Выделение транспортировки в отдельную функциональную сферу логистики обусловлено такими факторами:

1) большой долей транспортных расходов в общем составе логистических расходов;

2) невозможностью организации и существования материального потока без транспортировки.

Транспортировка — это ключевая комплексная активность, связанная с перемещением материальных ресурсов, незавершенного производства или готовой продукции определенным транспортным средством в логистической цепи, которая складывается, в свою очередь, из комплексных и элементарных активностей, что охватывают экспедирование, грузопереработку, упаковывание, передачу прав собственности на груз, страхование и т.п.

Транспортная логистика — функциональная сфера логистики, которая оптимизирует логистические операции на пути материального потока от поставщика к конечному потребителю, который осуществляется с применением транспортных средств.

Транспорт в системе логистики играет двойную роль:

* во-первых, он является составляющей или компонентом основных функциональных отраслей логистики (закупочной, производственной, распределительной);
* во-вторых, транспорт является одной из отраслей экономики, в которой также развивается предпринимательская деятельность: транспорт предлагает на рынке товаров и услуг свою продукцию транспортные услуги, за которые получает доходы и имеет прибыль.

Будучи отраслью материального производства, транспорт имеет свою продукцию — это сам процесс перемещения, который характеризуется рядом существенных особенностей:

* отсутствие вещественной формы, но в то же время материальность за своим характером, потому что в процессе перемещения тратятся материальные средства: происходит износ подвижного состава и средств обслуживания, используется труд рабочих транспортной сферы и т. п.;
* невозможность хранения и нагромождения, потому транспорт может иметь только некоторый резерв своей пропускной и ведущей способности для удовлетворения потребностей в транспортных услугах;
* воплощения в дополнительных транспортных расходах, которые связаны с перемещением материального потока, потому транспорт необходимо использовать так, чтобы транспортные расходы были наименьшими при других одинаковых условиях;
* привязанность к определенному месту, району, региону (например, к месту, где расположены пути сообщения и есть соответствующие транспортные предприятия).

Задачи транспортной логистики:

* создание транспортных систем, в частности создание транспортных коридоров и транспортных цепей;
* общее планирование транспортных процессов на разных видах транспорта;
* обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
* координация транспортного и производственного процессов;
* выбор вида транспортного средства;
* выбор типа транспортного средства;

—обеспечение технологического единства транспортного процесса;

—определение рационального маршрута доставки;

**Виды транспорта:**

По назначению выделяют две основных группы транспорта:

1. Транспорт общего пользования — отрасль народного хозяйства, которая удовлетворяет потребности всех отраслей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров. Его часто называют магистральным.

Понятие транспорта общего пользования охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной), автомобильный, воздушный транспорт и трубопроводный.

2. Транспорт необщего пользования — внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, которые принадлежат нетранспортным предприятиям, есть, как правило, частью каких-либо производственных систем и должен быть органически в них вписанный. Соответственно, организация его работы является одним из заданий организации логистики на предприятии в целом и осуществляется вместе с решением заданий производства, закупок и распределения.

Предметом изучения транспортной логистики является решение комплекса заданий из организации перемещения грузов транспортом общего пользования.

Кроме вида транспорта, сегодня важное значение имеет выбор типа транспортировки или транспортной составляющей логистических систем.

На выбор типа транспортной составляющей логистических систем влияют такие факторы, как:

* вид груза стоимость перевозок,
* цель транспортировки,
* расстояние,
* качество транспортных путей.

В современных условиях роль транспортного обслуживания определяется не интересами отдельного отправителя (получателя), а оптимальным соотношением расходов и прибыли в отмеченном цикле производства и потребления, а также в минимизации общих логистических расходов.

2. Логистические решения в транспортировке

Поскольку транспортные операции являются непосредственным выражением связей между отдельными этапами товародвижения, эффективность этого процесса существенно зависит от правильности принятых логистических решений.

*Основные решения относительно управления при транспортировке:*

1. Выбор формы перевозки
2. Выбор вида транспорта
3. Выбор перевозчика

Первое решение — выбор формы перевозки. Для потребителей транспортных услуг возможны две формы получения транспортных услуг (перевозок):

* 1. с помощью созданного собственного отдела доставки;
	2. пользование услугами посторонних транспортных организаций.

Выбор форм перевозки осуществляется в такой последовательности:

I-й этап. Детальный анализ преимуществ и недостатков форм перевозок. Преимущества создания собственных отделов доставки (аргументы против пользования услугами посторонних транспортных организаций):

* + 1. возможность аренды транспортных средств на одну перевозку или определен период времени;
		2. межкорпоративные перевозки;
		3. обеспечение нужного качества транспортных услуг;
		4. предотвращение аварийных ситуаций или их быстрое устранение;
		5. меньшие требования к упаковыванию;
		6. сквозной контроль за качеством предоставления услуг и сохранением груза;
		7. возможности размещения рекламы на транспортных средствах;
		8. возможность получения дополнительной прибыли за счет предоставления транспортных услуг другим предприятиям;
		9. снижение транспортных расходов и тщательный контроль их величины;

10) контроль за расписанием, временами и маршрутами перевозок.

Недостатки, которые возникают при создании собственных отделов доставки (аргументы за пользование услугами посторонних транспортных организаций):

* + - 1. высокие административные расходы, расходы на ремонт и обслуживание транспортных средств;
			2. потребность в значительных капиталовложениях;
			3. полная ответственность за повреждение и порчу груза;
			4. необходимость в составлении расписаний, маршрутов;
			5. риск неокупаемости сделанных капиталовложений;
			6. расходы на страхование грузов и транспортных средств;
			7. проблемы с лицензированием;
			8. вероятность получения убытков в результате аварий.

*II-й* этап. Оценка уровня обслуживания и расходов при разных формах перевозок. Предприятие (получатель транспортных услуг) должно определить желаемый уровень и качество обслуживания, проанализировать возможности его обеспечения в случае создания собственного отдела доставки или привлечения посторонних транспортных организаций. В дальнейшем определяются суммарные расходы для обеих форм перевозок. Уровень общих текущих расходов определяется как сумма расходов на прорабатывание заказов, упаковки, перевозки, убытков от повреждения (при создании собственного отдела доставки приобщаются еще и расходы на лицензирование, заработную плату, топливо).

*III-й* этап. Принятие конечного решения. Критериями для принятия решений о выборе формы перевозок является:

1) необходимость в капиталовложениях и их достаточность;

прогнозируемый уровень окупаемости капиталовложений;

уровень качества обслуживания;

уровень общих текущих расходов.

Если уровень общих расходов собственного отдела доставки будет ниже, то решение в интересах собственного отдела доставки может быть создано при условии достаточности капиталовложений. Относительно приоритетности критериев, то ее определяет заказчик транспортных услуг.

Второе решение — выбор вида транспорта — решается во взаимосвязи с другими задачами логистики, а именно:

* создание и поддержка оптимального уровня запасов;
* выбор вида упаковывания.

Существуют такие основные виды транспорта:

* железнодорожный;
* морской;
* внутренний водный (речной);
* автомобильный;
* воздушный;
* трубопроводный.

Каждый из видов транспорта имеет конкретные особенности с точки зрения логистического управления, преимущества и недостатки, которые определяют возможности его использования в логистической системе

Избирая средство доставки конкретного товара, отправители учитывают до шести факторов одновременно. Да, если отправителя интересует скорость, его основной выбор сосредоточивается на воздушном или автомобильном транспорте. Если его цель — минимальные расходы, выбор ограничивается водным и трубопроводным транспортом. Больше всего преимуществ связано с использованием автомобильного транспорта, чем и объясняется рост его частицы в объеме перевозок. Однако окончательный вывод о варианте доставки грузов основывается на технико-экономических расчетах.

Третье решение — выбор перевозчика. Если осуществлен выбор в интересах посторонних перевозчиков, избран вид транспортного средства, то следующим этапом является выбор конкретной фирмы-перевозчика. Одним из существенных факторов, которые влияют на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Потребители, покупая транспортную продукцию, возмещают эти расходы в форме тарифов и фрахтовых ставок, которые являются одновременно денежным выражением стоимости транспортной продукции.

В целом, во время принятия решений о транспортировке нужно учитывать сложные компромиссы между разными видами транспорта, а также последствия этих компромиссов для других видов деятельности в системе распределения, таких как складирование и поддержка товарно-материальных запасов. Поскольку со временем относительные расходы разных видов транспорта изменяются, фирмам необходимо пересматривать свои схемы транспортировки с целью нахождения оптимального варианта товародвижения.

Учитывая, что деятельность из организации товародвижения связана с большими компромиссами, нужно использовать системный подход для принятия таких решений.

На практике часто используется модель абстрактного средства. Концепция модели отображает проблему предоставления преимущества какому-то одному перевозчику и средству транспортировки. Эта модель охватывает четыре транспортных характеристики:

* расходы;
* величину отправления;
* среднее время перевозки;
* колебание этого времени.

Влияние характеристики изменяется в зависимости от товара и измеряется с помощью стоимости и расходов на хранение. Товары продвигаются от источника к потребителю или получателю. Если товар перевозится франко-вагоном к месту назначения, то на отправителя влияют транспортные расходы и транзитные материально-технические запасы, на потребителя — выбор средства перевозки, стоимость материально- технических запасов, которые перевозятся к месту назначения.

3. Транспортные расходы и тарифы

Расчет за услуги, которые предоставляются транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов.

Тарифы включают:

— плату, которая стягивается за перевозку грузов;

— собрания за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов;

— правила вычисления платы и сборов.

Тарифы как экономическая категория являются формой цены на продукцию транспорта.

Транспортные тарифы должны обеспечивать:

- транспортному предприятию — возмещение эксплуатационных расходов та возможность получения прибыли;

- транспортным услугам – возможность покрытия транспортных расходов.

Виды **железнодорожных тарифов:**

1. Общие тарифы: (определяют стоимость перевозки основной массы товаров).

* 1. Железнодорожные тарифы: (устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок и скидок):
* повышенные;
* заниженные.
1. Льготные тарифы: (при перевозке грузов для определенных целей, а также грузов для самих железных дорог).
2. Местные тарифы: (устанавливают начальники железных дорог, действуют в пределах этих железных дорог).

Основные факторы, которые влияют на размер платы при перевозке грузов железной дорогой:

* вид отправления (груз может быть отправлено вагонным, контейнерным, малотоннажным весом до 25 т, объемом к полувагону и мелким отправлением — до 10 т и объемом до 1/3 вместимости вагона);
* скорость отправления (высокая, грузовая или пассажирская);

—расстояние перевозки (плата стягивается за расстояние за кратчайшим направлением (тарифная) — при перевозке грузов грузовой или высокой скоростью; за действительно пройденный путь — при пассажирской скорости);

* тип вагона (универсальный, специализированный, изотермический);
* принадлежность вагона или контейнера (собственность железной дороги, грузополучателя , грузоотправителя);
* количество груза, который перевозится.

**Виды тарифов автомобильного транспорта:**

* сдельные тарифы;
* тарифы на условиях оплачиваемых авто-часов;
* тарифы за почасовое пользование грузовыми автомобилями;
* тарифы покилометрового расчета;
* договорные тарифы.

Факторы, которые влияют на размер тарифной платы на автотранспорте:

* расстояние перевозки;
* вес груза;
* объемный вес груза;
* грузоподъемность автомобиля;
* общий пробег;
* время использования автомобиля;
* тип автомобиля;
* район, в котором осуществляется перевозка и др.

**Оптимизация поставки товара.** Экономия совокупных расходов — осуществляется путем включения оптимальных норм товародвижения в оперативные планы поставок и перевозок, в том числе и разовых.

Факторы, которые влияют на планирование разовых поставок:

* грузоподъемность (детерминированная величина, которая является основой для формирования нормативов разовой отгрузки продукции);
* возможность перевозки контейнерами;
* перспективы развития междугородных автоперевозок;
* использование нескольких автомобилей;
* использование нескольких видов транспорта и др.
* разные ситуации перевозки грузов;
* интересы транспортировщиков;
* интересы грузоотправителей и грузополучателей;
* расходы на всех стадиях перемещения продукции.

В условиях рыночных отношений приобретает актуальность экономическое стимулирование товародвижения. Составляющие экономического стимулирования товародвижения:

1. Нормирование транспортных расходов. Недостатки действующей системы:

* была распространена только на ту часть продукции, которая реализовалась за ценами, которые включали расходы на перевозку;
* не стимулировалась робота закупочно-торговых и других коммерчески посреднических организаций;
* ориентация на перевозку одним видом транспорта. Нормативы транспортных расходов — расходы на перевозку единицы продукции, что регулярно корректируются и заказные для использования закупочно-торговыми и коммерчески посредническими организациями. Нормативы должны:
* стимулировать снижение транспортных расходов;
* быть максимально дифференцированны продуктовыми и региональными признаками (в отличие от средних цен);
* отображать отличия в расходах на перевозку (в зависимости от грузопотоков и транспортных операций). Взаимодействие коммерческих служб с транспортными организациям достигается путем обеспечения общей заинтересованности в повышении эффективности товародвижения в взаимосвязи с отраслевыми экономическими интересами.

2. Повышение качества транспортного обслуживания. Исходные предпосылки повышения качества транспортного обслуживания:

— заинтересованность транспортных организаций;

— экономические гарантии транспортных организаций коммерчески посредническим организациям и грузоотправителям, согласование с ними планов перевозок.

Способы экономического влияния на транспортные организации:

— ответственность за уменьшение расстояния перевозки;

— ответственность за своевременное удовлетворение потребностей в перевозках.

С целью обеспечения соблюдения транспортными организациями отмеченных видов ответственности на государственном уровне применяется система финансовых мероприятий. В случае несоблюдения ответственности государство применяет финансовые санкции в виде:

* уплаты транспортными предприятиями дополнительных налогов из прибыли, полученной по тарифам за нерациональные перевозки;
* отчисление в бюджет всей или большей части финансовой выручки за нерациональные перевозки.