Оглавление

1. Введение
2. Транспортная логистика
3. Заключение
4. Список используемой литературы

**Введение**

Логистика – это наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими логистическими операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутрипроизводственной переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с его интересами и требованиями, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Логистика широко ориентирована на потребителя. Её цель – доставка продукции точно в срок при минимальных затратах на снабжение, хранение, производство, упаковку, сбыт, транспорт, благодаря чему значительно улучшаются условия функционирования всей экономики. Реализуется главная цель логистики путем решения большого комплекса задач.

Задачи, решаемые в логистике: глобальные, общие, частные.

Логистика объединяет такие сферы экономической деятельности, как логистика снабжения, производства, сбыта, транспорта и т.д.

**Транспортная логистика**

Транспортирование – логистическая операция, заключающаяся в перемещении продукции в заданном состоянии с применением транспортных средств, начинающаяся с погрузки в место 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. Если договором отгрузки не определено, на каких условиях и каким видом транспорта осуществляется доставка, то право выбора транспорта и определение условий транспортировки принадлежит поставщику, если иное не вытекает из закона, иных правовых актов, существа обязательства или обычаев делового оборота (п. 1 ст. 510 ГК РФ);
3. транспортирование груза к терминалу в месте отправления и с терминала в месте назначения или со склада поставщика в адрес конечного потребителя.

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. Прежде всего, транспорт должен быть достаточно гибким, чтобы обеспечивать перевозочный процесс, подвергающийся еженедельной или даже ежедневной корректировке, гарантировать частую и круглосуточную доставку грузов в разбросанные и отдаленные пункты, надежно обслуживать клиентуру с целью избежания остановки работы предприятий или дефицита у заказчика. Одновременно транспорт должен обладать способностью перевозить небольшие партии грузов через короткие интервалы времени в соответствии с меняющимися запросами пользователя и условиями мелкосерийного производства.

К основным задачам транспортной логистики относятся:

* создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;
* совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта (в случае смешанных перевозок);
* обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
* совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
* выбор вида транспортного средства;
* выбор типа транспортного средства;
* определение рациональных маршрутов доставки.

По назначение выделяют две группы транспорта:

1. *Транспорт общего пользования* – это совокупность отраслей сферы материально производства, обеспечивающих потребности народного хозяйства и населения в перевозках грузов, багажа, пассажиров и в перевозке почты. Понятие «транспорт общего пользования» охватывает железнодорожный, водный (морской и речной), воздушный, автомобильный и трубопроводный транспорт. Связь транспорта общего пользования с промышленного и торговыми предприятиями осуществляется через подъездные пути, входящие в систему промышленного транспорта. Железнодорожный транспорт и трубопроводный транспорт в большинстве стран рассматриваются как естественные монополии и являются объектами регулирования специальных государственных органов. Для других видов транспорта общего пользования в условиях рыночной экономики наиболее характерной являются олигополия, т.е. структура рынка транспортных услуг, при которой несколько крупных перевозчиков на основе неформальных договоренностей контролируют основную часть рынка. В соответствии со ст. 789 ГК РФ перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.
2. *Транспорт не общего пользования* – внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям; являются, как правило, составной частью каких-либо производственных систем и должен быть органично в них вписан. Соответственно, организации его работы является одной из задач организации логистики на предприятии в целом и осуществляется совместно с решением задач производства, закупок и распределения.

Ключевая роль транспортировки в логистике объясняется не только большим удельным весом транспортных расходов в общем составе логистических издержек, но и тем, что без транспортировки невозможно само существование материального потока.

Можно выделить следующие основные виды транспорта: железнодорожный; морской; воздушный; трубопроводный.

Каждый из видов транспорта имеет конкретные особенности с точки зрения логистического менеджмента, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической системе.

Рассмотрим сравнительные логистические характеристики различных видов транспорта, которые следует учитывать при выборе транспортного средства.

**Железнодорожный транспорт.** *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 материалоемкость и энергоемкость перевозок; низкая доступность к конечным точкам продаж (потребления); недостаточно высокая сохранность груза.

Вагонный парк состоит из пассажирских и грузовых вагонов. Грузовые вагоны подразделяются на универсальные (крытые, полувагоны, платформы, цистерны) и специализированные, приспособленные для перевозок определенного вида груза (изотермические, цементовозы, кислотные и др.). крытые вагоны используются для перевозки ценных грузов и грузов, боящихся атмосферных осадков; полувагоны – для массовых наволоченных и лесных грузов; цистерны – для наливных грузов (бензин, керосин, молоко и др.). тяжеловесные и крупногабаритные грузы перевозят в транспортерах грузоподъемностью 400 т.

Каждый тип вагона характеризуется грузоподъемностью, вместительностью, массой тары вагона и другими показателями. Грузоподъемность определяется количеством груза в тоннах, которое может быть погружено в данный вагон в соответствии с прочностью его ходовых частей, рамы и кузова, вместительностью – произведением длины вагона на его ширину и высоту. Важнейшим элементом роста производительности вагонного парка является полное использование грузоподъемности и вместительности вагонов. О степени использования грузоподъемности и вместительности вагона при перевозке того или иного грузу можно судить по соответствующим коэффициентам.

Для выполнения грузовых, коммерческих и других операций железная дорога имеет грузовые станций, которые оснащены грузовыми устройствами и сооружениями. Грузовая станция – комплекс путевых и грузовых устройств, технических и служебных помещений, предназначенных для выполнения соответствующих грузовых и коммерческих операций. Она производит операции по приему, погрузке и выдаче грузов и багажа.

**Морской транспорт.** *Достоинства:* возможность межконтинентальных перевозок; низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния; высокая провозная и пропускная способность; низкая капиталоемкость перевозок. *Недостатки:* ограниченность перевозок; низкая скорость доставки (большое время транзита); зависимость от географических, навигационных и погодных условий; необходимость создания сложной почтовой инфраструктуры; жесткие требования к упаковке и креплению грузов; невысокая частота отправок.

Основными показателями, характеризующими речные и морские суда, являются водоизмещение, грузоподъемность, грузовместимость, размеры судов (длина, ширина, высота борта) и осадка груженом и порожнем состояниях.

Для выполнения операций по погрузке и отгрузке, приему и выдаче грузов, организации перевозок и обслуживанию флота имеются морские и речные порты и пристани. *Портом* называют прибрежный пункт, имеющий удобные водные подходы для судов, связанный со стороны береговой территории с железнодорожным и безрельсовым транспортом и оснащенный соответствующим сооружением, устройствами и оборудованием, обеспечивающими быструю погрузку и разгрузку судов, вагонов и автотранспорта, навигационное обслуживание судов, культурно-бытовое обслуживание и экипировку судов.

**Внутренний водный (речной) транспорт.** *Достоинства:* высокие провозные способности на глубоководных реках и водоемах; низкая себестоимость перевозок; низкая капиталоемкость. *Недостатки:* ограниченность перевозок; низкая скорость доставки грузов; зависимость от неравномерности глубин рек и водоемов, навигационных условий; сезонность; недостаточная надежность перевозок и сохранность груза.

**Автомобильный транспорт.** *Достоинства:* высокая доступность; возможность доставки груза «от двери до двери»; высокая маневренность, гибкость, динамичность; 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 и дорожных условий; относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния; недостаточная экологическая чистота; срочность разгрузки; сравнительно малая грузоподъемность.

Материально-техническая база автомобильного транспорта состоит из подвижного состава (автомобиля, тягачи, прицепы и полуприцепы), автотранспортного предприятия и автомобильных дорог.

Грузовые автомобили различают по грузоподъемности: *особо малой – до 0,5 т, малой – от 0,5 до 2 т, средней – от 5 до 15 т, особо большой – более 15 т.*

Для осуществления перевозок грузов на автомобильном транспорте имеются автотранспортные предприятия (АТП) – это транспортные предприятие комплексного типа, осуществляющие перевозку грузов или пассажиров, хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также обеспечение транспортных средств эксплуатационными материалами.

**Воздушный транспорт.** *Достоинства:* наивысшая скорость доставки груза; высокая надежность; наивысшая сохранность; возможность достижения отдаленных районов. *Недостатки:* высокая себестоимость перевозок, наивысшие тарифы среди других видов транспорта; высокая капиталоемкость, материало- и энергоемкость перевозок; зависимость от погодных условий.

**Трубопроводный транспорт.** *Достоинства:* низкая себестоимость; высокая пропускная способность; высокая сохранность груза; низкая капиталоемкость. *Недостатки:* ограниченность видов груза (газ, нефтепродукты, эмульсии сырьевых материалов); недостаточная доступность малых объемов транспортируемых грузов.

Выделяют шесть основных факторов влияющих на выбор видов транспорта: время доставки, частота отправлений груза, надежность соблюдения графика доставки, способность перевозить разные грузы, способность доставить груз в любую точку территории, стоимость перевозки.

Груз – принятая к перевозке транспортом общего пользования или иным перевозчиком продукция, а также различное имущество физических или юридических лиц.

***Автомобильные грузы классифицируются:***

* *По виду тары:* тарные; бестарные.
* *По массе одно грузового места*: штучные (<250 кг, а для катных грузов (бочки, катушки, кабели) – до 500 кг); повышенной массы (от 250 кг, а для катных от 500 кг до 30 т); тяжеловесные (штучные неделимые >30 т).
* *По размерам*: допускаемые к перевозкам по дорогам общего пользования и крупногабаритные – размеры не должны превышать по ширине 2,5 м, по высоте – 3,8 м, длина за пределом заднего борта кузова – 2м.
* *По способу погрузке и выгрузке*: штучные; сыпучие; навалочные; наливные.
* *По размеру отправки*: мелкопартионные (до 5т); партионные (от 5 до 30 т); массовые (более 30т);
* *По специфическим свойствам*: скоропортящиеся; опасные; антисанитарные (мусор, нечистоты); животные.

Совокупность показателей грузов, которая определяет требования ко всем условиям его перевозки, называется его ***транспортной характеристикой.***

***Классификация грузов на морском транспорте:***

* *Массовые:* наливные; навалочные; насыпные; лесоматериалы.
* *Общие (генеральные):* мешковые; контейнерные и пакетные; штучные и тарные; металлы и металлические изделия; тяжеловесные и габаритные.
* *Особорежимные:* опасные; скоропортящиеся; скот и животные; сырые продукты, т.е. грузы, которые хранят и перевозят при условии соблюдения специальных правил.

Перевозимый груз состоит из собственного груза и тары. Полная масса и тары называется *массой брутто*, чистая – *массой нетто*.

Различные виды груза снабжаются соответствующей маркировкой.

***Маркировкой*** называют различного вида знаки, рисунки, надписи или условные обозначения, наносимые на грузы, устанавливающие порядок их учета и меры их сохранности при транспортировке.

*Товарная (фабричная) маркировка* содержит наименование изделия и название производителя товара, его адрес, заводскую марку, указание сорта, ГОСТа и другие необходимые сведения о товаре.

*Отправительская маркировка* содержит номер места (в числителе) и число мест (в знаменателе), наименование отправителя и получателя, пункт отправления и назначения.

*Специальная (предупредительная) маркировка* указывает способ хранения груза и обращения с ним в пути и во время грузовых операций. На опасные грузы наносят дополнительную маркировку знаками, надписями и цветными наклейками согласно правилам о перевозке этих грузов.

Транспортная маркировка наносится отправителем в виде дроби (в числители порядковый номер, под которым эта отправка принята к перевозке по книге отправления, в знаменателе – число мест данной отправки), рядом с дробью – номер грузовой накладной. На тарно-штучных грузах указывается масса брутто и нетто.

При отправлении продукции следует определить *массу груза.* Для этого пользуются различными способами: прямым взвешиванием, счетом грузовых мест, обмером штабелей, а на водном транспорте – и по осадке судна.

Задачи управления транспортом в процессе физического движения товаров на пути от производителя к потребителям после сформирования логического канала распределение сводится к следующим:

1. выбор вида транспорта и определение видов транспортировки;
2. выбор вида грузовых перевозок и маршрутизация грузопотоков;
3. управление и контроль за движением транспорта в ходе доставки товара по логической цепи.

Наряду с общими действующими кодексами и уставами, регламентирующие соответствующие транспортные перевозки, в каждом конкретном случае составляют договор перевозки. В этом договоре перевозчик обязуется перевезти оговоренный груз до заданного пункта в согласованные сроки, а отправитель обязуется в установленном порядке оплатить работу перевозчика.

Для ***железнодорожного транспорта*** первичным документом, имеющим силу договора, является *накладная*, составляемая отправителем. В комплект необходимой сопроводительной документации, кроме накладной, входят дорожная ведомость, корешок *дорожной ведомости и квитанция о приеме груза*. Основным документом для учета работы железной дороги является корешок дорожной ведомости, который остается у отправителя.

При отправке груза ***автомобильным транспортом*** основным документом является *типовой договор* на *перевозку*, а для расчетов между заказчиком и автотранспортной организацией обязательно составляется *товарно-транспортная накладная*. При выпуске на линию водителю выдается *путевой лист*, который должен быть им возращен по окончанию работы.

При отправке груза ***морским транспортом*** в случае использования судна, совершающего регулярные рейсы, договором на перевозку является документ, называемый *коносаментом*, который по содержанию является своего рода накладной. Коносамент может быть *именным*, т.е. составленным на имя определенного получателя, *ордерным*, т.е. поручительным, и *предъявительным*, т.е. действительным по факту его предъявления. Если используемое судно совершает не регулярный рейс на условиях фрахта, то составляемый договор морской перевозки называется *чартерным*. В случае перевозки груза в прямом водном сообщении (по принципу «море – река») или в смешанном железнодорожно-водном сообщении этот сопроводительный документ называется *накладная*. Если же осуществляется межпортовая перевозка, т.е. морская перевозка в чистом виде, то первичные документ для передачи груза на судно является так называемый «*погрузочный ордер*».

При перевозке грузов ***внутренним речным транспортом*** основным документом является заключенные пароходством с грузоотправителем *навигационные договоры*. Документом, сопровождающим груз во все время его транспортировки, и в этом случае является *накладная*.

Перевозки грузов ***воздушным путем*** также осуществляются согласно соответствующим образом оформленной *накладной*.

|  |
| --- |
| К Р И Т Е Р И И |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Выбор основных логических посредников в транспортировке |  | Выбор вида транспортировки (по способам перевозки) |
| Перевозчики:   * экспедиторы * компании физического распределения * транспортно-логические | * унимодальная * смешанная * комбинированная * интермодальная * терминальная * мультимодальная * прочие |

|  |
| --- |
| Выбор вспомогательных логических посредников |
| Фирмы:   * страховые * охранные * грузоперерабатывающие * финансовые * информационные * агенты * брокеры * прочие |

|  |
| --- |
| Выбор вида транспорта |

*В зависимости от вида грузового сообщения*: местное, прямое, прямое смешанное, прямое международное.

*В зависимости от количества груза, принятого по одной накладной*: мелкая отправка, малотоннажная отправка, повагонная отправка, групповая отправка, маршрутная отправка.

*В зависимости от скорости доставки*: грузовая, большая, пассажирская.

***Железнодорожный***

*По отраслевому признаку.*

*Размеру партий грузов.*

*Территориальному признаку*.

*Способу выполнения:* местные, прямого сообщения, смешанного сообщения.

*Времени основания*: постоянные, сезонные и временные перевозки.

*Организационному признаку*: централизованные, децентрализованные.

***Автомобильный***

*В зависимости от вида сообщений*: внутреннее водное, прямое внутреннее водное, прямое водное, прямое смешанное.

*В зависимости от размера партии*: судовая партия, сборная партия, мелкая партия.

***Речной***

*По видам перевозок:* сухогрузные, наливные.

*В зависимости от видов плавания*: малый каботаж, большой каботаж, заграничные морские перевозки.

*По видам сообщений*: междупортовое, прямое водное, прямое смешанное.

*В зависимости от формы организации работы флота*: линейное плавание, рейсовое.

***Морской***

**Заключение**

В связи с развитием международных и межконтинентальных рынков все большее значение приобретает транспортировка морским путем.

Для сопряжения различных видов транспорта создается развитая сеть портовых сооружений, погрузочно-разгрузочных терминалов, складских сооружений, подъездных путей, сортировочных сооружений, маневренных средств и погрузочно-разгрузочных механизмов и устройств.

Поэтому наряду с управлением коммерческими операциями транспортировки (подготовкой и приемов грузов, оформление документов, взиманием оплаты и различных сборов, пломбированием, оформлением переадресовки, выдачей получателям) осуществляется управление технологическим процессом транспортировки. Этот технологический процесс выполняется персоналом и оборудованием соответствующих звеньев транспортной цепи и ни при каких обстоятельствах не может быть нарушен.

Таким образом, основным фактором, определяющим качество доставки грузов, является время (сроки) доставки грузов, рассматриваемое как один из наиболее значимых параметров качества обслуживания потребителей. Качество доставки предполагает также скорость и регулярность поставки грузов, их сохранность при перевозке, а также ликвидацию излишних перегрузочных операций. Первые два параметра во многом определяют реакцию на изменения конъюнктуры рынка и уровень товарных запасов.

Список использованной литературы

1. «Коммерческая логистика»; А. У. Альбеков, О.А. Митько; Ростов-на-Дону: Феникс, 2002.
2. «Транспортная логистика»; Б. П. Базель, Л. Б. Миротин; Москва: МАДИ, 1994.
3. «Основы транспортной логистики»; А. А. Смехов; Москва: Транспорт, 1995.