Федеральное агентство по образованию

Волгоградский государственный технический университет

Кафедра автомобильных перевозок

РЕФЕРАТ

По дисциплине «Транспортная логистика» на тему:

“Транспортное обеспечение логистики”

Выполнил:

Студент группы АП-516

Попов М.В.

Проверил:

Гудков Д.В.

Волгоград, 2009 г.

**СОДЕРЖАНИЕ**

1. **Введение……………………………………………….3**
2. **Транспортная логистика……………………………5**
3. **Транспортное обеспечение логистики…………….8**
4. **Заключение…………………………………………..15**
5. **Список использованной литературы……………..16**

**1. Введение**

Развитие логистики оказало существенное влияние на транспортную политику и структурные изменения в характере деятельности предприятий данной отрасли, которая в конце 1970-х годов превратилась в своего рода узкое место в экономике промышленно развитых стран. Ее относительно низкая эффективность была обусловлена тем, что органы государственного регулирования чрезмерно жестко регламентировали тарифы, расстояния транспортировки, номенклатуру перевозимых грузов, направления капиталовложений и некоторые другие параметры деятельности транспортных компаний, а также проводили политику ограничения числа фирм в комплексе. В итоге конкурентная борьба была вялой, а действовавшие компании пользовались монопольным положением, что давало им возможность сдерживать объем, ассортимент услуг и компенсировать высокие издержки высокими тарифами.

Дерегулирование транспорта сняло все вышеуказанные ограничения. Благодаря снижению уровня государственного регулирования транспорта фирмы данной отрасли получили свободу предложений в предоставлении услуг, высвобождающих часть оборотных средств у клиентуры посредством определенной синхронизации работы транспорта и производственных подразделений фирм. В связи с этим ужесточаются требования к качеству поставок товаров, претерпевает изменение степень важности критериев при выборе видов транспорта, внедряются прогрессивные формы поставки грузов, учащаются поставки продукции мелкими партиями. Все это приводит к изменению связей в логистической цепи, сдвигам в структуре перевозок и, по сути дела, к новому взгляду на транспорт и пересмотру транспортной политики.

Целью данной работы - охарактеризовать транспортное обеспечение логистики. В соответствии с поставленной целью были определены следующие задачи: рассмотреть историю использования и роли транспорта в логистике; взаимосвязь транспортного обеспечения с применяемыми логистическими системами; транспортное обеспечение логистики в современной экономике.

Для написания работы были использованы учебники и учебные пособия отечественных учёных по логистике.

**2. Транспортная логистика**

Транспортная логистика базируется на концепции интеграции транспорта, снабжения, производства и сбыта; на отыскании оптимальных решений в целом по всему процессу движения материального потока в сфере обращения и производства по критерию минимума затрат на транспортировку, снабжение, сбыт, производство.

В современных условиях транспортные компании должны пересмотреть характер своей коммерческой и производственной деятельности, направив ее на анализ, изучение и удовлетворение спроса потребителей услуг. Новые экономические условия, формирование рынка транспортных услуг, появление и усиление конкуренции между предприятиями транспорта предполагают активное изучение опыта функционирования транспорта с определением его роли и места в системе "снабжение-производство-сбыт".

Одной из причин низкой конкурентоспособности продукции, произведенной в России, являются затраты на транспортную логистику, величина которых в 2-3 раза превышает уровень развитых стран. Объяснение лежит в наличии недостатков как в работе транспорта, так и в управлении запасами, так как повышению эффективности доставки и в настоящее время уделяется недостаточное внимание. По данным исследований стоимость транспортной доли процесса производства и распределения продукции составляет одну треть конечного продукта. В связи с этим, правильно организованное транспортное обеспечение распределения товаров является одной из важных резервов экономии ресурсов.

Функции транспорта в системе распределения товаров заключаются в ее транспортном и экспедиционном обеспечении.  
Транспортно-логистическое обеспечение распределения товаров - деятельность по планированию, организации и выполнении доставки продукции от мест ее производства до мест потребления и дополнительных услуг по подготовке партий отправок к перевозке; оформление необходимых перевозочных документов; заключение договора на перевозку с транспортными предприятиями; расчета за перевозку грузов; организация и проведение погрузочно-разрузочных работ; хранение (в случае необходимости); укрупнение мелких и разукрупнение крупных отправок; информационное обеспечение; страхование и таможенные услуги и т.д., с использованием оптимальных способов и методов, при условии полного удовлетворения потребностей производственных и торговых предприятий в эффективном распределении товаров.

Транспортное обеспечение также можно определить как логистическую активность, связанную с использованием конкретного транспортного средства в логистической системе, включающую в себя переработку груза, упаковку, передачу прав собственности на груз, саму перевозку, складирование, таможенного оформления, страхование груза и ответственности перевозчик.

Организация транспортной логистики компании включает выполнение следующих процедур:  
- выбор способа транспортировки;  
- выбор вида транспорта;  
- назначение транспортного средства;  
- выбор перевозчика и логистических провайдеров (подрядчиков по транспортировке);  
- оптимизация параметров транспортного процесса.

Разработка стратегии транспортно-логистического обеспечения компании включает следующие элементы:  
- анализ вариантов;  
- анализ цены;  
- консолидация груза;  
- анализ и оценка поставщиков;  
- использование различных видов транспорта;  
- тесные отношения с выбранными перевозчиками;  
- анализ затрат;  
- внешние поставщики логистических услуг, контракты с внешними источниками;  
- вопросы безопасности.

Одним из основных вопросов транспортной логистики является разработка технологии перевозки. Технология перевозки - это последовательность технологических операций в ходе выполнения транспортного процесса. Несмотря на кажущуюся однозначность последовательности технологических элементов (подача автомобильного транспортного средств к пункту погрузки, размещение груза в кузове транспортного средства, доставка груза грузополучателю, разгрузку и порожний пробег к пункту погрузки) возможны различные варианты выполнения тех или иных операций. Например, погрузка и разгрузка могут быть заменены перецепкой оборотных полуприцепов или прицепов, возврат автотранспортного средства после разгрузки к пункту погрузки может быть совмещен с попутной перевозкой груза, транспортировка груза может быть совмещена с технологическими операциями с грузом (например, перемешивание товарного бетона в бетоновозе).

**3. Транспортное обеспечение логистики**

Переход от жесткого государственного контроля к дерегулированию транспорта начался с конца 1970-х годов. Наиболее заметные сдвиги в этой области произошли в США. В 1977 году там началось дерегулирование воздушного транспорта, а вслед за ним в 1980 году - автомобильного и железнодорожного и, наконец, в 1984 году - водного. Принятые законы разрешили создавать на всех видах транспорта новые компании и свободно устанавливать тарифы. Кроме того, на воздушном транспорте авиационным экспедиторским агентствам разрешалось иметь в собственном владении и эксплуатировать самолеты. Автотранспортным агентствам позволено участвовать в деятельности транспортных компаний общего пользования. Экспедиторским агентствам и транспортным компаниям предоставлена возможность создавать совместные предприятия с фирмами, специализирующимися на экспортной торговле. В Японии в целях повышения конкуренции осуществлена приватизация железных дорог. В Великобритании отменены лицензии, значительно сдерживающие использование автомобилей как по поясам дальности перевозок, так и по номенклатуре грузов.

В целях достижения синхронизации работы транспорта и производства в хозяйственной деятельности фирм широко применяются системы «KANBAN» и «точно в срок» (just in time). Суть их в применении к транспорту состоит в следующем: если в основном производстве используется технология «строго по графику» без информации о содержании существенных объемов запасов необходимых материалов, сырья, полуфабрикатов и комплектующих изделий, то в закупочной и сбытовой логистике перевозки осуществляются соответственно через короткие интервалы (система «KANBAN») и в строго определенное время (система «точно в срок»). По указанной технологии подача грузов и тоннажа клиентуре в необходимых случаях ведется с точностью до минут. При этом, например, автомобиль с главного конвейера автосборочного завода поступает не на склад, а в вагон, и одновременно специальное погрузочное устройство, управляемое ЭВМ, обеспечивает постановку следующего вагона под погрузку очередной партии автомашин. Такая технология позволяет обходиться без громоздкого и дорогостоящего складского хозяйства и ускорять оборачиваемость капитана. В результате нормативы запасов материальных ценностей резко сокращаются. Например, в Японии они составляют 2- и 5-суточную потребность, а на автосборочном заводе «Ниссан» запас комплектующих деталей рассчитан всего на 2 часа работы главного конвейера. При переходе на работу по системе «точно в срок» время реализации товара сокращается до двух раз.

Под влиянием логистических систем «канбан» и «точно в срок» пользователи транспортных услуг стали отдавать предпочтение таким критериям, как соблюдение временных графиков доставки грузов (в зависимости от продолжительности планируемой поставки считаются допустимыми следующие отклонения: для 8-12 недель - 25 %; 4-8 недель - 10 %, менее 4 недель - 1 %), ответственность за удовлетворение текущих потребностей и возможность отслеживания движения груза. Повышение значимости названных критериев наблюдалось у 90 % фирм, принявших на вооружение рассматриваемые логистические системы. Одновременно половина из этих фирм повысила интерес к таким факторам, как близость расположения терминалов, величина тарифов, протяженность маршрутов и наличие специализированного подвижного состава. Таким образом, в известном смысле можно утверждать, что с рубежа 1970-80-х годов начинается органическое срастание транспорта с обслуживаемым производством, превращение его в звено единой системы «производство-транспорт-распределение».

Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы, т. е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. С точки зрения изучения эффективности работы отдельных видов транспорта, интерес представляют перевозки грузов между пунктами отправления и назначения на каждом из них (например, от одной железнодорожной станции до другой, из порта в порт или с терминала на терминал). Однако с позиции организации перевозок целесообразно анализировать весь процесс перевозки от грузоотправителя до грузополучателя (по системе «от двери до двери»). Если же учитывать интересы клиентуры, то здесь необходимо принимать в расчет не только перевозку на магистральных видах транспорта, но и обработку, хранение, упаковку и распаковку, подачу материалов к станкам в цехе и все связанные с этим процессы информации, сопровождающие материальный поток. 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. И, наконец, с целью максимального сокращения издержек предлагается расширить понятие «концепция логистики», включив в него весь жизненный цикл продукции - от этапа проектирования до использования вторичного сырья и отходов.

Политика дерегулирования автомобильного транспорта и применение системы «точно в срок» способствовали расширению сферы его деятельности. Особенно это заметно в США с их относительно длинными маршрутами перевозок по сравнению с западноевропейскими странами и Японией. В США автомобили стали все больше эксплуатироваться не только на коротких и средних расстояниях, но и на расстояниях до 1600 км - для доставки как комплектующих изделий, так и готовой продукции. В силу этого доля автомобильного транспорта в освоении перевозок грузов несколько возросла. В наибольшей степени это относится к автотранспортным фирмам, работающим по контрактам. В последних оговариваются стимулы и штрафные санкции относительно качества перевозок, и это способствует повышению стандартов на предоставляемые услуги.

Из общего числа компаний, использующих контрактные перевозки автотранспортом, 51% повысили к нему интерес и 49% не изменили своего прежнего отношения. Объем перевозок автомобильным транспортом общего пользования остался почти неизменным. В то же время 25% промышленных фирм, владеющих собственным парком автомобилей, повысили их использование, а 14% фирм - снизили. Повысилась доля автомобильного транспорта и в западноевропейских странах, и не только во внутренних, но и в международных сообщениях. Предполагается, что и в дальнейшем технико-эксплуатационные особенности автомобильного транспорта обеспечат ему надежное положение в условиях повышенного спроса на перевозки грузов частыми, но мелкопартионными отправками, которые, в свою очередь, ускорят развитие автоматической обработки грузов, контейнеризации и пакетизации, а также информатики в области грузовой и перевозочной работы. Однако это приведет к увеличению стоимости транспортировки; повысится и значение качественных факторов, например, таких, как надежность и своевременность доставки.

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 такие сдерживающие факторы, как запрещение работы в выходные дни, дорожные налоги и т. д. Благодаря применению системы «точно в срок» расширились возможности привлечения водного транспорта по сравнению с теми случаями, когда акцент делался на повышение скорости доставки.

Внедрение логистической концепции в практику мирохозяйственных связей позволит в определенной степени увеличить объем перевозок грузов морским и особенно воздушным транспортом в межконтинентальном сообщении. Не исключен рост авиационных перевозок и во внутренних сообщениях. Например, в США к началу 1990-х годов востребование воздушного транспорта возросло у 29 % фирм, использующих систему «точно в срок», и только 5 % фирм отказались от его услуг.

В логистических системах, работающих «строго по графику», основной фактор, обеспечивающий эффективную работу на линиях снабжения и сбыта, товарно-материальных ценностей - это новые услуги автомобильных и железнодорожных компаний по сбору и распределению грузов. Такие услуги транспортных предприятий обеспечивают ускорение перевозки на большие расстояния от поставщиков к производителям или рынкам конечной продукции и часто исключают звенья, существующие в традиционных системах комплектования грузов. В результате проводимые операции обычно являются менее дорогостоящими и обеспечивается более высокое качество обслуживания, чем при конкурирующих способах распределения. Кроме того, компании, пользующиеся новыми услугами, извлекают прямые выгоды, как-то: уменьшается продолжительность цикла обработки заказа, а хранение запасов товарно-материальных ценностей заменяется транспортными потоками.

С позиции системного подхода транспорт представляет собой сложную адаптивную экономическую систему, состоящую из взаимосвязанных в едином процессе транспортного логистического обслуживания региональных материальных и людских потоков.

Можно утверждать, что начиная с 1970-х годов происходит интеграция грузового транспорта с производством и процессом распределения, превращение его в звенья единой системы «производство - транспорт - распределение - сбыт». Для обеспечения синхронизации работы транспорта и производства в хозяйственной деятельности компаний и фирм зачастую используется логистическая система «точно в срок».

Для доставки грузов точно в срок и с возможно меньшими затратами ресурсов должен быть разработан и осуществлен единый технологический процесс на основе интеграции производства, транспорта и потребления. Под единым технологическим процессом в данном случае понимается комплексная технология, в рамках которой на основе системного подхода осуществляется четкое взаимодействие всех элементов логистической системы. Создание качественно новой, устойчивой по отношению к возмущениям внешней среды производственно-транспортной системы связано с появлением целого ряда специфических проблем: изучение конъюнктуры рынка, прогнозирование спроса и производства, а следовательно, объема перевозок и мощности транспортной подсистемы, определение оптимальных величин заказов транспортных партий, груза и уровней запасов сырья, топлива, материалов, комплектующих изделий, готовой продукции и транспортных средств.

Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы привел к целесообразности рассмотрения всего процесса перевозки: от грузоотправителя до грузополучателя, включая грузопереработку, упаковку, хранение, распаковку и информационные потоки, сопровождающие доставку. Это вызвало необходимость создания специальных логистических центров. Так, во Франции в 1980-е годы такие центры были созданы на железных дорогах, которые должны были осуществлять анализ грузопотоков и распределение их на сети. На основе данных анализа делались предложения: по оптимизации грузопотоков на сети железных дорог и взаимосвязи с другими видами транспорта, распределению перевозок по видам транспорта в соответствии с их специфическими особенностями, комплектации и формированию отправок, порядку заключения договоров и т. д. Цель - качественное и полное удовлетворение спроса клиентуры на перевозки.

Технологические процессы, протекающие в логистических цепях при доставке грузов потребителю, имеют свои особенности, зависящие от транспортной характеристики груза, количества груза, вида транспорта и его провозной способности, характера производственных объектов.

Наиболее просто принципы логистики могут быть использованы при перевозке массовых грузов (каменного угля, железной руды, нефтепродуктов и т. д.) в условиях, когда сформировались стабильные и мощные грузопотоки (технологические маршруты) между отправителями и получателями. В Канаде и США для работы тяжеловесных поездов, доставляющих сырье и топливо потребителям, выделяются магистральные пути промышленного назначения. На таких линиях не строят дорогостоящие сигнализации и блокировки, загрузка и разгрузка составов поездов полностью автоматизированы. В России на ряде направлений составы с важнейшим железнодорожным сырьем перевозятся по жесткому расписанию, что исключает создание у потребителей больших запасов сырья и топлива.

Значительно сложнее структура и функции логистической системы, когда распределяются товары широкой номенклатуры, предназначенные для удовлетворения потребностей десятков, а то и сотен потребителей. При доставке такой многономенклатурной продукции появляются дополнительные операции: контейнеризация, пакетизация, подгруппировка партий грузов, выбор видов транспорта и типа транспортных средств, сортировка грузов в пути следования. В отдельных случаях на направлениях значительных грузопотоков приходится создавать крупные распределительные складские базы и решать вопросы выбора рациональных зон обслуживания потребителей складскими распределительными центрами.

**4. Заключение**

Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы, т. е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах.

С позиции системного подхода транспорт представляет собой сложную адаптивную экономическую систему, состоящую из взаимосвязанных в едином процессе транспортного логистического обслуживания региональных материальных и людских потоков.

Начиная с 1970-х годов происходит интеграция грузового транспорта с производством и процессом распределения, превращение его в звенья единой системы «производство - транспорт - распределение - сбыт».

Технологические процессы, протекающие в логистических цепях при доставке грузов потребителю, имеют свои особенности, зависящие от транспортной характеристики груза, количества груза, вида транспорта и его провозной способности, характера производственных объектов.

**Список использованной литературы**

1. Гаджинский А.М. Основы логистики : Учебное пособие. – М.: ИВЦ Маркетинг, 1996.
2. Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1998.
3. Логистика : Учебное пособие / Под ред. Б.А.Аникина. – М.: ИНФРА-М, 1999.