УСПО “Якутско-торгово экономический колледж

потребительской кооперации”

Кафедра экономики и бухгалтерского учета

ЛОГИСТИКА

Курсовая работа

на тему: “Пути повышение эффективности работы транспортных организаций” (на примере ООО “Деловые Линии”)

Исполнитель: студент группы ОДЛ-16

Харитонова Вера

Руководитель: Шекк Л.Ф

К защите допускается:

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

Оценка:

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

Якутск 2017

Содержание

ВВЕДЕНИЕ.............................................................................................................3

Глава 1. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

1.1.Значение транспорта в экономике и содержание транспортной логистики .................................................................................................................. 5

1.2.Характеристика важнейших элементов в транспортной логистике ................................................................................................................. 18

1.3.Основные показатели эффективности работы в транспортной логистики ……......................................................................................................... 23

Глава 2. АНАЛИЗ В СЛОЖИВШЕЙСЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ на примере транспортной организации ООО “ Деловые Линии”

2.1. Краткая характеристика организации транспортной организации ООО «Деловые Линии» .................................................................................................... 27

2.2. Особенности формирование портфеля заказов на транспортные услуги ……………………………………………………………......................... 30

2.3. Пути повышение эффективности работы транспортной организации ООО “Деловые Линии” ………….......................................................................... 34

Заключение …………………………………………………………………........... 36

Глоссарий …………………………………………………………………............. 38

Библиографический список ………………………............................................... 39

ВВЕДЕНИЕ

Началом зарождения автомобильного транспорта в России как отрасли экономики является 11 сентября 1896 г., когда Министерство путей сообщения издало постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». Первая грузовая автотранспортная организация была организована в 1901 г. и состояла из пяти грузовых автомобилей.

Логистические системы не могут раскрыть весь свой потенциал, если не будут решены комплексные транспортные проблемы. Выбор каналов продвижения материальных потоков в значительной степени зависит от элементов транспортной системы, участие которых предполагается в том или ином варианте транспортно-перемещающих работ. Роль транспорта в макро- и микроэкономике очень велика. Большая часть логистических операций на пути продвижения материальных потоков от первичного источника генерации до конечного потребителя осуществляется с применением различных транспортных средств.

В последние годы наблюдается тенденция увеличения числа грузоперевозок, что вызвано строительным бумом, повышением эффективности работы отдельных отраслей промышленности благодаря применению оборудования полной заводской сборки, габаритно-весовые параметры, которого весьма велики и др. В рыночных условиях важным требованием потребителя транспортных услуг является своевременная и качественная доставка груза. Поэтому перевозка должна осуществляться с учетом логистического подхода: точно в срок, с минимальной стоимостью и без риска повреждения груза, дороги и ее искусственных сооружений. Кроме того, необходимо осуществлять перевозку этих грузов таким образом, чтобы не мешать другим участникам движения транспортировать грузы и пассажиров. Чтобы усовершенствовать процесс транспортировки грузов, компаниям необходимо найти способы для решения этих проблем, обеспечить полный контроль и автоматизацию данного 3процесса, а также получить доступ к основным механизмам для управления этим процессом на всех этапах.

Актуальность транспортных проблем обусловлено тем, что около 50% всех затрат на логистику связано с транспортными издержками. Никакая экономика не может прогрессивно развиваться, если не создана эффективная функциональная модель транспортной системы. Таким образом, становиться очевидным, что транспорт является не просто одним из элементов логистики, а основным средством. С помощью которого логистика, независима о ее масштабов. Вышеуказанное изложение определило мой выбор курсовой работы.

Целью данной курсовой работы является изучение транспортной деятельности как объекта логистики, и разработка путей повышение эффективности работы транспортных организации ООО “Деловые Линии”.

Для достижения поставленной цели необходимо реализовать следующие задачи:

−Освоить основные теоретические аспекты транспортной логистики.

−Определить особенности формирование портфеля заказов транспортной услуг.

−Оценить эффективность работ транспортной организации ООО “Деловые Линии”.

−Разработать пути совершенствованию работы транспортной организации ООО “Деловые Линии”

В структуре курсовой работы состоит 39 страниц. В нем входит 2 глава, введение, глоссарий, который состоит 9 терминов и библиографический список составленный из 9 источников.

Глава 1. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

1.1. Значение транспорта в экономике и содержание транспортной логистики

Транспорт-это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг.

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику.

Транспорт должен удовлетворять следующим требованиям:

-должен быть достаточно гибким, чтобы обеспечить перевозочный процесс, подвергающийся еженедельной и 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;

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

Транспортировка является частью логистического процесса и относится к сфере производства материальных услуг. Управление материальным потоком в процессе транспортировки и организация транспортирования грузов является сферой транспортной логистики. Транспортная логистика определяется как сфера деятельности, охватывающая три области:

* процесс планирования, организации и осуществления рациональной и недорогой доставки (перевозки) грузов (товаров) от мест их производства и до мест потребления;
* контроль за всеми транспортными и другими операциями, возникающими в пути следования грузов с использованием современных средств телекоммуникации, информатики и других информационных технологий;
* предоставление соответствующей информации грузовладельцам

Транспорт в системе логистики играет двоякую роль:

– во-первых, он присутствует как составляющая часть или компонент в основных функциональных областях 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, которая характеризуется рядом существенных отличий:

– отсутствие вещественной формы, но в то же время материальность по своему характеру, так как в процессе перемещения расходуются материальные средства: происходит износ движимого состава и средств обслуживания, используется труд работников транспортной сферы и т.д.;

– невозможность хранения и накопления, поэтому транспорт может иметь только некоторый резерв своей пропускной и проводящей способности для удовлетворения потребностей в транспортных услугах;

– воплощение в дополнительных транспортных расходах, которые связаны с перемещением материального потока, поэтому транспорт необходимо использовать так, чтобы транспортные расходы были наименьшими при прочих равных условиях;

– привязка к определенному месту, району, региону (например, к месту, где расположены пути сообщения и есть соответствующие транспортные предприятия).

Транспортная логистика решает следующие задачи:

* создание транспортных систем;
* совместное планирование транспортных процессов на различных вида транспорта (в случае смешанных перевозок);
* обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
* выбор способа транспортировки и транспортного средства;
* определение рациональных маршрутов доставки.

По назначению различают внешнюю (в логистических каналах снабжения - сбыта) и внутреннюю (внутрипроизводственную) транспортировку. Оба вида транспортировки взаимосвязаны между собой и образуют транспортную систему предприятия.

По назначению выделяют две основные 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 транспорт трубопроводный.

2) Транспорт не общего пользования – внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, которые принадлежат не транспортным предприятиям, является, как правило, составляющей частью каких-нибудь производственных систем и должен быть органично в них вписан. Соответственно, организация его работы является одной из задач организации логистики на предприятии в целом и осуществляется вместе с решением задач производства, закупок и распределения. Так, организация перемещения грузов транспортом не общего пользования является предметом изучения внутрипроизводственной логистики. Выбор каналов товародвижения решается в рамках распределительной логистики.

К задачам транспортной логистики в первую очередь относят задачи, решение которых усиливает согласованность действий непосредственных участников транспортного процесса.

Применение логистики в транспорте, так же, как и в производстве или торговле, превращает контрагентов конкурирующих сторон в партнеров, взаимодополняющих друг с другом в транспортном процессе.

Логистика, как отмечалось, это единая техника, технология, экономика и планирование. Соответственно, к задачам транспортной логистики следует отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования. Кратко охарактеризуем каждую из этих задач.

Техническая сопряженность в транспортном комплексе означает согласованность параметров транспортных средств как внутри отдельных видов, так и в межвидовом разрезе. Эта согласованность позволяет применять модальные перевозки, работать с контейнерами и грузовыми пакетами.

Технологическая сопряженность подразумевает применение единой технологии транспортировки, прямые перегрузки, бес перегрузочное сообщение.

Экономическая сопряженность - это общая методология исследования конъюнктуры рынка и построения тарифной системы.

Транспорту принадлежит особая роль в народном хозяйстве страны, он связывает воедино все отрасли производства, обеспечивая перемещение сырья, полуфабрикатов и готовой продукции.

Задачи транспортной логистики:

- обеспечение технического соответствия участников транспортного процесса – согласованность параметров транспортных средств;

- обеспечение технологического соответствия участников транспортного процесса – применение единой технологии транспортировки;

- согласование экономических интересов участников транспортного процесса – общая методология построения тарифной системы;

- использование единых систем планирования – разработка и применение планов-графиков для различных видов транспорта;

- создание транспортных коридоров, выбор вида транспорта, выбор типа транспортного средства, выбор маршрута и др.

Транспортной системе присущи черты, свойственные любой другой производственной системе. Однако по сравнению с остальными отраслями народного хозяйства транспорт обладает целым рядом специфических особенностей, порождаемых характером производственного процесса.

В процессе своего функционирования транспортная система не создает нового материального продукта, ее продукцией является сам процесс перемещения грузов и пассажиров;

Средства производства транспортной отрасли рассредоточены по всей стране, большая часть их находится в постоянном перемещении. Масштабы деятельности отрасли, не сосредоточенность ее объектов, динамический характер производственного процесса, воздействие большого числа случайных факторов обусловливают чрезвычайную сложность управления транспортной системой.

Базовым системообразующим элементом товарных (материальных, экономических) систем является логистическая промышленная система, определяемая как «экономическая система, обеспечивающая в рамках осуществляемого в течение определенного периода времени воспроизводственного цикла определенного товара выполнение необходимых вещественных, количественных, пространственных, временных и институциональных трансформаций материального продукта и материального потока». Транспорт, являясь неотъемлемой частью этой системы и действуя на невещественных стадиях воспроизводственного цикла товара, осуществляет комплекс операций, направленных на реализацию процессов распределения, снабжения и сбыта товаров.

При этом на транспорте, как и во всей сервисной экономике, потребительские предпочтения существенно влияют на функцию маркетинга и организационные структуры управления. В сервисной экономике главным фактором, определяющим успех маркетинговой политики организации, является способность ее маркетологов уяснить систему потребительских предпочтений, выявить тенденции ее развития и на этой основе наметить меры по наилучшему удовлетворению требований потребителей.

Взаимодействие маркетинга и логистики в деятельности транспортных организаций имеет свои особенности. Действительно транспорт присутствует в виде обязательного компонента в любой другой составляющей логистики (закупочной, производственной или распределительной логистики) и в то же время крайне зависим от потребителей транспортных услуг. В связи с этим транспортная логистика невозможна без серьезных маркетинговых исследований, направленных в первую очередь на изучение мотивов спроса и неудовлетворенных потребностей потребителей.

Транспортная логистика может быть реализована только как синтез деятельности логиста предприятия, координатора перевозки (транспортно-логистического посредника) и перевозчика.

Значение транспортной логистики заключается в организации перемещения материального потока транспортом общего пользования исходя из приоритетных критериев экономических субъектов рынка (грузовладельцев). В связи с этим инициатором логистического процесса, а значит и выбора того или иного вида транспорта является именно грузовладелец (как правило, грузоотправитель), находящийся в начале логистической цепи (цепочки поставок).

Таким образом, грузовладелец понимает под транспортной логистикой в первую очередь возможность выбора того вида транспорта, который удовлетворяет его с точки зрения реализации критериев предпочтения. Поэтому главная задача перевозчика в рамках транспортной логистики – это формирование конкурентоспособных транспортных составляющих логистических систем экономических субъектов рынка (грузовладельцев), позволяющих удовлетворять их потребности не только с точки зрения возможности перемещения продукции, но и при обязательном выполнении требований, предъявляемых к качеству перевозки.

В условиях рыночной экономики взаимоотношения между экономическими субъектами рынка (грузовладельцами) и перевозчиками принципиально изменились:

– создан потребительский рынок транспортных и других логистических услуг, в котором приоритет выбора вида транспорта и транспортной схемы принадлежит покупателю его услуг, а не планирующим органам, которые централизованно прикрепляли производителей к различным перевозчикам;

– возникла необходимость изучения спроса на транспортные и другие логистические услуги, которое должно проводиться не для грузоотправителей вообще, а с учетом их сегментации: по роду груза, дальности перевозки, количеству предъявляемого груза и др.;

– разработка мероприятий по повышению прибыльности транспортной организации должна строиться именно с учетом сегментации рынка, а не для среднестатистического грузоотправителя, так как требования клиентов, их критерии предпочтения к качеству перевозок в разных сегментах отличаются.

Привлекательность любого вида транспорта, и в первую очередь в экономическом аспекте, должна обеспечиваться за счет удовлетворения потребностей покупателей транспортных услуг и создания таких условий, при которых материальный поток доводится до конечного потребителя с минимальным участием грузовладельца.

Если говорить о логистике вообще, то необходимо сказать, что потребность в ней возникает при необходимости оптимизации взаимодействия всех звеньев логистической цепи в условиях дефицита ресурсов и многовариантности возможных решений, где в качестве критерия оптимальности выступает, как правило, минимизация затрат .

Задача выбора вида транспортного средства

Задача выбора вида транспорта решается во взаимной связи с другими задачами логистики, такими как создание и поддержание оптимального уровня запасов, выбор вида упаковки и др. Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта.

Рассмотрим основные преимущества и недостатки каждого вида транспорта существенно, с точки зрения логистики.

Таблица 1.1. Особенности различных видов транспорта

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид транспорта | Достоинства | Недостатки |
| Железнодорожный транспорт | Высокая пропускная способность  Регулярность перевозок  Массовость перевозок в сочетании с довольно низкой себестоимостью  Высокая грузоподъемность | Ограниченная маневренность из-за привязи к колесе  Высокая первоначальная стоимость основных фондов  Высокая металлоемкость, трудоемкость |
| Автомобильный транспорт | Большая маневренность и подвижность  Высокая скорость доставки грузов  Доставка продукции без промежуточных перегрузок  Небольшие капиталовложения в освоение малого грузооборота на короткие расстояние | Большая себестоимость  Большая топливо емкость и металлоемкость  Низкая производительность единиц подвижного состава  Наибольшая трудоемкость  Загрязняет окружающую среду |
| Воздушный транспорт | Высокая скорость доставки грузов  Маневренность и оперативность  Кротчайший путь следования | Высокая себестоимость перевозок  Зависимость от погодных условий |
| Морской транспорт | Низкая себестоимость перевозок на дальние расстояние  Неограниченная пропускная способность и высокая провозная способность  Высокая скорость движения ( чем на речном транспорте)  Относительно небольшие капитальные вложения в устройство пути  Непрерывная работа транспортных средств в течение суток | Зависимость от естественно-географических и навигационных условий  Меньшая частота движения транспортных средств  Необходимость создания на морских побережьях большого портового хозяйства  Большие расходы на тару и упаковку груза  Необходимость осуществления перевалок.  Зависимость погрузочно-разгрузочных работ о погодных условий |
| Речной | Высокая провозная способность  Сравнительно низкая себестоимость  Высокая производительность  Низкое вредное влияние на экологию | Сезонность работ  Невысокая скорость судов при доставке грузов  Разобщенность речных бассейнов |
| Трубопроводный | Нефтегазопроводы обеспечивают низкую себестоимость транспортировок  Полная герметизация транспортировки  Возможность приклада трубопровода  Независимость от погодных условий и времени года | Узкая специализация  Отсутствие маневренности |

Характеристика основных видов транспорта

*Железнодорожный транспорт* - это вид транспорта обеспечивает экономичную перевозку крупных грузов, предлагая при этом ряд дополнительных услуг. Железнодорожные перевозки отличаются высокими постоянными издержками в связи с большой стоимостью рельсовых путей, подвижного состава, сортировочных станций и депо. При этом переменная часть издержек на железных дорогах невелика. Основную часть грузооборота составляет вывоз минерального сырья (угля, руды,и пр). Для стремление повысить качество услуг появились трехъярусные платформы для перевозки автомобилей, двухъярусные контейнерные платформы, сочлененные вагоны, составы специального назначения.

*Водный транспорт* - главным отличием является способность перевозить очень крупные грузы. Выделяют на:

- *глубоководное* (океанское, морское) используется глубоководные судна (нуждающиеся в портах с глубоководными водами);

- *внутреннее* (речное) - используют дизельные баржи (обладают большим графиком).

Водный транспорт выгоден тем грузоотправителям, для которых важны низкие транспортные тарифы, а скорость доставки имеет второстепенные значение. Типичными грузами являются руда, минеральное сырье, цемент, зерно и некоторые другие.

*Автомобильный транспорт* - причины активного использования стали гибкость доставки и высокая скорость междугородних перевозок. Оно лучше подходит для перевозки небольших партий грузов на малые расстояния.

*Воздушный транспорт* - новейший и наименее востребованный вид транспорта. Воздушный транспорт отличается меньшей величиной постоянных издержек, даже меньше чем водный или железно-дорожный транспорт. Переменные затраты значительно большие, так как на него уходит стоимость содержание воздушного транспорта. Главная особенность этого вида транспорта заключается в том, что им пользуются для доставки грузов в основном в случае экстренной необходимости, а не на регулярной основе. Могут быть дорогостоящими или скоропортящимися товарами.

*Трубопроводный транспорт* - предназначен в основном для сырой нефти, жидких нефтепродуктов, природный газ и других химических продуктов. Этот вид транспорта уникален так как он работает семь дней в неделю с перерывами только на прокачиваемых продуктов и технического обслуживание. Трубопроводы могут работать практически без участие человека.

Выбора вида транспортного средства осуществляется с шестью основными факторами. В таблице 1.2 ниже дана оценка различных видов транспорта общего пользования по каждому из этих факторов. Единице соответствует наилучшее значение, а на 5 наихудшее.

|  |  |
| --- | --- |
|  | IMG_256 |

Таблица 1.2 Оценка различных видов транспорта

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе транспорта в первую очередь принимают во внимание:

* надежность соблюдения графика доставки;
* время доставки;
* стоимость перевозки.

Следует отметить, что данные таблицы могут служить лишь для приблизительной оценки степени соответствия того или иного вида транспорта условиям конкретной перевозки. Правильность сделанного выбора должна быть подтверждена технико-экономическими расчетами, основанными на анализе всех расходов, связанных с транспортировкой различными видами транспорта.

Задача выбора вида транспортировки

Транспортировка предлагает различные варианты использование одного или несколько видов транспорта в перевозочном процессе

Таблица 1.3. Виды моделей перевозки грузов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Модель | Специфические признаки | Методы организации |
| Унимодальная | Один вид транспорта, единые фрахт и проездные документы, один диспетчерских | “ От двери до двери” |
| Интермодальная | Распределение ответственности за груз между участниками перевозки грузов, различные тарифы и транспортные документы | Система “МРП” - толкающая система |
| Мультимодальная | Роль перевозчика - один вид транспорта, остальные участники перевозок - оплата услуг, единая ставка фрахта, единый транспортный документ. | "Точно в срок” - тянущая по заказная система |
| Трансмодальная | Единые транспортно-проездные документы на перевозку грузов различными транспортными средствами | “Движущееся шоссе” - непрерывный процесс перевозки |
| Амодальная (комбинированная) | Один диспетчерский пункт, различные маршруты движения транспортных средств, единая сквозная ставка фрахта, единая ответственность за груз | Сочетание систем “МРП” и “точно в срок” - метод быстрого реагирования |

*Унимодальная модель* перевозки грузов предусматривает использование только одного вида транспорта при доставке грузов потребителю. Как правило, эта модель применяется в случаях, когда четко заданы начальный и конечные пункты транспортировки, и при этом отсутствуют промежуточные операции по складированию и грузопереработке. Эта модель используется при крупнотоннажных отправках и при наличии подъездных путей в конечном пункте недостатки груза.

*Интермодальная модель* представляет с собой последовательную перевозку грузов несколькими видами транспорта в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве без перегрузки самого груза при его перевалке на другой вид транспорта: трейлерные перевозки, перемещение железно-дорожнего вагона на тележках и тяжеловозах автомобильного транспорта; контрейлерные перевозки - перемещение автотранспортных средств на вагоне-платформе; системы роудрейлеров - установка полуприцепа на железнодорожную тележку.

*Мультимодальная модель* перевозки грузов представляет собой модификацию интермодальной модели, но отличается тем. что в перевозках один вид транспорта выступает в роли основного перевозчика, а взаимодействующие виды транспорта является клиентами, оплачивающими его услуги. К основным принципам можно отнести единый: коммерческо-правовой режим; комплексных подход к решению финансово-экономических вопросов организации перевозок; единый организационно-технологический подход к управлению перевозками; координация действия всех логистических посредников, участвующих в процессах транспортировки.

*Трансмодальная модель* основана на технологии перевозок различным видами транспорта по единым транспортно-проездными документам;

*Амодальная модель (комбинированная)* предусматривающая организацию определенных маршрутов, реализуемых различными видами транспорта и контролируемых из одного транспортного пункта.

Выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке

В основе этой задачи стоит алгоритм выбора перевозчика.

1. Составляется перечень факторов, которые следуют принять во внимание. В практике перечень включает следующие факторы:

−Тариф за перевозку груза;

−Готовность перевозчика к грузам;

−Надежность соблюдения сроков поставки;

−Наличие дополнительного оборудование обработки грузов;

−Наличие дополнительных услуг по комплектации и складирование груза;

−Финансовая стабильность перевозчика;

−Наличие резервных мощностей у перевозчика;

−Гибкость схем маршрутизации перевозок;

2.Факторы необходимо ранжировать. Ранжирование чаще всего выполняют методами экспертных оценок.

3.Выполняется оценка перевозчиков в разрезе выделенных факторов;

4.Рассчитывают рейтинги перевозчиков;

5.Принимают решение о выборе перевозчика.

1.2 Характеристика важнейших элементов в транспортной логистике

Транспортная логистика включает ряд элементов или, иначе говоря, существенных составных частей. Важнейшие из них следующие:

-Грузы, образующие соответствующие потоки.

-Пути.

-Терминал.

-Подвижной состав.

-Тяговые средства.

-Участники логистических процессов.

-Тара и упаковка.

Грузы, образующие соответствующие потоки

Грузы являются предметом труда на транспорте. Груз— это определенная продукция, а также различное имущество физических и юридических, лиц, которое принято к перевозке транспортом общего пользования или иным перевозчиком. Грузы образуют материальные потоки на транспорте — грузовые потоки. Номенклатура грузов очень велика и насчитывает десятки тысяч наименований. Совокупность свойств грузов определяет его транспортабельность, условия перевозки, перевалки и хранения. Данная совокупность называется транспортной характеристикой груза, а в логистике — характеристикой грузового потока.

Характеристика грузового поток включает:

−режим хранения

−способ упаковки

−перевалки

−физико-химические свойства (гигроскопичность, распыляемость, смерзаемость, токсичность, спекаемость, способность к самовозгоранию, окислению, к радиационному воздействию)

−габарит

−массу

−форму предъявления к перемещению

Перечисленные характеристики определяют способы транспортировки грузов, погрузочно-разгрузочные технологии, типы и виды транспортных средств, меры техники безопасности и пожарной безопасности. С учетом особенностей грузов создаются соответствующие погрузочно-гразгрузочные и транспортировочные устройства (цистерны, транспортеры, грейферы и др.).

В процессе продвижения грузовых потоков и в местах их трансформации возникает необходимость контроля состояния не только самих грузов, но и соответствующей тары. Данный контроль осуществляется следующими методами:

−Органолептическим (контроль посредством органов чувств).

−Натурным (с использованием простых приборов: термометров, весов, угломеров).

−Лабораторным (анализ груза в специальных условиях с использованием реактивов, специальных приборов).

−Комплексным, включающим все элементы перечислен­ных методов.

По физическому состоянию грузы имеют свою довольно сложную классификацию, которая подразделяет их по различным признакам. Наиболее удобной является структуризация грузов, в которой выделяются следующие группы:

−Тарно-штучные.

−Навалочные.

−Порошкообразные.

−Наливные.

−Вяжущие грузы.

−Опасные грузы.

На отдельных видах транспорта в зависимости от коэффициента использования грузоподъемности подвижного состава грузы подразделяют на классы

Пути

Путь представляет собой среду, в которой или по которой движется транспортное средство, выполняя свою функцию.

Существует три признака классификации путей: по видам, по принадлежности и по характеру транспортных средств.

По видам пути делятся на:

1.Естественные— моря, реки, воздушное пространство, пешеходные и вьючные тропы.

2.Искусственные — автомобильные и железные дороги, тоннели, монорельсовые и канатные дороги и др.

3. Улучшенные естественные пути — удаление порогов, укрепление берегов, углубление дна.

По принадлежности пути делятся на:

1. Пути общего пользования.

2.Частные пути, которые созданы частными лицами или отдельными предприятиями для собственных нужд. Например, автомобильные или железные дороги на территории предприятия.

3.Пути сообщения общего пользования, принадлежащие частным лицам. Некоторые искусственные или улучшенные естественные пути построены частными предприятиями для общего пользования. Попутно отметим, что возмещение капитальных вложений и текущих затрат, а также получение прибыли осуществляется владельцами двумя способами:

−посредством платы, основанной на степени использования, т.е. сбор за перевезенную тонну или пассажира;

−посредством пошлины, т.е. сбора, зависящего от числа прошедших транспортных единиц, независимо от степени использования.

По характеру транспортных средств пути делятся на:

−Автомобильные дороги.

−Железные дороги.

−Речные пути.

−Морские пути.

−Воздушные пути.

−Трубопроводные пути.

Терминал

Терминал представляет собой комплекс устройств, расположенных в начальном, конечном, а также в промежуточных пунктах транспортной сети. Терминалы обеспечивают взаимодействие различных видов транспорта в процессе продвижения материальных или пассажирских потоков. Они должны выполнять три основные функции:

1. Обеспечить доступ; к подвижному составу, обращающемуся на определенном пути сообщения.

2. Обеспечить легкую смену подвижного состава, работающего на данном пути или с другими видами транспорта.

3. Облегчить процессы трансформации материальных (пассажирских) потоков.

Основные характеристики терминалов: наличие складских и перегрузочных площадей, виды и количество подъемно-транспортного оборудования и др., а также выбор месторасположения терминалов определяются на основе технико-экономических исследований состояния и перспектив развития грузопотоков и пассажиропотоков.

Важно отметить, что терминал представляет собой пункт, где кончается одна транспортная сеть и начинается другая. В этой связи следует добавить, что большинство маршрутов продвижения материальных потоков обеспечивают смешанные перевозки, для чего возникает необходимость создания узловых трансформационных пунктов, в которых помимо различных изменений осуществляется и смена одних видов транспорта на другие.

Подвижной состав

Подвижной состав представляет собой часть транспортной системы, которая перевозит заранее обусловленные грузы или пассажиров. Необходимо подчеркнуть, что эффективность какого-либо вида транспорта во многом зависит именно от подвижного состава, а точнее — от его гибкости и приспособляемости. Существует множество различий подвижного состава, которые отражают специфику, связанную с путями сообщений, тяговыми средствами, терминалами, а также с характеристиками обслуживаемых потоковых процессов. К подвижному составу железнодорожного транспорта относят вагоны, среди которых в первую очередь выделяют: грузовые и пассажирские.

Грузовые вагоны подразделяются на:

1. Универсальные вагоны:

−крытые вагоны;

−полувагоны;

−железнодорожные платформы;

−железнодорожные цистерны.

−Специализированные вагоны:

−цистерны для нефтепродуктов, цемента, кислот и т. д.;

−саморазгружающиеся вагоны-рудовозы;

−вагоны с боковым способом разгрузки для инертных материалов;

−вагоны с боковым способом разгрузки затаренных грузов;

−вагоны-хопперы;

−теплоизолированные и рефрижераторные вагоны;

−вагоны для перевозки автомобилей и т. д. Обычно грузоподъемность вагонов находится в пределах 25-100 т.

Подвижной состав автомобильного транспорта состоит из автомобилей, тягачей, прицепов и полуприцепов. Важно выделить следующую особенность — в автомобилях и тягачах подвижной состав и тяговое средство совмещены. Подвижной состав различных видов автомобильного транспорта отличается большим разнообразием. Так, например, непосредственно автомобили структуризация на классы, среди которых можно выделить: автофургоны, грузовые автомобили открытого типа, самосвалы, автоплатформы, автоцистерны и т. д. Не менее многочисленны по видовому составу прицепы и полуприцепы. Подвижной состав морского транспорта является основой того, что принято называть морским флотом. В более конкретном представлении под морским флотом подразумевается совокупность судов, предназначенных для перевозки грузов (и/или пассажиров) по морским путям сообщения.

Тяговые средства

Они приводят в движение используемый подвижной состав железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта. Фактически каждая транспортная единица нуждается в тяговом средстве, выбор которого зависит от: прочности транспортного средства, требуемой скорости, наличия топлива и других факторов.

Основные типы тяговых средств:

−Паровой двигатель.

−Электрогенератор (с параллельной и последовательной обмоткой).

−Двигатель внутреннего сгорания, использующий бензин, дизельное топливо или сжиженный газ (пропан, бутан).

−Турбина.

−Реактивный двигатель.

Перекачивание продуктов по трубопроводу осуществляется с помощью насосов, которые также относятся к тяговым средствам. Основными типами являются насосы с возвратно-поступательным ходом поршня, а также одно- или многоступенчатые центробежные насосы, приводимые в действие различными двигателями и турбинами.

Участники логистического процесса

1. Грузоотправитель – это физическое или юридическое лицо, действующее от своего имени и выполняющее определенные обязанности, которые обусловлены договором перевозки, в том числе предъявление надлежащим образом упакованного груза перевозчику или его агенту для доставки в место назначения и выдачи грузополучателю.

2. Грузополучатель – это физическое или юридическое лицо, правомочное принять в месте назначения доставленный перевозчиком груз.

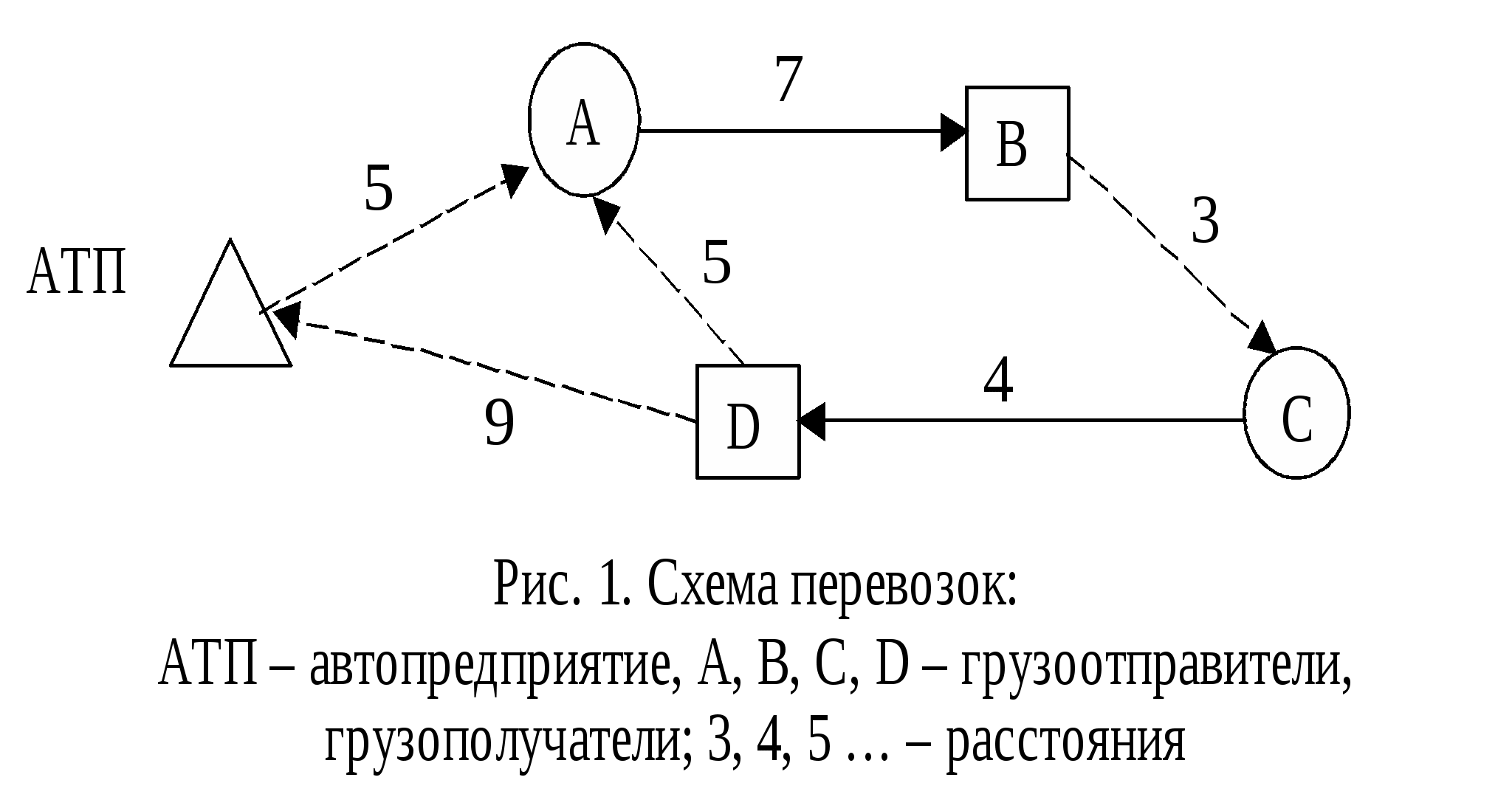
3. Перевозчик – это физическое или юридическое лицо, использующие собственные или взятые в аренду транспортные средства для транспортировки грузов, пассажиров.

Состав перевозчиков:

- транспортные фирмы универсальной транспортной ориентации, которые принимают различные грузы от всех грузоотправителей по твердым тарифам;

- специализированные транспортные предприятия, осуществляющие перевозки грузов определенного вида и/или на определенной территории.

- иные юридические или физические лица при наличии у них специальных разрешений.



Тара и упаковка

Использования данного элемента транспортной логистики позволяет обеспечить сохранность перемещаемых грузов, повышает удобство транспортировки и выполнение логистических операций по переработки грузов. Среди тарного хозяйства выделяют тару-оборудование и контейнеры.

К таре-оборудованию относят решетчатые стеллажи и поддоны различных типов. Также огромнее значение имеют контейнеры, так как они являются составной частью тары в транспортной логистике.

Упаковка является носителем информации: наименования товара, его изготовителя, штрихового кода, инструкции по эксплуатации, манипуляционных знаков, маркировки, рекламы и т.п.

1.3. Показатели эффективности использования транспортных средств

Транспортные средства и транспортные коммуникации характеризуются высокой капитальностью. Поэтому вполне справедливым является утверждение большинства ученых – экономистов, о том, что высокая инвестиционная составляющая по транспорту оправдывается только при эффективном его использовании.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом, в том числе принадлежащим торговым организациям и предприятиям, вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоев; улучшение использования пробега; ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Для оценки эффективности работы автомобильного транспорта используются технико-экономические показатели.

Так, использование парка подвижного состава можно оценить при помощи коэффициентов технической готовности и выпуска.

1. Коэффициент технической готовности (Кr) подвижного состава к работе определяется по формуле:

Кr = АДг / АДс, (1)

где АДг – автомобиле-дни в готовом для эксплуатации состоянии;

АДс – списочные автомобиле-дни подвижного состава в автохозяйстве.

1. Коэффициент выпуска подвижного состава можно определить по формуле:

Кв = АДэ / АДс, (2)

где АДэ – число автомобиле-дней эксплуатации.

Указанные показатели можно улучшить за счет повышения уровня технической готовности автомобилей, постоянно обновляя парк подвижного состава, своевременно проводя профилактические и ремонтные мероприятия.

Для определения степени использования грузоподъемности транспортных средств можно применить статический и динамический коэффициенты.

1. Статический коэффициент (Кс) определяется отношением:

Кс = Qa / Qn, (3)

где Qa – количество фактически перевозочного груза;

Qn – номинальная грузоподъемность автомобиля.

1. Динамический коэффициент (Кд) определяется отношением:

Кд = Р т.ф / Рн, (4)

где Рт. ф – фактическая транспортная работа, ткм;

Рн – количество тонно-километров, которое можно было выполнить при полном использовании номинальной грузоподъемности автомобиля.

Улучшению использования грузоподъемности автотранспортных средств, в значительной степени способствует применение рациональных приемов размещения грузов в кузове автомобиля, хорошо продуманная разработка маршрутов их доставки.

В данном случае из поля зрения выпадает такой фактор, который характеризует уровень организации перевозок. Ведь не секрет, что в ряде случаев автомобили поехав за товаром, приезжает ни с чем, сделав холосто пробег. А в других случаях транспортировка организована так, что товар перевозится в обоих направлениях: в одну сторону для себя, в другую попутный груз сторонних организаций.

Даже перевозку собственных грузов в ряде случаев можно организовать так, что машина будет загружена в оба конца рейса.

Например, выезжая за товаром, автомобиль можно загрузить тарой освободившейся после реализации товара. Это позволит сократить транспортные расходы предприятия и в целом издержки обращения.

Поэтому для этого существует оценки работы транспортных средств использовать и такой показатель, как коэффициент полезного пробега (Кп), который должен исчисляться по следующей формуле:

1. Коэффициент полезного пробега

Кп = П0 / П2, (5)

где П2 – пробег с грузом, км.

П0 – общий пробег, км.

И конечно же, для оценки работы транспортных средств следует использовать такой обобщающий показатель, как собственность одного тонно – километра. В нем заложены все факторы характеризующие уровень использования автомобиля.

Например, если себестоимость тонно – километра низкая, то это наглядно свидетельствует не только об экономном использовании ресурсов, но и о грамотной организации перевозок, хорошем техническом состоянии автомобилей и их высокой технической готовности. Если же себестоимость высокая, то данная оценка будет совершенно противоположной.

В условиях перехода к рынку, когда цены на энергоносители, резко возросли, то особое внимание должно быть обращено и на такой показатель, как расход топлива на 100 километров пробега автомобиля. Этот показатель, необходимо анализировать не только в динамике за несколько лет, но и сопоставлять с такими же показателями по другим родственным предприятиям, а также с нормативными данными.

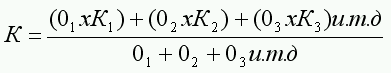
Улучшению использования автомобилей в значительной степени способствует применение рациональных приемов размещения грузов в кузове автомобиля, хорошо продуманная разработка маршрутов их доставки, выбор наиболее подходящего для перевозки конкретного товара типа автомобиля и его грузоподъемности.

Важное условие роста эффективности использования автотранспорта – повышение сменности его работы, чего можно добиться путем продления времени работы экспедиционных складов и диспетчерских служб, а также созданием условий для ночного завоза товаров в торговые предприятия.

При этом необходимо учесть, что эффективность перевозок зависит от большого количества факторов. Речь идет в первую очередь о том, что не все грузы в одинаковой степени используют грузоподъемность транспортных средств. В этой связи все народно-хозяйственные грузы по степени использования грузоподъемности транспортных средств делятся на 4 класса.

* К первому классу отнесены грузы обеспечивающие загрузку транспорта на 100 %,
* ко второму – на 85 %,
* к третьему – на 63 % и наконец,
* к четвертому отнесены же грузы, которые обеспечивают использование грузоподъемности транспорта менее чем на 45 %.

Классификация всех народнохозяйственных грузов дана в экономических справочниках. А так как торговые предприятия одновременно перевозят грузы различных классов, но нормативно для расчетов установлены применительно к конкретному классу грузов, то в практике планирования перевозок определяют средний класс перевозимых грузов по следующей формуле:



где К – средний класс перевозимых грузов;

01, 02, 03 – вес отдельных видов грузов, т.

К1, К2, К3 – класс отдельных видов грузов (берется из справочников).

Показатели по перевозкам во многом зависят от типа дорог, по которым осуществляются перевозки. В этой связи все автомобильные дороги России делятся на три группы.

* К первой группе относятся дороги с твердым покрытием и с односторонним движением при наличии разделительных полос.
* Ко второй группе относятся дороги также с твердым покрытием, но и со встречным движением.
* к третьей группе дорог относятся грунтовые дороги,

Наиболее высокие нормативы по использованию транспорта установлены для первой группы дорог, и наоборот – самые низкие установлены для третей группы дорог.

Издержки по транспортировке товаров во многом зависят от средней дальности их перевозок. Чем меньше расстояние перевозок, тем ниже транспортные издержки, и наоборот.

Все эти факторы и показатели необходимо учитывать при планировании рациональной организации перевозок товаров.

Глава 2. АНАЛИЗ В СЛОЖИВШЕЙСЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ на примере

транспортной организации ООО “ Деловые Линии”

2.1. Краткая характеристика транспортной организации “ Деловые Линии”

ООО «Деловые линии» — крупная транспортно-экспедиторская компания, работающая на рынке грузоперевозок 16 лет. Осуществляя внутри российские перевозки с 2001 года, транспортная компания ООО «Деловые Линии» зарекомендовала себя в качестве надежного партнера для десятков тысяч заказчиков, что позволило ей стать одним из лидеров в сфере оказания транспортно-экспедиторских услуг. Каждое подразделение транспортной компании ООО «Деловые Линии» располагает логистическим терминалом с развитой инфраструктурой и всем необходимым техническим обеспечением. Грузовые терминалы, осуществляя круглосуточную охрану, предоставляют клиентам полный комплекс услуг по приему, обработке, складированию, хранению и отправке грузов (посылок), а также по экспедированию и страхованию. В работе с клиентами эту компанию отличает высокий профессионализм, быстрота выполнения заказов, предоставление исчерпывающей информации на любые запросы, поступающие по телефону или электронной почте, тщательная разработка, с учетом пожеланий клиента, логистической схемы перевозки, гибкая система ценообразования, конкурентоспособные цены. Накопленный опыт работы на рынке грузоперевозок позволяет эффективно использовать отработанные технологии хранения и транспортировки различных грузов (посылок) и предоставлять клиентам услуги в соответствии с оптимальным соотношением цены и качества. Транспортная компания ООО «Деловые Линии» предлагает следующие услуги в работе со своими клиентами:

−Межтерминальные перевозки;

−Доставка от адреса и до адреса по городу и по региону;

−Страхование грузов;

−Упаковка грузов;

−Перевозки отдельными машинами (еврофуры, малотоннажный коммерческий транспорт);

−Контейнерные перевозки;

−Авиаперевозки;

−Ответственное хранение в складе;

−3PL (индивидуальные услуги);

Осуществляет грузоперевозки сборных грузов автомобильным, авиационным, железнодорожным транспортом, контейнерные перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, и выполняет упаковку груза, а также транспортировку грузов целыми фурами. При необходимости клиентам предлагается мультимодальная транспортировка грузов. Компания разрабатывает и предлагает клиентам индивидуальные логистические решения для транспортировки крупногабаритных грузов и грузов, требующих особых условий перевозки, а также для обеспечения регулярных поставок товаров или материалов большой группе получателей.

Сегодня ООО «Деловая линия» это -

−1500 населенных пунктов доставки;

−5 стран доставки - Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения, Киргизия;

−Более 160 терминалов в 129 городах России;

−Собственный автомобильный парк из более 3000 машин;

−445 тыс. кв.м складских помещений;

−Более 20000 сотрудников;

В данный момент с компанией ООО “Деловые Линии” сотрудничают такие компании как: «Газпромнефть», «Красный восток», «Инмарко», «Омскшина», «Лента», «Чистая вода», и другие.

В период своей работы компании “Деловые Линии” получила много наград и премий. Одним из главных достижений компании является получение сертификата соответствии сиситемы менеджемента требованиям международного стандарта качества ISO 9001, признанного в более чем 150 странах мира. Этот сертификат подтверждает качество услуг предоставляемой компании.

2.2 Особенности формирование портфеля заказов на транспортные услуги

Портфель заказов на транспортные услуги характеризуется объемом и структурой. Объем определяется выручкой от реализации транспортных услуг, достаточной для погашения необходимых затрат на производство работ и достижение рентабельности (прибыли), принятой как цель фирмы, структура - стратегическими установками; диверсификацией и специализацией транспортных услуг. В транспортной сфере портфель заказов зависит от ряда таких факторов, как престижность, качество обслуживание клиентов, удобства, надежность, известность, доступность транспортных тарифов и.т.д. Транспортные компании к которым характерны такие факторы, как правило получают больше заказов. Компании, которые получают больше заказов, как правило, растет показатель доходности. Это означает, что в рынке транспортных организаций стремятся повысить качество своих услуг, надежности поставки и долгие, интегрированные, партнерские отношения с своими клиентами.

Одним из таких организаций является ООО “Деловые Линии”. Она занимает лидирующие места среди крупных транспортных организаций в России. Для полного анализа оценки эффективности работы организации рассмотрим, технико-экономический показатель компании за 2012-2014 гг (табл. 2.1)

Таблица 2.1 технико-экономический показатель ООО «Деловые Линии»

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | | | Отклонение(+ ; - ) | | Темпы роста, % | |
| 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | К 2013-2012 г. | К 2014- 2013 г. | К 2013-2012 г. | К 2014- 2013 г. |
| Выручка от реализации продукции, (тыс.руб) | 52 173 | 73 448 | 132 419 | 21 275 | 58 971 | 140,8 | 180,3 |
| Себестоимость продукции, тыс.руб | 46 093 | 66 083 | 123 632 | 19 990 | 57 549 | 143,4 | 187,1 |
| Численность ППП, члк | 48 | 46 | 49 | -2 | 3 | 95,8 | 106,5 |
| Производительность труда,тыс руб | 1086,9 | 1596,7 | 2702,4 | 509,8 | 1105,7 | 146,9 | 169,2 |
| Средняя величина основных фондов, тыс.руб | 7 986 | 10 791 | 12 450 | 2 806 | 1 659 | 135,1 | 115,4 |
| Фондоотдача | 6,5 | 6,8 | 10,6 | 0,3 | 3,8 | 104,2 | 156,3 |
| Средняя величина оборотного капитала (оборотных активов) тыс.руб | 13 563 | 22 355 | 35 500 | 8 792 | 13 145 | 164,8 | 158,8 |
| Коэффициент оборачиваемости оборотных средств | 3,8 | 3,3 | 3,7 | -0.5 | 0,4 | 85,4 | 113,5 |
| Прибыль от транспортных услуг тыс.руб | 6 080 | 7 368 | 8 787 | 1 288 | 1 419 | 121,1 | 119,3 |
| Рентабельность % | 11,7 | 10,0 | 6,6 | -1,7 | -3,4 | 86,0 | 66,2 |

Из данной таблицы можно сделать следующие выводы:

- В таблице мы наблюдаем тенденция роста выручки. Темп роста от 2012 г. к 2013 г. составил 140,8%, темп роста от 2013 г. к 2014 г. составляет 180,3%.

- Также как и выручка себестоимость от реализации продукции постоянно увеличивается. Мы видим, что в 2013 г. себестоимость, включая управленческие и коммерческие расходы, увеличилась 19 990 тыс.руб или 43,4%, за 2014 г. произошло увеличение данного показателя на 87,1% или 57549 тыс. руб., рост себестоимости продукции обусловлен увеличением цен на материалы, используемые в хозяйственной деятельности торгового предприятия;

- В 2013 г. наблюдается снижение численности персонала на 2 чел., или на 4,2% по сравнению с 2012 г., однако за 2014 г. среднесписочная численность составила 49 чел., что на 3 чел. выше, чем за 2013 г. и на 1 чел. выше, чем за 2012 г.; - положительным фактором явилось увеличение производительности труда на 46,9% в 2013 г., и на 69,2% в 2008 г.;

- В 2013 г. наблюдается рост производительность труда в тыс.руб на 509,8 тыс.руб или 46,9% по сравнению с 2012 г., в 2014 производительность труда составила 2702,4 тыс.руб, что выше чем за 2013г. на 1105,7 тыс.руб. или 69,

- в связи с ростом выручки предприятия в 2013 г. увеличилась фондоотдача основных фондов торгового предприятия на 4,2% или 0, также аналогично увеличение на 56,3 фондоотдачи мы видим 2014 г.;

- в 2014 г. снизилась оборачиваемость оборотных активов предприятия на 14,6% по сравнению с 2013 г., что является негативным фактором деятельности предприятия, т.к. снижение оборачиваемости оборотных средств предприятия ведет к снижению выручки и прибыли от продажи продукции предприятия, в 2014 г. данный показатель повысился на 13,5%;

- сумма прибыли от продажи продукции, работ услуг составила в 2013 г. 7368 тыс. руб., что выше на 21,1% чем за 2012 г., в 2014 г. также наблюдается рост прибыли от продажи продукции на 19,3% или 1419 тыс. руб. в 2014 г.;

- рентабельность продаж составила 11,7% - в 2012 г.; 10,0% - в 2013 г. и 6,6% в 2014 г. Данный показатель снижается с 76,1% до 70,6% в 2014 г. Снижение рентабельности может быть вызвана с нерациональной снижением спроса на транспортные услуги. Для анализа формирование финансовых результатов пользуются оценкой показателей рентабельности, рассчитываемый по данным

- Также как и выручка себестоимость от реализации продукции постоянно увеличивается. Мы видим, что в 2013 г. себестоимость, включая управленческие и коммерческие расходы, увеличилась 19 990 тыс.руб или 43,4%, за 2014 г. произошло увеличение данного показателя на 87,1% или 57549 тыс. руб., рост себестоимости продукции обусловлен увеличением цен на материалы, используемые в хозяйственной деятельности торгового предприятия;

- В 2013 г. наблюдается снижение численности персонала на 2 чел., или на 4,2% по сравнению с 2012 г., однако за 2014 г. среднесписочная численность составила 49 чел., что на 3 чел. выше, чем за 2013 г. и на 1 чел. выше, чем за 2012 г.; - положительным фактором явилось увеличение производительности труда на 46,9% в 2013 г., и на 69,2% в 2008 г.;

- В 2013 г. наблюдается рост производительность труда в тыс.руб на 509,8 тыс.руб или 46,9% по сравнению с 2012 г., в 2014 производительность труда составила 2702,4 тыс.руб, что выше чем за 2013г. на 1105,7 тыс.руб. или 69,2%;

### - в связи с ростом выручки предприятия в 2013 г. увеличилась фондоотдача основных фондов торгового предприятия на 4,2% или 0, также аналогично увеличение на 56,3 фондоотдачи мы видим 2014 г.;

### - в 2014 г. снизилась оборачиваемость оборотных активов предприятия на 14,6% по сравнению с 2013 г., что является негативным фактором деятельности предприятия, т.к. снижение оборачиваемости оборотных средств предприятия ведет к снижению выручки и прибыли от продажи продукции предприятия, в 2014 г. данный показатель повысился на 13,5%;

### - сумма прибыли от продажи продукции, работ услуг составила в 2013 г. 7368 тыс. руб., что выше на 21,1% чем за 2012 г., в 2014 г. также наблюдается рост прибыли от продажи продукции на 19,3% или 1419 тыс. руб. в 2014 г.;

### - рентабельность продаж составила 11,7% - в 2012 г.; 10,0% - в 2013 г. и 6,6% в 2014 г. Данный показатель снижается с 76,1% до 70,6% в 2014 г. Снижение рентабельности может быть вызвана с нерациональной снижением спроса на транспортные услуги.

Таким образом, из приведенных данных мы наблюдаем снижение доходности, большие вложение на материально-техническое оснащение компании, которые были использованы неэффективно. Эти недостатки обусловлены снижением получение заказа на текущий период, снижением рентабельности и рост оборотных активов. Иными словами можно сказать, что прирост прибыли транспортной компании ООО «Деловые Линии» в абсолютном отношении не создал достаточных условий для экономического развития капитала предприятия.

2.3. Пути повышение эффективности работы ООО “Деловые Линии”

Из вышеизложенных недостатков транспортной компании ООО “Деловые Линии” выявлены следующие проблемы:

- снижение общей рентабельности при финансовом учете;

- не существует строгого контроля за имуществом компании;

- выявление простоев подвижного состава;

- высокий расход капитала.

-снижение деятельности маркетинга

Для решения этих проблем предлагаю следующие мероприятия по повышению эффективности деятельности компании ООО “Деловые Линии”.

1. Повышение производительности подвижного состава за счет улучшение организации перевозок. Повышение производительности подвижного состава может быть достигнуто за счет увеличения коэффициентов использования грузоподъемности и пробега. В этом случае почти не требуется повышения нормативов оборотных средств, за исключением небольшого увеличения запасов автомобильного топлива. При улучшении таких технико-эксплуатационных показателей, как техническая скорость движения, время простоя под погрузкой и разгрузкой, время работы автомобиля на линии в сутки, коэффициент выпуска автомобилей на линию, повышается производительность автомобильного парка. Величина технико-эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, себестоимость перевозок
2. Строгое соблюдение режима экономии в расходовании в материальных и денежных средств на основе внедрения прогрессивных норм расхода топливно-смазочных материалов, запасных частей, автомобильных шин, а также за счет ликвидации бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей.
3. Улучшение организации материально-технического назначения, нормирования и планирования. На предприятии необходимо своевременно выявлять и реализовывать образовавшиеся сверхнормативные или избыточные материальных ценностей. Для этого необходимо организовывать правильный учет материалов и наиболее эффективно организовывать складское хозяйство.
4. Снижение времени простоя подвижного состава в ТО-2 и текущих ремонтах способствует сокращению незавершенного производства, что в свою очередь также благоприятствует повышению эффективности деятельности предприятия.
5. Повышение деятельности маркетинга, оказание влияний в его развитие.

По проведенным мероприятиям можно достичь оптимизированную систему управление между логистическими звеньями.

Заключение

В последние годы в логистике особое внимание уделяется развитие транспортных организаций, так как. от работы транспорта во многом зависит эффективная деятельность торговых организаций и предприятий, так как расходы на перевозку товаров занимают значительную долю в издержках обращения. Кроме того, рациональное использование транспортных средств позволяет развивать экономику страны.

Целью данной курсовой работы было изучение транспортной деятельности как объекта логистики, и разработка путей повышение эффективности работы транспортных организации ООО “Деловые Линии”. В соответствии с целью были поставлены следующие задачи, которые были реализованы в ходе написания работы:

−Освоение основных теоретических аспектов транспортной логистики.

−Определение особенностей формирование портфеля заказов транспортных услуг.

−Оценка эффективности работ транспортной организации ООО “Деловые Линии”.

−Разработка пути совершенствованию работы транспортной организации ООО “Деловые Линии”.

На первоначальном этапе удалось полностью раскрыть базовые понятия, основные оптимизационные задачи выбора транспортного средства, выбора способа транспортировки, выбора перевозчика и характеристики важнейших элементов транспортной логистики, указать основные показатели транспортной логистики.

В практической части мы добились анализа эффективности деятельности организации ООО “Деловые Линии” и особенность формирование портфеля заказов в транспортных услугах. Транспортная организация ООО “Деловые линии” является крупной макрологистической компанией. Занимается перевозками любых транспортных средств. Имеет много наград. Одним из значимых является сертификат о соответствии системы менеджемента с требованиями международного стандарта качества ISO 9001. В процессе исследование транспортной компании ООО “Деловые Линии” наблюдался прирост прибыли, который не давал экономического эффекта вложенного капитала в него капитала. Мы выяснили, что это связано ,прежде всего с халатным отношениям к управление материально-техническими базами. Также особую роль в направлении перспектив развитие маркетинга. Чтобы улучшить эффективность работ нами были предложены ряд мероприятий таких как, повышение производительности подвижного состава, снижение времени простоя, повышение квалификации кадров, соблюдение оптимизационных задач при перевозках и. Комплексная систематизация управление и контроля ведет к улучшение финансовых показателей, а значит и компания получит требующего экономического эффекта.

Внедрение результатов исследования в практику будет способствовать повышению эффективности работы и конкурентоспособности транспортных фирм на рынке грузовых перевозок.

Глоссарий

*Грузовая единица* - некоторое количество товаров, которое погружают, транспортируют, выгружают и хранят как единую массу и которое своими параметрами связывает технологические процессы на различных участках логистической цепи в единое целое.

*Контейнер* – предмет транспортного оборудования специальной конструкции, позволяющий осуществлять сохранную перевозку одним или несколькими видами транспорта.

*Логистический канал* – это частично упорядоченное множество различных посредников (организаций или отдельных лиц), осуществляющих доведение материального потока от конкретного производителя до его потребителей.

*Маркировка* — нанесение условных знаков, букв, цифр, графических знаков или надписей на объект, с целью его дальнейшей идентификации (узнавания), указания его свойств и характеристик.

*Накладная* - документ, которым оформляется отпуск и прием различных товаров, а также перевозка грузов. Регулирует отношения между отправителем, перевозчиком и получателем груза.

*Поддон* — плоская транспортная структура, сделанная из дерева или пластмассы (и в некоторых случаях из металла), предназначен для перемещения разнообразных товаров удобным способом, любым передвижным грузоподъемным устройством.

*Стеллаж* – многоуровневая пространственная конструкция, предназначенная для складирования грузов.

*Таможня* - государственное учреждение, обеспечивающее порядок перемещения через таможенную границу товаров и транспортных средств, вещей и иных предметов, применение таможенных режимов, взимание таможенных платежей, производящее таможенный контроль и таможенное оформление, сбор и обработку сведений о перемещаемых товарах и транспортных средствах, возбуждающее уголовные деда по фактам совершения таможенных преступлений, производящее дознание и осуществляющее оперативно-розыскную деятельность, использующее метод контролируемой поставки, контролирующее выполнение санитарных и карантинных правил и т.п.

*Хоппер* - разновидность полувагона. Используется для массовых перевозок сыпучих грузов. Для перевозок цемента, зерна и других сыпучих грузов, требующих защиты от атмосферных осадков, применяются крытые хопперы с загрузочными люками на крыше.

Библиографический список

Литература:

1. Логистический менеджмент : Учебник / В. Е. Николайчук. – 2-е изд. – М. : Дашков и К°, 2010. – 978 с.
2. Николайчук В. Е. Транспортно-складская логистика: Учебное пособие. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. — 452 с.
3. Логистика: Учебник / А. М. Гаджинский. — 20-еизд. — М.:Издательско-торговаякорпорация «Дашков и К°», 2012. — 484 с.
4. Грузовые перевозки : [учеб.пособие] / В. М. Беляев. – М. : Академия, 2011. – 169 с. – (Непрерывное профессиональные образование. Логистика) . – 11,0.
5. Логистика : учебник для бакалавров / В. И. Степанов. – М. : Проспект, 2015. – 487 с. : ил.

Интернет ресурсы:

1. e-ecolog.ru Бухгалтерская отчетность ООО “Деловые Линии” за 2012 г., за 2013 г., за 2014 г.
2. studfiles.ru характеристика важнейших элементов в транспортной логистике
3. dellin.com информация о компании
4. revolution.allbest.com Рассмотрение объекта в качестве логистической системы.