

**ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПО
ДИСЦИПЛИНЕ
ЛОГИСТИКА ПО ТЕМЕ
"ОРГАНИЗАЦИЯ И
ПЛАНИРОВАНИЕ
ПЕРЕВОЗОК**

ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

- Организация работы внутреннего транспорта включает выбор системы планирования перевозок, осуществление соответствующих подготовительных работ, установление определенного порядка работы транспортных средств и выполнения погрузо-разгрузочных работ.

- Разновидности системы планирования перевозок: по стандартным расписаниям и по заявкам.
- Первая разновидность применяется при достаточно мощных и стабильных грузопотоках, вторая - при эпизодической потребности в транспортных средствах.
- При работе транспорта по стандартным расписаниям выявляются рациональные маршруты, разрабатываются стандартные графики движения транспортных средств, определяются порядок выполнения погрузо-разгрузочных работ, техническое оснащение мест погрузки и выгрузки.

ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПРИМЕНЯЮТСЯ
СЛЕДУЮЩИЕ ВИДЫ МАРШРУТОВ:
МАЯТНИКОВЫЕ, ВЕЕРНЫЕ, КОЛЬЦЕВЫЕ.

- При маятниковом маршруте транспортное средство осуществляет перевозку грузов между двумя определенными пунктами. При веерном маршруте - перевозка грузов осуществляется из нескольких пунктов в один или из одного пункта в несколько.
- При последовательном обслуживании транспортным средством в течение цикла нескольких пунктов отправления и получения грузов применяется кольцевой маршрут. Выбор того или иного маршрута обосновывается экономическими расчетами.

- Графиком работы транспортных средств определяется порядок выполнения погрузо-разгрузочных работ.

- При разработке графика работы транспортных средств предусматривают выполнение подготовительных работ:

порядок обеспечения тарой; оснащение пунктов приемки и отправления грузов средствами механизации; закрепление за маршрутами транспортных средств и водителей.

- Планирование перевозок состоит из трех этапов:
 - технико-экономическое планирование;
 - календарное планирование;
 - диспетчирование.

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

- ⦿ заключается в составлении календарных годовых или квартальных планов перевозок. Эти планы включают в себя производственную программу (план перевозок), грузооборот, объем погрузо-разгрузочных работ, необходимое количество транспортных средств и механизмов, численность транспортных рабочих и другие данные, характеризующие работу транспорта в планируемом периоде.

КАЛЕНДАРНЫЕ ПЛАНЫ ПЕРЕВОЗОК

- составляются на более короткие периоды: смену, сутки, месяц. Они охватывают погрузо-разгрузочные работы, ремонт транспортных средств и путей сообщения. Основным оперативным плановым документом является расписание движения транспортных средств.

- Оперативное руководство ходом транспортных работ, контроль за соблюдением расписаний движения транспортных средств и сменно-суточных планов осуществляет диспетчерская служба транспортного хозяйства. Она же организует выполнение плановых работ.
- Оперативный учет ведется на основе суточных рапортов о работе транспортных подразделений.

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

Сравнительная характеристика основных видов транспорта

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Железнодорожный	<ul style="list-style-type: none"> • Высокая провозная и пропускная способности. • Высокая регулярность перевозок. • Относительно низкие тарифы. • Значительные скидки для транзитных отправок. • Высокая скорость доставки грузов на большие расстояния 	<ul style="list-style-type: none"> • Ограниченное число перевозчиков. • Большие капитальные вложения в производственно-техническую базу. • Высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок. • Низкая доступность к конечным точкам продаж. • Недостаточно высокая сохранность грузов
Автомобильный	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Высокая доступность. ▪ Возможность доставки груза «от двери до двери». ▪ Высокая маневренность. ▪ Высокая скорость доставки. ▪ Возможность использования различных маршрутов и схем доставки. ▪ Возможность отправки груза малыми партиями 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Низкая производительность. ▪ Зависимость от погодных и дорожных условий. ▪ Относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния. ▪ Недостаточная экологическая чистота
Воздушный	<ul style="list-style-type: none"> • Наивысшая скорость доставки грузов. • Высокая сохранность груза. • Наиболее короткие маршруты перевозок 	<ul style="list-style-type: none"> • Высокая себестоимость перевозок. • Высокая капиталоемкость. • Зависимость от погодных условий. • Недостаточная географическая доступность

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРИНЦИПЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ

- 1. Экономия за счет масштаба грузоперевозки.
- 2. Экономия за счет дальности маршрута.

1. ЭКОНОМИЯ ЗА СЧЕТ МАСШТАБА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

- Экономия за счет масштаба грузоперевозки происходит вследствие сокращения транспортных расходов на единицу груза вследствие его укрупнения. Чем больше партия отправки, т.е. вес одной отправки, тем меньше расходы на единицу груза. Это особенно актуально для железнодорожного и водного транспорта. Данный эффект возникает, когда постоянная составляющая стоимости перевозки распределяется на весь груз (административные расходы, стоимость простоев, погрузка-разгрузка, эксплуатационные расходы и т. д.).

2. ЭКОНОМИЯ ЗА СЧЕТ ДАЛЬНОСТИ МАРШРУТА

- Экономия за счет дальности маршрута происходит за счет сокращения стоимости перевозки груза на единицу расстояния.
- Причины данного эффекта заключаются в том, что постоянная составляющая стоимости перевозки распределяется на всю транспортную работу. При постоянных объемах тем больше транспортная работа, чем длиннее среднее расстояние перевозок, т.е. дальность маршрута перевозки.
- При оперативном управлении транспортировкой, а также при проектировании транспортной составляющей логистической системы следует придерживаться этих двух принципов.

Структура издержек по видам транспорта

Вид транспорта	Постоянные издержки	Переменные издержки
Железнодорожный	Высокие (содержание инфраструктуры косвенно ложится на перевозчика)	Низкие (за счет больших масштабов перевозок и экономичности расхода топлива на единицу груза)
Автомобильный	Низкие (ремонт дорог за счет бюджетных средств, амортизация и ремонт автомобиля)	Средние (расход топлива относительно большой, масштаб перевозок маленький)
Водный (морской, речной)	Средние (амортизация судов и их обслуживание)	Низкие (за счет масштабов перевозок)
Трубопроводный	Большие (плата за строительство, землю)	Низкие — самый низкий уровень (электричество насосных станций, обслуживание трубопровода)
Воздушный	Средние (инфраструктура аэропортов, амортизация самолетов)	Высокие (большой расход топлива, маленький масштаб перевозок, дорогостоящее техобслуживание)

ОРГАНИЗАЦИЯ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК

- Грузопотоки и грузооборот. Формы организации внутренних перевозок зависят от мощности грузопотоков и объема грузооборота. Под грузопотоком понимается объем перевозок грузов в определенном направлении или через данный пункт за определенный отрезок времени. Грузопотоки разделяются на внешние и внутренние. Внешние грузопотоки характеризуют объем прибывающих на предприятие грузов (грузовые потоки прибытия) и объем отправляемых грузов (грузовые потоки отправления). Внутренние грузопотоки - это количество грузов, перемещаемых между подразделениями предприятия. Мощность грузопотоков на внутривозовском транспорте измеряется в тоннах (иногда в тонно-километрах) в единицу времени. Грузооборот - основной экономический показатель продукции транспорта, характеризующий суммарный вес грузов, перевезенных на предприятии за расчетный период.

Расчет грузооборота оформляется в виде шахматной ведомости (таб. 2.5.2).

Таблица 2.5.2

Шахматная ведомость грузооборота, т (условный пример)

Пункт отправления груза	Пункт назначения				Всего отправлено груза, тыс.т
	А	Б	В	Г	
А (склад комплектующих)	-	10	12	8	30
Б (механический цех № 1)	11	-	2	13	26
В (механический цех № 2)	4	7	-	-	11
Г (сборочный цех)	5	-	12	-	17
Всего прибыло груза, тыс.т	20	17	26	31	84