

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/glava-diploma/17268>

Тип работы: Глава диплома

Предмет: Экономика предприятия

3. Анализ и оценка экономической эффективности трансп-логист обеспечения производства (сбыта продукции)

3.1 Критерии выбора транспортно-логистической схемы доставки груза

3.2. Анализ: выручка, расходы и прибыль, значение транспортно-логистического обеспечения производства.

3.3. Анализ показателей рентабельности и их взаимосвязь за 2014-2016 годы.

3.4. Мероприятия по повышению рентабельности производства на основе совершенствования транспортно-логистической деятельности.

3. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА

3.1 Критерии выбора транспортно-логистической схемы доставки груза

Эффективность логистической системы — показатель (или система показателей), характеризующий уровень качества функционирования логистической системы при заданном уровне общих логистических затрат. С точки зрения потребителя, являющегося конечным звеном логистической цепи, эффективность логистической системы определяется уровнем качества обслуживания его заказа [23].

Оценка эффективности функционирования логистической системы включает рассмотрение следующих вопросов:

- сравнение положения предприятия с точки зрения логистических затрат с положением его ближайших конкурентов, осуществляемое последовательно в цепи поставок, начиная с закупки сырья и материалов и заканчивая конечным потребителем;
- рациональное использование материальных ресурсов;
- выбор вида транспорта и маршрута движения;
- дислокация складов, способы транспортировки, процедуры хранения и управления запасами;
- места размещения региональных складов краткосрочного хранения и транспортно-экспедиционных баз;
- анализ системы обслуживания заказов потребителей, логистических функций, состава и структуры логистических затрат;
- формирование сметы логистических затрат в целом для логистической цепи и в разрезе звеньев логистической цепи;
- рациональная схема документооборота логистической деятельности.

Результативность и производительность логистической системы характеризуются критериями, представленными на рисунке 8:

Рисунок 8 - Критерии результативности логистической системы

Действенность — это степень достижения логистической системой поставленных перед ней целей. Для

оценки степени действенности необходимо принять во внимание:

- количество обслуживаемых заказов потребителей;
- доступность — возможность обслуживания определенных категорий потребителей;
- надежность — обслуживание потребителей в соответствии с заранее определенными требованиями;
- своевременность — обслуживание потребителей в требуемые сроки.

Экономичность — это степень использования логистической системой ресурсов, результативность затраченных средств. Ее можно выразить следующим образом:

- ресурсы, подлежащие потреблению;
- ресурсы, фактически потребленные.

Соблюдение принципа экономичности достигается, если служба логистики предприятия определяет свои задачи следующим образом:

- добиться определенного результата при наименьших затратах. Для оценки поставленной цели рассчитывается отношение плановых затрат (минимально возможных затрат, используемых для обеспечения определенного объема заказов) к фактическим;
- при заданном объеме логистических затрат обеспечить наибольший результат (максимально возможный объем обслуживания заказов). Для оценки такого состояния изучается отношение фактических логистических затрат к плановым, которые рассматриваются как максимально возможные величины. Если принцип экономичности не соблюдается, то не может быть получена прибыль и обеспечена рентабельность работы. Если показатели экономичности меньше единицы, это свидетельствует о наличии высокого уровня потерь и издержек на предприятии [24].

Рассмотрим факторы, оказывающие влияние на формирование логистических затрат.

Структурно-аналитическую типологию факторов, влияющих на формирование логистических затрат, можно представить в следующем виде, как на рисунке 9:

Рисунок 9 - Факторы, влияющие на формирование логистических затрат

Сложность определения логистических затрат обусловлена влиянием большого числа факторов внутренней и внешней среды. Их состав зависит от организации ценообразования, особенностей распределения прибыли, структуры финансовых ресурсов. Предприятия заинтересованы наиболее полно отразить в логистических затратах свои расходы по закупке, производству, реализации продукции и оказанию услуг. Для более детального учета факторов, оказывающих влияние на формирование логистических затрат, следует их рассматривать в рамках функциональных областей логистики. Это позволит охватить и внешние, и внутренние воздействия на обслуживание заказов потребителей [27].

Рассмотрим типологию факторов таких логистических функций, как логистическое администрирование:

Такие процессы, как рост объемов бизнеса, концентрация и специализация, увеличение производительности труда, ускорение оборачиваемости средств, вложенных в товарные запасы, соблюдение режима экономии, повышение эффективности работы логистического подразделения и т.п., создают предпосылки для снижения уровня логистических затрат.

Учитывая влияние внешних факторов, предприятие должно активнее использовать внутренние рычаги и резервы, повышающие эффективность применения оборотных средств, среди которых можно выделить рациональное и экономное использование ресурсов. Например, хранение продукции на складе, а именно оптимальный уровень запасов, зависит от комбинации факторов, побуждающих, с одной стороны, к увеличению размеров запасов (обеспечение бесперебойности производства, сглаживание неравномерности спроса, производства и снабжения, масштаб производства; организация функционирования рынка), с другой — к уменьшению размеров запасов (затраты на хранение запасов, отвлечение из оборота значительных средств, упущенный доход, потери при хранении как в количестве, так и в качестве запасов, моральный износ хранящихся материальных ресурсов и готовой продукции).

Определение состава и объема затрат не столько экономическая, сколько технико-экономическая задача. Уровень затрат предприятия зависит от профессионализма и творческого потенциала инженерных кадров и организаторов производства, а корректность отнесения затрат на виды деятельности предприятия, единицы продукции, производственные подразделения и другие объекты — от квалификации экономистов. На уровень логистических затрат оказывают влияние различные риски (финансовые, коммерческие, производственные, политические и др.), которые проявляются в увеличениях закупочных цен, потерях спроса на продукцию, дефицитных ситуациях, несоответствиях по качеству, способности к порче (для продовольственных товаров), повреждении грузов в процессах транспортировки и грузопереработки, во взрыво- и пожароопасности и т.п. Риски требуют дополнительных затрат для обеспечения сохранности груза при транспортировке, грузопереработке, хранении и выражаются в логистических издержках [28].

Ключевым вопросом выбора наиболее рационального варианта перевозок является оценка эффективности транспортного процесса. Выбор критерия эффективности зависит от конкретных условий перевозок и решаемой задачи. Различают локальные (частные) и обобщенные (комплексные) критерии эффективности. Использование комплексных или обобщенных показателей эффективности транспортного процесса вызвано стремлением более полно отразить результаты работы транспорта в сопоставимом виде для различных условий перевозок. Основные показатели эффективности транспортного процесса представлены на рисунке 10.

Рисунок 10 - Показатели эффективности транспортного процесса

Обычно используют несколько показателей эффективности, комбинируя в зависимости от поставленных задач те или иные частные (или) комплексные показатели. Может проводиться поиск предпочтительного варианта путем последовательного рассмотрения не скольких критериев, либо выбор производится по одному критерию, а остальные выступают в качестве ограничений. Достаточно распространенной в последнее время комбинацией критериев является, на пример, сумма затрат на доставку при ограничении стоимости товарной массы в пути.

Транспортные затраты — часть транспортно-заготовительных расходов; затраты на транспортировку продукции от мест производства до непосредственных потребителей, осуществляемую как транспортом общего пользования, так и собственным транспортом. Транспортные затраты являются дополнительными затратами, связанными с продолжением процесса производства в сфере обращения. Они включают оплату тарифов транспортных и иных сборов транспортных организаций, затраты на содержание собственно

транспорта, стоимость погрузочно-разгрузочных работ, экспедирования грузов, разницу между фактическими затратами по оплате тарифов транспортировки и суммой, возмещаемой поставщиками снабженческо-сбытовыми организациями (исходя из средних расстояний перевозок).

Затраты на доставку продукции заказчикам (или заказчиков к местам, где оказываются услуги) могут ограничивать эффект масштаба при увеличении размера предприятия. Транспортные затраты действуют на взаимосвязь затрат и эффекта масштаба в пределах одного завода или географически близкого комплекса заводов. Чем больше товаров выпускается, тем больше, следовательно, доля будет продано. Для того чтобы больше продать, возможно, необходимо получить более отдаленных клиентов. Это, в свою очередь, ведет к увеличению транспортных затрат на единицу проданной продукции.

Уровень прироста затрат зависит от следующих переменных:

1. Отношение размера производственного предприятия к емкости обслуживаемого рынка. Если производственное предприятие удовлетворяет только небольшую долю рыночного спроса, то оно может значительно увеличить объем продаж без расширения географии сбыта. В данном случае транспортные затраты незначительно ограничивают размер завода.
2. Метод ценообразования. Транспортные затраты, учитываемые производителем, возрастают с ростом объема производства в тех случаях, когда уровень цен на всех рынках будет одинаковым или, когда цена на более отдаленных рынках будет устанавливаться конкурентами, обладающими преимуществами месторасположения их производства по отношению к рынкам сбыта. Такие условия имеются у многих компаний.
3. Географическая структура транспортных затрат. Обычно фрахтовые тарифы растут медленнее, чем удаленность. Чем меньше скорость роста затрат, связанных с поставкой продукции на дополнительные 100 км, тем меньше транспортные затраты связаны с размером производства.
4. География размещения заказчиков. Если покупатели равномерно распределены по территории региона, то при увеличении числа клиентов транспортные затраты будут возрастать в меньшей степени, чем при прочих равных условиях, так как затраты на доставку зависят от радиуса поставки, в то время как объем продаж — от квадрата радиуса. Если же плотность распределения заказчиков резко убывает по мере удаления от внутритранового рынка, то транспортные затраты при увеличении объема поставок могут возрастать в значительно большей степени.
5. Отношение производственных затрат к физическому объему единицы продукции. При перевозке объемных товаров, имеющих низкую цену, таких как песок или пивные бутылки, транспортные затраты динамично растут с увеличением расстояния поставки. Для компактных и дорогих товаров, типа интегральных схем и инструментов, транспортные затраты растут медленно.

-

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой: <https://stuservis.ru/glava-diploma/17268>