

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/diplomnaya-rabota/62044>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Логистика

Введение 3

Глава 1 Специфика организации перевозок крупногабаритного груза 5

1.1. Категории груза 5

1.2. Варианты перевозок 8

1.2.1. Локальные перевозки 13

1.2.2. Международные перевозки 15

1.3. Специфика автомобильных перевозок крупногабаритного груза 18

1.4. Информационное обеспечение перевозок 21

Глава 2 Перевозка автотранспортом ООО АМ-Транс крупногабаритных грузов 28

2.1. Характеристика предприятия АМТранс 28

2.2. Характеристика маршрута г. Калининград-г. Гданьск-г. Калининград и специфика зарубежных автоперевозок 30

2.3. Разработка мероприятий по организации перевозок по указанному маршруту 40

2.3.1. Техника безопасности при проведении погрузочно-разгрузочных работ 43

2.3.2. Инструктаж на рабочем месте 44

2.3.4. Организация информационного обеспечения для «АМ-ТРАНС» 45

Заключение 54

Список используемой литературы 55

Приложения 57

Введение

Целью данной работы является разработка мероприятий по организации перевозок крупногабаритного груза по маршруту г. Калининград- г. Гданьск-г. Калининград на примере предприятия ООО «АМ-ТРАНС», в связи с чем, в данном исследовании будет уделено внимание таким основным задачам, как:

-анализ грузоперевозок

-анализ крупногабаритных грузов

-анализ маршрута рассматриваемой транспортировки

-анализ существующих логистических мероприятий предприятия ООО «АМ-ТРАНС»

-предложения по разработке мероприятий по организации перевозок крупногабаритного транспорта по предлагаемому маршруту

Отметим, что грузоперевозки – это перспективный вид деятельности. Актуальность грузоперевозок в современном мире трудно переоценить. Услуги по транспортировке востребованы все больше и больше с каждым годом. При этом, к основным видам грузоперевозок относятся:

1) Железнодорожный транспорт

2) Автомобильный транспорт

3) Морской транспорт

4) Авиатранспорт

При этом, надо отметить, что авиатранспорт является наиболее дорогостоящим видом грузоперевозок исходя из цены за 1 кг перевезенного продукта [1].

В свою очередь, морские перевозки, автоперевозки и перевозки железнодорожным транспортом конкурируют между собой и для различных ситуаций бывают в большей или меньшей степени предпочтительны.

Число логистических компаний велико и конкуренция между ними сильна, в связи с этим, работа, направленная на повышение эффективности грузоперевозок конкретно взятого логистического предприятия, актуальна и имеет практическую ценность.

Так как груз будет перевозиться по маршруту г. Калининград- г. Гданьск-г. Калининград, то транспортом

будет служить именно автомобильный транспорт.

Объектом данного исследования является перевозка груза по маршруту г. Калининград- г. Гданьск – г. Калининград, а предметом – организация мероприятий по данной грузоперевозке на предприятии ООО «АМ-Транс».

Структура данной работы состоит из введения, двух глав (теоретической и практической), а также, заключения и списка используемой литературы.

Глава 1 Специфика организации перевозок крупногабаритного груза

1.1. Категории груза

Классификация грузов - это разделение их на группы по общим признакам, определяющим целевое назначение и класс, погрузо-разгрузочные технологии, особенности перевозки и её тариф. Основные критерии классификации: способ погрузки/выгрузки, условия перевозки, коэффициент использования грузоподъемности транспорта, условия хранения, класс опасности.

Классификация по способу выгрузки приведена на рис.1, а по условиям перевозки и хранения – на рис. 2 и 3, соответственно.

Рисунок 6 Пример крупногабаритного груза

Под термином крупногабаритный понимают транспортное средство (с грузом или без него), которое превышает по своим габаритным размерам значения, установленные нормативными документами. Так, по длине транспортное средство не должно превышать значения в 20 м, по ширине – 2,55 м, по высоте – 4 м. При таких размерах общий вес транспортного средства и груза не должен превышать 38 тонн.

1.2. Варианты перевозок

Известно, что перевозки бывают пассажирские и грузоперевозки и, так как данная работа посвящена грузоперевозкам, сосредоточимся конкретно на них.

Грузоперевозки – это перспективный вид деятельности. Актуальность грузоперевозок в современном мире трудно переоценить. Услуги по транспортировке востребованы все больше и больше с каждым годом. При этом к основным видам грузоперевозок относятся:

- 1) Железнодорожный транспорт
- 2) Автомобильный транспорт
- 3) Морской транспорт
- 4) Авиатранспорт

На принятие решения, каким именно транспортом лучше перевозить груз, влияет целый спектр факторов, к которым, прежде всего, относятся следующие:

1. Объем погрузок
 2. Характер продукта (требуется ли специальный температурный режим, требуется ли специальная дорогостоящая страховка и т.д.)
 3. География стран, из которых/в которые должна перевозиться продукция (расстояния между пунктом отправки и пунктом получения, и наилучший маршрут движения между ними и пр.)
 4. Требуемая срочность (в частности, возможные риски изменений в цене уже купленного продукта, также валютные риски, а еще существующие обязательства покупателя)
 5. Существующие запреты на ввоз/вывоз/транзит определенного вида продукции в определенных странах
- Существует и множество других факторов, но перечисленные выше - основные.

Пример 1.

Предположим, требуется провезти 25 тонн замороженной свинины из Сербии в Россию. Объем слишком вели, чтобы использовать дорогостоящие авиаперевозки. Авиаперевозка не подходит, так как объем продукции, которую можно загрузить в рефрижераторную машину – не более 21 тонны. Кроме того, имеются довольно строгие ограничения по нагрузке на ось при перемещении по большинству европейских стран. Особенно строго к перегрузкам относятся власти Германии. И при том, что Гамбург является центром большинства транзитных перевозок через Европу, груз, проезжающий по дорогам Германии имеет большие ограничения по общему весу. То есть повезти 25 тонн машиной по Европе мы не сможем. Железнодорожный транспорт мог бы подойти по объему, но не подходит по странам транзита, как не подходит, на самом деле, и автотранспорт. Сербская свинина закрыта для транзита по ЕС (хотя говядина -

открыта). Остается только морской транспорт может в данном случае подойти, при этом портом погрузки должен быть черноморский порт Бар и это единственный возможный вариант, так как Черногория еще не входит в состав ЕС. Отметим, что в случае, если какой-то из видов перевозки является единственно возможным, цены на нее резко вырастают, что вполне логично, так как спрос – рождает предложение.

Пример 2.

Предположим, требуется перевезти 5 тонн филе лосося из Финляндии в Гонконг. Расстояние велико, и не представляется легко преодолимым автомобильным транспортом. Подошел бы вариант транспорта железнодорожного, но объем при этом слишком мал, чтобы подключать целый рефрижераторный контейнер, по той же причине не подходит и морской рефрижераторный контейнер. Продукт – недешевый сам по себе, а загруженный в 25 тонный контейнер с перспективой везти 20 тонн «воздуха», он становится непомерно дорогим. Кроме того, филе лосося – это продукт, имеющий высокую ценность именно в охлажденном, а не замороженном виде. В связи с этим, предпочтение отдается быстрой авиаперевозке, которая возможна для 5 тонн продукции, хотя 5 тонн является уже предельным весом, который большинство авиаперевозчиков соглашаются грузить на борт.

Пример 3.

Предположим, что российский покупатель выбирает между покупкой древесины из Европы или из Латинской Америки. Сам по себе продукт – идентичен. Но цена латиноамериканского продукта – дешевле, чем европейского. Покупатель имеет определенные обязательства по отношению к своим партнерам – мебельной фабрике, которая ожидает поставку сырья. Кроме того курс рубля по отношению к курсам мировых валют ухудшается с каждым днем. Российский покупатель делает ставку в пользу покупки европейского товара и, соответственно, ориентируется на наземный быстрый транспорт. Несмотря на высокую цену самого продукта, риск оправдан, так выполняются обязательства по срокам поставки и цена не ухудшится так сильно, как ухудшилась бы в случае долгой морской перевозки.

Из этих примеров видно, как каждый из перечисленных выше факторов, может влиять в пользу выбора одного или другого вида перевозки.

Кроме того, нужно отметить, что очень популярными являются и комбинированные перевозки, когда контейнер доставляется, как наземным видом транспорта, так и, например, морским. Также очень популярны «сборники», когда можно объединить свой небольшой объем продукции с объемом продукции партнера, что дает в результате, меньшую цену за кг. Однако тут имеются ограничения.

Так, в частности, нельзя везти замороженную и охлажденную продукцию в одном контейнере, как и нельзя везти несочетаемые виды продукции, например замороженные сырое мясо и ягоды. Если речь идет о технике и оборудовании – рисков «не сочетаемости» нет, поэтому тут легче формировать «сборники». Но, если груз- с высокой надбавленной стоимостью, как в случае, если продуктом является электронное оборудование, важным фактором является страхование груза. Кроме того, страховка будет ниже, если груз идет наземным транспортом, чем в случае, если он плывет морем.

Таким образом, выбирая способ перевозки нужно понимать, что важно выбрать правильный транспорт не только для получения оптимальной стоимости, но и оптимального времени перевозки.

Поэтому важно определиться с тем, какой вид транспорта нужно использовать и когда.

Оценки, осуществляемые экспертами, показывают, что значимость различных факторов при выборе вида транспорта, распределяется в следующем порядке:

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

При этом показатели, предоставленные табл. 1 служат только для оценки степени соответствия того или иного вида транспорта условиям конкретной перевозки с определенным приближением [1].

То, насколько правильным оказывается выбор вида транспорта должно быть подтверждено за счет технико-экономических расчетов, которые основаны на результатах анализа всех расходов, которые связаны с транспортировкой с использованием различных видов транспорта.

Таблица 1 Оценка различных видов транспорта в разрезе основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта

Так, чтобы доставить 5 т некоего груза с высокой ценностью (например, 50 тыс евро) с применением автомобильного транспорта, потребуется потратить 1 тыс евро, а если самолетом, то 3 тыс евро. Надо отметить, что авиатранспорт является наиболее дорогостоящим видом грузоперевозок исходя из цены за 1 кг перевезенного продукта [2]. Морские перевозки, автоперевозки и перевозки железнодорожным транспортом конкурируют между собой и для различных ситуаций бывают в большей или меньшей степени предпочтительны.

Кроме того, грузоперевозки делятся на:

- 1) локальные
- 2) международные

1.2.1. Локальные перевозки

При локальных перевозках организовать логистические мероприятия довольно легко.

Следует, прежде всего, провести расчет транспортных затрат, которые зависят от того, на какое расстояние происходит перевозка груза. При этом, методы расчета позволяют избежать выполнения вычислений под каждую отдельную поставку. Когда говорится о небольшом расстоянии перевозки, то обычно район, по которому осуществляется доставка, разбивается по зонам, где располагается наибольшая концентрация потребителей. Для каждой из зон, вычисляют величину среднего расстояния до центра этой зоны от точки, где располагается оптовый состав.

Данное расстояние берется как основа при расчетах транспортных затрат по доставке грузов потребителю, который находится в радиусе данной зоны. Затраты на перевозку на 1 км пробега транспортного средства, таким образом, будут равны величине, полученной при делении общей величины транспортных затрат на базовый период по совокупному пробегу всех транспортных средств по этому самому периоду.

По-другому, рассчитывать стоимость транспортных услуг можно определяя стоимость доставки одной 1 т груза на 1 км пробега транспортного средства.

Расчеты при этом будут следующие. Определяется общий грузооборот определенного вида транспорта по перевозке грузов покупателям в специальных единицах (тонно-километры). Он вычисляется при суммировании результата умножения веса отдельных грузовых отправок в тоннах и расстояния перевозок в расчете на километры за определенный временной период [2].

Например, если при использовании автотранспорта в годовой период до покупателя X довезено 100 тонн груза с расстоянием перевозки 120 км, а до покупателя Y - 150 тонн с расстоянием 70 км, а покупателю Z - 140 тонн груза с расстоянием 110 км, то получим следующий грузооборот в год:

$[(100 * 120) + (150 * 70) + (140 * 110)]$. То есть в тонно-километрах = 37900. Основываясь на данных за базовый период, можно определить общую сумму по затратам для организации и транспортировки грузов до покупателей.

То есть, величина транспортных затрат на перевозку одного тонно-километра рассчитывается при делении общей суммы транспортных затрат на величину грузооборота транспорта, исчисляемую в тонно-километрах.

Пользуются популярностью специальные онлайн калькуляторы, дающие возможность определить стоимость перевозок единичных и на большие расстояния, в том числе, и при международных перевозках.

Пример такого калькулятора - на рис.7 [3].

При этом подобный калькулятор удобен при использовании одного вида транспорта. Если транспортировка мультимодальная и происходит смена транспорта, то вычисления становятся сложнее и требуется применение специальных методов и схем.

Рисунок 7 Онлайн калькулятор расчета стоимости перевозок

Если же перевозка будет осуществляться за рубежом, то только расчета транспортных затрат для организации эффективной логистики будет недостаточно.

1.2.2. Международные перевозки

Международными называются перевозки грузов, связанные с пересечением государственных границ.

Все виды внешнеэкономической деятельности неизбежно связаны с вопросами международных перевозок и таможенного оформления грузов [4].

Для каждого вида транспорта существует своя специфика в случае транспортировки за рубеж, но для всех них есть и общие принципы осуществления международных перевозок, которые помогают сориентироваться.

Правовое поле определяется международными транспортными конвенциями, которые содержат унифицированные требования к перевозочной документации, определяют процедуры прохождения государственных границ и ответственность перевозчиков.

Помимо этого каждая страна имеет собственный регламент международных транспортных перевозок, устанавливающий государственные пошлины и процедуры таможенного оформления грузов. Страны Таможенного союза имеют единые правила грузоперевозок, сведенные в Таможенный кодекс Таможенного союза.

В общем случае таможенное оформление товаров проходит в три этапа: Таможенное оформление в стране экспорта. Этим термином обозначается подготовка пакета документов, необходимого для вывоза товаров из страны-производителя-продавца.

Обязательными являются документальные подтверждения оснований для вывоза (например, договоры купли-продажи), сертификаты и лицензии, прочие документы необходимые для вывоза.

Итогом является оформление экспортной декларации на вывоз товара. Перемещение через границу. Для перемещения через границу товар загружается в транспортное средство и при необходимости пломбируется таможенным органом страны отправления. Таможенное оформление в стране импорта. Для этого заполняются таможенные декларации и оплачиваются таможенные налоги.

Таможенным оформлением может заниматься как грузополучатель, так и таможенный представитель в рамках договорных отношений. Если законодательство страны импорта предусматривает для ввозимых товаров процедуру ветеринарного или фитосанитарного контроля, она должна быть пройдена в пункте пропуска.

В случае, когда после оформления на границе дальнейшая доставка товаров грузополучателю осуществляется под таможенным контролем, должны соблюдаться следующие правила: Необходимо внесение денежных

1. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. — 15-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2007. — 472 с.
2. Как рассчитывается стоимость грузоперевозки автомобильным транспортом? Trans.ru [Электронный ресурс] <https://trans.ru/education/spravochnik-logista/kak-rasschitat-stoimost-i-sebestoimost-gruzoperevozki-avtomobilnym-transportom>
3. Онлайн калькулятор. Международная транспортная компания. [Электронный ресурс] <https://nrg-tk.ru/client/calculator/>
4. А.В. Зимцев. Международные транспортные операции: Конспект лекций. Таганрог: ТИУиЭ, 2008, 98с., стр.16
5. Афанасьев Л. Л., Островский Н. Б., Цукерберг С. М. Единая транспортная система и автомобильные перевозки: Учеб. для студентов вузов, обучающихся по спец. «Автомобили и автомоб. хоз-во». — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Трансп., 1984.
6. Герами В.Д. Территориально-функциональное ранжирование логистических центров. Сборник научных трудов МАДИ (ГТУ) «Логистика и транспорт», 2008.
7. Григорьева, Е.Ю. Инвестирование превентивных мероприятий (транспортно-логистических технологий) в гарантийных системах международных автомобильных перевозок/В.Д.Волков, Ю.Е.Григорьева // Вестник МАДИ (ГТУ). — вып. 1 (20), 2010. — С. 96 — 103.
8. Волков, В.Д. Транспортные, информационные и системные аспекты логистики / В.Д.Волков: моногр. — М.: «Техполиграфцентр», 2010.
9. Сергеев, В.И. Управление цепями поставок: учебник / В.И. Сергеев. — М.: Изд-во Юрайт, 2014. — 479 с.
10. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Управление цепями поставок: учебник / под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. — М.: Проспект, 2013. — 216 с.
11. Сергеев, В.И. Еще раз к вопросу о терминологии в логистике и управлении цепями поставок / В.И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. — 2006. — № 5. — С. 6–18.
12. Икрамов, М. А. Автомобильно-дорожный сектор государств Центральной Азии: проблемы и перспективы

развития/М. А. Икрамов, А. А. Зохидов, В. А. Топалиди. -Ташкент: Изд-во Нац. Библиотеки Узбекистана им. Алишера Навои, 2011. -155 с

13. Transport Sector Overview//TheWorld Bank Group. [Электронный ресурс]

<http://www.worldbank.org/transport/whysimp.htm> (дата обращения 20.05.2019)

14. Facing the Challenge of Integrated Transport Services/Report by the UNCTAD Secretariat. UNCTAD/SDD/MT/7, 28 April 1995. -24 pages. [Электронный ресурс] <http://www.unctad.org/en/docs/posddmtd7.en.pdf> (дата обращения 20.05.2019)

15. . Повышение экономической эффективности работы автотранспорта в международном сообщении/В. И. Данилов, П. П. Володькин, И. А. Грицай, Тихоокеан. гос. экон. ун-т. -Владивосток: Дальнаука, 2006. -149 с

16. Фасхиев Х.А., Илдарханов Р.Ф., Крахмалева А.В. Оценка экономической эффективности подвижного состава в международных автомобильных перевозках.//Автотранспортное предприятие. -2004. -№2. -С.10-14

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/diplomnaya-rabota/62044>