

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/90462>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Таможенное дело

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ 3

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТИРОВКОЙ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК 6

1.1 Понятие и сущность логистических операций в системе управления транспортировкой 6

1.2 Система управления транспортировкой в цепях поставок 11

1.3 Проблемы управления транспортировкой в цепях поставок 24

2 АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТИРОВКОЙ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК (НА ПРИМЕРЕ ООО "ГЛОБАЛЛОДЖИКС", МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ) 33

2.1 Организационно-экономическая характеристика субъекта хозяйствования 33

2.2 Организация логистической деятельности 48

2.3 Оценка системы управления транспортировкой в цепях поставок 55

3 РАЗРАБОТКА МЕТОДОВ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТИРОВКОЙ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК ООО "ГЛОБАЛЛОДЖИКС" 68

3.1 Внедрение автоматизированной системы в управление транспортировкой в цепях поставок 68

3.2 Оптимизация маршрутов при транспортировке 71

3.3 Оценка эффективности предложенных мер 79

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 82

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 85

ПРИЛОЖЕНИЯ 91

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования обусловлена тем, что для каждого хозяйствующего субъекта логистические процессы в цепях поставок занимают важное место так как именно от их организации, зависит своевременность исполнения договорных обязательств перед заказчиками, а так же цена выполняемых транспортных услуг, но не всегда организация транспортировки отвечает предъявляемым к ней требованиям. В современных условиях каждое предприятие в системе управления транспортировкой нуждается в решении задач по управлению на качественно

3

новом уровне. Необходимость оперативного реагирования на конъюнктуру рынка и быстро меняющуюся экономическую ситуацию требует перестройки внутренней микроэкономики хозяйствующего субъекта, постановки управленческого учета, оптимизации процессов управления транспортировкой в цепях поставок.

В условиях производственно-технологической комплектации работу транспортных средств рациональнее всего организовать по заранее составленному часовому графику. Для этого, прежде всего, необходимо разработать рациональные схемы перевозки и способ организации погрузочно-разгрузочных работ. Перевозка осуществляется в основном по маятниковой и кольцевой схемам. Одновременно с выбором схемы перевозок определяется рациональный тип автомобилей и подсчитывается необходимое их количество для выполнения запланированного объема транспортной работы.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТИРОВКОЙ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК

1.1 Понятие и сущность логистических операций в системе управления транспортировкой

На сегодняшний день транспортные грузоперевозки – это одна из самых главных составляющих потоковых процессов, которая выполняет их основные функции. Рассматривая пути повышения эффективности современной экономики, можно сказать, что, внедрение достижений современной логистики

непосредственно является одним из самых действенных [11, с.74].

В наше время практически все активно пользуются услугами транспортных компаний. Примечательно, что транспортная деятельность является своего рода связующим звеном между остальными сферами деятельности человека, а также индикатором общих тенденций в экономике. Что касается качества предоставляемых транспортных услуг, то зачастую оно зависит от внутренней организации деятельности компании, предшествующей процессу оказания этих услуг. В основе организации деятельности транспортной компании может быть именно концепция и принципы логистики, которые непосредственно оказывают влияние на качество транспортных услуг. Механизм этого влияния требует детального рассмотрения, так как тема достаточно обширна.

Логистика и управление цепями поставок являются неотъемлемыми частями современной идеологии предпринимательства [6, С.16]. Экономика транспортного предприятия характеризуется такими факторами как сущность полезности товаров, которая отождествляется не только с материальным качеством, но и с развитием сопутствующих услуг и процессов, обеспечивающих эффективность бизнеса.

Логистические услуги составляют существенную долю в международной, национальной, региональной логистике в ее системах товаропроводящих и торговых сетях, логистических цепях поставок [18, С. 11].

Существует множество определений понятий «цепь поставок» и «управление цепями поставок», но все они привязаны к необходимой интеграции ключевых бизнес-процессов участников цепи с момента зарождения товарного потока и до момента поставки продукции конечным потребителям [14, С. 15]. Взаимосвязанные процессы производства, хранения, транспортировки и распределения, сопровождаемые многократной перепродажей товаров на их пути к конечному потребителю, существуют с тех пор, как зародилось товарное производство и торговля.

4

Цепь поставок представляет собой совокупность организаций, вовлеченных в различные процессы и виды деятельности, направленные на создание ценности в виде товаров или услуг для конечного потребителя [17, С. 21].

Чтобы цепь поставок работала эффективно, логистика должна решить сложнейшую задачу синхронизации движения материальных ресурсов и информации между многочисленными бизнес-процессами в системе управления поставками [1, С. 50-51].

Концепция управления цепями поставок представляет собой «естественное продолжение и развитие концепции интегрированной логистики в плане меж функциональной и меж организационной логистической координации». Иными словами, применение принципов интеграции взаимосвязанных процессов выходит за пределы отдельно взятого бизнеса и распространяется на цепь поставок – систему, в которой различные предприятия взаимодействуют, стремясь добиться конкурентного преимущества на конечном рынке сбыта своей продукции.

Большинство исследователей сходятся в том, что в современных условиях рыночная конкуренция проявляется в первую очередь, в форме соперничества цепей поставок [6, с.17]. Управление цепью поставок означает координацию всей совокупности процесса воспроизводства, включающего поставку сырья, производство продукта, упаковку продукции и доставку ее конечному потребителю.

Принципы логистики и управления цепями поставок все чаще становятся определяющими в управлении производством и распределением. Определяя направления развития экономической инфраструктуры и совершенствование законодательства, государство не может не учитывать того факта, что конкурирующие цепи поставок становятся самостоятельными элементами развитых национальных экономик и в значительной мере – всей системы мирового хозяйства. В решениях, определяющих облик и направление развития логистических систем и цепей поставок, все больше внимания уделяется транспортной компоненте. Из-за основополагающей важности транспортировки и очевидных издержек, с ней связанных, эта область деятельности всегда привлекала к себе пристальное внимание менеджеров. Действительно, транспортные издержки составляют для разных отраслей экономики от 40% до 60% всего объема логистических издержек, и этот факт определяет стремление менеджеров и логистов стремиться к сокращению транспортных издержек различными способами, нередко игнорируя влияние параметров транспортировки на другие компоненты логистики. Таким образом, для достижения системного эффекта транспортировка должна рассматриваться в комплексе со складированием, грузопереработкой, управлением запасами.

1.2 Система управления транспортировкой в цепях поставок

Транспортные операции для большинства предприятий разных отраслей промышленности и торговых фирм является неключевой компетенцией, поэтому достаточно часто они передаются поставщикам услуг, которыми являются профессиональные перевозчики. Задачей транспортного предприятия является поддержание и повышение конкурентоспособности всей цепи поставок за счет качественного и эффективного выполнения транспортных операций. Транспортные компании, действующие в составе цепей поставок, стали все шире предоставлять услуги, выходящие за пределы традиционной перевозки: складирование, упаковку, предпродажную подготовку товаров, обработку информации. Одновременно работа в цепях поставок потребовала от транспорта более высокого уровня рыночной консолидации, интеграции и сотрудничества

5

между различными участниками в цепях поставок, определила новые требования к транспортному обеспечению логистики [6, С.22].

Для организации доставки в цепях поставок используются предприятия разных видов транспорта, объекты транспортной инфраструктуры, транспортные системы разных государств. Передавая транспортные операции логистическим операторам (провайдерам), к которым можно отнести транспортные, экспедиторские, складские и другие компании, заказчики услуг ожидают высокого качества, своевременности транспортных услуг, гибкого и интегрированного управления транспортировкой. Логистический провайдер, по своей сути, является аутсорсинговой компанией, перенимающей некоторые обязанности своих клиентов по ведению бизнеса. Существует следующая классификация логистических провайдеров: –

1 PL (First Party Logistics) – автономная логистика, все операции выполняет сам грузовладелец; –

2 PL (Second Party Logistics) – оказание традиционных услуг по транспортировке и управлению складскими помещениями; –

3 PL (Third Party Logistics) – расширение стандартного перечня услуг нестандартными (складирование, перегрузка, обработка грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью), использование субподрядчиков); –

4 PL (Fourth Party Logistics) – интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставок; –

5 PL (Fifth Party Logistics) – управление всеми компонентами, составляющими единую цепь поставки грузов с помощью электронных средств информации [2, С.41].

3 PL, 4 PL, 5 PL логистические операторы – это интеграторы логистических процессов высокого уровня, когда вся цепочка поставок контролируется и управляется одним высококвалифицированным логистическим провайдером. Обычно такого типа операторы востребованы на конкурентных рынках. Их услугами пользуются транснациональные корпорации, производящие высокотехнологичные продукты при непрерывном производственном цикле.

Привлечение логистических операторов в цепи поставок различных товаров, с одной стороны, повышает качество транспортировки и приводит к снижению транспортной составляющей логистических затрат, с другой стороны, создает дополнительные проблемы как заказчикам, так и поставщикам транспортных услуг в области эффективного взаимодействия.

При этом передача управления логистикой предприятия сторонней организации может привести к потере контроля над логистической цепочкой. Однако многие 3PL провайдеры имеют в своем распоряжении передовые, зарекомендовавшие себя технологии, с помощью которых они могут связать процессы складирования и транспортировки в единый информационный поток [13, С.8].

Другой проблемный аспект взаимодействия может быть связан с уровнем услуг, которые предоставляют логистические операторы. Из-за этого многие игроки, особенно в области дистанционной торговли и ритейла, вынуждены организовывать собственные службы доставки, что не всегда эффективно для их основного бизнеса. [14, С.23].

Транспортная логистика в цепях поставок является системой по организации доставки, а именно по перемещению любых материальных предметов и продукции между разными точками. Транспортировка осуществляется от поставщика к потребителю по самому оптимальному маршруту. Важно также минимизировать все финансовые издержки, наряду с временными.

Техническая сопряженность подразумевает под собой согласованность в транспортном комплексе параметров всех задействованных транспортных средств. Именно этот термин подразумевает использование единой технологии перевозки и сообщение без внеплановых перегрузок.

6

Экономическая сопряженность – это общая методология изучения конъюнктуры рынка и формирования тарифной системы.

Следует брать во внимание загрузку определенного количества и качества в соответствии с установленными временными рамками, а груз должен быть доставлен в оговоренное место по предельно выгодной стоимости. Отметим, что минимальная стоимость представляет собой далеко не всегда качественно предоставленную услугу.

2 АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТИРОВКОЙ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК (НА ПРИМЕРЕ ООО "ГЛОБАЛЛОДЖИКС", МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ)

2.1 Организационно-экономическая характеристика субъекта хозяйствования

Развитие международных экономических отношений вывело транспортно-логистические услуги на совершенно иной уровень. В свою очередь, острая актуальность экспедиторского обслуживания стала причиной массового создания компаний, сосредоточенных на оказании профессиональной помощи грузоотправителям и грузополучателям. В условиях жесткой конкурентной борьбы сегодня вполне реально найти компанию, которая оказывает услуги высокого качества. ООО «Глобаллджикс» стал стратегическим партнером многих российских предприятий.

ООО "Глобаллджикс" зарегистрирована 10 марта 2015 г. регистратором Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы №23 по Московской области.

Основным видом деятельности является деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам, зарегистрированы 2 дополнительных вида деятельности. Организации присвоены ИНН 5047165857, ОГРН 1155047002450, ОКПО 73046694.

Международные грузоперевозки — одно из направлений деятельности ООО «Глобаллджикс». Услуги по таким типам грузоперевозок никогда не теряли своей актуальности. ООО «Глобаллджикс» предоставляет все необходимые гарантии, оказывает помощь на всех этапах формирования и осуществления перевозки. Своим клиентам предлагает целый комплекс логистических услуг, в которые входят:

- выбор оптимального варианта транспорта для осуществления грузоперевозок;
- задействование проверенных и надежных транспортных коридоров;
- оптимизация цен и тарифов на предоставление услуг;
- организация обработки и хранения грузов на собственных складах;
- помощь при подготовке и оформлении всей необходимой документации.

Компания занимается как внутренними, так и международными грузоперевозками. ООО «Глобаллджикс» оказывает качественный сервис и доставку в строго установленные сроки, предоставляет необходимые гарантии.

7

На рисунке 8 отражена структура оказываемых услуг по основным клиентам. Следовательно, основные транспортные услуги осуществляются в рамках заключенных долгосрочных договоров с постоянными клиентами: ООО «СТК Петрович» и ООО «Материк».

Основные потребители заинтересованы в работе с ООО «Глобаллджикс», так как цены у предприятия ниже, чем у конкурентов (за счет использования наемного транспорта и оптимизации налогов), скорость принятия заказов достаточно высока, на рынке грузовых перевозок предприятие пользуется достаточно высоким спросом.

Как видно из рисунка 9, на предприятии работает 32 человека. Стоит отметить, что одновременно все транспортные средства не задействуются, поэтому водители совмещают свою работу на нескольких автомобилях.

В целом, логистика грузовых перевозок достаточно специфична, ее основной целью на автотранспортном предприятии является доставка товара заказчика транспортной услуги в определенное время до места, с оптимальными затратами. Также должна быть обеспечена сохранность перевозимого груза.

Эффективность деятельности по грузовым перевозкам в ООО «Глобаллджикс», во многом, влияет на транспортные потоки предприятий, которые осуществляют перевозку грузов собственным транспортом. В

этой связи важно эффективно организовать процессы логистики на предприятии.

2.2 Организация логистической деятельности

Проведем анализ основных логистических процессов, происходящих в ООО «Глобаллджикс».

Предоставление сервисных услуг происходит, как крупным компаниям города и области, так и мелким фирмам. Наибольший удельный вес – 88% - приходится на мелкие фирмы. Для информирования клиентов ООО «Глобаллджикс» размещает информацию об услугах и стоимости на специализированных сайтах в интернете.

ООО «Глобаллджикс» перевозит следующие виды грузов:

- строительные материалы;
- мебель, сантехнику;
- бытовую химию;
- другие грузы.

Выбор маршрута формируется по запросу клиента.

Существует два вида перевозок:

- внутригородские;
- междугородние (по России).

После поступления груза в пункт назначения разгрузка груза может осуществляться двумя способами:

- клиент самостоятельно занимается разгрузкой и транспортировкой груза;

8

- данная услуга входит в стоимость услуги, поэтому ООО «Глобаллджикс» нанимает одну из компаний, которые могут осуществить разгрузку груза и его транспортировку в указанный клиентом пункт назначения.

В ООО «Глобаллджикс» можно выделить следующие элементы системы логистики:

- а) управление процедурами заказов;
- б) транспортировка.

Управление процедурами заказов ведет логист по схеме, которая представлена на рисунке 10.

С учетом требований заказчика и условий перевозок в системе управления логистическим процессом ООО «Глобаллджикс» выступает в качестве транспортного посредника между поставщиком клиента и самим клиентом, который нуждается в услуге доставки.

Следовательно, область пересечения основных экономических интересов всех участников торгово-транспортных отношений образуется на стыках между грузовладельцем и перевозчиком ООО «Глобаллджикс».

Как следует из рисунка 10, на начальном этапе клиент формирует заявку на транспортную услугу. Заявки на перевозки менеджер ООО «Глобаллджикс» получает по телефону, по запросу на официальном сайте или по электронной почте.

2.3 Оценка системы управления транспортировкой в цепях поставок

Организация перевозок грузов в ООО «Глобаллджикс» осуществляется по централизованной форме.

Технология централизованных перевозок в ООО «Глобаллджикс» заключаются в следующем (рис.14).

Централизованные перевозки грузов являются прогрессивным методом выполнения перевозочного процесса и эксплуатации подвижного состава. Они представляют собой организационную систему, обеспечивающую четкое распределение обязанностей и ответственности всех участников транспортного процесса: грузоотправителей, грузополучателей и водителей.

В целом система организации грузовых перевозок достаточно проста.

Централизованные перевозки в ООО «Глобаллджикс» имеют следующие основные преимущества (рис.15).

В ООО «Глобаллджикс» разработана Инструкция по обеспечению безопасности грузовых перевозок. Ниже на рисунке 16 приведены схемы крепления грузов, применяемые в ООО «Глобаллджикс».

Количество используемых транспортных средств напрямую зависит от грузооборота – чем выше грузооборот, тем большее количество транспортных средств необходимо для доставки. В большинстве случаев доставка продукции в ООО «Глобаллджикс» производится в места доставки в пределах города малотоннажными машинами. Обычно, в рейс отправляются свободные от заказов грузовые фургоны по мере получения заданий, загрузка кузова не всегда бывает полной.

Произведем расчет эффективности перевозки посредством Газели в черте города. Рассчитаем сколько точек выгрузки за рейс она сможет обойти. Для этого используем список заказов, которые указаны в таблице 10.

В таблице 10 отображен список заказов, вместе с весом продукции и адресом заказчика. В нем видно, что наиболее оптимальный грузовой фургон, для перевозки, будет груз. фургон «Газель», грузоподъемностью 4 тонны. Чтобы осуществить подготовку к объезду, необходимо использовать систему «SDP» (гарантированное снабжение), и составить замкнутую цепочку заказчиков используя метод кольцевого маршрута.

Отсортировываем данный список по расстоянию относительно местонахождения предприятия и проложив маршрут от ближайших клиентов к дальним обхватывая по пути все остальные. В итоге, получаем результат, указанный в таблице 11.

Используя данные из таблицы 11, составляем кольцевой маршрут. Первый в очереди будет клиент, который расположен ближе всех, к отправной точке – 4,4 км. Необходимо также учитывать обратный путь на предприятие, поэтому в середине списка заказов будет клиент, находящийся на наиболее дальнем расстоянии – 19,1 км. Остальные заказы должны быть расположены согласно пути от отправного пункта к середине списка, а оставшейся от середины списка заказов обратно на предприятие. Конечный список заказов будет выглядеть следующим образом в таблице 12.

Итого расход топлива, при использовании грузового фургона ГАЗель, составит: $18/100*49=8,82$; при использовании ГАЗ-3302-216: $25,3/100*49=12,3$.

Однако, в рейс по городу в 80 % случаев отправляются автомобили груз.фургон груз. фургон ГАЗ3221 , средней грузоподъемностью (1,5 тонн), газовым двигателем и большим расходом топлива на 100 км. пробега. Учитывая, что его загрузка будет не полной, вывод о неэффективности его использования в данном рейсе можно сделать исходя из расхода топлива за рейс. Так же неоднозначным фактором является использование газоболонного оборудования, так как его эксплуатация в меньшей степени предусматривает коммерческое использования связанное с перевозкой значительного груза. Причиной тому является более низкий КПД топлива, а так же более высокий износ деталей (т.е. более высокой нагрузке на двигатель), что вызывает необходимость более частого технического обслуживания транспортного средства. Это в свою очередь становится дополнительной статьей расходов. Так же осложняющим фактором, увеличивающим затраты, можно считать значительную удаленность доступных заправочных станций, обслуживающих автомобили с ГБО, от предприятия и отсутствие их на выделенном маршруте, вследствие чего появляется необходимость проходить еще отдельный маршрут, с целью пополнения запаса топлива, что сводит экономию от использования ГБО на – нет.

10

Исходя из приведенных выше таблиц и расчетов, можно сделать вывод, что в приведенном списке заказов, использование предприятием ООО «Глобаллджикс», груз.фургон ГАЗ-3221, является экономически не целесообразным. Задействовав в данном случае грузовой фургон ГАЗ3302- 216, предприятие могло бы сократить свои транспортные расходы. Так же сократить расходы можно используя бензин как основной вида топлива. Т.к. будет отсутствовать необходимость дополнительного ТО.

3 РАЗРАБОТКА МЕТОДОВ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТИРОВКОЙ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК ООО "ГЛОБАЛЛОДЖИКС"

3.1 Внедрение автоматизированной системы в управление транспортировкой в цепях поставок

Перспективы повышения эффективности перевозки грузов в ООО «Глобаллджикс» обусловлены совершенствованием информационного обеспечения логистики грузовых перевозок.

С целью повышения эффективности грузовых перевозок посредством объединения информационного

пространства предлагаем ООО «Глобаллджикс» внедрить в систему управления грузовыми перевозками информационную систему TransTrade.

TransTrade — уникальное программное обеспечение, разработанное специально для автоматизации транспортных предприятий (рис.17).

Рисунок 17 – Окно программы TransTrade

TransTrade позволяет решать повседневные задачи в области грузовых перевозок. Эффективная автоматизация позволяет наладить процесс оказания транспортных услуг, оптимизировать расходы и сократить ошибки, вызванные человеческим фактором.

Особенности и преимущества TransTrade:

- Гибкие настройки под индивидуальные потребности компании.
- Обширный функционал, позволяющий существенно ускорить и упростить большое количество стандартных операций и рутинных действий.
- Оперативное и продуктивное взаимодействие всех сотрудников в единой системе: от менеджера-логиста до бухгалтера и руководителя.
- Удобный интуитивно понятный для любого пользователя интерфейс.

С помощью программы TransTrade легко осуществляется автоматизация логистики и перевозок. В системе можно фиксировать заказы на грузоперевозки, вести базы данных контрагентов и транспортных средств, формировать все необходимые транспортные и бухгалтерские документы и все возможные наглядные отчеты, согласно заданным условиям.

Документация и отчетность (рис.18):

11

— Транспортные документы: печатная форма заявки на фирменном бланке компании, договор оказания услуг, путевой лист, транспортная накладная, товарно-транспортная накладная, доверенность, экспедиторская расписка, приказы о командировках и т.д.

— Бухгалтерские документы: счет на оплату, счет-фактура, акт выполненных работ, универсальный передаточный документ, акт сверки взаиморасчетов и т.д.

— Отчеты: детализации оказания услуг, расчет с контрагентом, контроль движения документов, расходы, зарплата менеджеров, активность на строительной площадке, обороты по дням, реестр плановых доставок, надежность информационных источников и многие-многие другие.

3.2 Оптимизация маршрутов при транспортировке

В качестве еще одного мероприятия предлагается осуществить построение модели маршрутизации перевозок.

Маршрутизация перевозок – это наиболее совершенный способ организации материалопотока грузов на территорию заказчика. Эта система оказывает существенное влияние на эффективное использование автомобильного транспорта.

Построение модели транспортного обслуживания в области грузовых перевозок основывается на рациональных маршрутах перевозки и графиках доставки продукции до заказчика, то есть маршрутизация перевозок.

При составлении маршрутов определяются пути следования автомобиля с грузом и без груза при выполнении сменного задания, последовательность объезда пунктов на маршруте, конкретизируется время прибытия в каждый из пунктов маршрута.

Рациональные маршруты могут планироваться при меняющихся грузопотоках на каждую смену в оперативном режиме. В первую очередь необходимо выявить возможность организации рациональных маятниковых маршрутов (с полной или неполной загрузкой в обратном направлении) на постоянных грузопотоках. Заблаговременная разработка рациональных маршрутов упрощает оперативное планирование перевозок и повышает их эффективность.

В ООО «Глобаллджикс» в данном случае необходимо документально разработать положение (инструкцию) о грузовых перевозках и определить следующие требования к качеству маршрутов:

- перевозка должна осуществляться по кратчайшему расстоянию;
- обеспечивать минимальную долю холостых и нулевых пробегов в суммарном пробеге автомобиля;

- снижать нерациональные гружёные пробеги за счёт исключения встречных перевозок;
- максимально использовать грузоподъёмность подвижного состава;
- время работы автомобиля должно соответствовать времени в наряде;
- возможность диспетчерского руководства.

Критериями оптимальности являются минимум холостых пробегов или максимум коэффициента использования пробега при перевозке заданного объёма груза. При составлении сборного или развозочного маршрута в ООО «Глобаллджикс» целью является не увеличение коэффициента использования пробега (он и так на маршруте равен единице), а сокращение гружёного (или

общего) пробега, времени объезда всех пунктов маршрута и максимальное использование грузместимости транспортного средства.

3.3 Оценка эффективности предложенных мер

Несомненно, использование предложенной методики управления транспортными доставками в цепи поставок в пунктах 3.1 и 3.2 информационной системы в области грузовых перевозок позволят ООО «Глобаллджикс» наладить эффективную связь между участниками основного процесса управления, хотя это повлекло за собой некоторые проблемы, например, недостаток в получении и обработке данных, проблема исследования операций в управлении материальными и информационными потоками, проблема управления поставками, проблема распределения заказов между водителями и т. д. К преимуществам от внедрения информационных технологий управления в области грузовых перевозок в ООО «Глобаллджикс» можно отнести их способность обеспечить эффективную дееспособность фирмы, а, следовательно, повысить ее конкурентоспособность и возможность выжить на рынке данной сферы, оптимизируя расходы на транспортные услуги. Туда же войдет факт обеспечения работников оперативной информацией, повышающей эффективность непосредственно транспортного процесса по доставке груза заказчику. Повышение качества информации, взаимосвязанного с уменьшением рисков и ошибок, что так же немаловажно.

Далее произведём расчет эффективности предложенных разработок.

В табл. 22 рассчитан экономический эффект.

Таблица 22 – Экономическая эффективность предложенных мероприятий, руб.

Ожидаемая эффективность Расчет Сумма, руб.

Затраты на:

- внедрение программного обеспечения TransTrade, его установку, внедрение и обучение
- приобретение надстройки TransTrade для формирования маршрутизации в цепях поставок

Итого

27990,0

7000,0

34990,0

Экономия затрат на оказание услуг $303240,0 \cdot 0,05\%$ 151620,0

Дополнительная прибыль (достигнутая экономия) 151620,0-34990,0 116630,0

Рентабельность предложенных мероприятий $116630,0 / 34990,0 \times 100\%$ 333,0%

Срок окупаемости: $34990 / 116630 \times 365$ 109 дней

13

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Грузовые перевозки оказывают влияние на любую организацию не зависимо от масштабов и вида деятельности, так как расходы на транспортировку грузов является значимой долей в составе затрат. В крупных российских предприятиях в последнее время все чаще создаются логистические и транспортные отделы с целью оптимизации расходов на перевозку грузов.

Субъектом исследования послужила деятельность российского предприятия, которое оказывает транспортные услуги ООО «Глобаллджикс».

Проведенное исследование позволило решить поставленные задачи:

1. В современной цепи поставок приоритетом управления является системная оптимизация всех характеристик цепи и согласование происходящих в ней процессов. Совокупные издержки разработок, закупок, производства, хранения, транспортировки, маркетинга и других функций, реализуемых в различных частях цепи, а так же связанные с ней риски учитываются в комплексе и разумно распределяются так, чтобы интересы отдельных участников цепи были согласованы и скоординированы. Решающая роль в решении этих задач принадлежит так называемой фокусной компании, которая определяет структуру цепи поставок и принимает стратегические управленческие решения. Применение принципов логистики в цепи поставок выходит за пределы отдельного взятого предприятия и распространяется на весь цикл от производства сырья до реализации товара конечному потребителю.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аникин, Б. А. Логистика производства: теория и практика : учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / В. А. Волочиенко, Р. В. Серышев ; ответственный редактор Б. А. Аникин. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 454 с. — (Бакалавр и магистр. Академический курс). — ISBN 978-5-9916-3928-6. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/425166>
2. Абрамова Е.Р. Пути развития межорганизационной логистической координации в цепях поставок / Е.Р. Абрамова // Российское предпринимательство. — 2017. — № 3. — с. 331-338. [Электронный ресурс]. URL: <https://creativeconomy.ru/lib/37299> (дата обращения: 01.08.2020).
3. Бондаренко В. А., Гузенко Н. В. Ориентация на потребителя в рамках осуществления логистического сервиса / В. А. Бондаренко, Н. В. Гузенко // Научно-методический электронный журнал «Концепт». — 2020. — № 6 (июнь). — С. 6-10. [Электронный ресурс]. URL: <http://ekoncept.ru/2020/15174.htm>. (дата обращения: 01.08.2020)
4. Бочкарев, А. А. Логистика городских транспортных систем : учебное пособие для среднего профессионального образования / А. А. Бочкарев, П. А. Бочкарев. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 150 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5534-05512-2. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/454185>
5. Варламова Д.В. Оценка качества в логистическом сервисе / Варламова Д.В. // Актуальные проблемы менеджмента: менеджмент как важнейший фактор экономического роста и подъема уровня жизни в регионах материалы международной научно-практической конференции. Санкт-Петербургский государственный университет. 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=37415288>(дата обращения: 01.08.2020)
6. Григорьев, М. Н. Логистика : учебник для бакалавров / М. Н. Григорьев. — 4-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 836 с. — (Бакалавр. Академический курс). — ISBN 978-5-9916-2731-3. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/425208>
7. Герами, В. Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики : учебник и практикум для вузов / В. Д. Герами, А. В. Колик. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 533 с. — ISBN 978-5-534-12806-2. Текст: электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. URL: <https://urait.ru/bcode/448343> (дата обращения: 08.08.2020).
8. Дыбская, В. В. Логистика в 2 ч. Часть 1 : учебник для вузов / В. В. Дыбская, В. И. Сергеев ; под общей редакцией В. И. Сергеева. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 317 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-03586-5. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/450016>
9. Информационные системы и технологии в экономике и управлении в 2 ч. Часть 1 : учебник для вузов / ответственный редактор В. В. Трофимов. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 375 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-09090-1. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/455273>
10. Конотопский, В. Ю. Логистика : учебное пособие для среднего профессионального образования / В. Ю. Конотопский. — 4-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 143 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-11922-0. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/454561>
11. Крыгина И.Е. Организация мультимодальных перевозок в условиях неопределенности / Крыгина И.Е. // Стратегии бизнеса. 2019. № 11 (67). С. 8-11. <https://doi.org/10.17747/2311-71842019-11-08-11>

12. Куценко, Е. И. Логистика. Практикум : учебное пособие для вузов / Е. И. Куценко, Л. Ю. Бережная. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 234 с. — (Высшее образование). — ISBN 9785-534-04441-6. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/451596>
13. Левкин, Г. Г. Контроллинг логистических систем : учебное пособие для вузов / Г. Г. Левкин, Н. Б. Куршакова. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 167 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-07787-2. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/453287>
14. Левкин, Г. Г. Логистика: теория и практика : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Г. Г. Левкин. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 187 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-07384-3. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/453320>
15. Лукинский, В. С. Логистика и управление цепями поставок : учебник и практикум для среднего профессионального образования / В. С. Лукинский, В. В. Лукинский, Н. Г. Плетнева. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 359 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5534-10259-8. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/456502>
16. Мельников, В. П. Логистика : учебник для среднего профессионального образования / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 287 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-02489-0. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/433302>
- 15
17. Неруш, Ю. М. Логистика: теория и практика проектирования : учебник и практикум для вузов / Ю. М. Неруш, С. А. Панов, А. Ю. Неруш. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 422 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-13563-3. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/465982>
18. Неруш, Ю. М. Планирование и организация логистического процесса : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Ю. М. Неруш, С. А. Панов, А. Ю. Неруш. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 422 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 9785-534-13562-6. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/465981>
19. Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для среднего профессионального образования / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 351 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-11697-7. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/457173>
20. Неруш, Ю. М. Логистика : учебник для вузов / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 454 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-12457-6. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/447544>
21. Новиков, В. Э. Информационное обеспечение логистической деятельности торговых компаний : учебное пособие для вузов / В. Э. Новиков. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 184 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-01012-1. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/450414>
22. Никишов С.И. Формирование и развитие адаптивно-интегрированной логистики на основе интеллектуальных технологий/ Никишов С.И. // Российское предпринимательство. - 2019. - Том 20. - № 1. - С. 393-400. - doi: 10.18334/rp.19.12.39627 [Электронный ресурс]. URL: <https://creativeconomy.ru/lib/39627> (дата обращения: 01.08.2020).
23. Пузанова, И. А. Интегрированное планирование цепей поставок : учебник для бакалавриата и магистратуры / И. А. Пузанова, Б. А. Аникин. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 319 с. — (Бакалавр и магистр. Академический курс). — ISBN 978-5-9916-3572-1. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/425899>
24. Пузанова, И. А. Управление цепями поставок : учебник для бакалавриата и магистратуры / И. А. Пузанова, Б. А. Аникин. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 320 с. — (Бакалавр и магистр. Академический курс). — ISBN 978-5-9916-9014-0. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/427062>
25. Пустохина И.В. Современные тенденции развития логистики/ Пустохина И.В. // Российское предпринимательство. - 2020. - Том 18. - № 3. - С. 339-346. - doi: 10.18334/rp.18.3.37300 [Электронный ресурс]. URL: <https://creativeconomy.ru/lib/37300> (дата обращения: 01.08.2020).
26. Сергеев, В. И. Управление цепями поставок : учебник для вузов / В. И. Сергеев. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 480 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-01356-6. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/450135>

27. Сергеев, В. И. Логистика снабжения : учебник для вузов / В. И. Сергеев, И. П. Эльяшевич ; под общей редакцией В. И. Сергеева. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 440 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-12843-7. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/448410>

16

28. Тяпухин, А. П. Логистика в 2 ч. Часть 1 : учебник для вузов / А. П. Тяпухин. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 386 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-02246-9. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/453088>

29. Транспортно-экспедиционная деятельность : учебник и практикум для вузов / Л. И. Рогавичене [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 369 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-04168-2. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/450755>

30. Управление цепями поставок : учебник для вузов / В. В. Щербаков [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 209 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-00689-6. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/452536>

31. Управление запасами: многофакторная оптимизация процесса поставок : учебник для среднего профессионального образования / Г. Л. Бродецкий, В. Д. Герами, А. В. Колик, И. Г. Шидловский. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 322 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-10776-0. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/456239>

32. Управление запасами в цепях поставок в 2 ч. Часть 2. : учебник и практикум для вузов / В. С. Лукинский [и др.] ; под общей редакцией В. С. Лукинского. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 283 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-9916-7965-7. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/452155>

33. Щербаков В.В. Логистика и управление цепями поставок : учебник для академического бакалавриата / В. В. Щербаков [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 582 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-11711-0. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/445986>

34. Ширяева Е.Д.. Проблемы контейнерных перевозок в России и странах Евразийского экономического союза / Ширяева Е.Д., Федотова А.А. // Наука и знание: конкурентоспособность общества, науки и бизнеса в условиях мировых интеграционных процессов: материалы международной научно-практической конференции. Новороссийск. 2017. С.226-230.

35. К чему приведет либерализация грузовых перевозок. // [Электронный ресурс]. URL: <http://ecspg.ru/novosti/k-chemu-privedet-liberalizatsiya-gruzovyihperevozok.html> (Дата обращения: 04.04.2020)

36. Перевозка различными видами транспорта. Виды перевозок. // [Электронный ресурс]. URL: <http://fb.ru/article/259268/perevozka-razlichnyimi-vidamitransporta-vidyi-perevozok> (Дата обращения: 04.08.2020)

37. Процесс перевозки. // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transpobrand.ru/tabras-8421.html> (Дата обращения: 04.08.2020)

38. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики РФ // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gks.ru/> (Дата обращения: 04.08.2020)

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/90462>