

ВВЕДЕНИЕ

Одной из задач коммерческой деятельности является физическое распределение. Как показывает опыт, привлекательность коммерческого продукта в наименьшей степени зависит от выгоды цены свойства, чем от скорости доставки до покупателя или торгового посредника. Такое интерес, оказываемое причине скорости поставки, объясняется тем, что приостановка изготовления или неготовность продукта к продаже стоит довольно недешево.

Но ограничение времени поставки, а означает, и понижение неких издержек изготовления и товарообращения, приводит к увеличению издержек на складирование и компанию наиболее оптимальных схем транспортировки продукта. Без сомнения, особенные способности в данных областях обслуживания повышают привлекательность продукта для клиента. В неких отраслях соперничество так сильна, что даже жалкое поднятие обыденного времени поставки приводит к суровым утратам в сбыте.

Очень нередко высочайшая подготовленность к поставке определяется макроэкономической необходимостью. К образцу, обоснованными являются постоянная неограниченная подготовленность к поставке грузов для компаний коммунального и энергетического хозяйства, больниц, транспорта и определенные государством объемы товарных запасов в нефтяных компаний или обязательные запасы товаров кормления, создаваемые в неких странах.

Для личного небольшого и среднего предпринимательства этот вещество обслуживания, сопутствующего товару, также чрезвычайно главен. Недостаточная быстрота и низкое свойство транспортировки имеют все шансы привести к разовым срывам поставок, а потом к утрате значимой части рынка.

Для повышения конкурентоспособности собственного продукта и компании коммерсант обязан решить для себя ряд принципиальных проблем, связанных с транспортным снабжением собственной деятельности. В частности, стиль идет о последующих вопросах:

- к какому времени поставки следует стремиться с учетом издержек и заработков;
 - насколько нужно пт поставки и в каких местах расположены, каковой размер поставки в каждом пт;
 - какие транспортные средства более выгодны, и как их лучше применять;
 - следует ли привлекать для исполнения задач распределения сторонние организации (к примеру, экспедиторов);
 - какой-никакой обязана быть упаковка продукта с учетом запросы распределения.
- Как правило, спецы по сбыту при выборе транспортных средств управляются ценою перевозки и ее качеством, а в том же духе наличием и соответствием подвижного состава потребностям продукта. Выбор схемы транспортировки обязан быть

комплексным и системным, подругому может появиться ряд проблем, какие в предстоящем имеют все шансы значительно понизить результат работы компании. Например, внедрение авиационного транспорта, не глядя на его высочайшие тарифы на перевозку, может значительно уменьшить затраты на перевозку по сравнению с морским и железнодорожным видами транспорта. Такая ситуация объясняется экономией за счет сокращения складских запасов, уменьшения издержек на упаковку и страхование. Кроме такого, неизменные издержки разны для различных видов транспорта, и зависимость издержек на транспорт от размера поставки также разна. На отбор схемы транспортировки воздействует сумма издержек на непосредственно перевозку, сохранение, упаковку и управление распределением. Поэтому наука "Транспортное снабжение коммерческой деятельности" необходима для формирования у грядущих бизнесменов системы познаний, которая поможет им наиболее отменно и правильно осуществить работу, а означает, изготовить собственный бизнес наиболее удачным. В настоящее время более доступными и универсальными видами транспорта являются авто и железнодорожный. Поэтому в предоставленном учебно-методическом пособии они рассмотрены раздельно и наиболее подробно, ежели наименее массовые виды транспорта.

Учебно-методическое вспомоществование сделано на базе рабочей программы по дисциплине "Транспортное снабжение коммерческой деятельности". Его разрешено советовать для исследования студентам торгово-экономических специальностей при исследовании дисциплин "Основы коммерческой деятельности", "Маркетинг", "Логистика".

ГЛАВА 1. ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1 Современное состояние транспортной системы России. Транспортная система России

Российская Федерация располагает сильной транспортной системой, в которую вступают жд, мореходный, речной, авто, лёгкий и трубопроводный транспорт. Каждый из данных видов транспорта представляет собой совокупность средств и путей извещения, а в том же духе разны технических устройств и сооружений, обеспечивающих стандартную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

Органическими долями транспортной системы являются стальные пути, морские и судоходные речные пути, авто пути, трубопроводы для транспортирования нефти и газа, сеть лёгких рядов. Помимо путей сообщения, транспорт располагает и средствами для перемещения продукции - это авто, локомотивы, вагоны, суда и иной сменный состав. К техническим устройствам и сооружениям транспорта относят: станции, депо, мастерские, ремонтные фабрики, компании технического сервиса и т. д.

В зависимости от стратегии и задач компании фирмы создают отбор транспорта для доставки продукции. При этом учитывают расположение изготовления, технико-экономические индивидуальности разны видов транспорта, определяющие сферы их оптимального применения. Техничко-экономические индивидуальности разны видов транспорта и их сферы оптимального использования систематизированы в

табл. 1. 1.

1.2 Понятие и компоненты коммерческой деятельности. Место транспортного обеспечения в коммерции

Коммерческая деятельность - это система оперативно-организационных мероприятий, которые направлены на совершение купли-продажи товаров для удовлетворения спроса населения и получения прибыли. Коммерция как вид деятельности подразумевает разумную компанию коммерческих действий в торговле с целью их более действенного исполнения, быстрейшего доведения продуктов до окончательных потребителей методом воплощения актов купли-реализации.

Именно коммерция (латинское «commercium» - товарообмен), деятельность, связанная с производством и (или) реализацией продукции, оказанием услуг, приносящая доход (прибыль). является основой товарного обращения, исполняет его главную функцию - смену формы стоимости. Однако этим функции коммерческой деятельности не ограничиваются, так как товарное обращение может быть без мероприятий, связанных с продолжением процесса изготовления уже в сфере обращения.

Таблица 1.1 Техничко-экономические характеристики разных видов транспортных средств и сферы их рационального использования

Вид
транс
порта

Особенности транспорта

Сфера применения

Достоинства

Недостатки

1. Же- лезнодо- рожн ый

Высокая провозная и пропускная способность; регулярность перевозок; невысокая себестоимость перевозок

Большие капиталовложения на сооружение пути; большие затраты металла

Пр актически не ограничена

2. Морской

Обеспечивает массовые межконтинентальные перевозки грузов; низ - кую себестоимость; практически неограниченную пропускную способность

Зависимость от естест- венно-геогра фических и навигац ионных условий, создание портового хозяйства

Пр актически не ограничена

3. Речной

Высокая провозная способность; невысокая себестоимость перевозок; небольшие капиталовложения на ор ганиз ац ию су доход ств а

Неравномерность грузобин, сезонность работы, небольшая скорость перевозки

Практически не ограничена

4. Авто - мобильный

Большая маневренность и подвижность ; высокая скорость доставки груза; небольшие капиталовложения в освоение малого грузооборота на короткие расстояния

Низкая производительность труда; низкий уровень эксплуатационных показателей; плохое состояние дорожной сети

На короткие расстояния до 300 км

5. Воздушный

Высокая скорость доставки; самый короткий путь следования

Высокая себестоимость перевозки

Практически не ограничена

Процессы, обеспечивающие товарообращение, разрешено доставить в облике последующей схемы (рис. 1. 1). Коммерческие процессы - процессы, связанные конкретно со сменой стоимости, т. е. с куплей-продажей продуктов. Торговые сервисы - сервисы, нужные для сервиса клиента. В настоящее время эта сфера все наиболее расширяется и подключает все более доп услуг: доставку продуктов на дом, сборку и установку продукта, прием заказов у покупателей.

Технологические процессы - процессы, связанные с телесным продвижением продукта как потребительной стоимости и являющиеся продолжением процесса изготовления в сфере обращения. Технологические процессы - важнейшее связывающее звено меж торговцем и клиентом, без которого нереально исполнять коммерческую активность. Место транспорта в производственно-коммерческой цепи показано на рис. 1. 2.

Транспортное снабжение является структурным составляющим предпринимательской деятельности. Выбор схемы и технологии перевозки существенно воздействует на почти все сферы предпринимательской деятельности: конкурентоспособность, стоимость и свойство продукта, его доступность и притягательность, что в свою очередность воздействует на прибыль коммерческой организации.

Рис. 1.1. Структура коммерческой деятельности

Рис. 1.2. Место транспорта в производственно-коммерческой цепи

Очевидно, что для такого, чтоб продукт был применен, его нужно доставить к покупателю. Как этакое, создание без употребления зря. Целью деловитости транспорта является смещение продукта от мест изготовления к месту их употребления.

Транспорт не лишь заканчивает производственный процесс коммерческого компании, но еще является составляющей маркетинга, так как способствует стимулировать реализации. Для хранения свойства собственного продукта и снабжения высокого уровня подкупного обслуживания предпринимателю нужно совокупно подступать к выбору транспортной схемы и потом создавать анализ воздействия выбранной технологии перевозок.

Транспортно - логистическая операция, содержащаяся в перемещении продукции в данном состоянии с использованием транспортных средств, начинающаяся с погрузки в месте отправления и кончающаяся разгрузкой в месте назначения.

Управление транспортировкой подразумевает исполнение последующих процедур:

- ? выбор способа транспортировки;
- ? выбор вида транспорта;
- ? назначение транспортного средства;
- ? выбор перевозчика и посредников по транспортировке;
- ? оптимизация параметров транспортного процесса.

Разработка стратегии перевозок включает:

- анализ вариантов: анализ потребности может напомнить подобные, но менее

дорогостоящие варианты перевозки;

- анализ цены: ставки оплаты значительно изменяются, и решения нужно взять лишь после рассмотрения всех способностей. Необходимо заполучить

конкурентоспособные цены; консолидацию грузов там, где это могут быть: оптовые скидки на перевозки могут значительно понизить транспортные издержки.

Доказали свою полезность системные договоры и общие заказы. Если используется система поставки в четкие сроки, то с точки зрения расходов действенной станет консолидации нескольких поставщиков, работающих по данной системе;

- анализ и оценку поставщиков: с поддержкой систем выбора и оценки поставщика разрешено заполучить данные, нужные для принятия рационального решения.

Существует 4 области оценки: финансовая, управленческая, техническая (стратегическая) и область отношений или общих корпоративных связей меж перевозчиком и грузоотправителем;

- пересмотр способности применения разных видов транспорта: подключает внедрение отдельных видов транспорта и перевозку комбинированным транспортом, например, автомобильно-железнодорожным. Часто при этом достигается значимая бережливость средств;

- более узкие дела с выбранными перевозчиками: нужен замен данных, какие приводят к лучшему планированию потребностей в транспортных услугах, разрешают применять привилегия мощных сторон клиента и перевозчика. Следует обдумать вероятность сокращения численности перевозчиков, а также вероятность партнерств или союзов.

При выборе того или иного способа транспортировки следует учитывать следующие аспекты:

- условия поставки обязаны в большей степени удовлетворять требованиям покупателя и реализовывать возможности торговца. В предоставленном случае, чем более услуг по поставке (перевозке) продукта будет предоставлено клиенту, и чем лучше будут эти сервисы, тем больше станет конкурентоспособность торговца;

- вид транспорта и вид подвижного состава обязаны гарантировать качественную перевозку, т. е. возможную для предоставленного вида багажа прыть, необходимые нормы сохранности, подходящую правильность отправок и т. и;

- следует учесть воздействие стоимости перевозки на стоимость договора, так как слишком ценный вид транспортировки, хоть и чрезвычайно качественный, может значительно понизить конкурентоспособность продукта;

- для повышения свойства обслуживания рекомендуется исполнять транспортное страхование, которое обеспечивало бы страхователю воздаяние убытков, связанных с плохой транспортировкой грузов;

- при осуществлении внешнеэкономических договоров нужно определять условия дизайна таможенных документов и оплату таможенных пошлин;

- подробное детализированное заключение данных задач может в значимой степени отстоять бизнесмена от разных недоразумений производственного и коммерческого характера и закрепить его состояние на рынке.

1.3 Место транспорта в политике распределения коммерческого предприятия

Пространственная и кратковременная разобщенность просит значимых издержек на доставку до покупателя продуктов и оказание услуг покупателям. Поэтому любое коммерческое начинание исполняет политику распределения. Сам процесс распределения представляет собой совокупность стадий, действий и мероприятий по выявлению, определению, выбору и привлечению потребителей, рационализации путей и средств поставки продуктов сообразно условиям контракта купли-реализации, обоснованию методик и видов складирования данных продуктов (рис. 1. 3). С действием распределения соединены все решения, так или по-другому соприкасаемые с ходом продукта от производителя к покупателю.

Политика распределения - совокупность и направленность действий по разработке и реализации комплекса маркетинга (распределительного микса), входящих в этот комплекс действий и операций по доведению продукта до конечного покупателя (рис. 1. 4).

Политика распределения ориентирована на творение и поддержание эффективного взаимодействия меж всеми субъектами экономической системы, какие исполняют смещение приготовленного для реализации продукта определенного свойства и численности в конкретное время в установленное пространство. В коммерческом отношении таковая взаимозависимость гарантирует бизнесмену приобретение запланированной прибыли и более высококачественное удовлетворение потребностей клиентов.

Организация товародвижения исполняется средством каналов реализована и путей реализована.

Канал реализована - совокупность юридических и (или) телесных лиц, а также средства цепи движения продукта, какие исполняют передачу следующему субъекту цепи распределения права принадлежности на определенный продукт или услугу на их пути от производителя к покупателю.

Рис. 1.3. Процесс распределения товаров

Путь сбыта - это метод, при поддержке которого исполняется перемещение продукта от производителя к покупателю. От выбранного канала зависят путь, время, эффективность движения и свойство поставки продукта. Выбор пути распределения подразумевает технико-экономическое обоснование с учетом социально-экологических причин.

Товар как причина системы распределения владеет последующие свойства:

- 1) дееспособность к складированию;
- 2) транспортабельность;
- 3) степень непрерывности, частота потребности в продукте;
- 4) отзывы о потреблении продукта.

Одновременно с этим система распределения хозяйка подключает функции, обеспечивающие конкурентоспособность продукта. К этим функциям относятся:

- скопление, сортировка и расположение продуктов;
- снабжение сохранности и охраны продукта, находящегося на хранении или в процессе передачи прав на владение им;
- передача прав принадлежности на продукт от торговца к клиенту;

- поддержание коммуникаций, знание переговоров и коммерческих сделок меж клиентами и торговцами;
- сосредоточение и рассредоточение продуктов.

Сбыт является неотъемлемым составляющей коммерческой деятельности, так как он представляет собой заканчивающую, более ответственную стадию заслуги целей бизнесмена и снабжения потребителей важными продуктами. Классической функцией реализована является формирование и поддержание действенной системы перемещения продукта от производителя до окончательного покупателя. Эту же функцию, лишь с технологических позиций, исполняет транспорт. Таким образом, разумеется, что транспортное обеспечение конкретно воздействует на компанию реализована, а означает, и на конкурентоспособность продукта.

Рис. 1.4. Распределительный комплекс маркетинга

В частности, распределительная логистика охватывает изучение и оптимизацию потоков, проводящих процесс разработки стратегии распределения (отбор путей, каналов и органов реализована продукции) и процесс формирования и функционирования системы физиологического перемещения продукта по выбранному каналу. Распределительная логистика может быть разделена на две взаимодополняющие доли: логистику стратегического распределения и логистику физиологического распределения (маркетинг-логистика). Очевидно, что маркетинг-логистика является разделом логистики, исполняющим изучения и оптимизацию всех видов потоков, внутри которых происходит телесное перемещение продукта по избранной схеме (каналу, пути). Структура маркетинг-логистики в графическом облике приведена на рис. 1. 6.

На рис. 1. 6. следовательно, что транспорт занимает в управленческой производственной подсистеме важную роль. В свою очередь рационализацию выбора транспортной схемы гарантирует транспортная логистика. Главная мишень маркетинг-логистики содержится в обеспечении готовности поставки продукта покупателю с высочайшим уровнем обслуживания их сервиса и умными затратами. Выбор и осуществление каналов и путей распределения являются одним из наиболее трудных вопросов коммерческой и управленческой деятельности. По данным исследователей издержки на логистику в развитых странах составляют около 11-15 % государственного заработка. Неослабевающая злободневность проблем перемещении грузов подтверждается тем, что около 50 % всех издержек на логистику приходится на транспорт. Расходы на транспорт сравнительно к производственным издержкам составляют 15-20 %. Поэтому выделенная из системы маркетинг- логистики транспортная логистика является одной из важных долей организации производственной и коммерческой деятельности.

Рис. 1.6 Маркетинг-логистика как подсистема логистики

Транспортная логистика занимается определением потоков, которые предприятие исполняет на внутреннем и внешнем уровнях производственно-коммерческой деятельности.

Задачами транспортной логистики, позволяющими добиться цели, являются:

- обоснование лизинга или привлечения транспортных средств от

специализированных организаций;

- аренда транспортных средств;

- отбор рационального комплекса, композиции транспортных средств;

- определение хороших транспортных маршрутов;

- разработка планов применения и загрузки транспортных средств. Очевидно, что поднятие уровня обслуживания просит дополнительных издержек, в том числе, для усовершенствования сервиса покупателей за счет наиболее стремительной и качественной транспортировки продукта, нужны дополнительные средства, которые имеют все шансы наиболее или наименее быстро воздействовать на продажную цену продукта.

Выбор меж своим садом подвижного состава и услугами специализированной организации исполняется с учетом удаленности потребителя, скорости, частоты и прочности поставок, пропускной возможности, доступности, загруженности транспортных рядов, а еще стоимостных показателей, используемых горючего и электроэнергии.

Перемещение продуктов может изготавливаться средством железнодорожного, легкого, авто, водного и трубопроводного видов транспорта. Очень нередко при транспортировке комбинируются сервисы нескольких видов транспорта.

Непосредственно процесс перевозки даже при применении лишь 1-го вида транспорта может выполняться по-разному.

При выборе вида транспорта наравне со стоимостными затратами (транспортные затраты, складские затраты, издержки на упаковку и т. д.) нужно учесть то, что во время конкретно транспортировки вероятны неудача и потеря багажа, утрата массы и остальные виды рисков. Кроме такого, заминка багажа в пути следования может привести к отказу покупателя от продуктов предоставленного поставщика. В неких вариантах за несвоевременную поставку грузов предусмотрены штрафы.

Во время выбора вида транспорта нужно учесть не лишь издержки, но и долговременные последствия, связанные с качеством обслуживания и стилем компании. Выбор транспорта зависит от множества таковых факторов, как положение рыночной конъюнктуры, живучесть цен, степень запасов продуктов и сырья на предприятии. В связи с этим решения по выбору транспортной схемы, как правило, имеют краткосрочный, оперативный характер.

ГЛАВА 2. ТРАНСПОРТНАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

2.1 Сущность и общая характеристика транспорта

Транспорт - это сфера материального производства, которая занимается перевозкой людей (пассажиров) и грузов, нормальную деятельность которой обеспечивают различные технические средства и сооружения. Транспорт владеет двумя главными нюансами. С одной стороны, он является составляющей рыночной инфраструктуры, так как гарантирует телесное расположение продукции материального изготовления. С иной стороны, транспорт - субъект экономических взаимоотношений, так как реализует свои сервисы, перемещая продукты и пассажиров.

Транспорт выполняет ряд принципиальных функций фактически во всех сферах деятельности человека.

1. Экономическая функция содержится в том, что транспорт является необходимым звеном хотькакого изготовления и материальной основой, обеспечивающей деление труда, квалификацию и кооперирование предприятий. Транспорт нужен для доставки всех видов сырья и продукции ИЗ пт изготовления в пункты употребления.
2. Политическая функция содержится в возможности транспорта объединять регионы России. При поддержке транспорта исполняются связи меж территориально разобщенными регионами страны, а втомжедуже и международные дела.
3. Социальная функция содержится в обеспечении трудовых и бытовых поездок людей, улучшении критерий труда и комфортабельности отдыха, перевозке медикаментов и печатной продукции для всех уровней образования.
4. Культурная функция содержится в обеспечении общения меж людьми. Транспорт исполняет перевозку продукции печати (газет, журналов, книжек), творений художества.
5. Оборонная функция содержится в том, что транспорт - материальная база для передвижения вооруженных сил, объектов военной экономики, а втомжедуже он сам конкретно является долей почти всех видов военного орудия.

В настоящее время хотькакой вид транспорта обязан удовлетворять следующим главным потребностям:

- показывать транспортные сервисы в нужном объеме и должного качества;
- гарантировать величайшую экономичность работы и уменьшать себестоимость транспортных услуг;
- уменьшать сроки доставки грузов с целью повышения свойства перевозки;
- блюсти правильность функция и прибытия грузов в согласовании с действующими графиками движения самостоятельно от погодных и климатических критерий, времени дняиночи и остальных причин, влияющих на перевозочный процесс;
- обеспечивать наибольшую сохранность перевозимых грузов;
- гарантировать сохранность движения подвижного состава и деятельности людей в границах транспортных компаний и подразделений;
- блюсти экологичность деятельности, предупреждать загрязнение окружающей среды продуктами отходов деятельности транспорта. Транспорт классифицируют по нескольким признакам.

1. В зависимости от назначения:

- транспорт всеобщего использования - таковой вид транспорта, который осуществляет перевозки грузов, пассажиров и груза при обращении хотькакого гражданина или юридического лица;
- транспорт необщего использования - внутриведомственный или внутрипроизводственный транспорт, а втомжедуже транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным организациям.

Ведомственный транспорт промышленных компаний именуется промышленным транспортом. Подъездные пути - это пути, предназначенные для сервиса отдельных компаний, организаций. Они соединены с общей сетью стальных дорог России

рельсовой колеей.

2. В зависимости от квалификации:

- универсальный транспорт - транспорт, способный исполнять перевозки различных видов багажа;

- специальный (особый) транспорт, проектный для перевозок 1-го типа грузов.

3. В зависимости от метода перемещения:

- дискретный - хотькакой транспорт, на котором грузы передвигаются по путям единицами или отдельными группами (партиями) при поддержке независимо передвигающихся транспортных единиц (каров, поездов, судов, самолетов и т. д.);

- постоянный транспорт - транспорт, который гарантирует перевозку в обличье постоянного потока при поддержке эластичных лент, эскалаторов, трубопроводов.

Транспорт - это непростая инфраструктура, включающая очень много разнообразных частей. В настоящее время все виды транспорта, так или по-другому, взаимосвязаны и совместно представляют собой систему. Транспортная система - совокупность разных видов транспорта, традиционно ограниченных территориально, окружающих в зависимости и содействии при исполнении перевозок. Транспортная система как независимая ветвь народного хозяйства подключает 4 главные подсистемы.

1. Транспортная сеть - совокупность всех путей известия (всеобщего и необщего использования), связывающих населенные пункты страны или единичного региона.

2. Подвижные транспортные средства самостоятельно от формы собственности на них.

3. Трудовые ресурсы, исполняющие транспортировку и творение добавленной стоимости.

4. Система управления всеми видами транспорта.

Российская Федерация располагает отлично образованный, сильной транспортной системой, которая подключает жд, авто, мореходный, речной, воздушный и трубопроводный транспорт. В настоящее время транспортный рынок располагаться в состоянии формирования. По этим Министерства транспорта РФ, в 2002 г. на местности России сервисы авто транспорта клиентам давали возле 5, 05 тыс. перевозчиков, сервисы аква транспорта - возле 1 тыс. судовладельцев, сервисы легкого транспорта - возле 200 перевозчиков разной формы принадлежности. Несмотря на сильную изношенность главных фондов транспортной системы, Российская Федерация владеет достаточным потенциалом для сотворения современной инфраструктуры путей известия. Развитие новейших технологий перевозок положительно отразится на почти всех отраслях индустрии и общественной сфере.

2.2 Понятие транспортной услуги и ее основные особенности

До конца XX в. понятие «транспортная услуга» не использовалось при организации и управлении транспортом. Под транспортной услугой понималась конкретно перевозка, измеряемая таковыми валовыми показателями, как размер погрузки и выгрузки, грузооборот и т. п. Однако таковой метод оценки учитывал только численный нюанс работы транспорта. В критериях рыночной экономики в мнение

"служба" кроме размеров исполнения нужно подключать и степень свойства и обслуживания, проводящего воплощение сервисы.

В принципе служба - это не формирующая материальных благ активность по удовлетворению потребностей отдельных лиц и сообщества в целом.

Международный эталон 180 8402-86 дает последующее определение: служба - это итог деятельности или действий (служба как нематериальная продукция); активность или процесс подключает предоставление сервисы. Таким образом, услуга - это активность, связанная с разменом стоимостей, направленная на удовлетворение потребностей, проявленных в форме спроса, которая не сводится к передаче права принадлежности за некий физический продукт.

Транспортная служба, как такая, относится к сфере материального изготовления. Не преобразовывая конкретно сырье и материалы, транспорт формирует потребительную цену. Транспортная служба является конечным действием материального изготовления и сразу начальным этапом производственного или окончательного употребления.

В настоящее время под услугой понимается конкретно перемещение грузов в пространстве, а в том же духе неважнокая операция, не являющаяся движущейся, но обеспечивающая его подготовку и воплощение, а конкретно: упаковка и разметка грузов, их пакетирование, промежуточное сохранение, предоставление грузовладельцу нужной информации и т. п.

Таким образом, главный вид транспортной сервисы - это перевозка грузов, но, как правило, она сопровождается предоставлением цельного комплекса доп услуг.

К главным транспортным услугам относятся:

- перевозка грузов, почты;
- погрузочно-разгрузочные операции (нагрузка, выгрузка, перегрузка и т. д.);
- хранение грузов;
- подготовка транспортных средств к перевозке грузов;
- предоставление перевозочных средств на критериях аренды, проката;
- транспортно-экспедиционные и доп операции, выполняемые при перевозке грузов, груза и др., по обслуживанию компаний, организаций, народонаселения;
- перегон новейших и отремонтированных перевозочных средств.

Все виды материальных услуг имеют все шансы выполняться лишь при обеспечении нематериальных услуг, какие сопровождают физическому распределению. К ним разрешено отнести рекламные, коммерческие, информационные сервисы, сервисы страхования и др. Большое количество причин, влияющих на вид и квалификацию транспортной сервисы, позволяет классифицировать сервисы в три огромные группы:

1) по признаку взаимосвязи с главной деловитостью компаний различают:

- перевозочные сервисы;
- неперевозочные сервисы;

2) по виду покупателя, которому предоставляется служба:

- наружные сервисы даются нетранспортным компаниям и организациям;
- внутренние сервисы даются иным компаниям и организациям транспортных

отраслей;

3) по нраву сервисы:

- технологические;

- коммерческие;

- информационные и др.

В силу того, что транспорт, являясь сферой материального изготовления, не производит вещественной продукции как таковой, транспортная служба имеет ряд специфических особенностей:

1. транспортная служба является продолжением процесса изготовления в сфере обращения; процесс изготовления кончается в момент передачи продукции ее покупателю. Сама по себе транспортная служба существовать не может, она непременно гарантирует коммерческую деятельность нетранспортных компаний;
2. служба не может быть вне процесса ее изготовления, а означает, невозможно образовать запасы сервисы;
3. предоставление сервисы - это реализация процесса труда, а означает, свойство сервисы - это свойство ее исполнения, т. е. свойство труда;
4. потребительная цена сервисы появляется при серьезном соблюдении временных ограничений, направленности движения продукта и остальных критерий, что сужает вероятность ее конкурентной подмены;
5. спрос на сервисы подвержен резким колебаниям в зависимости от временных и пространственных характеристик, транспорт не владеет ресурсом, позволяющих сглаживать неравномерности спроса.

Спрос на сервисы конкретного вида транспорта определяется, в частности, развитием в регионе остальных видов транспорта, степенью их интеграции, уровнем транспортных тарифов, качеством обслуживания, предоставляемого потребителям разными видами транспортных компаний и организаций. Выделяют два главных направления организации транспортных услуг:

- 1) адаптацию набора предлагаемых услуг к конкретным специфическим условиям перевозки продукта грузовладельцев;
- 2) функциональное создание потребности, а означает, и спроса на транспортную услугу.

Проблема эффективности распределения продуктов и повышения уровня свойства машинного сервиса в критериях рыночной экономики связана с проблемой свойства услуг. Только высочайший уровень свойства сервиса способствует транспортным компаниям взятывдолг и сдерживать экономическую нишу на рынке транспортных услуг. При этом высочайший уровень обслуживания и эффективности сервиса обязан сопровождаться подходящим уровнем материально-технического снабжения, а конкретно: образованный системой складских и контейнерных терминалов, современной погрузочно-разгрузочной техникой, электронными средствами информации и управления.

При обеспечении высочайшего свойства транспортных услуг появляется следующая проблемная ситуация. Транспортные компании и организации пытаются добиться высочайшего свойства перевозки методом предоставления заказчикам как

разрешено большего численности сопутствующих транспортных услуг. Однако такое комплексное сервис с наиболее широким набором, чем это необходимо покупателю, значительно увеличивает цену транспортной услуги, что может существенно нарастить стоимость перевозимого багажа.

Поэтому при выборе такого или другого комплекса транспортных услуг следует учесть необходимость и полезность их применения.

ГЛАВА 3. ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

3.1 Понятие груза. Классификация грузов и их основные характеристики

Необходимость перемещения коммерческого продукта от места производства к месту употребления описывает то, что некое время продукт является багажом.

Груз - материальные ценности и продукты с момента принятия к транспортировке у грузоотправителя до момента сдачи грузополучателю. Груз обладает вблизи личных параметров, какие воздействуют на индивидуальности его перевозки, перегрузки и сохранения. Совокупность таковых критерий, обеспечивающих доброкачественную перевозку, именуется транспортной чертой багажа.

Основным причиной, влияющим на технологию транспортировки багажа, являются физико-химические характеристики багажа. Они определяют вид тары и подвижного состава, погрузочно-разгрузочные работы, режим сохранения, а еще меры сохранности при перевозке. На каждом облике транспорта есть своя классификация грузов.

I. Массовые грузы - грузы, отправляемые, как правило, крупными объемами, обеспечивающими совершенную загрузку подвижного состава. Различают последующие виды массовых грузов:

- насыпные и навалочные грузы. Данный вид багажа перевозится без тары в раскрытом подвижном составе. К насыпным грузам относятся в главном семя и семечки всех видов сельскохозяйственных культур; к навалочным - уголь, песок, гравий, гранит, руда и др.;
- наливные грузы. Жидкие грузы перевозятся в спец подвижном составе (цистернах, наливных танкерах) и требуют трудной погрузочно-разгрузочной техники. К данному виду грузов относятся различные нефтепродукты;
- строй материалы. В зависимости от нрава и их свойства могут перевозиться в скрытом или раскрытом подвижном составе. К данному виду багажа относятся разные изделия из бревна и железобетона, кирпич и др.

II. Генеральные, или тарно-штучные, грузы. Данный вид грузов перевозится упакованным в скрытом подвижном составе. В зависимости от вида упаковки распознают грузы:

- мешковые - в мешках упаковывают грузы, не требующие охраны от механических повреждений;
- киповые - в кипы и тюки упаковывают натуральные и искусственные волокна и изделия из них; в тюках перевозится непрессованный материал, а в кипы прессуют хлопок и джут;
- катно-бочковые - грузы, упакованные в бочках-барабанах или рулоны; в железных бочках перевозят горючие воды (горючее, смазку,

растворители), в древесных - сухие хим и пищевые продукты;

- ящиковые - грузы, упакованные в ящики, типоразмеры которых регламентированы ГОСТом;

- пакетные.

К телесным чертам багажа относятся: длина, ширина, высота, поперечник, главный меркой линейных размеров является метр. Основной единицей измерения размера является кубический метр, а на морском транспорте - регистровая тонна (2, 83 м3). В зависимости от телесных размеров штучные грузы втомжедухе разделяются на:

- негабаритные;

- тяжеловесные;

- легковесные.

Объемы, определяющие, к какой-никакой категории относится этот груз, на разных видах транспорта разные. Так, тяжеловесным багажом на железнодорожном транспорте считается таковой груз, толпа 1-го места которого превышает 0, 5 т, на аква - выше 1 т, на авто - выше 3 т. К легковесным относятся, как правило, те грузы, 1 т массы которых занимает размер более 2 м. Негабаритными именуется грузы, габариты которых уходят за пределы габаритов подвижного состава.

III. Особорежимные грузы - грузы, какие берегут и перевозят при условии соблюдения особой, взыскательно поставленной технологии. К предоставленной группе относятся опасные грузы, скоропортящиеся грузы, активный скот и сырые животные продукты.

При учете транспортных характеристик толпа багажа состоит из совершенной массы конкретно багажа (толпа нетто) и массы тары, в которой этот груз перевозится.

Такая встроенная толпа именуется массой брутто. На железнодорожном транспорте в массу брутто вступает толпа подвижного состава. Обязательным условием приема багажа к перевозке является верная маркировка. Правила маркировки грузов не зависят от вида транспорта и регламентируются Правилами перевозок грузов.

Маркировка продукта - надписи, изображения и относительные обозначения, помещенные на таре, бирках или непосредственно на товаре, нужные для учета багажа и обеспечивающие меры по сохранности при транспортировке. В связи с этим следует переносить маркировку так, чтоб она была отлично видна и сохранялась до конца перевозки. Различают последующие виды маркировки:

- товарная (фабричная) разметка охватывает информацию для получателя о товаре - название продукта, заглавие производителя, его адрес, ГОСТ и др.;

-отправительская разметка охватывает номер и количество мест, название и адрес грузоотправителя и грузополучателя, пункт функция и пункт назначения;

-специальная (предупредительная) разметка охватывает сведения о способе сохранения и погрузочно-разгрузочных работах, производящихся с этим видом багажа;

- транспортная разметка наносится для учета и контроля за транспортировкой багажа; представляет собой мелочь, в числителе которой порядковый номер, присваиваемый грузу в месте приема к перевозке, в знаменателе - количество мест предоставленной отправки, вблизи с дробью наносится номер грузовой накладной.

На тарноштучных грузах указываются толпа брутто и нетто.

Характеристика грузопотоков

Грузовые потоки представляют собой смещение определенной транспортной массы (багажа) по конкретному расстоянию, в конкретной направленности.

Грузопотоки формируют и поддерживают транспортно-экономические связи, какие, в свою очередь, нужны для товарообращения. Грузовой поток появляется конкретно в процессе перемещения продуктов между пунктом изготовления и пунктом потребления.

Качественная и сравнительная черта грузопотоков способствует в разборе имеющегося расположения на машинном рынке, что, в свою очередь, позволяет улучшить некие характеристики деятельности всей транспортной системы: обнаружить лишние нерациональные перевозки, определить сферы действенного применения такого или другого вида транспорта, а в итоге выстроить прогнозы и доказать виды их развития.

Существует три классификации грузопотоков: по назначению, по родам грузов, по видам транспорта. Классификация по назначению предполагает деление грузов по топографическому признаку. По предоставленной классификации распознают следующие виды грузопотоков:

- международные - грузы передвигаются между странами в процессе экспортно-импортных денежных отношений;
- межрайонные - грузопоток предполагается в масштабах страны, между разными регионами;
- местные - транспортировка багажа происходит внутри определенной экономической области или на полигоне машинного соединения (внутри отдельной стальной пути);
- внутрихозяйственные - грузы передвигаются в пределах 1-го предприятия.

Классификация грузопотоков по видам грузов выявляет приоритетные на предоставленном облике транспорта виды багажа. Данный вид классификации дает возможность разбирать структуру грузопотока, что в некоторой степени позволяет специализировать сменный состав и географически улучшить направленности перевозок. В этом случае для каждого вида транспорта выделяют номенклатуру грузов. Обычно выделяют 6-8 главных видов багажа, занимающих более значимое пространство в структуре грузопотока.

Основные показатели качества транспортной продукции

К основным качественным характеристикам транспортной продукции относятся :

- полнота (объем) перевозки;
- скорость доставки;
- своевременность и ритмичность перевозки;
- сохранность груза во время перевозки;
- безопасность перевозки;
- уровень сервисного обслуживания.

В условиях рыночной экономики именно качество продукта или услуги является решающим фактором в конкурентной борьбе за покупателя. Рассмотрим каждый

показатель конкурентоспособности наиболее подробно. Уровень удовлетворения спроса по объему перевозок определяется как следующий коэффициент:
где - соответственно фактический объем перевозок и согласованный плановый спрос на перевозки грузов за период t .

Степень ритмичности отправления и прибытия грузов определяется следующим образом:

где - фактическое количество поставок продукции, доставленных с соблюдением установленного нормативного интервала за период времени t ;
- общее количество поставок за период времени.

Степень регулярности перевозок грузов определяется так:

где P_{\max} - максимальный объем перевозок грузов за определенный интервал времени (например, за месяц) в течение анализируемого периода (например, за год);
 $P_{\text{сред}}$ - средний объем перевозок за интервал времени того же периода.

Коэффициент, определяющий уровень скорости доставки грузов, исчисляется по формуле:

где - фактический объем перевозок грузов, доставленных грузополучателем с соблюдением нормативных сроков доставки;
- общий объем перевозок анализируемых грузов.

Степень сохранности перевозимых грузов определяется так:

,

где Q_0 - общий объем перевозимых грузов;

$Q_{\text{пот}}$ - потери продукции в пунктах погрузки, выгрузки и при транспортировке в сопоставимом периоде.

Перечисленные выше коэффициенты принимают смысл 0 до 1 и вычисляются для отдельных видов транспорта и багажа и т. п. В отдельности любой показатель владеет огромным смыслом, но классификация и интеграция всех данных характеристик предоставляют показатель, который дает комплексную оценку свойства перевозки. Такой показатель называется "колесом свойства" транспортного обслуживания грузовладельцев и рассчитывается по следующей формуле:

где - рейтинговые коэффициенты, учитывающие потребительские оценки отдельных показателей транспортной продукции и их взаимовлияние. Данные коэффициенты получают методом экспертных оценок. На рис. 4.2 приведено графическое изображение «колес качества».

Рис. 4.2. «Колесо качества» транспортного обслуживания клиентов

ГЛАВА 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

4.1 Современное состояние автомобильного транспорта

Классификация автомобильных перевозок

Автомобильный транспорт является одним из самых обширно используемых.

Автомобильный транспорт в стране обуславливается следующими плюсами:

- дееспособность гарантировать доставку по схеме "от двери до двери", т. е. без необходимости применения нескольких видов транспорта, без дополнительных перегрузок, а означает, и без бесполезных расходов времени и материальных средств;

- высочайшая подвижность и маневренность позволяют скоро сконцентрировать авто в подходящем месте и в нужном численности;
- высочайшая прыть доставки, связанная с техническими чертами каров;
- наиболее высочайшая ступень сохранности грузов;
- широкая сфера внедрения по видам грузов, системам известия и расстояниям перевозки.

К недочетам авто транспорта относятся:

- маленькая грузоподъемность грузовых каров (до 10-12 т);
- небольшая дальность перевозки - авто транспорт выгоднее применять при перевозке на малые расстояния;
- высочайшая цену перевозок, что не может не воздействовать на стоимость багажа, а означает, и на его конкурентоспособность.

Недостаточно обширное внедрение авто транспорта связано еще и с тем, что во почтивсех районах отсутствуют авто пути, а почтивсе уже имеющиеся пути чрезвычайно невысокого свойства. В России процент протяженности авто дорог очень низок по сравнению с Западной Европой.

Еще один недостаток - малая грузоподъемность, хотя в развитых странах он давно уже устранен. В США и Канаде добились того, что грузоподъемность грузовых автомобилей-тяжеловесов превысила 300 т. В качестве примера можно назвать «Terex titan 33-19» (его грузоподъемность составляет 318 т); канадский «Wabco» (120 т); французский «Benne Mogel» (65 т). транспортный коммерческий груз перевозка Грузоподъемность - одна из важнейших характеристик автомобильного транспорта. В табл. 6.1 приведена классификация автотранспортных средств в зависимости от их грузоподъемности.

Как уже было сказано, автомобильный транспорт является универсальным, и вследствие этого он используется во многих областях экономики. Грузовые перевозки классифицируются по ряду признаков, описывающих их основные сферы и способы применения. Схема классификации приведена на рис. 5.1.

Таблица 5.1 Классификация средств автомобильного транспорта по их грузоподъемности

Критерии грузоподъемности

Автомо
били

Тягачи

Полуприцепы

Прицепы

Особо малая грузоподъемность (< 0,5 т)

X

X

Малая грузоподъемность (от 0,5 до 2 т)

X

X

Средняя грузоподъемность (от 5 до 15т)

X

X

X

X

Особо большая грузоподъемность (> 15т)

X

X

X

X

Рис. 5.1. Классификация грузовых автомобильных перевозок

Общепринятая классификация грузовых перевозок наиболее полно описывает возможности применения автотранспорта.

4.2 Характеристика технических средств автомобильного транспорта

Материально-техническая основа авто транспорта включает последующие составляющие:

- сменный состав;
- автотранспортные компании;
- авто пути.

Подвижной состав состоит из конкретно каров, и в том же духе немоторизованных полуприцепов и прицепов. Автомобили, представляющие собой функциональные самодвижущиеся единицы, являются главной категорией парка автотранспортных

средств.

Они определяют промышленный уровень и экономико-эксплуатационные свойства всех остальных видов подвижного состава. Классифицировать грузовые авто разрешено по почти всем признакам, но при выборе вида транспорта управляются до этого только его транспортными чертами.

1. Так как от вида кузова зависят ширина номенклатуры и размер перевозимого багажа, распознают следующие виды грузовых каров:

- универсальные (всеобщего назначения) - имеют кузов в облике платформы с бортами, предусмотрены для широкой номенклатуры грузов;

- спец - имеют кузов, приспособлений умышленно для конкретных видов багажа (для насыпных грузов - самосвалы; для наливных - цистерны; для скоропортящихся грузов - рефрижераторы).

2. Проходимость кара воздействует на местность внедрения. По проходимости авто разделяются на дорожные и внедорожные (карьерные). Внедорожные авто по собственным габаритам и перегрузке не могут выходить на пути без особых разрешений и мер осторожности.

3. Автомобили с чрезвычайно большой массой еще более основательно воздействуют на дорожное покрытие, чем легковые авто и грузовики с маленькой грузоподъемностью. Для того чтоб предупредить раннее поражение дорог, муниципальными нормами и эталонами регламентированы главные характеристики грузовых каров.

К группе "А" относятся авто и автопоезда дорожного типа. Данный парк каров специализирован только для перевозок по дорогам высших категорий с усовершенствованным капитальным покрытием. К группе " Б " относятся авто, допускаемые к эксплуатации на всей козни дорог всеобщего использования. В группу " В " вступают более томные авто, которые по собственным транспортным чертам не допускаются на пути общего использования. Данный вид каров специализирован для эксплуатации на особых карьерных, лесовозных или других дорогах.

Следующий элемент системы авто транспорта - автомобильные пути, какие представляют собой комплекс инженерных сооружений, специализированных для снабжения способности постоянного безопасного движения с определенными рассчитанными перегрузками и скоростями. Автомобильные пути состоят из земельного полотна и искусственных сооружений (мостов, путепроводов, тоннелей и т. д.), на какие наносят дорожные покрытия. Дорожное покрытие в свою очередь подключает: главную дробь, дополнительный слой основания, дорожную одежду (высокий слой).

Направление движения каров описывает метка, которая наносится на проезжую дробь пути особыми красками или цветными пластмассами. Также пути оснащаются сигналами, знаками и указателями. В зоне авто пути находятся разные компании, обеспечивающие непрерывность движения: заправочные станций, станции технического обслуживания и т. д.

В коммерческом отношении главные характеристики, какие характеризуют пропускную дееспособность дорог, так как от этого зависит прыть перевозки багажа.

В зависимости от характеристик, обеспечивающих пропускную способность, авто пути разделяются на категории. Основные характеристики категорий дорог приведены в табл. 6. 3.

Основными веществами авто транспорта, обеспечивающими компанию и управление, являются автотранспортные компании. Главные задачи автотранспортных компаний - содержание авто парка, снабжение его исправного и трудоспособного состояния, экономичное внедрение автотранспортных средств и конкретная организация перевозочного процесса в согласовании с запросами рынка. К автотранспортным компаниям, занимающимся грузовой работой, относятся:

- грузовые автопредприятия и соединения;
- транспортно-экспедиционные фирмы;
- грузовые станции, какие организуют перевозки в прямом междугородном и смешанном сообщении;
- механизированные базы погрузочно-разгрузочных работ, специализирующиеся при поддержке собственной техники грузовыми работами.

Все приведенные больше автопредприятия обеспечивают работу транспорта всеобщего использования.

Для коммерческих компаний экономически целесообразно при маленьких перевозках продуктов применять свой маленький парк или снимать авто у соответственных компаний и организаций. При перевозке же больших партий грузов крупная осмысленность перевозки достигается при поддержке автотранспортных компаний.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ключевым понятием для транспорта XXI века является интеграция: крупные грузовладельцы участвуют в развитии транспортной инфраструктуры и подвижного состава. В процессе интеграции все этапы и операции управления товарными потоками рассматриваются как единое целое, расходы на этих этапах оцениваются как взаимосвязанные, требующие скоординированного подхода при своевременном качественном обеспечении покупателя продукцией и услугами с наименьшими издержками. На сегодняшнее время формируются организации - операторы с участием разных видов транспортных средств, что даст возможность перейти к созданию сквозных тарифов при организации смешанных перевозок....