

вод – Щербинки-Стрелка – Речной вокзал							
--	--	--	--	--	--	--	--

Таблица 4

Результаты опроса о частоте использования речных маршрутов, %

Участки	Постоянно (2–3 раза в неделю)	Иногда (2–3 раза в месяц)	Редко (1 раз в месяц и меньше)	Не предполагаю
Городец – Балахна	9	12	8	71
Балахна – Сормово	13	9	17	61
Сормово – Стрелка (у метро)	20	22	28	30
Стрелка (у метро) – Речной вокзал (набережная)	23	21	28	28
Речной вокзал (набережная) – Бор	9	22	24	45
Речной вокзал (набережная) – Щербинки (Автозавод)	15	27	32	26
Автозавод – Щербинки	18	25	28	29
Щербинки (Автозавод) – Дзержинск	8	11	25	56

Выявлена важность ряда критериев при местных речных перевозках (табл. 5). При этом подтвердилось предположение о гибкости спроса на речные городские перевозки от уровня цен и времени в пути.

Таблица 5

**Оценка важности критериев при речном местном сообщении
(по 5 бальной шкале)**

Критерий оценки	Важность, средний балл
Стоимость проезда	4,22
Продолжительность поездки	4,14
Близость причала к остановке городского транспорта	3,93
Комфорт	3,8

Проведенные маркетинговые исследования подтвердили актуальность открытия городских речных маршрутов и выявили отношение потенциальных пассажиров к ряду факторов и параметров местных городских маршрутов, что позволяет принимать обоснованные решения по организации этих перевозок.

*В.В. Цверов, О.В. Тетерина, А.А. Чепурова, Е.Н. Шадрин
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»*

**ОЦЕНКА НАПРАВЛЕНИЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ
ПРОЦЕССОВ ОРГАНИЗАЦИЙ**

В статье приводятся результаты оценки возможности применения направлений совершенствования транспортного обеспечения логистических процессов организаций относящихся к разным отраслям экономики

Существует много направлений совершенствования транспортного обеспечения логистических процессов организаций [1, 2, 3]. Но возможности их использования организациями, относящимися к с различным отраслям экономики и с разными характеристиками отличаются. В данной работе сделана попытка оценки возможности их применения в трех типах организаций: транспортной, промышленной, строительной и торговой.

Рассмотрим каждое направление в отдельности.

Торговые организации, как правило, отдают на аутсорсинг вопросы доставки.

При этом крупные торговые сети заключают договора на транспортное и транспортно-экспедиционное обслуживание сети с отобранными для этого транспортно-экспедиционными организациями перевозчиками. Для них актуальны следующие направления совершенствования:

- выбор наиболее эффективных (по сочетанию надежности, качества и затрат) перевозчиков и транспортно-экспедиторских фирм;
- оптимизация маршрутов развоза товаров с распределительных складов по торговым точкам;
- разработка графиков развоза;
- оптимизация завоза продукции от поставщиков на распределительные склады в части: определения базиса поставки, при самовывозе обоснования используемых транспортных средств (их грузоподъемности, марки) и выбор перевозчиков.

В небольших торговых организациях в части транспортного обеспечения в первую очередь стоит задача определения базиса поставки (заключать договор на поставку товаров с доставкой или с самовывозом).

При заключении договор на поставку товаров с доставкой вопрос транспортного обеспечения решаются в рамках выбора поставщик. При этом при выборе требуется учитывать не только стоимость товара с доставкой, но и стыкуемость используемых транспортных средств с возможностями торговой точки по разгрузке транспортных средств в технологическом плане и по времени завоза.

При заключении договор на поставку товаров с самовывозом вопрос транспортного обеспечения решается в рамках выбора перевозчика. При этом при выборе требуется учитывать не только стоимость транспортировки и погрузки и разгрузки, но и стыкуемость используемых транспортных средств с возможностями торговой точки по разгрузке транспортных средств в технологическом плане и по времени завоза.

Анализ структуры грузооборота небольшой торговой организации показывает актуальность решения указанных задач для организаций данного вида.

В транспортных организация совершенствование транспортного обеспечения клиентов идет в направлении обеспечения требований клиентов к транспортировке:

1) повышения качества перевозок в части:

- сохранности грузов,
- доставки точно в срок,
- отказов или отсрочки выполнения заказов на перевозку,
- своевременного положительного реагирования на претензии клиентов;

2) снижения стоимости доставке за счет:

- разработки оптимальных маршрутов доставки грузов,
- разработки графиков работы транспортных средств,
- определение рационального соотношения своих и арендуемых транспортных средств (на рис. 1 приведен пример динамики грузооборота транспортной компании, на котором видны явные сезонные колебания, обуславливающие актуальность разработки указанного направления),

– оптимизацию структуры парка транспортных средств в соответствии со спросом на перевозки (на рис. 2 приведена структура спроса на перевозки по размеру партий, а на рис. 4 структура имеющегося парка автомобилей по грузоподъемности той же транспортной компании – видно, эти две структуры не стыкуются, что обуславливает актуальность решения для транспортных компаний данной задачи),

– определения графика пополнения транспортных средств с учетом старения существующего парка транспортных (в табл. 1 показана потребность в транспортных средствах по грузоподъемности, а в табл. 2 наличие их и возраст в организации – диспропорции данных и определяет актуальность указанной задачи);



Рис. 1. Динамика грузооборота транспортной компании

3) повышение удобства работы клиентов с транспортной организацией:

- обеспечения доставки грузов «от двери до двери»;
- повышение информационной готовности,
- удобства размещения заказов и контроля их исполнения;
- повышения гибкости (реагирования на просьбы клиентов об изменении условий перевозки по срокам, очередности, объемам, изменению маршрутов).

В промышленных предприятиях требуется обеспечивать завоз материальных ресурсов на склады материально-технического снабжения и вывоз готовой продукции со складов клиентам, а также перемещение материальных ресурсов и готовой продукции по предприятию. В них в части транспортного обеспечения стоят задачи:

1) снижение издержек на транспортировку за счет:

- обоснования рационального базиса поставки в договорах поставки по покупаемым материальным ресурсам с поставщиками (заключать договор на поставку товаров с доставкой или с самовывозом),
- обоснования рационального базиса поставки в договорах поставки по поставляемой продукции с клиентами;
- рационального распределения перевозок между своим, арендованным транспортом и транспортом перевозчиков;
- оптимизации структуры парка транспортных средств в соответствии со структурой грузооборота,
- разработки оптимальных маршрутов доставки грузов,
- разработки графиков работы транспортных средств,
- определения графика пополнения транспортных средств с учетом старения существующего парка транспортных;

- 2) повышения качества поставок клиентам организации в части:
- сохранности продукции при доставке,
 - поставки точно в срок (для чего должны разрабатываться регламенты поставки с учетом регулирования срока доставки),
 - отказов или отсрочки выполнения поставок,
 - своевременного положительного реагирования на претензии клиентов по доставке продукции;
 - обеспечение поставки с доставкой на склад клиента (по его желанию);
 - повышение информационной готовности,
 - удобства контроля исполнения поставок;
 - повышения гибкости (положительного реагирования на просьбы клиентов об изменении условий поставок по срокам, объемам, пунктам поставок).



Рис. 2. Структура заказов на перевозку по размеру партий

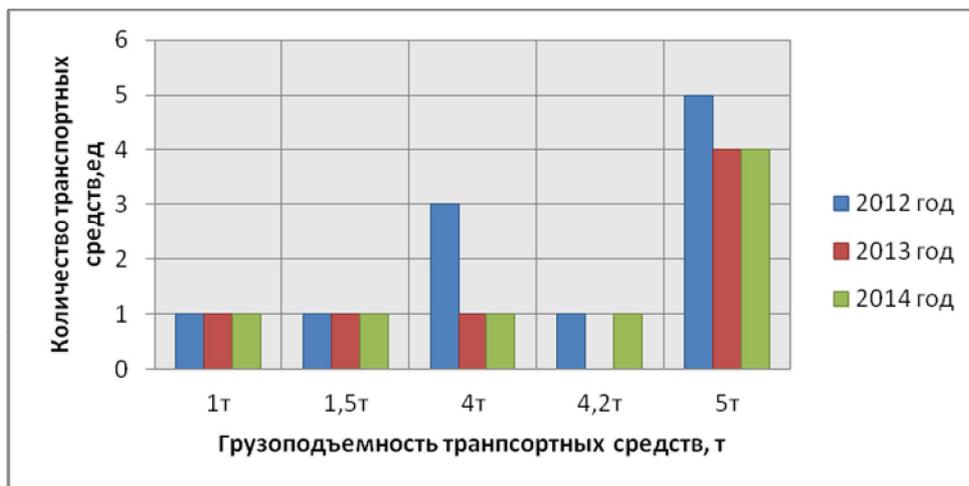


Рис. 4. Структура транспортных средств транспортной компании по их грузоподъемности

Таблица 1

Необходимое количество транспортных средств

Размер партии, кг	Потребность транспортных средствах, ед
500	0,4
500–1000	0,9
1000–1500	0,55
1500–2000	0,99
2000–2500	1,6
2500–3000	1,8
3000–3500	1,8
3500–4000	0,8
4000–4500	0,3
4500–5000	0,2
5000–5500	0,05
5500–6000	0,09
6000–и выше	0,2
ИТОГО:	9,68

Таблица 2

Структура автопарка рассматриваемой компании в 2014 г.

№	Марка а/м	Грузоподъемность, т	Год выпуска	Возраст а/м
1	FIAT DUCATO	1,00	2010	4
2	Газель	1,50	2008	6
3	Газ-3309	4,00	2012	2
4	Hino 300	4,20	2013	1
5	МАЗ 437130-332	5,00	2010	4
6	МАЗ 437130-332	5,00	2012	2
7	МАЗ 437143-332	5,00	2013	1
8	МАЗ 437130-332	5,00	2012	2

Как показали исследования при общей схожести направлений совершенствования транспортного обеспечения, набор применяемых направлений в организациях разных отраслей имеет свою специфику и отличается значительно.

Список литературы:

- [1] Костров В.Н. Организационно-экономическое обоснование транспортно-логистических систем доставки грузов : монография / В.Н. Костров, В.В. Цверов, А.В. Черемин. – Н.Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2008. – 184 с.
- [2] Цверов В.В. Обеспечение доставки материальных ресурсов по принципам «от двери до двери» и «точно в срок» / В.В. Цверов // Бюллетень транспортной информации. – 2010. – № 185.– с. 16–22.
- [3] Цверов В.В. О состоянии научно-методического обеспечения принятия решений по доставке продукции в транспортно-логистических цепях Приволжского федерального округа // В.В. Цверов, Д.В. Хавин, В.Я. Захаров, Е.Б. Волкова // Вестник СамГУПС. - 2012. - № 2. – с. 74-79.