

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://studservis.ru/gotovye-raboty/vkr/29615>

Тип работы: ВКР (Выпускная квалификационная работа)

Предмет: Логистика

Введение 3

1. Аналитический обзор теоретических аспектов логистического управления транспортными системами 5

1.1 Основные понятия логистического управления транспортными системами 5

1.2 Формирование логистической цепи агропромышленного предприятия 17

2. Формирование логистического управления транспортными системами ООО «Данко» 28

2.1 Общая характеристика ООО «Данко» 28

2.2 Анализ управления транспортными системами 45

2.3 Разработка предложений по совершенствованию транспортных систем ООО «Данко» 51

2.4 Экономическая эффективность разработанных предложений 58

Заключение 66

Список используемой литературы 68

Введение

В современном мире под воздействием глобализации активно развиваются большие логистические сети, эффективность которых в значительной степени зависит от степени согласованности и качества работы всех звеньев и всех логистических партнеров. Усложнение экономической ситуации предъявляет дополнительные требования к повышению эффективности работы цепей поставок, росту экономии их затрат, при сохранении высокого качества обслуживания клиентов и способности достигать своей стратегической конкурентоспособности.

Сфера поставки агропромышленных продуктов сегодня в период сложной экономической ситуации в России и применением к ней экономических санкций становится критически важной. Осуществление своевременных поставок свежей и качественной сельскохозяйственной продукции во все регионы России сегодня является ключевой задачей обеспечения экономической безопасности страны. Следовательно, исследование проблемы планирования и формирования такой цепи поставок сельскохозяйственной и агропромышленной продукции, которая бы позволила постоянно обеспечивать россиян продовольствием надлежащего качества, сегодня особенно актуальна.

Тем самым, выбранная тема дипломного проекта представляется высоко актуальной и имеет четкую практическую направленность.

Проблемы развития логистических структур и, в частности, систем поставки сельскохозяйственной и агропромышленной продукции, достаточно подробно изучены в отечественной и зарубежной литературе. Однако, проблема создания высоко интегрированных цепей поставок и формирования эффективной цепи поставки, способной обеспечить быструю и качественную поставку сельскохозяйственной и агропромышленной продукции остается еще недостаточно изученной. Следовательно, более подробное изучение данной проблемы и выработка рекомендаций по планированию и формированию российских цепей поставок свежей сельскохозяйственной и агропромышленной продукции представляет значительный интерес с точки зрения теории и практики современной логистики.

Целью данной работы является разработка рекомендаций по тактическому планированию и формированию цепи поставок сельскохозяйственной и агропромышленной продукции, как фактора обеспечения высокой конкурентоспособности ее участников.

Предметом данной дипломной работы является цепь поставок сельскохозяйственной и агропромышленной продукции, а объектом — цепи поставок ООО «Данко», занимающегося поставками сельскохозяйственной и агропромышленной продукции.

В рамках данной работы предполагается решение следующих задач:

□ Анализ концептуальных подходов к организации цепей поставок во взаимосвязи с конкурентоспособностью логистических партнеров;

□ Исследование подходов к анализу запасов в логистической цепи поставок и прогнозированию потребности участников в материалах и продуктах, применение этих методов на базе ООО «Данко» при проектировании

его цепей поставок;

- Анализ механизмов оценки количества и места расположения логистических объектов в цепи поставок ООО «Данко»;
- Выбор направления повышения эффективности цепей поставок ООО «Данко» и увеличения скорости поставки сельскохозяйственной и агропромышленной продукции;
- Разработка рекомендаций по формированию эффективной цепи поставок сельскохозяйственной продукции ООО «Данко» во связи с эффективностью всей логистической системы;
- Экономический анализ рекомендаций по формированию эффективной цепи поставок ООО «Данко».

1. Аналитический обзор теоретических аспектов логистического управления транспортными системами

1.1 Основные понятия логистического управления транспортными системами

На сегодняшний день в условиях стремительно развивающегося процесса глобализации экономики большое значение приобретают вопросы управления транспортировкой. Это обусловлено тем, что развиваются торговые отношения со всеми ведущими странами мира, что требует налаженной, отлично функционирующей транспортной системы не только в этих странах, но и между ними.

Несмотря на это, и отечественные и зарубежные авторы сходятся во мнении, что управление транспортировкой – раздел логистики, занимающийся вопросами организации доставки, то есть перемещения каких-либо материальных объектов (продукция, вещества) из одного пункта в другой по оптимальному маршруту. Анализ приведенных подходов к определению управления транспортировкой с позиции направленности на повышение её эффективности позволил сделать попытку собственного определения.

Так, управление транспортировкой – это управление транспортными потоками от источника к потребителю с оптимальными затратами и целью достижения максимальной прибыли [6, с. 28].

Транспортировка – это большая доля стоимости онлайн продуктов. Успех любой транспортной цепи зависит от способа использования транспорта [34, С. 105].

Наличие широкого выбора видов транспорта объясняется их разными техническими возможностями, разным уровнем значимости и местом в международной структуре грузоперевозок.

В определенных регионах существуют определенные географические, экономические и технологические условия для активного развития, например, морских грузоперевозок, а в других регионах главное место отводится сугубо автомобильной доставке грузов.

Выбор вида транспорта для перевозки груза зависит от множества факторов (рис. 1):

Рис. 1. Факторы, влияющие на выбор вида транспорта [41, С. 193]

Целесообразность использования конкретного вида транспорта применительно к конкретному региону и конкретному грузу складывается из:

1. Себестоимости перевозок;
2. Капитальных вложений в их организацию;
3. Допустимой скорости и времени доставки;

4. Маневренности транспорта;
5. Надежности транспорта и способности к бесперебойным поставкам;
6. Условий по сохранности и безопасности грузов;
7. Провозной способности самого транспорта (объема перевозимых грузов);
8. Возможности быстрого внедрения современных технологий;
9. Уровня сложности погрузочно-разгрузочных работ.

При выборе вида грузового транспорта необходимо учесть ценность товаров, которые можно перевозить на транспорте, весовые и габаритные характеристики допустимых грузов, технические требования по грузоперевозке заказчика и характеристики самого транспорта.

Нередко проведенные расчеты позволяют сделать вывод о том, что в конкретной местности для доставки различных видов грузов рационально использовать несколько видов транспорта или комбинированные грузоперевозки. Однако все равно придется выбирать оптимальный вариант транспорта для грузоперевозок [46].

Далее целесообразно отметить преимущества различных видов транспорта для грузоперевозок.

Если говорить о преимуществах определенных видов транспорта, то следует отметить, что:

1. Железнодорожный транспорт способен осуществлять грузоперевозки на средние и дальние расстояния, в любую погоду, днем и ночью и все 365 дней в году, может двигаться по разным маршрутам для обеспечения быстрой доставки грузов и предлагает невысокую стоимость грузоперевозок;
2. Морской транспорт способен доставлять большие объемы грузов на сверхдальние расстояния в любую точку мира, отличается очень высокой пропускной способностью (может перевозить любые грузы и в любом количестве), движется достаточно быстро, обеспечивает высокую степень надежности, сохранности и защиты грузов, обеспечивает грузоперевозки по самой низкой себестоимости.
3. Речной транспорт предлагает все те же преимущества, однако он ограничен внутренними водными коммуникациями.
4. Автомобильный транспорт считается самым популярным видом транспорта, обеспечивающим богатый выбор транспортных средств с разной грузоподъемностью, не зависит от погодных условий, имеет высокую маневренность, способен доставлять грузы на малые и средние расстояния «под дверь» без промежуточных перегрузок и по весьма демократичной стоимости.
5. Авиационный транспорт способен перевозить грузы на сверхдальние расстояния с огромной скоростью, гарантирует высокую степень защиты и сохранности груза.

Среди факторов, влияющих на выбор (своим или чужим транспортом осуществлять доставку груза), важнейшая роль отводится экономическому фактору.

Экономическая оценка состоит из двух этапов (рис. 2).

Следует определить оптимальное соотношение объема работы для собственного и наёмного автопарка.

Рис. 2. Экономическая оценка выбора транспорта (собственного или наёмного)

Исходя из перечисленных характеристик транспорта, а также народнохозяйственных и отраслевых факторов, можно достаточно быстро составить для себя точную картину транспортных преимуществ и быстро выбрать наиболее функциональный и экономичный вид грузоперевозок, которые будут осуществлять транспорт с высокой степенью безопасности и минимумом финансовых затрат [13, с. 356]. На этапе создания собственного автопарка должны рассматриваться альтернативные возможности использования «лишнего» транспорта (например, продажа услуг по перевозке свободными автомобилями). Далее определяются точки безразличия или равновесия, т. е. при каком объёме работ издержки на собственный и наёмный автотранспорт одинаковы [3, с. 87-88].

В решениях, определяющих облик и направления развития логистических систем и ценой поставок, все большее внимание уделяется транспортной компоненте.

«Из-за основополагающей важности транспортировки и очевидных издержек, с ней связанных, эта область

деятельности всегда привлекала к себе пристальное внимание менеджеров», - так говорят о роли транспортного обеспечения логистики Д. Бауэрсокс и Д. Клосс. Действительно, транспортные издержки составляют для разных отраслей экономики от 40 до 60% всего объема логистических издержек, и этот факт десятилетиями заставлял управленцев всех уровней стремиться к снижению транспортных издержек любой ценой, нередко игнорируя при этом влияние параметров транспортировки на другие компоненты логистики.

Между тем такой упрощенный подход во многих случаях влечет за собой рост запасов, увеличение административных расходов, ограничение возможностей адаптации к изменениям рынка, снижение качества обслуживания. «Когда начальник, урезая затраты на грузоперевозки, не учитывает все другие расходы, связанные с логистикой, они дают о себе знать, как пробоины в плотине, между тем, менеджеру по перевозкам поступает очередное распоряжение: уменьшить транспортные расходы на 3% по сравнению с предыдущим годом. И порочный цикл повторяется».

Таким образом, для достижения системного эффекта транспортировка должна рассматриваться в комплексе со складированием, грузопереработкой, управлением запасами. Интеграция управления транспортировкой с другими логистическими функциями — это процесс, который развивается уже в течение нескольких десятилетий и сопровождается глубокими переменами в самой транспортной отрасли. Современная логистика становится одной из основных конкурентных стратегий развития группы предприятий объединенных единой цепью поставок. Основной характеристикой таких эффективных концепций является их ориентация на конкретного потребителя и производство «по заказу» [11, с. 52]. Производство по заказу и ориентация на конечного потребителя [32, с. 14] требуют от логистических цепей поставок применения средств информационной обработки.

Такая тесная интеграция логистических партнеров и синхронизация процессов их взаимодействия не позволяет использовать классические методы планирования производства (методы линейного программирования, теории очередей и др.) [15, с.157]. Для реализации эффективной цепи поставок требуется, чтобы она была способна осуществить поставку нужного продукта в нужное место, в нужное время и при этом с минимальными затратами [29, с. 179]. Достижение подобного эффекта возможно только в том случае, если подойти к логистическому процессу системно [39, с. 72].

В структуре логистической системы управление цепями поставок охватывает все области логистики, начиная от источника начального сырья, заканчивая конечным потребителем. Управление цепями поставок является более широким понятием, чем сам по себе логистический процесс [33, с. 34]. Под управлением цепью поставок понимают процесс, который одновременно можно отнести к управлению движением материальных потоков, и в тоже время соотносить с организацией связей между посредниками с момента получения исходного сырья до получения товара конечным потребителем [43, с. 52].

Под логистической цепью обычно принято понимают последовательность этапов прохождения материального потока от источника начального сырья до потребления готовой продукции [29, с. 34].

Логистическая цепь состоит из звеньев.

Эффективность логистической системы напрямую зависит от влияния тех издержек, с которыми приходится столкнуться в ходе продвижения материалопотока от источника сырья до конечного потребителя.

Размеры логистических издержек определяются сферы экономической деятельности логистических участников. На промышленных предприятиях они составляют обычно 10-15% от суммарных затрат на производство и реализацию продукции, а у торговых организаций могут составлять от 25% суммарных затрат [37, с. 227].

Современная концепция управления цепями поставок ориентирует на применение концепции «совокупных затрат». Цель применения концепции управления цепями поставок состоит в координации распределительной и производственной деятельности предприятий [участников логистической системы для экономии затрат и повышения уровня обслуживания клиентов. В рамках концепции «совокупных затрат» все статьи затрат различных логистических участников рассматриваются совместно.

С помощью новых инструментов, пришедших в бизнес вместе с информатизацией и оптимизацией коммуникационных процессов, были выработаны новые модели логистического управления, позволяющие определять необходимые объемы товарных запасов. С помощью концепции «совокупных затрат» удается интегрировать все процессы в цепи поставок и добиться эффективной реализации системы «точно в срок» (just-in-time).

В результате чего может быть построена эффективная логистическая система, которая будет быстро адаптироваться к изменениям окружающей среды, будет способна осуществлять корректировку процессов

на основе действия механизма обратной связи, будет эффективно выполнять те или иные логистические функции и операции и обеспечивать нормальное функционирование всех ее подсистем во взаимосвязи с внешней средой.

Необходимо отметить, что применение современной концепции управления цепи поставок, как правило, сопровождается применением эффективной информационной поддержки класса ERP (Enterprise resource planning) продуктов. Тем самым, управление процессами согласования и осуществление конкретных логистических процессов и операций, как правило, осуществляется в информационной среде модульных комплексов поддержки принятия решений и управления деятельностью предприятия.

Подобные информационные продукты опираются на применение ряда алгоритмов и методик анализа показателей функционирования цепи поставок, и реализации конкретных логистических операций. Многие из подобных алгоритмов могут быть осуществлены логистическими участниками напрямую без посредства специализированных информационных систем.

В целях повышения качества прогнозирования объема заказываемого материального потока, предприятие, выступающее одним из участников логистической цепи, может применять методы экстраполяции.

Экстраполяция объемов материального потока может быть осуществлена по среднему уровню ряда динамики объемов поставок сырья или по среднему темпу роста.

Экстраполяцией по среднему уровню ряда д

Список используемой литературы

1. О развитии сельского хозяйства (с изменениями на 12 февраля 2017 года) №264-ФЗ: (<http://docs.cntd.ru/document/902021785>)
 2. Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 30 января 2012 г. № 120//Российская газета. 2012. 3 февраля.
 3. Постановление Правительства РФ от 14.07.2014 № 717 (ред. от 15.04.2016) «О Государственной программе развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2015 -2020 годы».
- Литература:
4. Аникин Б., Родкина Т. Основы логистики. Теория и практика. Учебник. М.: Проспект, 2017 – 340 с.
 5. Аникин Б., Родкина Т. Управление цепями поставок. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Учебник. М.: Проспект, 2017 – 224 с.
 6. Астахова О. К вопросу о логистике агропромышленного кластера // Логистика. 2013. №8. С. 39-42.
 7. Брыжко В.Г., Бейлин М.М. Концепция совершенствования механизма государственного регулирования сельского хозяйства региона. // Аграрный Вестник Урала, №3 (95), 2014, с. 58-64
 8. Быкадоров С.А. Логистика и управление цепями поставок зерна из Сибирского федерального округа // Интегрированная логистика. 2013. №3. С. 2-4.
 9. Девятков В.В. Исследование транспортной логистики агропромышленного парка республики Татарстан // Автоматизация в промышленности. 2016. Т. 10. С. 58-62.
 10. Дыбская В., Зайцев Е., Сергеев В., Стерлигова А. Логистика. Интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок. Полный курс МВА. М.: Эксмо, 2017 - 944 с.
 11. Куликов Ю. Грузоведение на автомобильном транспорте. М.: Высшее профессиональное образование, 2017, 214 с., с. 53
 12. Левкин Г. Г. Основы логистики: Учебное пособие. - М.: Инфра-Инженерия, 2016. - 240 с.
 13. Логистика: Учебник/ под ред. проф. Мельникова В. П. - М.: Издательство Юрайт, 2016. – 286 с.
 14. Магомедов А.М., Бучаев А.Г. Логистика агропромышленного комплекса региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2015. №10. С. 74.
 15. Неруш Ю. М., Панов С. А., Неруш А. Ю. Проектирование логистических систем: Учебник. - М.: Издательство Юрайт, 2016. – 422 с.
 16. Носов А.Л. Возможности логистики в агропромышленном комплексе государства // Аудит и финансовый анализ. 2014. №2. С. 357-361.
 17. Проценко О. Развитие системы управления цепями поставок // Логистика. 2015. №4. С. 30-31.
 18. Пузанова И. Интегрированное планирование цепей поставок. Учебник. М.: Юрайт, 2016 – 320 с.
 19. Сергеев В. И. Управление цепями поставок. М.: Юрайт, 2016 – 480 с.
 20. Слоун Р., Дитман Дж., Менцер Дж. Новые идеи в управлении цепями поставок. 5 шагов, которые ведут к реальному результату. М.: Альпина Паблишер, 2017 – 230 с.

21. Щербаков В. Логистика и управление цепями поставок. Учебник. М.: Юрайт, 2017 – 592 с.

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://studservis.ru/gotovye-raboty/vkr/29615>