

ОРГАНИЗАЦИЯ ГОРОДСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПРИ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ МЕЛКИМИ ПАРТИЯМИ

Камбаров Ч.У.¹, Абдурахманов С.К.²

¹ЖАГУ, Жалал-Абад, ²ОшТУ, Ош, Кыргызстан, eakr.info@gmail.com

Аннотация: В данной статье показано ориентировка поставщика на отдельного потребителя, и колебания спроса, приводящие к изменению условий обслуживания потребителей и пересмотра маршрутов доставки грузов мелкими партиями.

Ключевые слова: транспортное предприятие, услуги, товародвижение.

ORGANIZATION OF URBAN CONSUMER SERVICES WHEN DELIVERING GOODS IN SMALL BATCHES

Kambarov CH.U.¹, Abdurakhmanov S.K.²

¹ Jalal-Abad state University, ² Osh University of technology, Kyrgyzstan

Annotation: In given clause the orientation of the supplier to the separate consumer, and fluctuation of demand resulting(bringing) to change of conditions of service of the consumers and reconsideration of routes of delivery of cargoes by fine parties(sets) is shown.

Key words: transport companies, services, and merchandise.

Транспорт представляет собой материальное производство, необходимость которого ощущается не в непосредственном процессе создания материальных богатств, а в сфере обращения или доставки их к месту потребления. В связи с чем ценообразование на транспорте должно обеспечивать возмещение транспортным предприятиям общественно-необходимых издержек и необходимую финансовую поддержку для сохранения и укрепления транспортного потенциала страны и сокращения транспортных затрат в конечной цене произведенной продукции.

Перемещение является одной из первоочередных потребностей жизнедеятельности человека, наряду с потребностями в пище, одежде, жилье и т. п. Транспортировка товаров является важнейшим элементом производственного процесса, так как какой-либо продукт можно считать полностью готовым к потреблению только тогда, когда он доставлен потребителю. Поэтому транспортное производство можно определить, как особый вид экономической деятельности, которая связана с удовлетворением потребности общества в перевозках грузов и людей.

Для того чтобы произведенные товары оказались доступными для потребителей в нужном месте и в нужное время, необходима организация эффективной системы товародвижения, которая была бы выгодной для товаропроизводителей и в то же время оказывала определенное воздействие на потребителей. Товародвижение представляет собой вид деятельности, связанной с доставкой товаров потребителям, их хранением, поддержанием запасов, тарированием и т. п. Однако наиболее важную роль в товародвижении играет транспорт.

Во многих случаях транспорт выступает как средство повышения экономической активности в стране. Он позволяет вовлечь в хозяйственный оборот потенциальные возможности отдаленных и слаборазвитых районов страны. По существу, он заполняет географические разрывы между производителями и потребителями товаров. При этом транспорт может способствовать расширению этих разрывов. Связывая производство и потребление, транспорт расширяет масштабы самого производства. Благодаря развитому транспорту, повышается коммерческая активность предпринимателей, лучше удовлетворяются социальные потребности населения.

Таким образом, транспорт является активным и непрерывным участником производственных и социальных процессов в обществе, важнейшей производственной инфраструктурой экономики. Вместе с тем транспорт выполняет определенные

производственно-сбытовые функции, создавая и продавая на рынке собственную продукцию, которой является перевозка грузов.

Выполнить заданные условия представляется возможным с применением плана организации и обслуживания потребителей.

Проблема поиска методов плана организации грузов мелкопартионных перевозок специфических грузов в транспортной сети городов актуальна по целому ряду причин[1,2]:

- во-первых, при разработке плана обслуживания потребителей необходимо учитывать спрос потребителей, который будет влиять на функционирование участников логистической цепи;

- во-вторых, наличие большого количества автоперевозчиков значительно обострило конкуренцию на рынке автотранспортных услуг, что вынуждает владельцев автотранспорта искать новые конкурентные преимущества, основным из которых является разработка рациональных развозочных маршрутов и графиков работы транспортных средств на них, которые бы максимально соответствовали требованиям, предъявляемым заказчиком к перевозчику;

- в-третьих, повышению эффективности доставки грузов в настоящее время уделяется недостаточное внимание несмотря на то, что доля транспортных затрат, учитываемых при формировании цен на конечную продукцию, доходит до 50%;

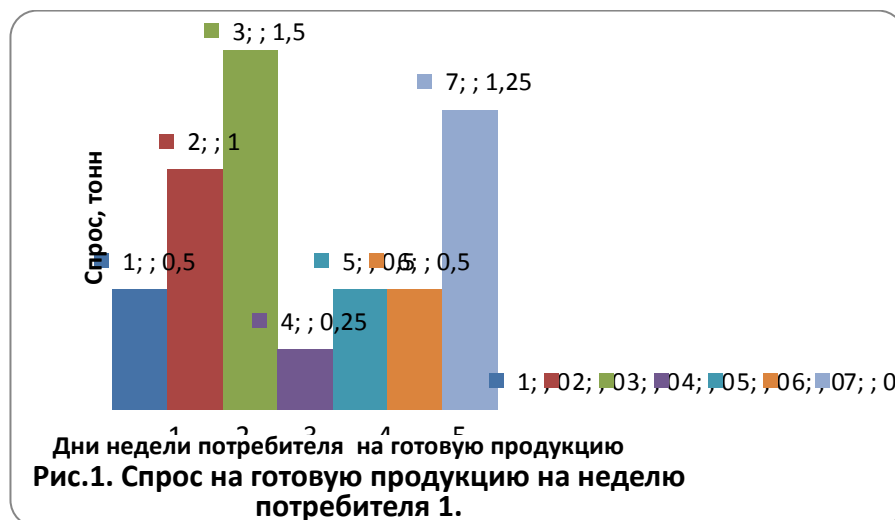
- в-четвертых, перевозки специфических грузов большей частью приходятся на транспортные системы крупных и средних городов, которые накладывают ряд серьезных технических ограничений, усложняющих процесс организации перевозок грузов: ограничения по скорости и направлению движения, ограничения по времени и др.

- в-пятых, перевозки специфических грузов, предназначенные для удовлетворения потребностей большого числа потребителей, отличающихся разным уровнем спроса в различных частях города и его постоянными колебаниями, связаны с рядом трудностей. Это, в первую очередь, вызвано отсутствием постоянного грузопотока между отправителем и грузополучателями.

Именно указанные проблемы приводят к необходимости проектирования развозочных маршрутов с учетом большого количества технологических ограничений и обработки значительного объема исходной информации. Это позволит определить оптимальную очередность объезда пунктов, которая удовлетворяла бы требованиям потребителя и обеспечивала бы минимум затрат для перевозчика.

Анализ разработке плана обслуживания потребителей услуг (рис.1,2,3) показывает, что возникают существенные отклонения и колебания спроса, поступающие из множества отдельных изолированных источников. При этом поставщик ориентируется на отдельного конечного потребителя (рис.4,5,6), и колебания спроса приводят к изменению условий обслуживания потребителей и пересмотру маршрутов доставки грузов мелкими партиями.

Данные о спросе на готовую продукцию для потребителя 1 и потребителя 2 показано на рис.1 и 2.



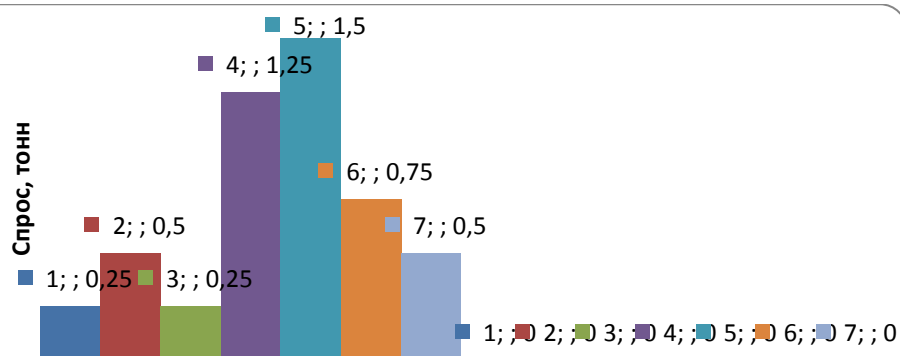


Рис.2. Спрос на готовую продукцию на неделю потребителя 2.

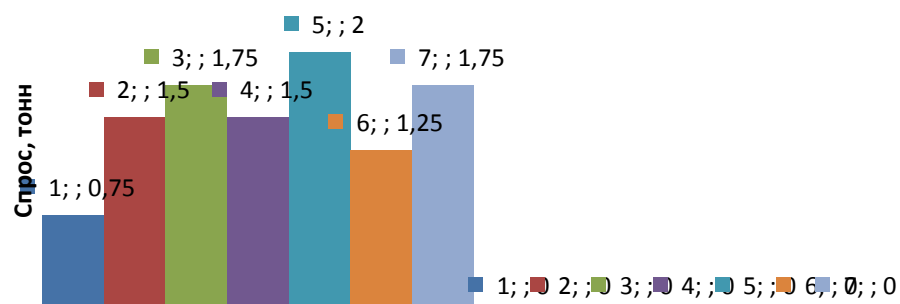


Рис.3. Спрос на готовую продукцию на неделю потребителя 5.

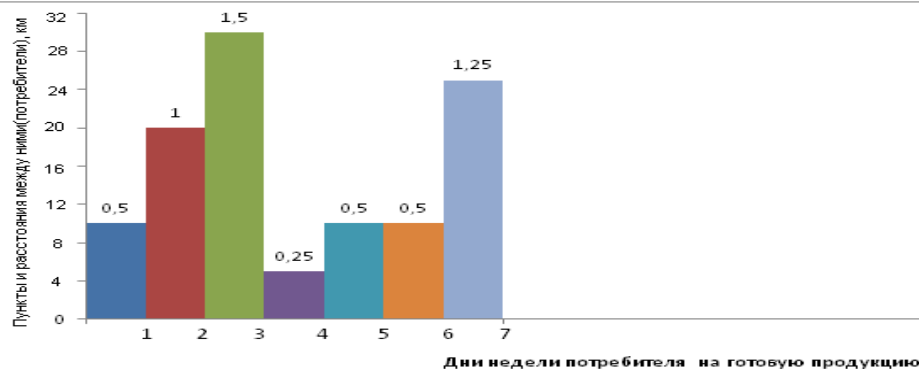


Рис.1. Спрос на готовую продукцию на неделю потребителя 1.

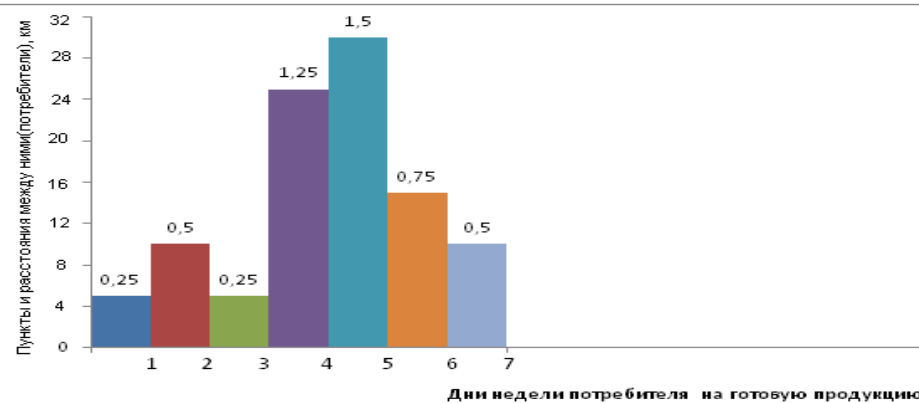


Рис.2. Спрос на готовую продукцию на неделю потребителя 2.

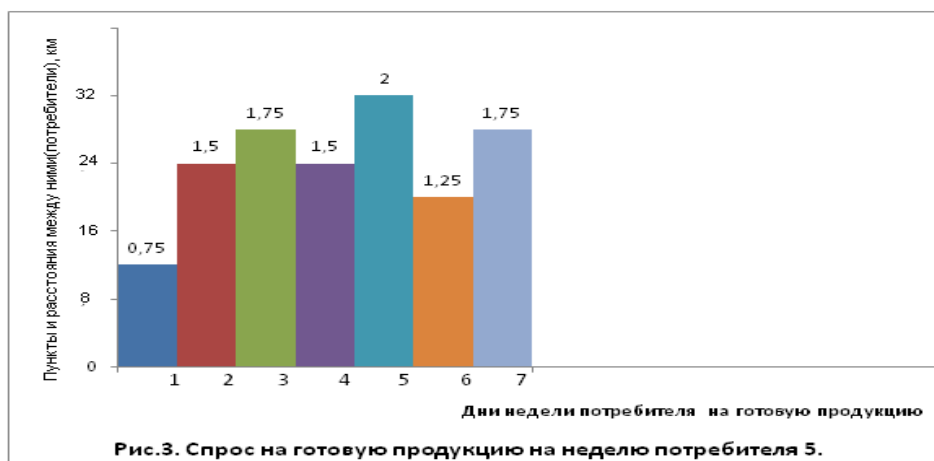


Рис. 3. Спрос на готовую продукцию за неделю 5 потребителей

Если рассмотреть сумму спроса некоторых получателей, то за анализируемый период времени можно наблюдать относительно устойчивое и постоянное потребление продукции (рис.3-6). Из этого можно сделать вывод, что группа потребителей, имеющая постоянный спрос в течение некоторого периода времени, может составить одну региону обслуживания. Группировка отдельных потребителей по (рис.4,5,6) регионам обслуживания позволяет облегчить планирование доставки грузов мелкими партиями.

При этом все подходы для организации процесса перевозки грузов по развозочным маршрутам носили, как правило, однобокий характер. Кроме теоретических подходов, к настоящему времени имеются апробированные на практике методы решения задач развозки, основанные на интуиции и здравом смысле перевозчика, которые не гарантируют получение точного результата [4]. Существует метод точного решения этой задачи, получивший название метод "ветвей и границ". Однако, он не может прямо применяться для решения задач развоза (или сбора) груза, имеющих некоторые ограничения. Основными такими ограничениями является необходимость, во-первых, завозить грузы каждому потребителю в не всегда определенном и не одинаковом количестве, во-вторых, учитывать требования Трудового Кодекса об обеденном перерыве и продолжительности рабочей смены водителя, и в-третьих, придерживаться графиков согласованной работы автомобилей с передвижными распределительными центрами. Наличие хотя бы одного из этих ограничений вынуждает организовать завоз специфических грузов по нескольким маршрутам. Одной из основных проблем при решении данных задач является их большая размерность, вызванная тем, что маршруты необходимо прокладывать между десятками и даже сотнями грузополучателей ежедневно. Второй, не менее важной проблемой, является необходимость выполнения жестких требований клиентов по времени доставки груза, например, при перевозке молочных продуктов все грузополучатели могут требовать доставки товара до 10 часов утра, что может затруднить объединение в один маршрут нескольких клиентов, следствием чего является необходимость привлечения к перевозкам дополнительного подвижного состава при его неполной загрузке и, соответственно, увеличение транспортных затрат. Третьей проблемой является существенная неравномерность поставок по дням недели и месяцам года, вызванная сезонным характером спроса. В целом, проведенный анализ отечественной и переводной зарубежной литературы по вопросу разработки оптимальных развозочных маршрутов показывает, что среди множества разнообразных подходов к решению проблемы оптимизации мелкопартионных перевозок грузов в транспортной сети городов, пока еще не существует такого, который бы отражал все аспекты оптимизации.

Использованная литература

1. Курганов В. Транспорт и склад в цепи поставок товаров. – М.: 2005. – 432 с.
- 2.Сергеев В. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопр. Проф-лов. – М., 2004.
- 3.Никифоров В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. – М.: 2008. – 192 с.
- 4.Неруш Ю.М. Логистика: учеб. - 4-е изд., перераб. и доп. – М., 2007. – 520 с.