

УДК 347.763

КОНТАКТНЫЙ ГРАФИК КАК ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Тороповский М.С., Веселова Ю.В.

*Самарский государственный университет путей сообщения,
г. Самара,
e-mail: mtoropovsky@mail.ru*

Большинство транспортно-логистических центров в своей деятельности продолжают руководствоваться устаревшими управленческими принципами. Речь идет об отсутствии нормирования подхода транспортных средств на перегрузочные операции. Вследствие этого возникает объективная нужда в увеличении складских территорий, а также привлечения дополнительной рабочей силы, что негативно сказывается на прибыльности центра.

Использование морально устаревшей как техники, так и технологических процессов, оказывают негативный эффект на производство в целом.

Отрицательный эффект заключается в виде так называемого простоя.

Простой – вынужденное бездействие механизмов и рабочей силы в связи с незапланированными остановками оборудования цехов или всего производства [1].

Создание «точно-срочной» системы на транспортном предприятии позволит рационально использовать подвижной состав, средства перегрузки грузов и т.д., что влечет за собой увеличение производительности труда, следовательно, увеличивается прибыльность предприятия.

Одной из основных задач транспортной логистики является обеспечение технологического единства транспортного и складского процесса. Для решения вышеназванной проблемы применяют систему под названием контактный график.

Использование контактного графика – это наиболее рациональный способ плановой организации внутренних перевозок промышленных организаций, смысл которого увязать работу различных видов транспорта, главное преимущество – сокращение

межоперационных простоев. График обеспечивает устойчивое обслуживание производственных цехов, необходимый ритм работы транспорта, оптимальное использование технических средств и устройств.

Еще одним не менее важным преимуществом использования контактного графика является возможность прямой перегрузки с одного вида транспорта на другой, что позволяет игнорировать такое звено, как склад в цепи производства. Увеличение коэффициента прямой перегрузки грузов положительно сказывается на производительности. Однако, для применения данной системы необходимо удовлетворить следующим требованиям:

- регулярность перевозок;
- постоянный объём перевозок;
- постоянный маршрут следования;
- перевозки должны быть строго определены во времени.

При удовлетворении условий формируют график взаимодействия.

Фрагмент контактного графика представлен на рисунке 1.

Однако, контактный график имеет серьезный недостаток. При его формировании принято считать, что в системе отсутствуют какие-либо погрешности и отклонения, чего не может быть в реальных условиях.

Опытным путем выявлено, что оптимальная норма загрузки предприятия не должна превышать 85%. В противном случае производство не справится с намеченным фронтом работ, таким образом теряется эффективность от внедрения контактного графика [2].

Тем самым применение контактного графика с учетом нормы загрузки предприятия позволяет добиться следующих результатов:

- понижение уровня материальных запасов в процессе производства;
- снижение размеров производственных площадей;
- сокращение сроков транспортировки;
- более плавный поток производства;
- повышенный уровень производительности [3].

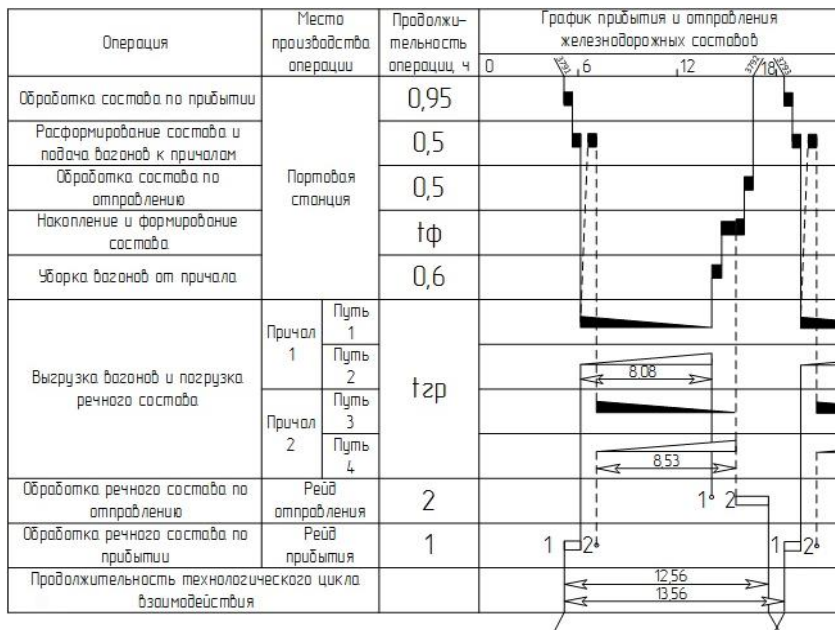


Рис. 1 Фрагмент контактного графика взаимодействия судов и железнодорожных вагонов в порту

Список использованных источников

1. Куренков П.В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко. – Самара: СамГАПС, 2003. – 634 с.
2. Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: учеб.-практ. пособие / В.М. Курганов. – М.: Книжный мир, 2009. – 512 с.
3. Веселова Ю.В. Повышение эффективности логистического процесса на складе с помощью lean-технологий / Ю.В. Веселова // Збірник центру наукових публікацій «Велес» за матеріалами IV міжнародної науково-практичної конференції 2 частина: «наука як рушійна антикризова сила», м. Київ: збірник статей (рівень стандарту, ака-демічний рівень). – К.: Центр наукових публікацій, 2017. – С. 15-22.