

Слайд 1

Уважаемый председатель, уважаемые члены государственной аттестационной комиссии!

Тема моей выпускной квалификационной работы – «».

Слайд 2

Итак, **целью** работы является обоснование логистической схемы доставки бытовой техники из г. Чанчунь (КНР) в г. Москва (РФ), на примере перевозки 30 тыс. ед. холодильников side by side, а так же определение и выбор наиболее выгодного маршрута доставки.

Задачи исследования представлены на слайде.

Слайд 3

Итак, организация перевозок грузов является сложный комплекс мероприятий, включающим в себя несколько основных этапов. К ним относится, в первую очередь, составление маршрута и определение модальности, а так же подбор транспортных средств. Протяженность железнодорожного маршрута из п. Новороссийск до г. Москва составляет 1675,16 км. Приблизительно время движение состава составляет 2 суток. В проектном варианте¹ перевозка будет осуществляться по морю. Из города Чанчунь по железной дороге груз будет доставлен в порт Тяньцзинь. В порту Тяньцзинь выполняется погрузка товара на судно, идущее в порт Санкт-Петербург. В порту Санкт-Петербурга снова осуществляется перевалка на железнодорожный транспорт, который в свою очередь, уже доставляет груз до конечной точки в городе Москва, железнодорожной станции Ховрино. Протяженность железнодорожного маршрута из г. Чанчунь до п. Тяньцзинь составляет 909,64 км. Приблизительно время движение состава составляет 1 сутки.

Слайд 4

Также протяженность морского пути из п. Тяньцзинь до п. Санкт-Петербург составляет 22383,03 км. Приблизительно время движение судна составляет 39 суток.

Слайд 5

Далее отметим, что протяженность железнодорожного маршрута из г. Санкт-Петербург до г. Москва составляет 662,94 км. Приблизительно время движение состава составляет 1 сутки.

Слайд 6

Итак, в проектном варианте 2 доставка груза из г.Чанчунь в г.Москва будет осуществляться по железной дороге. На железнодорожной станции Забайкальск будет производиться перестановка контейнеров с платформ узкой колеи, используемых в Китае, на ширококолейные российские платформы. После перевалки со станции Забайкальск груз отправится в г. Москва. Протяженность железнодорожного маршрута из г. Чанчунь до ст. Забайкальск составляет 1151,77км. Приблизительно время движения состава составляет 1 сутки.

Слайд 7

Также протяженность железнодорожного маршрута со ст. Забайкальск до г. Москва составляет 6634,53км. Приблизительно время движения состава составляет 9 суток.

Слайд 8

Далее в проектном варианте 3 доставка груза будет осуществляться морем. Из города г. Чанчунь груз будет доставлен до порта Владивосток, дальше по северному морскому пути отправится в порт Санкт-Петербург. По прибытии в морской порт Санкт-Петербург, контейнеры будут перегружены на железнодорожные платформы и переправлены по железной дороге до станции Ховрино. Для движения по СМП особое внимание следует уделить выбору судна. В этой работе будет использоваться судно Venta Maersk. . Серия, к которой относится это судно, была разработана для плавания в сложных климатических условиях. Протяженность железнодорожного маршрута из г. Чанчунь до г. Владивосток составляет 794,76км. Приблизительно время движения состава составляет 5 суток. С учетом перевалки контейнеров на границе.

Слайд 9

Также для наглядности показан альтернативный маршрут через Суэцкий канал. Протяженность морского пути из п. Владивосток до п. Санкт-Петербург составляет 10674 км. Приблизительно время движения судна составляет 18 суток.

Слайд 10

В свою очередь, протяженность железнодорожного маршрута из г. Санкт-Петербург до г. Москва составляет 662,94 км. Приблизительно время движения состава составляет 1 сутки.

Слайд 11

Таким образом, в выпускной квалификационной работе приоритетом являлись стоимость и скорость доставки груза. По этим двум параметрам лучшим является проектный вариант 2 (прямая железнодорожная перевозка из г.Чанчунь в г.Москва), осуществляя доставку по этой схеме, время затраченное на перевозку на 80% ниже, чем в базисном варианте. Стоимость в проектном варианте 2 так же ниже чем в базисном варианте, здесь разница составляет 91%.

Так же стоит отметить, что в проектном варианте 1 и 3 при расположении портов отгрузки в соседних регионах, и движении в один порт выгрузки, движение по Северному Морскому Пути время в пути меньше на 82%. При этом разница в цене составляет 34% в связи с дополнительной стоимостью ледокольной проводки. При условии невозможности выполнить доставку по схеме проектного варианта 2, как альтернатива будет рассматриваться проектный вариант 1. При разнице в затраченном времени в 14%, позволяет осуществить перевозку на 14% дешевле. В данной работе стоимость доставки считаю более важной, чем скорость, т.к. груз не имеет ограничений по срокам хранения.

Подводя итог можно заключить, что наиболее подробная проработка как можно большого числа разнообразных вариантов перевозки может помочь выявить самый рациональный маршрут доставки по ряду предъявляемых к перевозкам критериев, какими могут выступать срок и стоимость доставки, сохранность груза при перевозке и прочие.

Слайд 12

Таким образом, Цель работы достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.