

*СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АГРОПРОМЫШЛЕННЫХ
ПРЕДПРИЯТИЙ*

Т.В. КОНОВАЛОВА, С.Л. НАДИРЯН, О.И. МЕЛЕЩЕНКО

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, г. Краснодар, Российская Федерация, ул. Московская, 2; тел.: (861) 275-86-19,
электронная почта: soft008008@yandex.ru*

Рассмотрены проблемы построения транспортно-логистической системы на предприятии агропромышленного комплекса. На основе проведенного исследования выявлены основные логистические принципы и условия, позволяющие современному предприятию сохранять стабильную позицию на рынке. Агропромышленный и транспортный комплексы тесно связаны как организационно, так и экономически, являясь элементом региональной логистической системы. Производственные процессы агропромышленных предприятий характеризуются обособленностью экономических процессов, хотя и интегрированы в региональную экономику, зачастую являясь системообразующими на мезоуровне. Современные экономические исследования в основном направлены на изучение логистических систем на макро- и мезоуровнях. Однако развитие экономики регионов невозможно без эффективного функционирования конкретных агропромышленных предприятий. Одним из существенных факторов, влияющих на производственную деятельность предприятия агропромышленного комплекса, является транспорт. Транспортно-логистическую систему любого предприятия, в том числе и агропромышленного, нельзя рассматривать изолированно от общеэкономических процессов (внешних факторов), определяющих векторы входа и выхода. Эти факторы не только влияют на устойчивость системы, но и во многом определяют модели внутренних логистических операций.

Ключевые слова: транспортный комплекс, агропромышленный комплекс, транспортная-логистическая система, макроуровень, мезоуровень, микроуровень, материальные потоки, критерии оптимальности.

Основу производительных сил многих регионов Российской Федерации составляют промышленный, строительный, топливно-энергетический, агропромышленный и транспортный комплексы. В Краснодарском крае агропромышленный, транспортный, санаторно-курортный и туристический комплексы соответствуют приоритетным направлениям развития и обеспечивают стабильность региональной экономики. Агропромышленный и транспортный комплексы тесно связаны как организационно, так и экономически, являясь элементом региональной логистической системы.

Производственные процессы агропромышленных предприятий характеризуются обособленностью экономических процессов, хотя и

интегрированы в региональную экономику, зачастую являясь системообразующими на мезоуровне.

В области региональных логистических систем агропромышленного комплекса проводится много научных исследований [1–3]. В основном раскрываются вопросы взаимосвязи элементов этой сложной адаптивной системы в процессе логистического обслуживания региональных потоков с позиции системного подхода. Системному анализу подвергаются объекты логистического управления на региональном уровне. В ряде научных работ [3, 4] проведен комплексный анализ факторов, влияющих на функционирование и развитие региональных логистических систем.

По нашему мнению, современные экономические исследования в основном направлены на изучение логистических систем на макро- и мезоуровнях. Однако развитие экономики регионов невозможно без эффективного функционирования конкретных агропромышленных предприятий. Одним из существенных факторов, влияющих на производственную деятельность предприятия агропромышленного комплекса, является транспорт. В этой связи целесообразно рассматривать следующие уровни региональных логистических систем:

макроуровень – региональная логистическая система;

мезоуровень – транспортная логистическая система региона;

микроуровень – транспортно-логистическая система предприятия.

Авторами изучены механизмы формирования и управления затратами 55 предприятий агропромышленного комплекса Краснодарского края, отобранных для анализа методом кластерной выборки. В основу выбора предприятий был положен принцип: вместо того, чтобы считать субъектами выборки конкретные предприятия, они рассматривались как производственно-хозяйственные субъекты агропромышленного комплекса региона.

На всех рассмотренных предприятиях в той или иной степени сформированы транспортно-логистические системы, однако наблюдаются схожие проблемы в организации транспортного процесса:

более 70% подвижного состава хотя бы раз подвергались капитальному ремонту;

плохая информационная поддержка процесса транспортировки грузов (продукции);

сложности в организации взаимодействия различных видов транспорта;

невысокий коэффициент использования грузоподъемности подвижного состава;

недостаток программных продуктов для сферы логистики.

Одним из способов совершенствования транспортного обслуживания производственной деятельности агропромышленных предприятий может быть внедрение и развитие логистических принципов управления [5]. К основным из них можно отнести принцип тотальных затрат, глобальную оптимизацию, всеобщее управление качеством и др. Разработка необходимого комплекса подсистем как принципа логистического управления не только вызывает большой интерес с точки зрения повышения эффективности производства, но и позволяет наиболее точно формировать производственно-экономические связи между подсистемами транспортно-логистической системы предприятия.

Целесообразно применить принципы логистического управления комплексно. Например, разработку необходимого комплекса подсистем эффективно применять совместно с принципами минимизации общих затрат и всеобщего управления качеством. Это позволит достичь синергетического эффекта, что особенно актуально в условиях ограниченных ресурсов.

В логистических подсистемах важно определить не только цепи и узлы, но и критерий оптимизации.

Например, выделим в транспортно-логистической системе агропромышленного предприятия три потока: материальный (запчасти), информационный и документальный. Все эти виды потоков могут быть представлены как некоторые упорядоченные последовательности операций и процессов. Условно эти виды последовательностей операций можно

представить в виде векторно-скалярных компонент, которые образуют рассматриваемые логистические цепи:

$$\begin{cases} a_1 \rightarrow a_2 \rightarrow \dots \rightarrow a_n \\ u_1 \rightarrow u_2 \rightarrow \dots \rightarrow u_m \\ g_1 \rightarrow g_2 \rightarrow \dots \rightarrow g_t \end{cases}, \quad (1)$$

где $a_i \rightarrow$ – элемент материального потока в транспортно-логистической системе (вектор перемещения потока должен быть сопоставлен со временем и расстоянием перемещения);

$u_i \rightarrow$ – элемент цепи информации о материальном потоке;

$g_i \rightarrow$ – элемент цепи информации по составлению и передаче документов о материальном потоке и его перемещении.

Выражение (1) определяет функционально-логистическую структуру предприятия как большую технологическую систему, в которой продолжительность перемещения материалопотока зависит от множества факторов. Это выражение формализует горизонтальные связи, однако между тремя исследуемыми потоками имеется функциональная взаимозависимость, которая отражается вертикальными связями:

$$\begin{cases} a_1 \rightarrow a_2 \rightarrow \dots \rightarrow a_n \\ \Downarrow \quad \Downarrow \quad \Downarrow \\ u_1 \rightarrow u_2 \rightarrow \dots \rightarrow u_m \\ \Downarrow \quad \Downarrow \quad \Downarrow \\ g_1 \rightarrow g_2 \rightarrow \dots \rightarrow g_t \end{cases}. \quad (2)$$

Выражение (2) характеризует транспортно-логистическую систему предприятия с учетом взаимосвязи и влияния одного технологического процесса на другой. Оно определяет сущность принципа глобальной оптимизации как к анализу большой технологической системы, так и к синтезу отдельных компонент в определенную по каким-либо принципам логистическую цепь.

Транспортно-логистическую систему любого предприятия, в том числе и агропромышленного, нельзя рассматривать изолированно от общеэкономических процессов (внешних факторов), определяющих векторы

входа и выхода. Эти факторы не только влияют на устойчивость системы, но и во многом определяют модели внутренних логистических операций.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Тутаришева Ф.С., Ушко А.У.** Методы совершенствования управления развитием логистической системы регионального АПК // Вестн. Майкопского гос. техн. ун-та. 2009. № 2. С. 61–64.
2. **Чичко Ю.** Перспективы формирования региональной логистической системы АПК Краснодарского края // РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2009. № 2. С. 24–28.
3. **Коновалова Т.В., Мелешенко О.И.** Особенности транспортного обслуживания предприятий агропромышленного комплекса // Перспективы развития и безопасность автотранспортного комплекса: Материалы III Междунар. науч.-практ. конф., г. Новокузнецк, 28–30 ноября 2013 г. С. 185–188.
4. **Аникин Б.А., Тяпухин А.П.** Коммерческая логистика. М.: Проспект, 2009. 432 с.
5. **Гаджинский А.М.** Логистика. 16-е изд., перераб. и доп. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2008. 484 с.

REFERENCES

1. Tutarisheva F.S., Ushkho A.U., *Vestn. Maykopskogo gos. tekhn. un-ta*, 2009. no. 2. pp. 61–64.
2. Chichko Yu., *RISK: resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurenciya*, 2009. no. 2. pp. 24–28.
3. Konovalova T.V., Meleshchenko O.I., *Perspektivy razvitiya i bezopasnost avtotransportnogo kompleksa: Materialy III Mezhdunar. nauch.-prakt. konf.* (Prospects for the development and safety of the motor complex: Proceedings of the III Intern. Scient.-pract. conf.), Novokuznetsk, 2013, pp. 185–188.
4. Anikin B.A., Tyapukhin A.P., *Kommercheskaya logistika* (Commercial Logistics), Moscow, 2009. 432 p.
5. Gadzhinskiy A.M., *Logistika* (Logistics), Moscow, 2008. 484 p.

Поступила 16.04.14 г.

*IMPROVING TRANSPORT SERVICE PRODUCTION ACTIVITIES
OF AGRO-INDUSTRIES*

T.V. KONOVALOVA, S.L. NADIRYAN, O.I. MELESHCHENKO

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072; ph.: (861) 275-86-19,
e-mail: soft008008@yandex.ru*

This article deals with the problems of construction of transport - logistic system of the enterprise of agro-industrial complex. On the basis of the conducted research the main logistics principles and conditions that allow a modern enterprise to maintain a stable position in the market. Agricultural and transport complexes are closely related as organizationally and economically as part of a regional logistic system. Production processes in the agricultural enterprises are characterized by isolation of economic processes, although integrated into the regional economy, often as a backbone at the meso-level. The current economic study mainly aims at studying logistics systems at the macro- and meso-levels. However, the development of the regional economy is impossible without the effective functioning of specific agro-industrial enterprises. One of the significant factors affecting the company's production activities of agro-industrial complex, is transport. Transport and logistics system of any enterprise, including agricultural not be considered in isolation from the General economic processes (external factors) that define the vectors of input and output. These not only affect the stability of the system, but also largely determine the model of internal logistics operations.

Key words: transport industry, agriculture, transport and logistics system, macro-level, meso-level, micro-level, material flows, optimality criteria.