

АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ДОСТАВКИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ

**КОНОВАЛЕНКО А.Д., К.Т.Н., БИЖКО Н.С.,
КРЕМЕНЧУГСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ МИХАИЛА ОСТРОГРАДСКОГО**

В роботі розглянуті питання поставок сільськогосподарської продукції за різними схемами, обґрунтована схема дрібнооптових поставок.

In paper the considered questions of supplying with an agricultural produce are on different charts, grounded chart of shallow parties deliveries.

Постановка проблемы. Одним из важнейших аспектов социально-экономической политики Украины является создание условий для своевременного удовлетворения потребностей населения в качественных продовольственных продуктах. Обеспечение людей продуктами питания в требуемом объеме и с надлежащим качеством является комплексной и достаточно сложной задачей, включающей в себя различные аспекты деятельности органов власти, бизнеса и граждан. Одним из основных направлений указанной деятельности является доставка скоропортящихся пищевых продуктов (СПП) до потребителей [3].

Среди всего перечня продовольственных продуктов, большую часть составляют продукты, которые можно отнести к категории скоропортящихся. Так в сельскохозяйственном производстве эта категория включает в себя овощи, плодоовощную продукцию и бахчевые культуры. Номенклатура скоропортящихся пищевых продуктов весьма значительна и разнообразна не только по количеству относимых к данной категории пищевых продуктов, но и по требованиям, предъявляемым к их хранению. Данные обстоятельства указывают на определенную специфику, выделяющую их среди прочих продуктов питания. Эта специфика заключается в необходимости поддержания требуемого температурного режима (а в ряде случаев и влажности), на всем протяжении существования скоропортящихся продуктов с момента его производства и до

момента потребления, т.к. таким образом обеспечивается качество доставляемой продукции, от которого напрямую зависит безопасность населения. Ведь, как известно, несоблюдение необходимых норм хранения и перевозки какого-либо скоропортящегося продукта может привести к тому, что он перейдет из разряда скоропортящихся в разряд опасных для здоровья, а в ряде случаев и для жизни людей.

Анализ последних исследований и публикаций.

Различные вопросы теоретического и методического обеспечения деятельности по перевозке скоропортящихся грузов, а также по транспорту и логистике, развитию и использованию логистических центров, отображены в работах Л.Л. Афанасьева, И.И. Батищева, В.С. Лукинского, Л.Б. Миротина, Ю.М. Неруша, В.М. Приходько, В.И. Сергеева, А.А. Чеботаева и др [2, 5].

Однако анализ научных работ в рассматриваемой области показал недостаточную проработанность вопросов доставки СПП с учетом их специфики.

Цель статьи. Указанные обстоятельства позволяют сделать вывод об актуальности исследования, связанного с разработкой ряда предложений, направленных на повышение эффективности доставки скоропортящихся продуктов с использованием автомобильного транспорта.

Проблемы, существующие в сфере доставки скоропортящихся продуктов с использованием автомобильного транспорта, в целом, характерны для всей отрасли грузовых перевозок и доставки различных видов продукции.

Материалы и результаты исследования. Основные проблемы доставки скоропортящихся продуктов: высокие логистические издержки; недостаточное качество оказываемых услуг; несовершенство нормативно-правовой базы; недостаточность контроля и учёта.

К первой проблеме можно отнести высокие затраты на логистику в структуре конечной стоимости доставляемой продукции. Эта проблема характерна не только для процесса доставки скоропортящихся продуктов, а для всей логистической системы нашей страны. Проблема высоких логистических издержек, безусловно, носит системный характер и включает в себя множество нерешенных вопросов как непосредственно в

сфере перевозки и хранения, так и в области состояния в целом транспортной инфраструктуры.

К следующей проблеме можно отнести низкое качество логистических услуг. Она является результатом вышеуказанных проблемных ситуаций, но в то же самое время является и еще одним фактором, поддерживающим относительно высокий уровень логистических издержек.

В нашем случае главная потребность грузополучателя (розничный либо мелкооптовый продавец) заключается в получении продукта, доставленного за установленный промежуток времени и с соблюдением необходимого температурного режима и влажности воздуха на протяжении всего процесса доставки. В то же время, соблюдение этих двух положений не должно сказываться на изменении себестоимости перевозки в сторону ее увеличения. В случае, когда производитель скоропортящейся продукции является ее грузоотправителем, для него также важны указанные факторы.

Следующей проблемой является несовершенство нормативной правовой базы Украины в области перевозок скоропортящихся грузов. Эта ситуация проявляется в том, что основные правовые акты, регулирующие перевозку скоропортящихся грузов, устарели и не соответствуют современным условиям.

Еще одну существенную проблему можно охарактеризовать как недостаточность контроля и учета деятельности по доставке СПП на территории Украины. В настоящее время не собирается информация о количестве и структуре грузопотоков скоропортящихся продуктов, о соблюдении теми или иными юридическими лицами норм, предъявляемых к подвижному составу и перевозке того или иного продукта.

Подобная проблема затрудняет выявление и анализ слабых мест в рассматриваемой системе, и принятие соответствующих управленческих решений, направленных на улучшение сложившейся ситуации.

Доставка СПП может осуществляться с использованием различных видов транспорта и различных конфигураций цепей поставок.

В результате исследования были выявлены схемы доставки,

применяемые в настоящее время. Рассмотрим наиболее применяемые схемы более подробно [1, 4].

Вариант доставки, изображенный на рис. 1, предполагает присутствие на рынке нескольких производителей и ряда относительно небольших независимых потребителей (розничные магазины или розничные торговые сети).

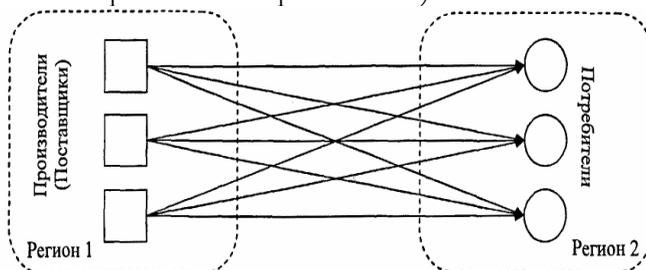


Рис. 1. Доставка СПП напрямую от производителей потребителям

В данном случае потребители работают напрямую с каждым производителем по схеме прямых поставок. Подобный вариант выгоден производителю при достаточно крупных объемах партий закупаемых продуктов, а также при заключении долгосрочных контрактов с потребителями. Также такой вариант является приемлемым, когда производитель и потребитель территориально расположены недалеко друг от друга (как правило, в пределах одного региона), это позволяет потребителю закупать мелкооптовые партии продукции.

Как правило, при такой схеме доставки СПП подвижной состав загружается у производителя, после чего отправляется в розничную торговую точку потребителя. В данном случае перевозка может осуществляться как производителем или потребителем, так и с привлечением сторонней компании. Однако, в подавляющем большинстве случаев работа по такой схеме, когда производитель и потребитель находятся в разных регионах на значительных расстояниях друг от друга, является не выгодной. Исключение составляют крупные потребители, закупающие большие партии продуктов одновременно, что позволяет отправлять автомобиль большой грузоподъемности непосредственно одному клиенту.

Разновидностью первой схемы доставки является схема,

изображенная на рис. 2.

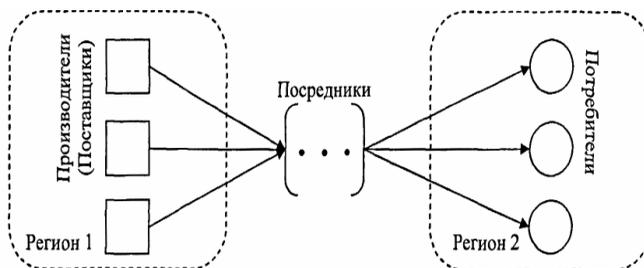


Рис. 2. Доставка СПП от производителей (поставщиков) потребителям через посредников

В данном варианте доставки продукты на пути от производителя до потребителя проходят через ряд посредников. Такое положение возникает из-за того, что ни производитель, ни потребитель не оказываются в состоянии контролировать свою цепь поставок. Как правило, подобный вариант имеет место при доставке СПП из одного региона в другой на значительные расстояния.

Указанная схема не всегда является оправданной, поскольку удлинение цепи поставок за счет участия в ней различных посредников неизбежно приводит к росту затрат на доставку. Еще одним негативным последствием такого способа доставки является то, что производитель оказывается уже не способен контролировать всю цепь поставок своей продукции, а именно гарантировать качество продукта при продаже конечному потребителю и влиять на конечную цену. Также в ряде случаев (например, при производстве тепличных овощей, когда продукт требует быстрой реализации, а точно спрогнозировать объем произведенной партии весьма затруднительно) посредники сами устанавливают цены, по которым приобретают СПП у производителя.

Таким образом, становится очевидно, что данный вариант не является приемлемым для производителей СПП.

Большая часть потребителей также негативно относится к подобной схеме доставки. Являясь участниками данной схемы, потребители (розничные торговые компании) не могут приобретать гарантированно качественный товар, поскольку невозможно достоверно определить время его доставки, условия

перевозки и т.д.

В свою очередь, перевозчики, которые зачастую и исполняют роль посредников в данной схеме, не имеют возможности планировать свои грузопотоки и загрузку подвижного состава заранее, поскольку отсутствует возможность получения своевременной информации. Это приводит к значительным непроизводительным пробегам, а также, например, к использованию специального подвижного состава, оборудованного для перевозки СПП, для доставки грузов, не относящихся к категории скоропортящихся. Как следствие, перевозчики вынуждены оправдывать свои затраты в том числе и за счет потребителей и производителей.

Выводы. В результате проведенного анализа существующих в настоящее время схем доставки сельскохозяйственной продукции наиболее распространенные схемы, к числу которых могут быть отнесены схемы прямых поставок от производителя до потребителя, схемы поставок через посредников. Однако схема, когда производитель и потребитель находятся в разных регионах на значительных расстояниях друг от друга является не выгодной. А использование различных посредников приводит к росту затрат на доставку. А производитель сельскохозяйственной продукции не способен контролировать всю цепь поставок своей продукции и гарантировать качество продукции поставляемой потребителю.

Литература.

1. Афанасьев Л.А., Цукерберг С.М. Автомобильные перевозки.: - М.: Транспорт, 1973.
2. Батищев И.И., Можайская И.А. Автомобильному транспорту необходимы новые правила перевозок грузов //Автотранспортные предприятия. – 2006. - №7.
3. Венгеров И.А., Рощаль А.Я., Дынга И.Г. «Чтобы продукты не портились»//Автоперевозчик. – 2002. - №8.
4. Приходько В.М., Колик А.В., Герами В.Д. Научные проблемы автотранспортного обеспечения национальной логистической системы. – М.: ООО «Техполиграфцентр», 2006. – 91 с.
5. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: учебник – М.: ИНФРА – М, 2001. – 608 с.
6. Троицкая Н.А. Организация перевозки скоропортящихся

грузов в международном сообщении. – М.: АСМАП, 1999. – 128 с.