

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СНАБЖЕНИЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ АГРОХИМИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИЕЙ

Необходимо подчеркнуть, что агрохимическое обслуживание отличается рядом специфических особенностей, среди которых следует отметить сезонный (массовый) характер потребления агрохимической продукции в сельскохозяйственных организациях. Для обеспечения экономической эффективности транспортного обслуживания в целях оптимального использования удобрений в периоды массового их потребления, возникает необходимость определения рационального маршрута движения автотранспорта на предприятиях агросервиса.

Повышение эффективности агрохимического обслуживания сельского хозяйства невозможно без построения рациональной системы обеспечения минеральными удобрениями и средствами защиты растений потребителей. Решение этой проблемы должно основываться на комплексном выполнении транспортных, погрузочно-разгрузочных и складских операций, в совокупности обеспечивающих непрерывность процесса обеспечения средствами химизации аграрных товаропроизводителей. Это предполагает:

- создание и поддержание запасов агрохимической продукции в сельскохозяйственных организациях;
- отгрузку агрохимической продукции потребителям в соответствии с заключенными договорами;
- рационализацию грузовых потоков, что обеспечивается выбором наиболее эффективных маршрутов движения грузов.

Использование методики оптимизации маршрутов автотранспортных средств на предприятиях агросервиса, позволяющая учитывать местоположение центрального склада, минимизировать транспортные издержки, стимулировать рациональное движение транспорта в части доставки агрохимической продукции потребителям, ведет к снижению транспортных издержек в себестоимости агрохимических работ более чем на 29 %.

Стратегия логистики в транспортной сфере предприятий агросервиса приобретает двойственную интерпретацию – как базовая стратегия предприятия с целевой ориентацией на повышение эффективности производственно-снабженческой деятельности в сфере агрохимического обслуживания и как функциональная стратегия с целевой ориентацией на обеспечение доставки агрохимической продукции к местам производственного потребления в сроки, в количестве, ассортименте и с параметрами качества, определенными условиями контрактов.

При сравнении двух вариантов интерпретации транспортной стратегии логистики (с учетом принятых нами точек зрения относительно функциональной роли логистики) приоритет отдается второму подходу, при котором логистическая стратегия транспортного процесса предприятий агросервиса рассматривается как функциональная по отношению к базовой стратегии предприятия. В этом случае в качестве базовой рассматривается стратегия производственного развития предприятий агросервиса. На линии взаимодействия с базовой стратегией стратегия транспортного процесса координируется с функциональной стратегией производства в сфере агрохимического обслуживания, а вместе они обеспечивают агрохимическое обслуживание сельскохозяйственных организаций. Обеспечению логистики транспортного обслуживания, в свою очередь служит операционная стратегия управления оптимальными запасами агрохимической продукции. При этом общая координация в процессе стратегического менеджмента предприятий агросервиса осуществляется через механизм согласования вышеизложенных стратегий по критерию достижения эффективного агрохимического обслуживания сельскохозяйственных организаций.

В настоящее время актуальным является выявление резервов снижения и совершенствования расходов по доставке агрохимической продукции, включаемых в логистические издержки

предприятий агросервиса. По мере развития рыночных реформ становится все более очевидным, что обеспечение рационального для сельскохозяйственных товаропроизводителей транспортного обслуживания за счет выбора маршрута движения транспортных средств является одним из главных резервов снижения логистических издержек предприятий агросервиса.

Изучение показывает, что транспортная сеть Горецкого района характеризуется, с одной стороны, относительной развитостью с широкими возможностями для перевозки грузов, в том числе и агрохимических, а с другой – сложностью и разветвленностью. Прямые линейные участки длиной до 20 км составляют лишь около 5 % общей протяженности автомобильных дорог. В этой связи в автомобильной транспортной сети района встречаются различные виды маршрутов – прямые с ответвлениями, кольцевые, тупиковые. Необходимо подчеркнуть, что агрохимическое обслуживание отличается рядом специфических особенностей, среди которых следует отметить сезонный (массовый) характер потребления агрохимической продукции в сельскохозяйственных организациях. Для обеспечения экономической эффективности транспортного обслуживания в целях оптимального использования удобрений в периоды массового их потребления, возникает необходимость определения рационального маршрута движения автотранспорта на предприятиях агросервиса.

Использование методики оптимизации маршрутов автотранспортных средств на предприятиях агросервиса, позволяющая учитывать местоположение центрального склада, минимизировать транспортные издержки, стимулировать рациональное движение транспорта в части доставки агрохимической продукции потребителям, ведет к снижению транспортных издержек по исследованиям в себестоимости агрохимических работ более чем на 29 %.