

функционирования логистических систем, в большинстве своем, являются нечеткими - реальная грань между одним эффективным значением и близкими к нему другими значениями отсутствует, поэтому использование функции принадлежности нечеткого подмножества больше соответствует реальной ситуации, чем использование точно заданных (четких) параметров эффективности логистической системы;

С учетом вышеизложенного, инструментарий теории нечетких множеств применен в данном исследовании для описания параметров логистической системы промышленных предприятий, положен в основу логистической модели информационно-аналитической поддержки логистического менеджмента промышленного предприятия и обоснования принятия решений в сфере логистического менеджмента.

Литература

1. Лийв Э.Х. Инфодинамика. Обобщенная энтропия и негэнтропия. - Таллинн, 1998. - 114 с.
2. Хургин В.М. Об определении понятия «информация // Информационные ресурсы России. - 2007. - № 3. - с. 20-26.
3. Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Е. Системный анализ в логистике: Учебник. - М.: Изд-во «Экзамен», 2004. - 480 с.

Гриценко СИ., д-р экон. наук,
профессор кафедры Маркетинга.
Донецкий национальный университет

РАЗВИТИЕ АГРАРНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА

Развитие аграрного транспортно-логистического кластера направлено на создание условий для расширения, углубления партнерства, сотрудничества, равномерного распределения выгоды между всеми участниками интеграционного объединения. Аграрный сектор является важной составляющей экономики Украины, так в 2013 г. доля сельского хозяйства (включая охоту и лесное хозяйство) в общем объеме валовой добавленной стоимости всех отраслей экономики составляла 9,1%. Объем продукции сельского хозяйства во всех категориях хозяйств в фактических ценах составил 308,1 млрд грн. [1].

Социально направленными организационно-управленческими структурами агропромышленного производства выступают транспортно-логистические кластерные формирования с замкнутым технологическим циклом производства, переработки, дистрибуции, доставки конечной сельскохозяйственной продукции и пищевых продуктов при сохранении юридической самостоятельности его участников. Благодаря транспортно-логистическим кластерам есть возможность повысить эффективность аграрного производства, улучшить качество транспортировки и хранения сельскохозяйственной продукции в Украине. Сочетание кластерного и логистического подходов позволит создать единую интегрированную систему с координацией согласованных действий всех участников советом транспортно-логистического кластера (ТЛК) «Агрологистическая инициатива».

В состав участников ТЛК «Агрологистическая инициатива» логично могут быть привлечены производители и экспортеры агропродукции; предприятия авиационной, автомобильной, железнодорожной, морской, речной транспортировки; логистические посредники, компании по оказанию складских и финансово-инвестиционных услуг; научно-исследовательские институты аграрной экономики, вузы; представители регуляторных и других государственных органов; отраслевые и профессиональные организации; средства массовой информации; оптовая и розничная торговля. ТЛК «Агрологистическая

инициатива» имеет возможность определить логистические потребности на внутренних и 1 внешних агрорынках и начертить тенденции развития аграрной логистики в Украине. Научно-исследовательские институты аграрной экономики, вузы, СМИ в рамках кластера с учетом показателей, связанных с производственно-техническим, научным, финансово-кредитным, товарно-сбытовым, социально-экономическим потенциалом фирм производителей и экспортеров агропродукции будут способствовать обеспечению успеха их 1 предпринимательской деятельности на основе изучения лучшего опыта национальных и международных компаний агрорынка с использованием бенчмаркинга.

Конкурентоспособность логистической цепи транспортно-логистического кластера будет достигаться: диагностикой процесса планирования, реализации, контроля издержек, перемещения и хранения сырья, готовой продукции, соответствующей им информации о поставке товаров от мест производства к потребителю; минимизацией всех видов затрат, что позволит обеспечить предложение готовой продукции, сырья, технологии по низким ценам; удовлетворением потребностей клиентов; совершенствованием технологий производства и оснастки; усилением взаимосвязей участников кластера; увеличением производительности труда; совокупным синергическим эффектом.

Представители регуляторных и других государственных органов осуществляют: гармонизацию законодательства; определение направлений международного взаимодействия; создание отраслевых схем кооперации и специализации агропроизводства; экспертизу цен экспортных контрактов производителей и экспортеров агропродукции; санитарный контроль сельскохозяйственного сырья и продуктов ее переработки; использование транзитных возможностей; унификацию социальных стандартов; экономическую безопасность Украины, закупаая часть сельскохозяйственной продукции для создания государственных запасов и резервов, перераспределения между регионами внутри страны и реализации на внешнем рынке. В пределах кластера экономическое регулирование относительно согласования интересов и решения экономических противоречий осуществляют субъекты данной интеграционной группировки.

Сельское хозяйство принадлежит к отрасли с растущими затратами, которая использует значительную часть ограниченных природных земельных ресурсов. Сельское хозяйство состоит из комплексных отраслей, подсобных предприятий и видов производств, которое нуждается в координации отраслевых организаций. Кластерный подход предусматривает объединение процессов закупки материальных ресурсов, производства, переработки сырьевого продукта, дистрибуции, продажи сельскохозяйственной продукции и продуктов ее переработки на определенной географической территории. Кроме того в рамках каждой компании производителя существует большое количество цепей поставок конечного продукта, которые взаимодействуют с разными поставщиками и рассчитанные на разных потребителей. В таком случае будет действовать межсистемное взаимодействие разных участников агропромышленных кластеров на отдельной территории, например, по производству и переработке зерновых, молочной продукции, овощей, птицефермы, свинофермы. Ограничение территорией будет также способствовать своевременной профилактике, локализации и быстрой ликвидации различных заболеваний и инфекций, как у животных, так и у растений. Отраслевые организации должны следить за тем, чтобы не происходила стагнация производства сельхозпродукции, которая может возникнуть, если не выполняются некоторые условия. Так, например, при производстве зерна, его производители должны получать около 80% от цены FOB, которая предусматривает оплату поставщиком доставки товара к порту и загрузке товара на судно [2, 6]. Затраты в цепи «элеватор-судно» не должны превышать 20% от цены FOB, которая может привести к снижению закупочной цены для агропроизводителя. Закупочная цена снижается также на процент невозвращения экспортерам со стороны государства НДС за проданное зерно. Отраслевым организациям в рамках транспортно-логистического кластера нужно инициировать строительство

перевалочных мощностей, небольших и средних линейных элеваторов, больших портовых складских комплексов, которые обеспечивали бы фермерам качественное хранение сельхозпродукции в соответствии с мировыми стандартами. Украине нужно учитывать конъюнктуру внутреннего и внешнего рынков продовольствия, своевременно заключать межгосударственные соглашения о перемещении разных видов продовольственных ресурсов между странами на основании установленных квот, цен, сертификации, лицензирования и производить больше конкурентоспособной агропродукции.

Оптовая и розничная торговля сигнализирует аграриям относительно конкурентоспособности их продукции, изучая изменения, которые происходят в объемах и структуре спроса населения на товары. Размер полученных средств от реализации продукции или стимулирует сельскохозяйственные предприятия на возобновление, расширение, совершенствование производства, или своевременно сообщает, в случае неурядиц, о необходимости сократить или прекратить производство товаров, которые не отвечают спросу потребителей. Следует развивать и совершенствовать систему сбыта сельскохозяйственной продукции в направлении формирования системы биржевой и других форм оптовой торговли с «прозрачными» механизмами ценообразования [3, с. 74].

Профессиональные организации ориентированы на решение комплекса социально-трудовых проблем по обеспечению сотрудников рабочими местами, достойным уровнем оплаты и условиями труда, коллективно-договорного регулирования социально-партнерских отношений между социальными партнерами в структуре транспортно-логистического кластера, улучшения социального страхования.

Потребности современных потребителей на внутренних и внешних агорынках удовлетворяются с учетом известных семи правил логистики «логистического микса», которые определяют, что нужный продукт необходимого уровня качества в необходимом количестве доставлен необходимому потребителю в определенное время в необходимом месте с минимальными затратами. От комплексного варианта выбора производителя, экспортера, вида, способа транспортировки, логистического посредника зависит степень удовлетворения потребностей потребителей относительно основной цели логистики. Заказ потребителей является движущей силой не только логистической цепи, но и транспортно-логистического кластера. Если нет заказа, то нет необходимости в осуществлении движения материальных, финансовых, сервисных и информационных потоков. Потребители заинтересованы в покупке агропродукции, но наиболее они заинтересованы в покупке с доставкой. В европейских странах считается обычным явлением, если заказы, которые поступили до двенадцати часов дня, поставщики доставляют «сегодня на сегодня» [4, с. 22]. В европейской практике сроков выполнения заказов большую роль играет транспортировка агропродукции. По состоянию на данный момент, уборка урожая и ее транспортировка в Украине реализована через систему логистических посредников - транспортно-экспедиторских предприятий, которые заключают контракты с сельхозпроизводителями и владельцами транспортных средств. В случае срыва графика предоставления или дефицита транспортных средств транспортный посредник не заинтересован в привлечении новых перевозчиков [5, с. 18]. Необходима единая сеть рациональной доставки агропродукции с использованием преимуществ различных видов транспорта, с единым электронным реестром транспортного парка, с учетом скорости доставки грузов, экономической целесообразности маршрутов, загрузки транспортных средств. Это существенно поможет раскрыть потенциал всех участников транспортно-логистического кластера.

Развитие аграрного транспортно-логистического кластера создаст условия для эффективного развития конкурентных позиций аграрного сектора в Украине в будущем. Новые возможности выхода на мировой рынок и ввода высших стандартов производства продукции поощряют инвестиции, будут стимулировать модернизацию сельского хозяйства и улучшат условия труда.

Литература

1. Сшьське господарство Украши у 2013 роц. Державна служба статистици Украши, 1 2014. - URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Житков А. Де взяти 12 мшьярд!в, не «напружуючи» бюджет // Агропроф - 2009. - I № 33. - С. 6.
3. Шубравская Е.В., Прокопенко Е.А. Перспективы модернизации аграрного сектора 1 Украши // Экономика Украши. - 2013. - № 8. - С. 64-76.
4. Эмметт С. Искусство управления складом: Как уменьшить издержки и повысить j эффективность / С. Эмметт. - Минск: Гревцов Паблшер, 2007. - 320 с.
5. Логистический аудит - важнейшая процедура, повышающая эффективность логистики в компании (результаты блиц-опроса экспертов) // Логистика: проблемы и решения. - 2014. - № 2. - С. 16-23.

Дандина А.Ю.,

аспирант кафедры Логистики и торговой политики.

Санкт-Петербургский государственный экономический университет

**ОБЩЕСТВЕННОЕ ПИТАНИЕ КАК УНИТАРНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ
ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА:**

новый взгляд на информационно-логистическую координацию

Нет необходимости строить теоретические конструкции в обоснование того, что унитарный сервис занимает первичное место по отношению к конечному сервису, как производственно-технологическому, так и социальному сервису, в комплексе услуг там, где присутствует человеческий фактор. Это очевидно, поскольку речь идет об обеспечении жизни и работоспособности тех, кто занят предоставлением услуг. Соответствующая практика отработана в производственной сфере, в сфере образования, стационарного медицинского обслуживания, в сфере туризма и т.д. Отдельные прецеденты существуют и в логистике, например, пункты оказания услуг на магистральных автомобильных трассах, рейсовое обслуживание на судах воздушного и водного транспорта и т.д. Учитывая эту практику и акцентируя указанную причинно-следственную обусловленность с определенной долей правоты можно говорить об унитарной инфраструктуре логистического сервиса, в частности, в контексте организации общественного питания лиц-операторов сервиса, осуществляющих обслуживание.

На линии взаимодействия «общественное питание - логистический сервис» получает развитие информационно-логистическая форма кооперации с выраженной иницирующей и регламентирующей ролью заказчика. При этом обретает значение предметно-содержательная и технологическая специфика логистических услуг [4].

По общим правилам общественное питание в логистическом сервисе должно осуществлять функцию физиологической поддержки человеческого организма, с учетом содержания которой устанавливается ряд принципов комплексной организации унитарного и логистического сервиса:

Первый - логистика общественного питания должна быть сопряжена с технологическим режимом процесса оказания логистических услуг, а также режимом труда и отдыха непосредственных участников процесса.

Второй - общественное питание как производство продуктов питания должно быть открытым для применения инструментария отраслевой логистики, в том числе, ресурсной и функциональной. В сопряжении с логистическим сервисом ресурсные формы логистики