

УДК 656

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ И ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ (НА ПРИМЕРЕ АГРОПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ)**

**Сатанова Әйгерім Асқарқызы**  
enuter@yandex.kz

Магистрант 1 курса ОП 7М11301- Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта, ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, г. Нур-Султан, Казахстан  
Научный руководитель – С. Нураков

Логистика является инструментом рационального использования ресурсов, сокращения затрат времени и денег на пути доведения продукции до потребителей. Возможности логистики в повышении эффективности процессов закупки, транспортировки, хранения и распределения материальных потоков признаны во всем мире и используются во всех областях человеческой деятельности, в том числе и в сельском хозяйстве.

Современный этап развития логистики (в том числе и в аграрной сфере) характеризуется: глобальным характером процесса товародвижения; ростом значения инновационных составляющих в ряде национальных экономических систем; появлением новых потребностей у покупателей сельскохозяйственных товаров и продуктов питания; расширением списка логистических услуг. Четко прослеживаемыми в мировой экономике тенденциями стали: повышение эффективности функционирования аграрной сферы благодаря учету изменяющихся рыночных условий; ликвидация ряда установленных между различными странами торговых барьеров; рост объемов международной торговли; интенсификация конкуренции; совершенствование методов государственного регулирования сельского хозяйства.

Государственная поддержка агропромышленного комплекса в Республике Казахстан осуществляется в рамках реализации государственной программы «Об утверждении Государственной программы развития агропромышленного комплекса Республики Казахстан на 2017–2021 годы».

Агропромышленный комплекс (АПК) является одним из важных секторов экономики, который через формирование продовольственной безопасности страны участвует в обеспечении национальной безопасности страны. АПК Республики Казахстан (далее – РК) имеет перспективы для дальнейшего развития: так как уже существуют сложившиеся рынки сбыта, сельскохозяйственного уголья, есть перспективы развития орошаемого земледелия, усили-

ваются экспортные позиции масличного, мясного секторов, а по зерну и муке Казахстан в кратчайшие сроки вошел в число крупнейших стран-экспортеров в мире [1].

В числе важных проблем агропромышленного сектора Казахстана экспертами указывается необходимость дальнейшего развития логистики. Внедрение системы логистики в сельскохозяйственную отрасль - один из тех вопросов, который требует особого внимания. Убедительным пояснением проблемы может служить то обстоятельство, когда произведенная сельскохозяйственная продукция в южных регионах Казахстана «закупается на полях за одну цену, а на севере Казахстана продается уже за другую цену». При этом наценка, состоящая в том числе и из транспортных затрат, исчисляется уже даже не процентами, а кратно – в несколько раз. Причиной такого положения является то, что продовольственный мост между производителями и посредниками занята бесчисленным количеством посредников. На пути к конечному потребителю цены могут возрасти под влиянием посредников нередко на 50 и более процентов [3].

Необходимость развития логистических систем в аграрном секторе связана с использованием следующих механизмов: организационного, обеспечивающего заключение межрегиональных соглашений о поставках продукции сельского хозяйства и пищевой промышленности, а также создание и функционирование торгово-закупочных организаций, интегрированных агропромышленных объединений; нормативно-правового, наличие которого предполагает разработку, принятие и выполнение законов и постановлений, определяющих и регламентирующих производственную и логистическую деятельность отраслевых структур, а также решение вопросов, связанных с их налогообложением, страхованием, ценообразованием, финансовой поддержкой, научно-методического, способствующего разработке и внедрению в АПК эффективных методов и технологий в областях логистики.

Для отраслей АПК характерно отсутствие территориальной локализации производственных процессов. Предприятия перерабатывающей сельхозпродукции промышленности, как правило, пространственно удалены от источников сырья, что вызывает необходимость физического перемещения материальных потоков, как во времени, так и в пространстве. В целом материальные, финансовые и информационные потоки в структуре АПК имеют три направления:

- 1) сельскохозяйственные предприятия и предприятия перерабатывающей промышленности ↔ конечный потребитель (рынок продовольствия). Взаимодействие между ними происходит через логистические, то есть материально-денежно-информационные потоки;
- 2) сельскохозяйственные предприятия ↔ предприятия пищевой и перерабатывающей промышленности (рынок сельскохозяйственного сырья);
- 3) сельскохозяйственные предприятия ↔ предприятия перерабатывающей промышленности (рынок продуктов переработки).

Продвижение продовольственных товаров от производителей к потребителям осуществляется в стихийном режиме. К примеру, плодоовощная продукция закупается посредниками непосредственно у производителей.

Кроме того, при росте среднегодовой урожайности зерновых культур возрастает дефицит мощностей по транспортировке и хранению, возникают трудности при экспорте пшеницы на традиционные рынки сбыта.

Для решения этих проблем в стране предпринимаются меры по развитию транспортной логистики и складской инфраструктуры. Так, на территории Казахстана функционирует 21 транспортно-логистический центр. Вместе с тем, имеющиеся мощности современной инфраструктуры недостаточны для полного устранения проблем [1].

В настоящее время в Казахстане создана транспортно - логистическая инфраструктура в Каспийском регионе для экспорта зерна на рынки Ирана и стран Закавказья. Увеличены мощности действующих и введены новые зерновые терминалы в портах Актау, Баку в Азербайджане и Амирабад в Иране. В перспективе с реализацией проекта железной дороги Казахстан - Туркменистан – Иран – Персидский залив вырастут объемы поставок казахстанских грузов, в том числе и продовольствия, на рынки стран Персидского залива, Восточного

Средиземноморья и Северной Африки. Завершение еще одной железнодорожной ветки «Жетыген - Коргас» и ввод международного транспортно-логистического хаба «Хоргос» позволят выходить на рынки Китая и на Тихоокеанский регион. Изучаются возможности поставок казахстанского зерна во Вьетнам. Создание Таможенного союза и Единого экономического пространства Казахстана, России и Беларуси раздвигают границы рынков для казахстанских бизнесменов до Бреста и Владивостока [2].

Ключевое условие повышения эффективности перевозок в нынешнее время связано с техническим усовершенствованием подвижного состава автомобильного транспорта и погрузочно-разгрузочных средств, внедрением прогрессивной технологии и совершенствованием организации перевозки грузов. Технические усовершенствования позволяют увеличить скорость движения подвижного состава, сократить простои под погрузочно-разгрузочными операциями, увеличить объемы партий перевозимого груза).

Также необходимо улучшить взаимосвязь между автомобильным и железнодорожным транспортом, чтобы повысить эффективность всей логистической сети. Но сначала следует внести коррективы в две основные составляющие этой сферы: законодательную и нормативную базу. Изменение их положительно скажется на скорости таможенного оформления, а также на возможном оптимальном обеспечении тарифных ставок грузоперевозок.

В последние годы в мире прослеживается отчетливая тенденция объединения на уровне предприятий, в том числе и аграрных, всех логистических функций – снабженческих, сбытовых и сервисных. Это объясняется возросшей потребностью каждой из данных структур в управлении интегрированными материальными, информационными и финансовыми потоками, осуществляемом единым координационным центром. Подобная практика увеличивает эффективность деятельности предприятий АПК, улучшает качество сельскохозяйственной продукции и продовольствия, позволяет совершенствовать методы работы с оптовыми и розничными покупателями.

Таким образом, развитие логистики в АПК становится крайне необходимым фактором для реализации сельхозпродукции, увеличения доходов производителей, снижения товарной себестоимости, и в целом обеспечит устойчивое развитие аграрной сферы страны.

Совершенствование логистики приведет к дальнейшим улучшениям в общем состоянии экономики, что, в свою очередь, позволит Казахстану повысить свою конкурентоспособность в качестве транзитного коридора. Растущее использование логистического аутсорсинга и международных системных логистических интеграторов может послужить катализатором для трансформации Казахстана в страну с современной отраслью логистических услуг.

#### **Список использованных источников**

1. Об утверждении Государственной программы развития агропромышленного комплекса Республики Казахстан на 2017–2021 годы.
2. Обзорная информация о морском торговом порте Актау - kazlogistics.kz
3. Информационно – аналитический обзор «Вопросы развития агропромышленного комплекса» г. Нур-Султан, февраль 2020 года