

## 10.14. ВОЗМОЖНОСТИ ЛОГИСТИКИ В АГРОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ ГОСУДАРСТВА

Носов А.Л., д.э.н., эксперт Поволжской логистической ассоциации, профессор Российского государственного гуманитарного университета (Киров)

В статье на основании интернет-источников анализируется состояние сельскохозяйственной логистики и ее перспективы. Дается видение автора по формированию системы логистического комплекса и его возможностей в обеспечении эффективных цепей поставок сельскохозяйственной продукции.

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.

По данным Всемирного банка, на 2010 г. Российская Федерация по уровню развития логистики находится на 94-м месте из имеющихся 155. Сосед РФ – Финляндия – на 12-м месте. Среди стран БРИК (Бразилия – Россия – Индия – Китай) РФ занимает последнюю позицию. РФ необходимо улучшить свои позиции с логистической инфраструктурой (83-е место), показатель своевременности доставки (88-е место), уровень логистической компетентности специалистов (88-е место). Недостатки развития как логистики в целом, так и транспортной логистики сильно затрудняют рациональное функционирование логистических цепей, что наносит большой ущерб экономике страны. Следует помнить, что в развитых странах логистика дает 10-15% валового внутреннего продукта (ВВП), в РФ – только 1,5-2%.

Рассмотрим состояние отечественной сельскохозяйственной логистики. Поиск в Интернете в большинстве ссылок дает указание на весьма симптоматичное название статьи Семена Котова – «Сельское хозяйство логистике не поддается» [3]. «Логистика в сельском хозяйстве не просто возможна – необходима. Об этом в очередной раз задумались чиновники и ученые на международной конференции по логистике в Красноярске, которая прошла 2 марта 2011 г. в рамках Сибирского промышленного форума. Причем необходимость ее признали все, а вот тот факт, что в нашем регионе все попытки создать логистические центры провалились, скромно опустили»...

«Общий вывод, к которому не раз приходили участники конференции: в России с логистикой вообще туго, а в продовольственной сфере – и подавно. Грамотное регулирование транспортных и информационных потоков помогало бы предприятиям экономить миллионы [3]».

Отрасли сельского хозяйства функционально включают самые разные направления деятельности, технологически имеют мало общего между собой. Это усложняет взаимосвязи и цепочки поставок, объясняет нерешенность многих задач сельскохозяйственной логистики. Так, проблемы логистики в животноводстве отмечаются в статье [7].

«Логистика – это больное место всей сельскохозяйственной отрасли, и животноводства, в частности. В стране, к сожалению, отсутствует действующая логистическая система доведения охлажденной мясной продукции до потребителя. Небольшие фермерские хозяйства не в состоянии вкладываться в покупку специализированного транспорта. Крупные агрохолдинги если и приобретают рефрижераторный спецтранспорт, то используют его недостаточно эффективно из-за отсутствия квалифицированных логистических кадров, которые имели бы достаточный опыт построения эффективных логистических схем обслуживания российских агропромышленных предприятий. Выходом из сложившейся ситуации является государственная информационная, материальная и кадровая (профорентация и обучение) поддержка создания общероссийской сети специализированных логистических компаний, которые обслуживали бы предприятия животноводческого комплекса по всей логистической цепочке: от перевозок сырья, кормов до доставки готового продукта в торговые сети. Так же важна поддержка государством организации первичной обработки животного сырья непосредственно рядом с фермами, где происходит выращивание. Это жизненно важно как для производителей, так и для государства, т.к. перевозка мяса в полутушах за многие километры на переработку (как пример неграмотного и нерационального логистического решения), рано или поздно, экономически убьет любой животноводческий комплекс и крайне негативно скажется на всей агропромышленной отрасли. Потому что таких логистически неграмотных решений хватает и в других отраслях сельского хозяйства. Подобные решения не оставляют ни каких шансов отечественным производителям мяса в конкурентной борьбе с иностранными производителями» [7].

Рыночная экономика вносит дополнительные сложности в стихийное формирование связей в агропромышленном комплексе. Многие ученые отмечают настоятельную необходимость использования современных экономических инструментов в сельском хозяйстве. Так, доктор экономических наук, профессор, зав. отделом Всероссийского научно-исследовательского института экономики сельского хозяйства В. Алферьев отмечает [2]:

«Другая ситуация сложилась после перехода страны к рыночной экономике. Единая плановая система снабжения села была нарушена, в связи с чем намного усложнились товарные потоки, появились многочисленные посреднические структуры, каждая из которых стремилась получить свою прибыль на пути движения товаров от поставщиков к потребителям. Отсюда возникли нерациональные перевозки и перевалки продукции, увеличивающие ее конечную стоимость для потребителей. Средний уровень издержек обращения средств производства относительно их стоимости возрос (без учета доставки от баз снабжения в хозяйства) до 20-25%, а в удаленных восточных и северных регионах – до 60-80% и более. Это обусловило рост доли издержек по доставке ресурсов в общих затратах на производство сельскохозяйственной продукции. В связи с этим особое значение для сельского хозяйства получают логистические методы снижения издержек обращения при его ресурсообеспечении, отказ от стихийного формирования уровня и структуры этих издержек, наносящего большой вред аграрной экономике»...

«Между тем, по зарубежным данным, применение научно обоснованных методов логистики позволяет снизить уровень издержек обращения на 20%, товарные запасы – на 30-70%, сократить время обращения товаров на 20-50%. Очевидно, что мог бы быть получен большой экономический эффект при достижении таких показателей в реальных условиях ресурсообеспечения аграрного сектора» [2].

«О реальном влиянии логистических издержек на экономику сельскохозяйственного производства можно судить по следующим данным. В 2004 г., по сведениям Минсельхоза России, сельскохозяйственные предприятия приобрели техники на 49,4 млрд.руб., минеральных удобрений, комбикормов, запасных частей к технике, горючесмазочных материалов на 242,4 млрд. руб., т.е. сумма общего объема полученных средств производства достигла 291,8 млрд. руб. По нашим расчетам, внутри затрат франко-хозяйство содержится не менее 58,2 млрд. руб. логистических издержек, в том числе около 10 млрд. руб. по технике. На практике сумма этих затрат еще выше.

Для сравнения можно отметить, что в дореформенный период при уровне издержек по доставке материально-технических ресурсов по стране в 12,5% их сумма составляла бы при сопоставимых тарифах и ценах на ресурсы всего 36,5 млрд. руб., или на 22 млрд. руб. меньше. Эта экономия издержек по доставке ресурсов была бы равна примерно 4% себестоимости сельскохозяйственной продукции в условиях 2004 г.» [2].

Приведенные данные, хотя и относятся к 2004 г., являются для настоящего положения дел слишком оптимистичными. Накладные расходы в поставках продукции сельскохозяйственного назначения по нашим оценкам часто превышают 40%. Таким образом, логистика потенциально может снизить их в три раза. Если это кому-либо будет надо.

Эффективность логистического подхода демонстрируют торговые сети, активно формирующие свои схемы распределения продукции. Например, Закрытое акционерное общество (ЗАО) «Тандер» (Краснодарская торговая сеть «Магнит») [4].

ЗАО «Тандер» основано в Краснодаре в 1994 г. Управляет сетью магазинов «Магнит», насчитывающей около 3,2 тыс. торговых точек формата «у дома» и более 20 гипермаркетов. Компания включает собственную логистическую сеть из девяти дистрибуционных центров общей площадью свыше 180 тыс. кв. м и автопарка (порядка 1,5 тыс. машин). В настоящее время собственные логистические центры в Черноземье есть у компании в Орловской и Белгородской областях. В соответствии с неаудированной консолидированной отчетностью «Магнита» по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) за 1-е полугодие 2009 г., выручка составила 2 378 млн. долл., а *EBITDA* – 224 млн. долл.

«Практика показывает, что наличие у федеральных сетей собственных логистических центров положительно влияет на показатели рентабельности, позволяя существенно сокращать издержки на логистику. Поэтому практически все крупные российские продуктовые ритейлеры, отличающиеся широкой географией присутствия, инвестируют в строительство своих мощностей», – заметил господин Клягин. По его оценке, «Магнит» лидирует в развитии собственной системы логистики среди продуктовых ритейлеров: «Фактически компания демонстрирует одну из наиболее оправданных бизнес-моделей в

текущих условиях. Основные ее преимущества – возможность увеличивать долю прямых закупок у поставщиков через собственные распределительные центры, добиваясь более выгодных условий и, как результат, увеличивая показатели валовой рентабельности». В подтверждение своих слов аналитик привел тот факт, что в 2008 г. доля продукции, проходящей у «Магнита» через собственную систему логистики, составила порядка 72%. В 2005-м тот же показатель был на уровне 57%. Причем за 2005-2008 гг. произошло достаточно уверенное увеличение валовой рентабельности – с 16,9% до 21,7%. «По нашей информации, в перспективе компания планирует достичь уровня поставок через собственную логистику 85%, что, очевидно, повысит рентабельность «Магнита» – резюмировал эксперт [4].

Одними из наиболее значимых в нашей стране определены проблемы зерновой логистики. В настоящее время мировой рынок зерна контролируют шесть основных экспортеров: на долю США приходится 28% от всего объема зерновой торговли, далее идут Канада – 17%, Австралия и ЕС – по 15% и Аргентина – 11%. На зерновом рынке все эти страны представлены крупнейшими транснациональными зерновыми корпорациями. Суммарные предложения зерна этой пятёрки стран-экспортеров составляют свыше 84% всего объема мировой торговли. Доля РФ – 14%, а вместе с Беларуссией, Украиной и Казахстаном эта доля возрастает до 20-24%. Национальный российский рынок зерна может быть третьим после нефти и газа [5].

На примере Открытого акционерного общества (ОАО) «Объединенная зерновая компания» (ОЗК) рассмотрим состояние дел в этой области. «Сейчас компания имеет 19 элеваторов, три портовых терминала и девять предприятий по переработке зерна. Она способна обеспечить отгрузку на железнодорожный, морской и автотранспорт до 2,5 млн. т зерна в год, а также морскую экспортную перевозку зерна через терминалы в Новороссийске, Владивостоке и Астрахани в объеме 3,5 млн. т в год. Идет наращивание перевозок зерна маршрутными поездами с последующими перевозками автомобильным транспортом. Логистические цепи предусматривают увеличение числа вагонов-зерновозов и портовых перевалочных мощностей с 22 до 40 млн. т в год. Разработана транспортно-логистическая и портовая инфраструктура зернового рынка России и зарубежных стран-импортеров зерна до 2015 г.» [5].

«Реализация стратегии развития ОЗК позволит снизить инфраструктурную нагрузку на зерновой рынок на 500 руб./т за счет строительства современных объектов инфраструктуры и внедрения новейшей технологии складской и транспортной логистики, а также эффективных смешанных перевозок различными видами транспорта в зависимости от географического расположения покупателя. Например, транспортировка зерна российским железнодорожным транспортом с последующей перевалкой на автомобильный транспорт страны-покупателя, или перевозка отечественным и зарубежным морским транспортом с последующей перевалкой в стране-импортере на автомобильный транспорт. Так транспортируется зерно в страны Европейского Союза, государства Азии и Африки» [5].

В РФ число хозяйств – производителей зерна – около 250 тыс. Проведение с их использованием эффективной зерновой логистики затрудняют следующие факторы. Негде хранить зерно и проводить необходимую

подработку зерна. Из 120 тыс. механизированных токов в рабочем состоянии находится всего 25%. Обеспеченность зернохранилищами недостаточна и представлена в основном приспособленными помещениями и помещениями амбарного типа. В стране налицо недостаток элеваторов, предназначенных для длительного хранения зерна. Государственным зерном занят 321 элеватор. Более 40% из них не приспособлены для длительного хранения зерна. Около 70% собираемого зерна хранится у производителей, где технологии хранения не отвечают современным требованиям. Производительность существующих элеваторов не позволяет обеспечивать необходимую оборачиваемость зерна. Их недостаточные суммарная мощность в районах производства зерна и близость к транспортным узлам приводит к увеличению времени и затрат на транспортировку [5].

Учитывая, что только 14 регионов обеспечивают себя зерном, и в стране ощущается острая нехватка большегрузных автомобилей и вагонов-зерновозов, то затраты на перемещение зерна являются одними из самых дорогих в мире. Одной из причин этого – слабая транспортная логистика. Актуальной проблемой зерновой логистики является необходимость создать хорошо функционирующий внутренний зерновой рынок, что возможно только при четкой транспортной маршрутизации для перераспределения зерна по стране. В последнее время предпринимаются усилия по ее укреплению. Например, официально утверждены нормы естественной убыли всех видов зерна при различных видах перевозки в разных климатических зонах. Так, например, потери риса при перевозках в регионах Южного федерального округа в вагонах-зерновозах должны составлять 0,095%, а в таре – 0,088% [5].

Проблемой является дороговизна хранения зерна на элеваторах. К случаям неэффективного использования элеваторов следует отнести случаи, когда в южных регионах они были затоварены дорогим зерном экспортных сортов. Свою отрицательную роль играет низкая обеспеченность зернового хозяйства зерносушилками (28%), зерноочистительной техникой (45%), зернохранилищами (40%). В стране плохо разработана логистика уборки зерновых – процесс оптимального сочетания технических, людских и материальных ресурсов, построение цепочки движения зерна от поля до зернохранилища [5].

РФ как одному из мировых лидеров в производстве и торговле зерном необходимо усилить внимание к развитию инфраструктуры и транспортной логистики зернового рынка. В этом плане необходимо значительно увеличить количество современных зернохранилищ для первоначального приема, накопления и подработки зерна, его временного хранения и погрузки на автомобильный транспорт; соответственно увеличить количество линейных элеваторов, занимающихся приемкой, сушкой, подработкой и длительным (до года) хранением зерна и поставкой его на узловое и производственные элеваторы; а также узловых элеваторов, принимающих зерно, хранящих его короткое время перед отгрузкой товарных партий на железнодорожный транспорт. Самостоятельное значение имеет увеличение численности и улучшение оснащения производственных элеваторов комбикормовых, мукомольных и крупяных заводов и предприятий по глубокой переработке зерна и его длительному хранению [5].

Представленные выше проблемы осознаются в Министерстве сельского хозяйства РФ (Минсельхоз РФ).

Так, указывается, что: «К 2020 году Россия способна поставить за рубеж более 40 млн. т зерна, как минимум 170 тыс. т мяса птицы и 200 тыс. т мяса свинины – продукции с высокой добавленной стоимостью. Таким образом, в ближайшее время экспорт объективно станет локомотивом отечественного сельского хозяйства. Это позволит не только укрепить позиции России на мировом сельскохозяйственном рынке, но и значительно повысить качество российской продукции, эффективность ведения сельскохозяйственного бизнеса, уровень доходов сельхозтоваропроизводителей» [6].

«Для гарантированного решения столь масштабных задач в долгосрочной перспективе наши усилия и внимание будут сконцентрированы на поддержке новых стратегически важных направлений – развитие инфраструктуры, логистики и переработки. Все они включены во второй этап Госпрограммы развития сельского хозяйства на 2013-2020 годы, разработанной Министерством сельского хозяйства РФ. Этот комплексный документ содержит четкие ориентиры для всех участников агропродовольственного рынка на восьмилетний период, действенные механизмы поддержки аграрного производства и социального развития села» [6].

В настоящее время существует целевая программа Минсельхоза РФ «Развитие инфраструктуры и логистического обеспечения агропродовольственного рынка, предусматривающее расширение возможностей по хранению и сбыту сельскохозяйственной продукции, в том числе с использованием потенциала ОАО «ОАК», на 2010-2012 гг. [1]. Основными целями программы являются следующие.

1. Увеличение обеспеченности производства, потребления и экспорта сельскохозяйственной продукции современными мощностями по подработке, хранению и перевалке за счет строительства, реконструкции и технического перевооружения мощностей по подработке, хранению и перевалке сельскохозяйственной продукции на 5,1%, в том числе мощностей по подработке, хранению и перевалке зерна на 6,1 млн. т единовременного хранения.
2. Увеличение пропускной способности логистической цепи по подработке, реконструкции и технического перевооружения портовых элеваторных емкостей по перевалке зерна на экспорт на 5,15 млн. т в год.
3. Повышение эффективности деятельности предприятий по подработке, хранению и перевалке сельскохозяйственной продукции за счет снижения затрат, связанных с подработкой, хранением и перевалкой сельскохозяйственной продукции, в том числе:
  - по подработке, хранению и перевалки зерна – на 10%;
  - по первичной подработке и хранению плодоовощной продукции – на 4%;
  - по убою скота и первичной переработке и хранению мяса – на 8%;
  - по переработке и хранению молока – на 4%.

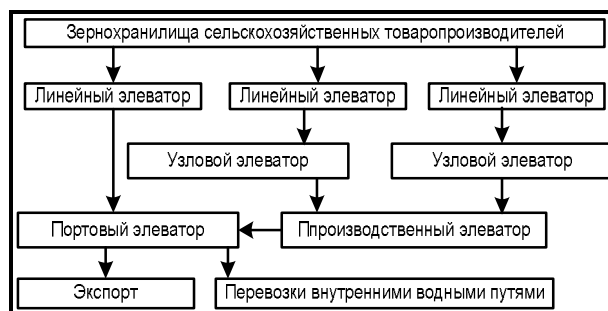
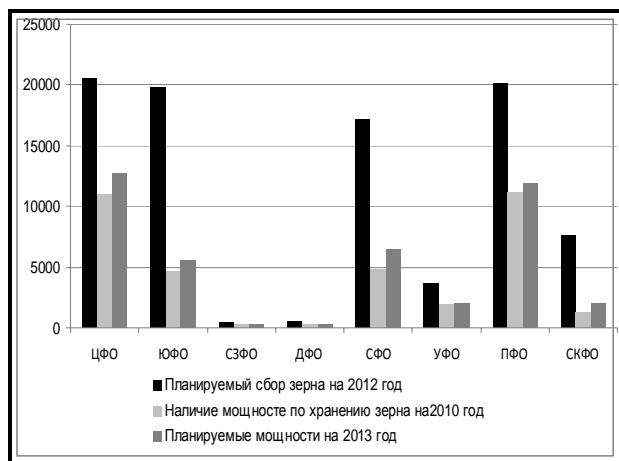


Рис. 1. Логистическая инфраструктура зернового рынка [1]

Для достижения каждой цели прописаны конкретные мероприятия и определены источники их финансирования. Агротранспортные рынки развиты на две части: зерновой рынок и другие рынки, в последние вошли животноводство, производство овощей и т.д. Логистика зерновых потоков представлена на рис. 1. Планируемое размещение мощностей по хранению зерна с разбивкой по федеральным округам показано на рис. 2.



**Рис. 2. Планируемое размещение мощностей по хранению зерна с разбивкой по федеральным округам, тыс. т [1]**

Первоочередными задачами в программе следует считать [1]:

- модернизация действующих и строительство новых предприятий по подработке, хранению и перевалке зерна;
- развитие существующих и строительство новых глубоководных зерновых портовых терминалов в морских портах и перевалочных терминалов на основных судоходных реках;
- создание мощностей, отвечающих современным требованиям по первичной подработке и хранению плодоовощной продукции, первичной переработке и хранению мяса и молока;
- создание методических рекомендаций по разработке информационной системы размещения мощностей по подработке, хранению и перевалке зерна, увязанной с основными товарными потоками и расширением экспортных возможностей.

Результативность программы представлена системой индикаторов, приведенных в табл. 1.

Приведенные выше ссылки на различные источники и анализ их содержания показывают, что при наличии министерских программ сельское хозяйство в своей массе с логистикой незнакомо. Необходимо дать четкое понимание логистического подхода к построению цепей доведения сельскохозяйственной продукции до потребителей через все технологические звенья ее переработки. Функционально логистика сельского хозяйства должна включать:

- системное планирование и управление;
- закупочную деятельность;
- транспортировку;
- управление запасами;
- переработку, производство, упаковку;
- складирование, хранение;
- распределение, сбыт;
- сервисное обеспечение;
- информационную систему.

Конечной целью логистической системы является удовлетворение потребностей потребителя. Результат должен проявляться в снижении конечных цен за счет

уменьшения логистических издержек, в предотвращении колебания цен на продукты.

Логистика предоставляет множество механизмов снижения затрат. Одним из наиболее простых и эффективных является исключение из продуктовых цепей лишних посредников. Значительная экономия может быть получена внедрением безперегрузочных процессов (табл. 1).

**Таблица 1**

### ДИНАМИКА ЦЕЛЕВЫХ ИНДИКАТОРОВ ПРОГРАММЫ [1]

Целевой индикатор	Год		
	2010	2011	2012
Увеличение объема модернизированных мощностей в общем объеме предприятий по подработке, хранению и перевалке зерна (без учета портовых элеваторов), %	0	1,6	4,9
Увеличение мощности по перевалке портовых элеваторов, тыс. т в год	0	0	4 500
Увеличение мощности пунктов перевалки зерна на основных судоходных реках, тыс. т в год	0	0	650
Увеличение экспортного потенциала логистической цепи за счет строительства и модернизации мощностей по подработке, хранению и перевалке зерна к концу года, млн. т	23,3	24,8	29,5
Увеличение обновленных и созданных мощностей по подработке и хранению плодоовощной продукции на тыс. т единовременного хранения	0	100	330
Увеличение среднегодовой производственной мощности по убою скота и выпуску мяса на предприятиях отрасли за счет модернизации действующих предприятий и строительства новых современных производств с учетом новейших достижений в области первичной переработки скота, т в смену	0	840	2 560
Увеличение мощности по первичной переработке молока, т в сутки переработки молока	0	790	2 400

Большие возможности имеет планирование количественных показателей, которое в рыночных условиях требует особых подходов. В этой области находится заключение контрактов с производителями сельскохозяйственного сырья и продукции, финансовое и товарное кредитование производителей, лизинг техники.

Важным направлением деятельности является стандартизация качества продукции и процессов. Необходима четкая и прозрачная система установления закупочных цен, основанная на сортности товара с дифференцированием по условиям производства и транспортировки.

Анализ рынка показывает, что в настоящее время около 50% сельскохозяйственной продукции и продуктов питания закупается за рубежом. Таможенные службы, входящие в систему сельскохозяйственной логистики должны обеспечить необходимое регулирование поступления импортных продуктов, учитывающее возможности их местного производства. Региональные логистические сельскохозяйственные комплексы должны создавать инфраструктурный каркас продовольственной самостоятельности РФ.

По направлениям сельскохозяйственная логистика может быть разделена на:

- зерновую;
- мясную;
- молочную;

- плодоовощную;
- рыбную;
- неводелываемую (природную);
- ресурсную (сельскохозяйственная техника);
- удобрений.

Логистические сельскохозяйственные комплексы должны включать участки и службы:

- приема и первичной обработки;
- лабораторного контроля;
- разделки;
- переработки;
- охлаждения, заморозки;
- хранения;
- упаковки;
- транспортировки.

Важным направлением логистической деятельности в сельском хозяйстве является ресурсное обеспечение производителей продукции. Поставка техники, запасных частей, расходных материалов, сервисное обслуживание должны быть органично встроены в систему сельскохозяйственной логистики.

Еще одно направление – обеспечение сельского хозяйства удобрениями. В настоящее время потребление удобрений в РФ оценивается в 4,5 млн. т в год. Для сравнения в 1990 г. потреблялось 24 млн. т. Здесь у нас предстоит значительное увеличение объемов и основная нагрузка ляжет на железную дорогу. В целом транспортный комплекс РФ должен быть максимально ориентирован на потребности сельского хозяйства.

В заключение можно с уверенностью сказать, что у логистики есть все возможности помочь сельскому хозяйству, повысить его эффективность и приблизить его продукцию к потребителям. Для этого нужно внимание государства к данной проблеме, привлечение науки к выработке эффективных решений и подготовка специалистов в области сельскохозяйственной логистики.

### Литература

1. Развитие инфраструктуры и логистического обеспечения агропродовольственного рынка, предусматривающее расширение возможностей по хранению и сбыту сельскохозяйственной продукции, в том числе с использованием потенциала открытого акционерного общества «Объединенная зерновая компания», на 2010-2012 гг. [Электронный ресурс] : целевая программа ведомства ; приложение к приказу М-ва сельского хозяйства РФ от 15 дек. 2010 г. №434. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Алферьев В. О ресурсообеспечении сельского хозяйства на основе логистики и маркетинга [Текст] / В. Алферьев // Экономист. – 2006. – 27 июня. – С. 89-93.
3. Котов С. Сельское хозяйство логистике не поддается [Электронный ресурс] / Семен Котов. – 2011. – 7 февр. Режим доступа: <http://www.newslab.ru>.
4. «Магнит» притягивает логистику [Электронный ресурс]. 2010. – 5 февр. Режим доступа: <http://www.rosInvest.com>.
5. Монастырский О. Логистика производственного и рыночного оборота зерна [Электронный ресурс] / Олег Монастырский. – 2011. – 25 июля. Режим доступа: <http://www.agroxxi.ru>.
6. Скрынник Е. Золотая осень. Аграрно-промышленный комплекс [Текст] / Е. Скрынник // Российская газета. – 2011. – 13 окт.
7. Филимонов В. Логистика в животноводстве и сельском хозяйстве [Электронный ресурс] / Валерий Филимонов. – 2011. – 7 февр. Режим доступа: <http://www.newslab.ru>.

### Ключевые слова

Сельскохозяйственная логистика; логистические издержки; цепи поставок; логистическая инфраструктура; программа Минсельхоза.

*Александр Леонидович Носов*

### РЕЦЕНЗИЯ

Представленная на рецензию статья посвящена анализу состояния сельского хозяйства с позиции логистики. Приведенные данные свидетельствуют об острой необходимости внедрения логистического подхода ко всем областям агропромышленного комплекса.

Существующая система формирования целей поставки продукции сельского хозяйства требует формирования соответствующей инфраструктуры и кадрового обеспечения. Российская Федерация теряет миллиарды рублей из-за невозможности вовремя и по конкурентной цене доставить продукцию не только до отечественного потребителя, но и обеспечить ее вывоз на мировые рынки.

Актуальность статьи заключается в вынесении на аудиторию читателей представления о возможностях логистики в сельском хозяйстве и первоочередных направлениях ее внедрения в сельском хозяйстве. Опровергается ставший распространенным тезис о том, что «сельское хозяйство логистике не поддается». Действительно, логистика как совокупность практических способов и приемов оптимизации потоков ресурсов обладает необходимым инструментарием повышения эффективности функционирования рассматриваемой макрологистической системы.

Следует отметить большое количество современных количественных характеристик по анализируемой теме, полученных из официальных и компетентных источников. Излагаемый автором материал, несомненно, будет полезен всем читателям, интересующимся данной проблемой.

Статья Носова Александра Леонидовича «Возможности логистики в агропромышленном комплексе государства» отвечает требованиям, предъявляемым к научной публикации, и может быть рекомендована к опубликованию в журнале «Аудит и финансовый анализ».

Барыкин С.Е., д.э.н., доцент, профессор кафедры «Логистика и организация перевозок» Санкт-Петербургского государственного инженерно-экономического университета

## 10.14. LOGISTICS OPPORTUNITIES IN AGRICULTURE OF THE STATE

A.L. Nosov, Doctor of Economic Sciences, Professor, Volga Region Logistics Association Expert

*Russian State University for the Humanities, Kirov*

The article covers the analysis of the standing situation in the sphere of agricultural logistics and its perspectives. Given the author's vision of the formation of logistic complex and its capacity to provide agricultural products effective supply chain.

### Literature

1. Development of infrastructure and logistical support agri-food market, providing empowerment for the storage and marketing of agricultural products, including the potential use of the open joint-stock company «United grain company» for 2010-2012. [Electronic resource]: special program of the Office; annex to the order of M-va of Agriculture on December 15. 2010 № 434. Access from ref. legal system «Consultant.»
2. V. Alferiev. On Resourcing agriculture based on logistics and marketing [Text] / V. Alferov // Economist. – 2006. – June 27. – S. 89-93.
3. S. Kotov. Agriculture can not be logistical [electronic resource] / Simon Kotov. – 2011. – 7 February. Mode of access: <http://www.newslab.ru>.
4. «Magnet» attracting logistics [electronic resource]. In 2010. – Feb. 5. Mode of access: <http://www.rosInvest.com>.
5. O. Monastirskiy. Logistics of production and market turnover of grain [electronic resource] / Oleg Monastirskiy. – 2011. – July 25. Mode of access: <http://www.agroxxi.ru>.

6. E. Skrynnik. Golden Autumn. The agro-industrial complex [Text] / E. Skrynnik // Rossiyskaya Gazeta. – 2011. – October 13.
7. V.A. Filimonov. Logistics in animal husbandry and agriculture [electronic resource] / Valery Filimonov. – 2011. – 7 February. Mode of access: <http://www.newslab.ru>.

**Keywords**

Agricultural logistics; logistics costs; supply chain; logistics infrastructure; the program of Ministry of Agriculture.