

Нестеренко Наталья Юрьевна

доцент кафедры экономики и управления,
Камчатский государственный технический университет,
г. Петропавловск-Камчатский
nesterenkok.73@mail.ru

Камчатка: предпосылки создания единой логистической системы рыбной отрасли

современное состояние логистического управления
материальными потоками в рыбной отрасли
камчатского края

Аннотация

В статье рассматривается общее состояние логистического управления ресурсными потоками на примере предприятий рыбной отрасли Камчатского края. Раскрывается значимость рыбной отрасли в развитии региона и важность функций логистического управления на предприятиях края. Сделан анализ формирования ресурсных потоков, определена их структура и обоснована необходимость логистического управления ими.

Ключевые слова: рыбохозяйственный комплекс, логистика, логистическое управление, материально-техническое снабжение, ресурсный поток, материальный поток, логистическая инфраструктура

Рыбное хозяйство является одной из основных отраслей экономики Камчатского края. В состав рыбохозяйственного комплекса Камчатки на 2008 год входят около 300 предприятий, различных по масштабу и формам собственности. 257 из них имеют квоты на вылов биоресурсов. Суммарная суточная мощность заводов составляет: 5,93 тыс. тонн мороженой продукции, 800 туб консервов, емкости для хранения мороженой продукции составляют свыше 46 тыс. тонн (3). В Камчатском крае существ-

ует достаточная для обслуживания потребностей флота мощная береговая база, в составе которой портовое хозяйство, жестяно-баночная фабрика, две сетеповивочные фабрики, шесть судоремонтных предприятий различной ведомственной принадлежности и разных форм собственности.

Нужно отметить, что доля предприятий, занимающихся логистическими операциями в рыбной отрасли, не высока – 1,9% или 105 организаций на всю отрасль. Материально-техническим

снабжением, оптовой торговлей и сбытом было занято 3,1% от общего количества организаций (2).

Материально-технической базой движения материальных потоков в рыбной отрасли является флот. Он обеспечивает более 95% общего вылова, на судах вырабатывают более 92% суммарного объема мороженой продукции, более 96% рыбной муки и около 15% консервов. Флот составляет более 70% основных производственных фондов рыбной отрасли. Прямыми логистическими операциями занимается всего лишь 3,2% судов от общего их количества. Но необходимо отметить, что и остальные суда также осуществляют логистические операции, но в меньшей степени, так как, например, главная функция добывающих и обрабатывающих судов – это добыча и переработка гидробионтов. В логистическую инфраструктуру рыбной отрасли Камчатского края, кроме флота, входит портовое хозяйство. Порт является важнейшим звеном логистической системы края, в нем осуществляются все важнейшие логистические операции, в том числе грузовые, перевалка грузов, хранение, снабжение судов. В Петропавловске-Камчатском функционируют два порта – морской рыбный и торговый. В настоящее время осуществлено их объединение в единую структуру. Имеются также причалы, принадлежащие различным организациям города. Рыбный порт перерабатывает рыбопродукцию, соль, различные снабженческие грузы, нефтеналивные грузы. Таким образом, в Камчатском крае имеется вся необходимая логистическая инфраструктура, которая имеет важное значение для развития логистических систем территории (1).

Управление ресурсными потоками

В целом на предприятиях логистические функции как бы «разбросаны» между рядом отделов: коммерческим, планово-экономическим, отделом материально-технического снабжения, производственным, промысловым, службой обеспечения флота, топливным отделом, складами и холодильником, при этом холодильник и склады подчиняются разным функциональным управляющим, что вызывает некоторые трудности в согласовании между управляющими по поводу использования этих объектов. Такой разброс функций не может положительно влиять на управление материальным потоком, так как всегда между службами есть различные противоречия, связанные с разными целевыми установками. Отсутствует перекрестная координация между разными логистическими операциями. Информационный обмен между подразделениями неполный и недостоверный, распределение обязанностей и ответственности по выполнению логистических операций нечеткое. Группировка логистических функций в рамках единой организационной структуры отсутствует.

...доля предприятий,
занимающихся
логистическими операциями
в рыбной отрасли,
не высока – 1,9%
или 105 организаций
на всю отрасль

...упущенная выгода
за сутки простоя судна
оценивается
в 46 639 рублей

Ресурсный поток на предприятиях, по данным экспертов, состоит из следующих основных видов материальных ресурсов:

- топливо и горючесмазочные материалы;
- тара и упаковочные материалы;
- сетеснастные материалы;
- запчасти;
- продукты питания, соль и другие.

Управление ресурсными потоками на предприятиях начинается с определения режимов работы судов и обоснования потребностей в необходимых ресурсах. Объем потребляемых ресурсов определяется производственной программой по выпуску продукции, величина которой определяется исходя из прогнозов о сырьевых ресурсах, установленных норм вылова на одно орудие лова, количества орудий лова данного типа и квот на вылов. Расчеты потребностей проводятся материально-ответственными лицами на судах, отделом добычи и обработки судов, производственным отделом, службой снабжения флота на береговых базах предприятий, коммерческим отделом и оформляются в виде заявок. По экспертной оценке, на обработку заявок, поиск поставщиков и заключение с ними контрактов уходит приблизительно от 20 до 30 дней. При выборе поставщиков на всех предприятиях не используются методологические, научные приемы, все решения в этой области принимаются управленцами интуи-

тивно, на основе только лишь реквизитов поставщиков и цен продажи ресурсов. Показателями, определяющими выбор поставщиков, являются цена и качество продукции, возможность формирования сборных партий отправки. При выборе поставщика немаловажное значение имеет место нахождения судна. Если судно находится в открытом море, то обеспечение его, например, топливом, происходит там же, при помощи танкеров.

Материальные поставки

Время прохождения заказа является значимым показателем логистического цикла. В среднем время прохождения заказа от предприятия до поставщика, на подтверждение принятия заказа и оплату предприятием (в случае предоплаты) составляет по 2 недели на каждое мероприятие. Как известно, «время – деньги», то есть длительность данных производственных операций может повлиять на выход судна в рейс на промысел, а может даже стать одной из причин срыва выполнения производственной программы. Так, по данным экспертов, упущенная выгода за сутки простоя судна оценивается в 46 639 руб. Таким образом, 14 дней простоя из-за длительного движения заказа можно оценить упущенной выгодой в 652 946 руб. ($46\,639 \times 14$). В среднем за год судно осуществляет 2 рейса, на каждый рейс в среднем требуется осуществить завоз снабжения 3 раза, следовательно, за год осуществляется 6 циклов снабжения, значит, за год упущенная выгода может быть оценена в размере 3 917 676 руб. ($6 \times 652\,946$).

По ориентировочной экспертной оценке, длительность поставок составляет 2–3 месяца, что связано в основном с удаленностью Камчатского края от

других регионов России и зарубежья. Поставки на предприятия региона осуществляются несколькими видами транспорта. Такие поставки называются смешанными. Как правило, схемы завоза таковы:

1) железная дорога – автомобильный – морской транспорт – суда на промысле;

2) железная дорога – морской транспорт – автомобильный транспорт – береговой склад материально-технического обеспечения предприятия;

В случае поставки внутрирегиональными поставщиками используется в основном автомобильный транспорт, с помощью которого материальный поток поступает либо на склады снабжения (что осуществляется редко), а затем на производственные участки, либо сразу на суда. Продолжительность такой поставки составляет в среднем от 2–7 дней. При поставках межрегиональными поставщиками используется схема: железнодорожный транспорт – порт Владивосток – транспортные суда – порт Петропавловск-Камчатский – потребитель, либо железнодорожный транспорт – порт Владивосток – транспортные суда – потребитель (судно на промысле в море). В среднем время между прибытием груза на склад и выбытием его на судно составляет от 1–3 месяцев до года, в зависимости от степени необходимости материала, его количества и времени комплектации партии.

Логистический цикл

Итак, с учетом выше сказанного логистический цикл по данной схеме, включает в себя следующие операции:

1) расчет потребностей в снабжении по каждому виду материалов и судну – составление сводной заявки;

2) поиск и оформление договоров с поставщиками;

3) передача заказа поставщикам и получение от них подтверждений о принятии заказов;

4) осуществление предоплаты за поставку (если это предусмотрено договором);

5) поставка грузов в порт Петропавловск-Камчатский;

6) доставка грузов из порта на склады МТО;

7) постановка груза на места хранения;

8) комплектация отгрузочных партий МТО на суда;

9) доставка партий МТО на суда.

Таким образом, время логистического цикла составляет приблизительно 170 дней. Ресурсный поток от внешних поставщиков может иметь аналогичную схему: железнодорожный транспорт – порт Владивосток – транспортные суда – добывающие суда в море на промысле. По данной схеме происходит в основном снабжение судов топливом, горючесмазочными материалами и продовольствием. В этом случае время логистического цикла меньше и составляет 118 дней. Общее количество вариантов движения материального ресурсного потока составит – 38, в том

... в Камчатском крае

имеется вся необходимая

логистическая

инфраструктура, которая

имеет важное значение

для развития логистических

систем территории

числе, по транзитной форме поставки – 15, по складской – 23.

Движение ресурсного потока от поставщика до предприятия – потребителя опосредованно транспортно-экспедиционными организациями, которые берут на себя часть риска и ответственности при поставках груза. В частности перевалку грузов осуществляют ряд фирм, располагающихся максимально близко к потребителям – судам, то есть в порту. Наличие достаточного количества соответствующих организаций предлагающих логистические услуги создает объективные предпосылки к созданию интегрированной логистической системы между поставщиками и потребителями.

Вывод

Таким образом, на основе проведенного анализа можно сделать вывод о том, что в регионе имеются все необ-

ходимые предпосылки для формирования единой региональной логистической системы рыбной отрасли. Организация такой системы позволит упорядочить движение материальных потоков в регионе и оптимизировать их движение.

Литература

1. ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт»: официальный сайт (Электронный ресурс). – Режим доступа: <http://port.kamchatka.ru>.
2. Рыбохозяйственный комплекс России в 2007 году (Белая книга). – М.: ВНИЭРХ. 2008. – 208 с.
3. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года (Электронный ресурс). – Режим доступа: <http://www.kamchatka.gov.ru>.

рп

Natalya Y. Nesterenko

*Associate Professor, Department of Economics and Management,
Kamchatka State Technical University, Petropavlovsk-Kamchatsky*

Current State of Logistic Management of Material Flows in the Fishing Industry of Kamchatka

Abstract

The paper outlines the general state of logistic management of recourse flows using the example of fisheries of Kamchatka. The significance of the fishing industry for the region's development is shown along with the importance of logistic management at the fisheries. The writer analyzes resource flows, defines their structure, and justifies the need for logistic management thereof.

Keywords: fishing industry, logistics, logistics management, resource flow, material flow, logistics infrastructure