

УДК 656.073

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ



RESEARCH IN THE FIELD OF INTERNATIONAL TRANSPORT EFFICIENCY IN TRANSPORT AND TECHNOLOGICAL SYSTEMS OF THE REGION

Коновалова Т.В.

Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Надирян С.Л.

Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Рашоян З.А.

Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы особенности организации перевозок скоропортящихся грузов. Главной стратегической задачей Краснодарского края, как следует из Концепции развития региона до 2030 года, становится переработка сельхоз сырья с добавленной стоимостью, которая будет максимально оставаться у производителей Агро продукции. Необходимо накормить местными овощами и фруктами стремительно растущее население края, насытить качественной кубанской продукцией внутренний продовольственный рынок, а излишки в обработанном виде отправлять на экспорт.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, скоропортящийся груз, экономика, маршрут, доставка, транспортно-технологические системы.

Konovalova T.V.

Kuban state technological University

Nadiryan S.L.

Kuban state technological University

Rashaan Z.A.

Kuban state technological University

Annotation. The article deals with the issues of efficiency in the choice of rolling stock in the organization of cargo delivery. When organizing the delivery of various goods, the preliminary selection of vehicles is of great importance. The right type of car helps to ensure the safety of the transported cargo, increase the productivity of the rolling stock and reduce the cost of its delivery for participants in the transport and technological process.

Keywords: road transport, cargo, economy, route, delivery, rolling stock.

Регionalные особенности организации перевозок скоропортящихся грузов

Главной стратегической задачей Краснодарского края, как следует из Концепции развития региона до 2030 года, становится переработка сельхоз сырья с добавленной стоимостью, которая будет максимально оставаться у производителей Агро продукции [1, 2]. Необходимо накормить местными овощами и фруктами стремительно растущее население края, насытить качественной кубанской продукцией внутренний продовольственный рынок, а излишки в обработанном виде отправлять на экспорт.

Благодатные природные условия южного региона позволяют наращивать объемы производства овощей и фруктов, в том числе различных ягод, винограда, цитрусовых. И шаги в этом направлении заметны. Хорошо сработала государственная поддержка развития отрасли овощеводства защищенного грунта. По информации министерства сельского хозяйства и перерабатывающей промышленности Краснодарского края, регион стал крупнейшим в стране производителем тепличных овощей, получив в 2016 году 88 тыс. тонн продукции, что почти на 34 % больше, чем в предыдущем году, в том числе 57,7 тыс. тонн огурцов и более 26 тыс. тонн помидоров. По данным минсельхоза Краснодарского края:

- по итогам 2016 года валовое производство плодово-ягодной продукции во всех формах хозяйствования на Кубани достигло 466,9 тыс. тонн, производство овощей составило 399 тыс. тонн;

- потребность региона в плодоовощной продукции составляет 4,3 млн тонн в год, в том числе – для личного потребления населением и отдыхающими – 3,9 млн тонн, для переработки – 310 тыс. тонн.

За два года с начала введения продуктового эмбарго импорт овощей и фруктов на российский рынок сократился вдвое. В прошлом году он составил 1,1 млн тонн против 2,4 млн тонн в 2014 году. Такие цифры привел первый замминистра сельского хозяйства РФ Джамбулат Хатуов в выступлении на Международном аграрном форуме «ОвощКульт-2017». По его словам, в целом по России их по валовой сбор в этом году составил 200,7 тыс. тонн против 111,6 тыс. тонн в 2016 году.

Но, увы, иногда обильный урожай тех или иных плодов и овощей хозяевам просто некуда девать. Потери при хранении и транспортировке столь велики, что производители стараются побыстрее сбыть скоропортящийся урожай – на придорожных фруктово-овощных ярмарках или бахчевых развалах, чаще – на полях [3, 4]. Иногда по себестоимости, бывает, и ниже.

По данным минсельхоза России, потери овощной продукции из-за плохих условий хранения и отсутствия контакта между спросом и предложением составляют до 40 % от всего урожая. В целом из-за нарушений при уборке, переработке, хранении, транспортировке и реализации свежих овощей и фруктов только 35–50 % произведенной в РФ продукции доходит до стола потребителей с соответствующим качеством [5, 6].

Чтобы сельхозпродукция отвечала требованиям конкурентного рынка, она должна быть, во-первых, качественной и привлекательной для покупателей, во-вторых, доступной по цене, и в-третьих, доставленной в нужное место и в нужное время. Эта простая логистическая схема подразумевает целую инфраструктуру, включающую систему транспортировки сельскохозяйственных грузов, а также складов и перевалочных пунктов для хранения и предпродажной обработки продукции [7, 8].

Отличительной особенностью подвоза груза является то факт, что в подвозе участвуют различные типы автомобилей, не позволяющих использовать технику при выполнении грузовых операций. При выполнении операций вручную повреждается той или иной вид товара механическим путем при перевозочном процессе, а в многих фермерских хозяйствах не имеются холодильные камеры и другие сооружения [9, 10].

Перевозка СПГ в основном производится из фермерских хозяйств как для внутреннего рынка, так и на экспорт рефрижераторами грузоподъемностью от 5 т до 20 т.

На сегодня логистическая инфраструктура Кубани, чтобы обеспечить скачок в овощеводстве, нужно увеличить площади единовременного хранения овощной продукции в 3–4 раза по отношению к нынешним объемам. По данным краевого минсельхоза:

- в хозяйствах Кубани имеются хранилища для фруктов и ягод общей емкостью 150 тыс. тонн. Кроме того, а также 41 овощехранилище мощностью единовременного хранения 56 тыс. тонн;

- к концу 2017 года в Краснодарском крае имеется 8 оптово-распределительных центров (ОРЦ), из них – два кооператива, три – общества с ограниченной ответственностью (ООО) и три – частных (ИП, КФХ) Причем, их загрузка обеспечивается лишь на половину, поскольку большинство сельхозпроизводителей реализуют выращенную продукцию фактически с поля. Соответственно по данным фермерских хозяйств в регионе, нет той организаций перевозок, хранения и обработки продукции и в следствиях практически весь кластер остается неконкурентоспособной, а овощной рынок – нестабильным. Не имея возможности отправить продукцию на хранение, сельхозпроизводители вынуждены продавать ее за бесценок оптовикам-перекупщикам, а перевозчики этой продукции зачастую перевозят не по всем требованиям при перевозке СКГ и те самым издержки увеличиваются, а качество ухудшается [11].

Заготовители, как правило, не предусматривают отсрочку реализации овощей и фруктов в зависимости от повышения спроса. Производители торопятся сбыть урожай, чтобы не думать о его хранении. Отсюда – скачки цен, неконтролируемое качество продовольствия, низкая рентабельность хозяйств, убежден фермер. По словам коммерческого директора компании «Регион Транс Логистика» Сергея Цоя, «сельхозпроизводителям от государства нужна главная помощь: освободить их от реализации своей продукции». На мой взгляд, должны быть государственные и частные партнерства для реализации сельхозпродукции. Нужен госконтроль над ее реализацией и над розничной ценой».

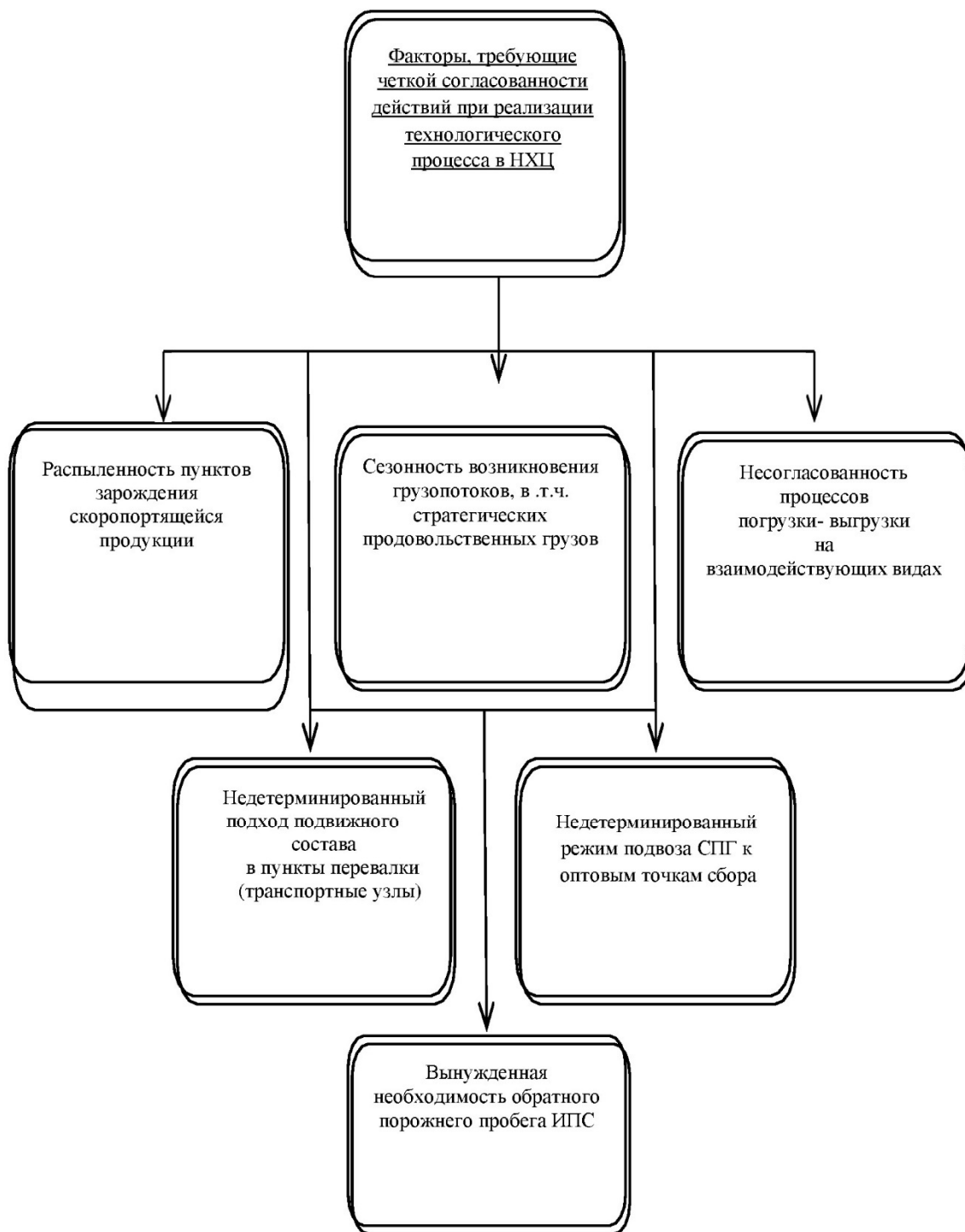


Рисунок 1 – Факторы, оказывающие влияние на технологию перевозок СПГ

Строительство логистических центров в последнее время называют одним из главных способов решения фермерских проблем со сбытом. Объединившись, фермеры смогут поставлять в оптово-распределительные центры большие объемы однородной продукции, которые затем попадут в торговые сети при минимизации затрат.

Важнее даже не построить сеть логистических центров, важно, чтобы они потом не стояли пустыми. Удачным примером он считает снабженческо-сбытовой потребительский кооператив «Ейский Агросоюз». Фермеры-учредители на собственные средства и кредитные ресурсы построили овощехранилище, которое используется как логистический центр. Есть собственный цех по переработке овощей и фруктов. В овощехранилище аккумулируется вся произведенная членами кооператива плодовоовощная продукция, которая в рамках контрактов поступает на все социальные объекты Ейского

района и на предприятия санаторно-курортного комплекса. Подобные кооперативы, по идее, должны действовать в каждом районе края, специализируясь по зонам производства той или иной сельхозпродукции. Например, краевому минсельхозу дано поручение по созданию кооператива в Калининском районе – он является ключевым производителем раннего картофеля и других овощей.

Аналитики отмечают, что кубанские аграрии готовы увеличивать объемы производства плодов и овощей, если будут уверены, что выращенную продукцию они смогут полностью сохранить и реализовать. Когда логоцентры в крае будут наполняться продукцией, тогда и начнет действовать в полную силу единый оператор сельхозрынка. Его главной задачей будет помочь продукции попасть в федеральные и региональные сети, на соцобъекты и предприятия санаторно-курортного комплекса.

По данным краевого минсельхоза, в прошлом году на территории Краснодарского края построены и введены в эксплуатацию оптово-распределительные центры в шести муниципальных образованиях – Ейском, Усть-Лабинском, Кореновском, Динском, Брюховецком, Калининском районах и в г. Краснодаре. В ноябре 2017 года завершено строительство пищевого элеватора ООО «Овощевод» в Кореновском районе с мощностью хранения 10 тыс. тонн. Подобный объект будет сдан в эксплуатацию в конце года и в Лабинском районе. В Гулькевичском и Павловском районах подготовлены площадки по 10 га для размещения на них пищевых элеваторов. Общая мощность единовременного хранения, введенная в 2016–2017 годах, составляет 65,5 тыс. тонн

Литература

1. Домбровский А.Н. [и др.]. Научные проблемы экономики транспорта : учебное пособие. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2017. – 264 с.
2. Изюмский А.А., Надирян С.Л. Системы автоматизации на автомобильном транспорте. – Краснодар : Кубанский государственный технологический университет, 2015.
3. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Вычислительная техника и сети в отрасли. – Краснодар, 2014.
4. Кирий К.А., Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Оценка эффективности инвестиций в транспортно-логистических системах // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2014. – № 8. – С. 285–287.
5. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Оптимизация инвестиций в транспортно-логистическую деятельность предприятия // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2013. – № 3. – С. 208–210.
6. Коновалова Т.В., Заровная Л.С., Миротин Л.Б. Управление логистическими затратами на основе концепции затрат на качество // Прикладная логистика. – 2008. – № 3. – С. 38–43.
7. Коновалова Т.В. [и др.]. Анализ текущего состояния транспортно-логистической системы Краснодарского края : Механика, оборудование, материалы и технологии / Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – 2018. – С. 655–662.
8. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П. Особенности системы обслуживания перевозок пассажиров по заказам в регионе // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 3. – С. 117–119.
9. Коновалова Т.В. [и др.]. Анализ текущего состояния транспортно-логистической системы Краснодарского края : Механика, оборудование, материалы и технологии / Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – 2018. – С. 655–662.
10. Коновалова Т.В., Миронова М.П., Надирян С.Л. Расчет экономической эффективности международных перевозок в транспортно-технологических системах // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2018. – № 10. – С. 232–235.
11. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Ненастин С.В. Особенности финансово-экономического анализа деятельности автотранспортных предприятий // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2015. – № 3 (43). – С. 137–141.

References

1. Dombrovsky A.N. [et al.] Scientific problems of transport economics : a training manual. – Krasnodar : Published by FSBEI VO «KubGTU», 2017. – 264 p.

2. Iziumskiy A.A., Nadiryanyan S.L. Automation systems on motor transport. – Krasnodar : Kuban State Technological University, 2015.
3. Izium A.A., Nadiryanyan S.L., Senin I.S. Computer engineering and networks in industry. – Krasnodar, 2014.
4. Kiriy K.A., Konovalova T.V., Nadiryanyan S.L. Estimation of investments efficiency in transport and logistic systems // Humanitarian, socio-economic and social sciences. – 2014. – № 8. – P. 285–287.
5. Konovalova T.V., Nadiryanyan S.L. Optimization of investments into transport and logistic activity of the enterprise // Humanitarian, socio-economic and social sciences. – 2013. – № 3. – P. 208–210.
6. Konovalova T.V., Zarovnyaya L.S., Mirotin L.B. Logistic cost management on the basis of the quality cost concept // Applied logistics. – 2008. – № 3. – P. 38–43.
7. Konovalova T.V. [et al.]. Analysis of the current state of transport and logistics system of Krasnodar region: mechanics, equipment, materials and technologies / Collection of scientific articles on the materials of the international scientific-practical conference devoted to the 100th anniversary of FSBEI VO «Kuban State Technological University». – 2018. – P. 655–662.
8. Konovalova T.V., Nadiryanyan S.L., Mironova M.P. Features of the system of the passenger transportation service by orders in the region // Science. Technique. Tekhnologii (Polytechnical bulletin). – 2015. – № 3. – P. 117–119.
9. Konovalova T.V. [et al.]. Analysis of the current state of transport and logistics system of Krasnodar region: mechanics, equipment, materials and technology / Collection of scientific articles on the materials of the international scientific-practical conference devoted to the 100th anniversary of FSBEI VO «Kuban State Technological University». – 2018. – P. 655–662.
10. Konovalova T.V., Mironova M.P., Nadiryanyan S.L. Calculation of an economic efficiency of the international transportations in transport-technological systems // Humanitarian, social-economic and social sciences. – 2018. – № 10. – P. 232–235.
11. Konovalova T.V., Nadiryanyan S.L., Nenastin S.V. Peculiarities of the financial-economic analysis of the motor transport enterprises activity // Vestnik of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2015. – № 3 (43). – P. 137–141.