

УДК 656:338.436.33

UDC 656:338.436.33

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ИНТЕГРИРОВАННЫХ АГРОПРОМЫШЛЕННЫХ ФОРМИРОВАНИЙ**PRIORITY DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SERVICES FOR INTEGRATED AGROINDUSTRIAL COMPANIES**

Улезько Андрей Валерьевич
д.э.н, профессор

Ulezko Andrei Valerievich
Dr.Sci.Econ., professor

Наумов Артем Сергеевич
аспирант
Воронежский государственный аграрный университет, Воронеж, Россия

Naumov Artem Sergeevich
postgraduate student
Voronezh State Agricultural University, Voronezh, Russian Federation

В статье рассматриваются вопросы организации системы транспортного обеспечения деятельности интегрированных агропромышленных формирований и обосновываются пути ее совершенствования

The article deals with ways of improving of organization of the transport support activities for integrated agricultural companies

Ключевые слова: АГРОПРОМЫШЛЕННАЯ ИНТЕГРАЦИЯ, АВТОТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЦЕСС

Keywords: AGROINDUSTRIAL INTEGRATION, VEHICLES, TRANSPORT SUPPORT, TRANSPORT PROCESS

В условиях плановой экономики, когда задача сбалансированного развития всех элементов народнохозяйственного комплекса являлась прерогативой системы государственного управления, долгое время преобладала отраслевая ориентация развития производственных систем различного уровня. Но интенсификация технологических процессов, развитие экономической самостоятельности хозяйствующих субъектов и усложнение системы взаимоотношений между ними привели к тому, что эффективность развития системы управления по отраслевому принципу стала резко снижаться, а приоритеты государственного управления были смещены на управление комплексами взаимосвязанных отраслей. Переход к рыночной экономике и отказ от жесткого централизованного управления воспроизводственными процессами привел к дезинтеграции отраслей и к разрушению межотраслевых комплексов как объектов государственного управления. По мнению ряда авторов [2], именно под влиянием нерегулируемого рынка произошел фактический распад агропромышленного комплекса как интеграционной структуры, объединяющей все элементы системы агропромышленного производства и его инфраструктурного обеспечения.

Потеря управляемости агропромышленным производством привела к тому, что большинство предприятий аграрной сферы так и не смогли адаптироваться к изменяющейся внешней среде функционирования. Стал расти уровень ресурсных диспропорций производственных структур аграрного сектора, произошел существенный спад объемов производства сельскохозяйственной продукции. Сокращение сырьевой базы перерабатывающих предприятий заставило их активизировать интеграционные процессы и сформировать систему взаимоотношений со всеми участниками технологической цепочки на качественно новой основе. В этих условиях управляющее воздействие предприятий-интеграторов на хозяйствующие субъекты аграрной сферы оказалось значительно существеннее, чем органов государственной власти.

Очевидно, что процесс агропромышленной интеграции является одной из эффективных форм развития взаимоотношений между производителями и переработчиками сельскохозяйственной продукции. В условиях слабого воздействия государства на хозяйствующие субъекты аграрной сферы именно крупные перерабатывающие предприятия, зачастую, берут на себя функции координатора деятельности сельскохозяйственных предприятий, входящих в состав интегрированных агропромышленных формирований, обеспечивая их ресурсами, необходимыми для реализации доведенных до них производственных программ.

Высокий уровень концентрации капитала и производства в сочетании с территориальной рассредоточенностью субъектов агропромышленной интеграции и их многоотраслевым характером объективно обусловил рост издержек, связанных с транспортировкой как произведенной продукции, так и ресурсов, потребляемых в процессе сельскохозяйственного производства, и потребовал совершенствования. Под системой транспортного обслуживания при этом предлагается понимать совокупность подвижного состава и смонтированного на нем оборудования, форм и способов органи-

зации формирования и использования транспортных средств, а также подсистем правового, нормативного и информационного обеспечения.

К основным функциям системы транспортного обслуживания интегрированных агропромышленных формирований относятся:

- доставка ресурсов для обеспечения непрерывности процесса производства из мест их приобретения (производства) до мест хранения или потребления;

- обслуживание производственных и технологических процессов;

- перевозка работников до мест осуществления их рабочих функций;

- обеспечение мобильности управленческих работников;

- обеспечение взаимодействия отдельных подразделений предприятия;

- доставка произведенной продукции к местам первичной подработки, переработки и хранения;

- минимизация сроков и затрат на перемещение грузов;

- обеспечение сохранности потребительских свойств перевозимых грузов;

- обеспечение безопасности работников во время перевозок;

- обеспечение экологической безопасности при перемещении грузов.

Специфика сельскохозяйственного производства обусловила тот факт, что основу системы транспортного обеспечения агропромышленного комплекса составляет грузовой автотранспорт. Это связано, в первую очередь, с тем, что ни железнодорожный, ни речной транспорт в настоящее время практически не участвуют в перевозке сельскохозяйственной продукции от мест ее непосредственного производства. Даже существовавшая длительное время сеть свеклоприемных пунктов, предусматривающая доставку сахарной свеклы до сахарных заводов железнодорожным транспортом, была к началу 2000-х годов практически ликвидирована, что привело к резкой трансформации сырьевых зон сахарных заводов. Речной транс-

порт используется только на перевозке овощей и бахчевых, выращиваемых в поймах судоходных рек или прилегающих к ним землям. Абсолютное большинство сельских населенных пунктов страны не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных дорог. Несмотря на то, что в сельском хозяйстве достаточно существенный объем внутрихозяйственных перевозок осуществляется тракторами с соответствующими прицепами (внутрихозяйственная перевозка кормов, в том числе и с их последующей раздачей, подвоз воды, транспортировка навоза от мест его накопления на поле и др.), рост их доли в перспективе вряд ли будет увеличиваться, поскольку автомобильный транспорт имеет ряд существенных преимуществ, к основным из которых относятся: более высокая скорость передвижения, более высокая грузоподъемность, более высокая маневренность, более широкий спектр оборудования, которое может быть размещено на автомобильной базе и т.д. [3]

Ядром системы транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов является парк транспортных средств, обеспечивающих перевозку грузов и людей и перемещение оборудования и ресурсов до мест их использования. Для обеспечения эффективности процессов формирования и использования транспортных средств важнейшую роль играет организация этих процессов. Основными функциональными элементами организации формирования и использования транспортных средств являются: обоснование объемов и сроков перевозок грузов по их видам и классам; планирование грузопотоков; оптимизация маршрутов движения транспорта; оптимизация состава и структуры парка транспортных средств и обоснование рациональных форм его использования; организация труда и заработной платы работников, реализующих функции транспортного обслуживания; организации ресурсного обеспечения процесса эксплуатации транспортных средств, их технического обслуживания и ремонта; планирование и учет затрат на эксплуатацию транспорта. Обеспечивающие подсистемы со-

здают правовой, нормативный и информационный базис для функционирования СТО через формирование совокупности законодательных, распорядительных и нормативных документов, регламентирующих процесс эксплуатации парка транспортных средств, и информационных массивов, необходимых для эффективного управления транспортными процессами.

Специфика организации системы транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов аграрной сферы определяется, в первую очередь, спецификой использования транспорта в сельскохозяйственном производстве, а состав и структура парка транспортных средств - спецификой отрасли, в рамках которой функционирует хозяйствующий субъект.

Аграрный сектор, как элемент системы общественного производства, характеризуется значительной номенклатурой грузов. Только перечень сельскохозяйственной продукции включает более 50 наименований (от зерна, сахарной свеклы, картофеля, молока до сена, соломы и навоза). Не менее широк ассортимент грузов, поставляемых сельскохозяйственным товаропроизводителям в рамках ресурсного обеспечения процессов их производственной деятельности (семена, минеральные удобрения, нефтепродукты, средства защиты растений и животных, запасные части, корма и кормовые добавки и т.д.).

Еще одна особенность системы транспортного обслуживания аграрных формирований связана с ярко выраженной сезонностью производственного процесса, объективно обуславливающей значительные колебания в грузообороте и объемах перевозок, что приводит к аритмии использования транспорта и его значительной недозагруженности в течение длительного периода.

Следует отметить, что наряду с сезонными колебаниями объемов грузоперевозок аграрный сектор характеризуется значительными колебаниями объемов перевозок сельскохозяйственной продукции по годам в си-

лу объективных колебаний урожайности под воздействием природно-климатических условий.

При наличии значительных сезонных и годовых колебаний объемов работы транспортных средств, аграрное производство предполагает необходимость неоднократных перевозок одних и тех же грузов. Например, с поля – на зерновой ток, с тока – на зерновой склад, с зернового тока - на поле (если это семенное зерно) или в кормоцех или фуражный склад (если это фуражное зерно) и т.д.

Кроме того, низкая плотность значительной части сельскохозяйственных грузов приводит к недоиспользованию грузоподъемности подвижного состава с кузовами общего назначения, что существенно снижает их производительность и ведет к росту затрат на обслуживание транспортного процесса. Ряд сельскохозяйственных грузов требуют применения специализированных транспортных средств (молоко, скот и птица, овощи, фрукты, мука, масло растительное и т.д.).

Сельскохозяйственная продукция существенно изменяет свои потребительские качества под влиянием влажности, давления, температуры, времени хранения без специальных условий, что обуславливает ограничение сроков ее транспортировки к местам хранения или потребления. Некоторые виды продукции легко повреждаются при перевозке навалом и самовыгрузке.

Аграрное производство характеризуется значительным количеством мелких грузообразующих пунктов, рассредоточенных на значительных по размерам территориях, при существенной локализации пунктов приема и потребления грузов.

Значительная доля транспортных работ в сельскохозяйственном производстве выполняется в рамках, так называемых, транспортно-производственных процессов, предусматривающих обязательное взаимодействие транспортных средств с сельскохозяйственными машинами при

проведении отдельных технологических операций, таких, например, как кошение трав или кукурузы на зеленый корм. Второй тип взаимодействия реализуется с целью повышения производительности агрегатов за счет сокращения времени простоя (отвоз с поля убранной сельскохозяйственной продукции, подвоз семян, минеральных удобрений, средств защиты растений, воды и т.д.).

Сложившиеся средние размеры полей при условии минимизации времени на выгрузку продукции из комбайна в транспортное средство или технология проведения отдельных операций (например, скашивание зеленой массы на корм или силос) обуславливают необходимость заезда транспорта на поле, что вызывает уплотнение почва и в последующем влияет на снижение урожайности сельскохозяйственных культур. В этой связи при организации внутрихозяйственных перевозок рационально использовать транспорт, имеющий достаточно высокую проходимость и вместимость кузова, но при этом не оказывающий значительного разрушающего воздействия на почву.

Еще одной отличительной чертой организации транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов аграрной сферы являются тяжелые дорожные условия работы подвижного состава, особенно в весенне-осенние периоды.

Удаленность большинства сельских населенных пунктов и мест базирования транспортных подразделений сельскохозяйственных производителей от дилерских центров автопроизводителей и специализированных центров технического обслуживания транспорта обуславливают наличие определенных проблем с организацией его ремонта.

На рисунке 1 приведены основные направления развития системы транспортного обслуживания интегрированных агропромышленных формирований.

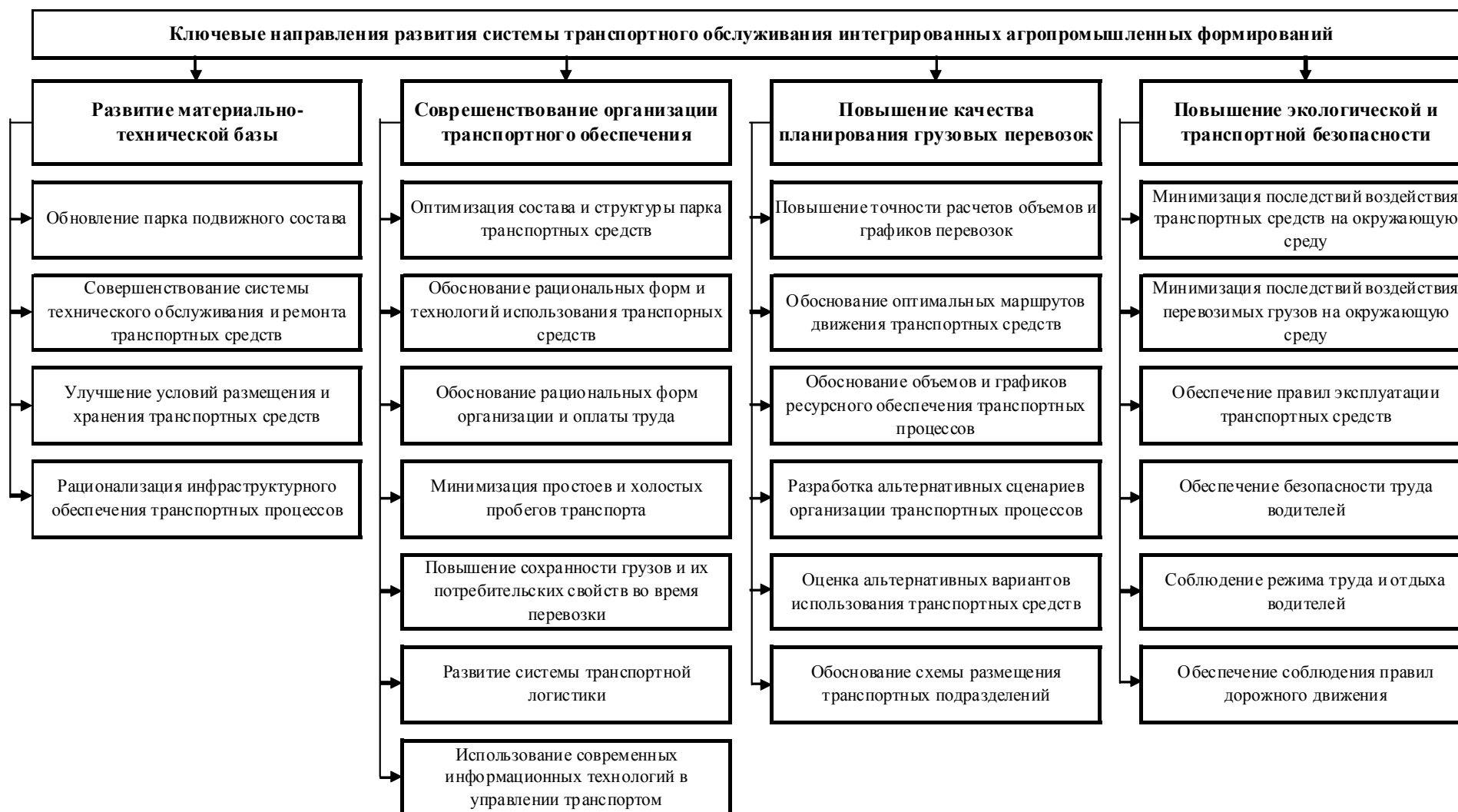


Рисунок 1. Направления развития системы транспортного обслуживания интегрированных агропромышленных формирований

Высокий уровень износа основной части транспортных средств требует значительных вложений в обновление парка подвижного состава, а удаленность основной части сельскохозяйственных производителей от сервисных и дилерских центров производителей грузовых транспортных средств - развития собственной системы технического обслуживания и ремонта автотранспорта. Заметное влияние на повышение уровня технической готовности грузового транспорта и его эксплуатационных характеристик оказывают условия размещения и хранения автомобильной техники как в периоды ее интенсивного использования, так и в межсезонье.

Значительный масштаб производства, присущий современным интеграционным агропромышленным формированиям, объективно обуславливает соответствующий размер обслуживающих производств, в том числе и структур, реализующих функции транспортного обеспечения, что требует целенаправленной работы по совершенствованию организации формирования и использования парка грузового автотранспорта. При этом к компетенции системы организации транспортного обслуживания относятся такие вопросы, как обоснование оптимальных состава и структуры парка транспортных средств, рациональных форм и технологий их использования, рациональных форм организации и оплаты труда работников, связанных с эксплуатацией, обслуживанием и ремонтом автотранспорта, разработка мероприятий по оптимизации рабочих процессов, минимизации простоев и холостых пробегов транспорта, повышения сохранности грузов и их потребительских свойств во время перевозки.

В качестве системной проблемы в области организации транспортного обслуживания крупных интегрированных агропромышленных формирований является низкий уровень развития системы транспортной логистики и недостаточное использование современных информационных технологий в управлении транспортом.

Очевидно, что эффективность организационных мероприятий будет во многом зависеть от точности прогнозных параметров развития как самой агроэкономической системы, так и подсистемы ее транспортного обслуживания. В отношении последней особую актуальность приобретают такие задачи, как повышение точности расчетов объемов и графиков перевозок, обоснование оптимальных маршрутов движения транспорта, объемов и графиков ресурсного обеспечения транспортных процессов, разработка и оценка альтернативных сценариев и вариантов организации транспортных процессов и использования транспортных средств, обоснование схемы размещения транспортных подразделений и т.п.

Процессы формирования и использования парка транспортных средств относятся к классическим задачам управления и требуют формирования адекватной системы информационного обеспечения принятия управленческих решений, базирующейся на использовании современных информационных технологий реализации управленческих задач. Основным инструментом реализации информационных технологий являются информационные системы, в общем виде представляющие собой совокупность технических и программных средств, информационного фонда, базы моделей и алгоритмов. Технические и программные средства в качестве структурных элементов информационной системы создают инструментальную среду реализации задач информационного обеспечения процессов управления. Информационный фонд формируется из нормативно-справочной информации; информации о фактическом состоянии объекта, процесса или явления в различных контрольных точках; оперативной информации, характеризующей их текущее состояние; информации о планируемом состоянии; информации о фактическом состоянии внешней среды функционирования и прогнозируемых изменениях ее параметров. Целью создания базы моделей и алгоритмов является описание и оптимизация некоторого объекта или процесса. Использование моделей обеспечивает реа-

лизацию процессов анализа и планирования в системах поддержки принятия решений. Модели, базируясь на математической интерпретации проблемы, при помощи определенных алгоритмов способствуют нахождению информации, необходимой для принятия правильных решений.

В современных условиях важнейшим фактором, характеризующим комплексную эффективность использования транспортных средств, является уровень экологической и транспортной безопасности. В качестве базовых критериев оценки экологической эффективности функционирования системы транспортного обслуживания предлагается использовать минимизацию последствий воздействия транспортных средств и перевозимых грузов на окружающую среду. Транспортная безопасность достигается через обеспечение правил эксплуатации транспортных средств, обеспечение безопасности труда водителей, соблюдение режима их труда и отдыха, правил дорожного движения и т.д.

Обеспечить рост эффективности использования грузового автомобильного транспорта сельскохозяйственного назначения в структурах холдингового типа можно только при комплексной реализации указанных направлений, поскольку система транспортного обслуживания, реализующая функции обеспечения непрерывности сельскохозяйственного производства, формируется под влиянием целой группы факторов, определяющих как состав и структуру парка транспортных средств, так и систему управления ими. Очевидно, что обновление подвижного состава должно производиться исходя из оптимальных состава и структуры автомобильного парка, которые, в свою очередь, определяются в результате расчета прогнозных объемов производства продукции, потребляемых ресурсов и грузопотоков.

Особое внимание в системе управления деятельностью транспортных подразделений интегрированных формирований следует уделять современным информационным технологиям, реализующим функции кон-

троля за использованием транспортных средств и учета затрат, связанных с работой грузового автомобильного транспорта, и элементов системы его инфраструктурного обеспечения. Высокая концентрация транспортных средств, связанная с необходимостью покрытия потребности в них в пиковые периоды поступления продукции, требует активного исследования рынка транспортных услуг и поиска возможной загрузки автомобильной техники в межсезонье на стороне.

Литература

1. Медеяева З.П. Проблемы развития интегрированных агропромышленных формирований в АПК региона / З.П. Медеяева, Л.В. Данькова, И.В. Фролов // Вестник Воронежского государственного аграрного университета. – 2011. - №1 (28). – С. 99-102.
2. Савченко Т.В. Управление производством масличных культур на основе кластерного подхода / Т.В. Савченко [и др.] – Воронеж: ВГАУ, 2013. – 160 с.
3. Сироткина А.В. Роль и перспективы развития коммерческого транспорта в современной экономике России. Пути повышения безопасности его эксплуатации [Электронный ресурс] / А.В. Сироткина // Журнал автомобильных инженеров. – 2011. - №1 (66). – Режим доступа: <http://www.aae-press.ru/j0066/art004.htm>.

References

1. Medeljaeva Z.P. Problemy razvitija integrirovannyh agropromyshlennyh formirovanij v APK regiona / Z.P. Medeljaeva, L.V. Dan'kova, I.V. Frolov // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta. – 2011. - №1 (28). – S. 99-102.
2. Savchenko T.V. Upravlenie proizvodstvom maslichnyh kul'tur na osnove klasterного podhoda / T.V. Savchenko [i dr.] – Voronezh: VGAU, 2013. – 160 s.
3. Sirotkina A.V. Rol' i perspektivy razvitija kommercheskogo transporta v sovremennoj jekonomike Rossii. Puti povyshenija bezopasnosti ego jekspluatacii [Elektronnyj resurs] / A.V. Sirotkina // Zhurnal avtomobil'nyh inzhenerov. – 2011. - №1 (66). – Rezhim dostupa: <http://www.aae-press.ru/j0066/art004.htm>.