

**Повышение эффективности продовольственного обеспечения
посредством развития системы агрологистики и оптово-
распределительных центров**

АБДУРАХМАНОВА ЛЮДМИЛА САЛИХОВНА
аспирантка кафедры «Экономика и управление в АПК»
ФГБОУ ВПО «Дагестанский государственный аграрный университет имени
М.М. Джамбулатова». тел.: +79634036748

БАШИРОВА АМИНАТ АХМЕДОВНА
к.э.н., старший научный сотрудник ФГБУН «Институт социально-
экономических исследований ДНЦ РАН»,
e-mail: 15july@inbox.ru

Аннотация-реферат.

Цель работы. Исследовать развитие агрологистики и ее объектов на различных уровнях и разной специализации, как одного из действенных направлений повышения эффективности системы продовольственного обеспечения.

Метод. Теоретической основой проведенного исследования явились труды ученых экономистов по вопросам продовольственного обеспечения, экономики АПК, а также развития аграрной логистической системы. В процессе работы использовались методы теоретического и эмпирического изучения: наблюдения, сравнения, анализа, синтеза, индукции, дедукции.

Результаты работы. Определены важность и необходимость развития агрологистики в повышении результативности системы продовольственного обеспечения, выявлены проблемы, препятствующие функционированию аграрного комплекса и эффективному взаимодействию между производителями, посредниками и потребителями сельхозпродукции, показано значение создания оптово-распределительных центров как направлений государственной поддержки сельскохозяйственных производителей и повышения конкурентоспособности отечественной продукции.

Область применения результатов. Результаты исследования вносят определённый научный вклад в развитие теории агрологистики применительно к сфере продовольственного обеспечения и решения задачи продовольственной безопасности страны и ее регионов, разработку теоретических положений и практических рекомендаций по формированию и функционированию оптово-распределительных центров, как связующего звена между всеми участниками продовольственного рынка.

Выводы. Эффективность развития агропромышленного комплекса, а также решение задач продовольственного обеспечения напрямую связано с

эффективностью развития агрологистики и ее объектов, как на общегосударственном, так и на региональном уровне.

Показано, что качественное продовольственное обеспечение невозможно без применения логистической поддержки, использования автоматизированных электронных информационных и расчетных систем, создания инфраструктурных объектов и площадок, предназначенных для решения вопросов хранения, транспортировки, переработки и сбыта сельскохозяйственной продукции.

Ключевые слова: продовольственное обеспечение, агропромышленный комплекс, аграрная логистика, эффективность, проблемы развития

Abstract

Objective. To investigate development of agrologistics and its objects at various levels and different specialization as one of the effective directions of increase in system effectiveness of food supply.

Method. Theoretical basis of the conducted research were works of erudite economists on questions of food supply, economy of agrarian and industrial complex and also development of an agrarian logistics system. In the course of work methods of theoretical and empirical studying were used: observations, comparisons, analysis, synthesis, induction, deduction.

Results. Importance and need of development of agrologistics for increase in effectiveness of a system of food supply are defined, the problems interfering functioning of an agrarian complex and effective interaction between producers, intermediaries and consumers of agricultural products are revealed, the value of creation of wholesale distribution centers as directions of the state support of agricultural producers and improving competitiveness of domestic production is shown.

Application results. Results of a research make a certain scientific contribution to development of the theory of agrologistics in relation to the sphere of food supply and the solution of a problem of food security of the country and its regions, development of theoretical provisions and practical recommendations about formation and functioning of wholesale distribution centers as link between all participants of the food market.

Conclusions. Efficiency of development of agro-industrial complex and also the solution of tasks of food supply it is directly connected with efficiency of development of agrologistics and its objects, both on nation-wide, and at the regional level.

It is shown that high-quality food supply is impossible without application of logistic support, use of the automated electronic information and settlement systems, creation of the infrastructure facilities and platforms intended for the solution of issues of storage, transportation, processing and sale of agricultural products.

Keywords: food supply, agro-industrial complex, agrarian logistics, efficiency, development problems

INCREASE IN EFFICIENCY OF FOOD SUPPLY BY MEANS OF DEVELOPMENT OF THE SYSTEM OF AGROLOGISTICS AND WHOLESALE DISTRIBUTION CENTRES

Введение. Агропромышленный комплекс – это одна из основополагающих отраслей экономики, от результатов деятельности которой зависит обеспеченность населения продуктами питания и сельскохозяйственным сырьем.

В тоже время, аграрная деятельность подразумевает огромное число рисков. В первую очередь – это зависимость от погодных условий и сезонность работ, а значит, факторы времени и места играют огромную роль в конечной эффективности реализуемых мероприятий. Поэтому большое внимание должно быть уделено вопросам хранения, переработки, транспортировки, управления запасами, что эффективно решается посредством функционирования системы агрологистики [3, 8].

Эффективно выстроенная система логистики является действенным направлением повышения результативности системы продовольственного обеспечения, намного снижая риски взаимодействия между производителями, посредниками и потребителями сельхозпродукции.

Методы исследования. В условиях ВТО, когда страна может направлять финансовые ресурсы в основном на реализацию мероприятий «зеленой корзины», именно развитие логистики в рамках реализации продовольственной политики как на уровне страны, так и на уровне регионов, также достаточно благоприятно.

Под «зеленой корзиной», подразумеваются направления государственной поддержки, не оказывающие или оказывающие минимальное искажающее воздействие на производство и реализацию сельскохозяйственной продукции. Общим критерием отнесения тех или иных мер к «зеленой корзине» является то, что такие меры финансируются из государственного бюджета на основе федерального законодательства и решений Правительства, а не за счет средств потребителей и не имеют следствием поддержания цен производителей.

Государственные расходы в рамках финансирования мер «зеленой корзины» осуществляются по следующим направлениям: совершенствование инфраструктуры (строительство дорог, сетей электросвязи, мелиоративных сооружений), за исключением операционных расходов на поддержание ее функционирования; содержание стратегических продовольственных запасов, внутренняя продовольственная помощь; поддержка доходов сельхозпроизводителей, не влекущая непосредственного стимулирования производства конкретных видов сельхозпродукции; поддержка доходов сельхозпроизводителей, не связанная с видом и объемом производства; страхование доходов, урожая и компенсация ущерба от стихийных бедствий; содействие структурной перестройке сельскохозяйственного производства

охрана окружающей среды; программы регионального развития для районов с неблагоприятными природными условиями; научные исследования, подготовка и повышение квалификации кадров, информационно-консультационное обслуживание; ветеринарные и фитосанитарные мероприятия, контроль за безопасностью продуктов питания; содействие сбыту сельхозпродукции, включая сбор, обработку и распространение рыночной информации.

Таким образом, направления региональной продовольственной политики, которые будут нацелены на развитие агрологистической системы, будут способствовать устойчивому росту в сельском хозяйстве в долгосрочном периоде, и при этом, не противоречить политике ВТО, условия которой России необходимо соблюдать.

Аграрная логистика подразумевает под собой процесс планирования, организации, контроля и управления над транспортировкой, складированием и другими операциями, связанными с доведением сельскохозяйственной продукции от производителя до потребителя в промышленных масштабах.

Задачами системы агрологистики являются: создание непрерывных цепей поставок, включающих консолидацию товарных партий, обработку (сортировку, калибровку, мойку и т.п.), переработку (резку, замораживание), упаковку, оптовую и мелкооптовую продажу.

Эти задачи выполняются объектами различной специализации и различного уровня – агрологистическими центрами (АЛЦ), агропромышленными парками (АПП), производственно-логистическими центрами (ПЛЦ) и комплексами (ПЛК), оптово-распределительными центрами (ОРЦ) и др.

Эффективность агрологистики состоит в установлении, на системной основе, связей между производством сельскохозяйственной продукции, ее переработкой, а также обслуживанием производственных процессов в агропромышленном комплексе [2, 7, 15, 16].

Транспортная система России состоит из автомобильного, железнодорожного, авиационного, морского, речного и трубопроводного транспорта. Для логистической системы в аграрном комплексе наиболее значимыми являются железнодорожные, речные, дорожные перевозки.

Аграрная логистическая система – на сегодняшний день это несколько перспективное, настолько и слабое звено для отечественного АПК. В своём функционировании и развитии она испытывает огромное количество проблем, препятствующих результативности как аграрного комплекса, так и всей системы продовольственного обеспечения.

К таким проблемам можно отнести:

1. Основной проблемой является устаревшая инфраструктура, ее неудовлетворительное техническое состояние [6].

По оценкам экспертов, устаревшая инфраструктура является, например, причиной, потери 20-25% всего урожая зерновых в стране, тогда как в экономически развитых странах этот показатель равен 1-2%. Уменьшение потери урожая связывают, как правило, с сокращением его пути с полей до

хранилищ. Однако, состояние автомобильных дорог, а также состояние автопарков требует модернизации. Автомобильные перевозки для агросектора являются дорогими вследствие значительных амортизационных потерь, а также недостаточно оперативными и неэффективными на дальние расстояния.

Сюда же можно отнести неразвитость речных перевозок. Считается, что речные перевозки являются, вследствие меньшей энергозатратности, более выгодными, чем железнодорожные и автомобильные. Сейчас основным грузом речных перевозок является такая продукция аграрного сектора как масличные и зерновые. По данным, предоставленным экспертами международной компании Baker Tilly, на сегодняшний день возможности отечественных рек используются менее чем на 1%, тогда как в Германии и Румынии этот показатель составляет от 13% до 27%.

Этот вид перевозок считается для России перспективным связи с повышением цен на железнодорожные перевозки, хотя он и не так оперативен, как другие. Кроме того, речная инфраструктура находится в неудовлетворительном техническом состоянии. Отсутствуют современные элеваторы и построенные на воде отгрузочные терминалы, в результате чего значительно уменьшается пропускная способность речных портов, речные шлюзы в большинстве своем исчерпали амортизационные сроки, лишь около половины внутренних вод нашей страны имеют гарантированные глубины для безопасного судоходства.

Еще одним ограничением для развития речного направления агрологистики считается сезонность речных перевозок. Считается, что заинтересованность в речных перевозках существует только у аграрных компаний, у которых сезон перевозки груза и навигация на реках совпадают. Компании, которые занимаются перевозками течение всего года, не заинтересованы в развитии речного транспорта.

Ту же проблему испытывает и железнодорожная логистика. Железнодорожный транспорт на сегодня является основным для отечественных сельхозпроизводителей. По оценке экспертов, сейчас на железную дорогу приходится 2/3 всех грузовых перевозок. Однако, и здесь возникает большое количество проблем, связанных с большой нагрузкой на этот вид транспорта и значительным износом подвижного состава. Например, по статистическим данным, на сегодня 62% вагонов-зерновозов уже имеют срок эксплуатации от 21 до 30 лет, учитывая предельный нормативный срок эксплуатации в 30 лет.

Кроме того, происходит постоянное повышение тарифов на железнодорожные перевозки, что ставит отечественных сельскохозяйственных производителей в затруднительное положение [1, 5].

2. Рост тарифов на перевозку сельскохозяйственной продукции – это проблема не только железнодорожных перевозок, но, в целом, всей логистики агропромышленного комплекса. Автовладельцы требуют пересмотр тарифов в сторону увеличения и саботируют перевозки, владельцы грузов вынуждены превышать допустимый вес груза в два-три

раза для того, чтобы минимизировать расходы на содержание транспорта и топливо. Это приводит к конфликтам сторон и потере урожая на этапе транспортировки. Сюда же можно отнести и рост цен на топливо.

3. Дефицит специализированных мощностей по хранению сельхозпродукции, нарушение технологий хранения в связи с нехваткой специализированных мощностей.

4. Слабое структурирование рынка - недостаток оптовых компаний, консолидирующих и обслуживающих сделки с продовольствием, недостаток специализированных национальных логистических операторов, отсутствие предсказуемых отношений между участниками рынка.

5. Несформированная государственная политика - отсутствие системы ценообразования, использование неформальных попыток ценового регулирования, не сформулирован госзаказ на продовольствие, включая внутреннюю продовольственную помощь, использование для продовольствия тех же механизмов закупок, что и для промтоваров.

6. Хищения [4, 9, 12, 10, 13, 17].

Это не полный список проблем, которые испытывают сельхозтоваропроизводители по всей цепочке от производства до реализации сельскохозяйственной продукции. Сюда же можно отнести: срывы поставок, недобросовестность агентов и контрагентов, форс-мажорные обстоятельства, человеческий фактор, некачественный учет продукции, высокая волатильность цен и т.д.

Основные надежды с решением большинства данных проблем эксперты связывают с созданием единой сети оптово-распределительных центров, направленной на поддержку сельскохозяйственных производителей и повышение конкурентоспособности отечественной продукции и включающей единую информационную систему, стандарты функционирования, нормативные документы и систему контроля качества, утвержденную на уровне Минсельхоза и правительства Российской Федерации.

Оптово-распределительный центр - единая инфраструктурная площадка, предназначенная для хранения, транспортировки, первичной переработки и доработки, фасовки и сбыта сельскохозяйственной продукции, а так же для ветеринарного и фитосанитарного контроля с использованием автоматизированных электронных информационных и расчетных систем, в том числе включающий внутренние и наружные сети инженерно-технического обеспечения [11].

К настоящему моменту, на территории России, с помощью государственной поддержки в 2016-2017 годах введены в эксплуатацию три оптово-распределительных центра. Два из них - в Московской области (мощностью 34 и 32 тыс. тонн) и один в Кабардино-Балкарской Республике (мощностью 75 тыс. тонн). В тоже время, по оценкам экспертов, данные проекты завязаны на государственной поддержке из-за слабой экономики [12, 14].

Основная цель создания сети оптово-распределительных центров на территории России - объединить всех участников продовольственного рынка на одном объекте с единым информационным пространством, которое позволит отслеживать актуальные цены и предложения и сделает цепочку поставки более прозрачной, даст возможность сельхозпроизводителям отказаться от услуг перекупщиков и посредников.

Литература:

1. Агрологистика в России: проблемы и перспективы / Электронный ресурс: Информационный юридический портал // <http://www.s-qu.com/content/articles/336/7157/>
2. Баширова А.А., Магомедова М.А., Садыкова, А.М. Специфика формирования ресурсного потенциала сельского хозяйства в Республике Дагестан // Проблемы развития АПК региона. – 2016. – Т. 27. – №. 3. – С. 147-152.
3. Баширова А.А., Садыкова А. М. Механизм управления ресурсным потенциалом в региональном АПК // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2018. – №. 4. – С. 5-11.
4. Баширова А.А., Садыкова А.М. Сбалансированное развитие элементов ресурсного потенциала как резерв роста аграрного производства в регионе // Проблемы развития АПК региона. 2018. № 4 (36). С. 218-222.
5. Варлачева Т.Б., Гальцова Н.П. Логистика в повышении экономической эффективности АПК России // Информация и образование: границы коммуникаций. 2012. № 4 (12). С. 410-412.
6. Гасанов М. А., Курбанов К. К., Омаров А. З. Производственная инфраструктура и эффективность АПК региона // Экономика сельского хозяйства России. – 2009. – №. 6. – С. 57-66.
7. Дохолян С.В., Петросянц В.З., Джамбулатова А.З., Эминова Э.М. Системный подход к организации процесса воспроизводства ресурсного потенциала сельского хозяйства региона //Региональные проблемы преобразования экономики. – 2018. – №. 6. – С. 20-27.
8. Дохолян С.В., Умавов Ю.Д. Инновационные подходы к повышению эффективности использования ресурсного потенциала агропромышленного комплекса //Проблемы развития АПК региона. – 2011. – Т. 8. – №. 4. – С. 73-81.
9. Ибрагимов М.Т. А., Дохолян С. В. Методические подходы к оценке состояния продовольственной безопасности региона //Региональные проблемы преобразования экономики. – 2010. – №. 4. С. 172-193.
10. Лебединская О.И. Формирование, организация и результативность внедрения агрологистики // Синергия. 2015. № 2. С. 72-76.
11. Оптово-распределительные центры: перспективы – в кооперации / Электронный ресурс // <http://www.akkor.ru/statya/1018-optovo-raspredelitelnye-centry-perspektivy-v-kooperacii.html>
12. Рыкова И.Н. Развитие системы агрологистики в Российской Федерации: от производства до сбыта / Электронный ресурс // <http://www.nifi.ru>

13. Тутаришева Ф.С., Ушхо А.У. Методы совершенствования управления развитием логистической системы регионального АПК // Вестник Майкопского государственного технологического университета. 2009. №2. С. 61-64.
14. Чулкова Г.В., Лакеев С.В. Проблемы современного развития логистики в АПК // Вестник Мичуринского государственного аграрного университета. 2015. № 4. С. 111-116.
15. Эминова Э.М., Кардашова М. А. Г., Далгатова И. Д. Ресурсный потенциал инновационного развития АПК // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2017. – №. 3 (77). С. 11-18.
16. Юнусова П.С. Диверсификация производства как фактор развития регионального продовольственного рынка // Региональная экономика: теория и практика. – 2010. – №. 30.
17. Юнусова П.С. Особенности формирования системы продовольственной безопасности региона // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2008. – №. 2. С. 126-136.

18.