УДК 656

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ

♦♦♦♦♦

REGIONAL FEATURES OF THE ORGANIZATION OF TRANSPORTATION OF PERISHABLE GOODS

Коновалова Т.В.
Кубанский государственный технологический университет

Надирян С.Л.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Лебедев Е.А.
Кубанский государственный технологический университет

Тыргалов К.В.
Кубанский государственный технологический университет

Плаксунова В.М.
Кубанский государственный технологический университет

Аннотация. Вопрос о качестве транспортировки скоропортящихся грузов всегда волновал всех собственников, перевозчиков и покупателей. В данной статье рассмотрена оптимизация условий доставки скоропортящихся грузов на примере Краснодарского края.

Ключевые слова: логистика, груз, скоропортящийся груз, транспортное средство.

Konovalova T.V.
Kuban State Technological University

Nadiryan S.L.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Lebedev E.A.
Kuban State Technological University

Tyrgalov K.V.
Kuban State Technological University

Plaksunova V.M.
Kuban State Technological University

Annotation. The issue of the quality of transportation of perishable goods has always worried all owners, carriers and buyers. This article considers the optimization of the conditions for the delivery of perishable goods using the example of the Krasnodar Territory.

Keywords: Logistics, cargo, perishable cargo, vehicle.

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. [1]

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 про-

тив 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. [2] 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.

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. [3] Эта простая логистическая схема подразумевает целую инфраструктуру, включающую систему транспортировки сельскохозяйственных грузов, а также складов и перевалочных пунктов для хранения и предпродажной обработки продукции.

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

Перевозка СПГ в основном производиться из фермерских хозяйств как для внутреннего рынка, так и на экспорт рефрижераторами грузоподъёмностью от 5 тонн до 20 тонн.

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. [4] Соответственно по данным фермерских хозяйств в регионе, нет той организаций перевозок, хранения и обработки продукций 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.

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».

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. [5]

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 сельхоз рынка. Его главной задачей будет помочь продукции попасть в федеральные и региональные сети, на соцбъекты и предприятия санаторно-курортного комплекса. [6]

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.[7] 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. Распоряжение Федерального дорожного агентства от 21 июля 2009 г. N 260-р «Об издании и применении ОДМ 218.4.004-2009 «Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог». – URL : https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/6626967

2. Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 N 443-ФЗ (последняя редакция). – URL : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286793

3. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 N 196-ФЗ (последняя редакция). – URL : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585

4. Комплексная схема организации дорожного движения в границах муниципального образования город Краснодар. – URL : https://krd.ru/uploads/files/2020/07/29/121615-72313-ksodd-1-.pdf

5. Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2008/96/ЕС от 19 ноября 2008 г. об управлении безопасностью автодорог. – URL : https://base.garant.ru/70363954

6. Влияние экономических показателей региона на работу автомобильных перевозок / Т.В. Коновалова [и др.] // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2016. – № 5 (51). – С. 165–171.

7. Оптимизация численности автотранспортных средств, обслуживающих регулярные маршруты городских агломераций : монография / Д.А. Дрючин [и др.] ;

ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет»; ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2024. – 178 с.

References

1. Order of the Federal Road Agency of July 21, 2009 N 260-r «On the publication and application of ODM 218.4.004-2009 «Guidelines for the elimination and prevention of the occurrence of areas of concentration of road accidents during the operation of highways». – URL : https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/6626967

2. Federal Law «On the organization of road traffic in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation» dated December 29, 2017 N 443-FZ (latest revision). – URL : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286793

3. Federal Law «On Road Safety» dated December 10, 1995 N 196-FZ (latest revision). – URL: https://www.consultant.ru/document/ cons_doc_LAW_8585

4. Comprehensive traffic management scheme within the boundaries of the municipality of Krasnodar. – URL: https://krd.ru/uploads/files/2020/07/29/121615-72313-ksodd-1-.pdf

5. Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road safety management. – URL : https://base.garant.ru/70363954

6. The impact of regional economic indicators on the performance of road transport / TV Konovalova [et al.] // Bulletin of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2016. – No. 5 (51). – P. 165–171.

7. Optimization of the number of vehicles serving regular routes of urban agglomerations: monograph / DA Dryuchin [et al.] ; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Orenburg State University»; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Kuban State Technological University». – Krasnodar : Publishing House – Yug, 2024. – 178 p.