



Рынок зерновых как площадка реализации идеи внедрения логистических провайдеров АПК

И.В. Гаврилов

Ростовский государственный экономический университет

Аннотация: В данной статье автором рассматривается возможность внедрения логистических провайдеров в АПК путем интеграции новых участников логистической цепи в экономические процессы рынка зерновых. Позиция автора заключается в необходимости внедрения логистических провайдеров в период современного экономического развития России и совершенствования текущих механизмов функционирования рынка сельского хозяйства в отрасли зерноводства.

Ключевые слова: логистический провайдер АПК, импортозамещение, зерновые, инфраструктура, ГЧП.

Развитие экономики России, ее интеграция в глобальный рынок и институциональное закрепление в системе мирового товарного обмена (вступление России в ВТО) усиливают актуальность проблем эффективной трансформации отечественного производства, которое выступает важным компонентом современных цепей поставок [1]. Предпосылки трансформации экономических процессов в России стали появляться достаточно давно – огромное государство не могло позволить себе получать валютный доход, максимально сосредоточившись на нефтегазовой отрасли и лишь косвенно затрагивая отрасли, доля экспорта которых не значительна. События, которые предвосхитили активные действия Правительства РФ, такие как: девальвационные движения внутренней валюты, так называемые экономические «санкции» зарубежных экономических партнеров, «контрсанкции» со стороны России в отношении государств, ограничивших доступ к экономическим процессам своих стран со стороны России, снижение инвестиционного рейтинга РФ, что повлекло отток иностранных инвестиционных денег из России, и т.д., заставило высшее руководство РФ принять курс на «импортозамещение». Такая политика призвана для аккумуляции внутренних возможностей государства для развития всех

отраслей экономики и Агропромышленного комплекса в частности и недопущения внутренней продовольственной угрозы. Де-факто это означает, что для государства теперь важнейшую роль играют не только отрасли по добыче и реализации сырьевых ресурсов, но и все остальные сферы, потенциально дающие возможность получения дополнительных доходов в бюджет, от реализации внедрения комплекса мер, призванных для достижения эффективной работы данных отраслей.

В данной работе мы рассматриваем возможность реализации потенциала логистики как науки, призванной для организации эффективной работы процессов снабжения, распределения, сбыта продукции сельского хозяйства в рамках зерноводческой отрасли АПК, путем внедрения логистических провайдеров как активных членов экономической деятельности участников рынка сельского хозяйства от производителей до потребителей.

Логистические провайдеры - это специализированные коммерческие организации, выполняющие отдельные операции или комплексные логистические функции (складирование, транспортировка, управление заказами, физическое распределение и пр.), а также осуществляющие интегрированное управление логистическими цепочками организации-заказчика [2].

В современных источниках тема рынка логистических провайдеров АПК раскрыта не достаточно емко, упоминаются лишь фрагментарно участники логистической цепи рынка зерновых. Становится очевидным пробел в данной области знаний, что предопределило научный интерес автора.

Мы считаем, что в условиях поддержания государством политики «импортозамещения», очень важной остается эффективная организация внедрения возможностей логистических провайдеров всеми участниками

рынка сельского хозяйства, зерноводства в частности. Потенциал данной площадки огромен, что в итоге предопределяет вектор развития рынка логистических провайдеров АПК. Стоит отметить, что аналогом проведения работы по внедрению сторонних организаций в качестве сопутствующих партнеров в рамках основной деятельности можно назвать режим работы крупных Транснациональных корпораций (ТНК) в сфере АПК путем учреждения дочерних компаний для осуществления определенных функций с позиции заказчик-исполнитель, что определяет специализацию каждой компании на определенных функциях. С точки зрения внедрения опыта специализации ТНК и их дочерних компаний в деятельность логистических провайдеров становится очевидным факт увеличения эффективности деятельности субъектов рынка зерна.

В рамках исследования мы выделяем следующие сектора деятельности логистических провайдеров, потенциально применимые в рамках логистики зерна:

- Распределение; в контексте модернизации и введения новых элеваторов, зернохранилищ с соответствующей сопутствующей инфраструктурой.

- Снабжение; использование компаний, обладающими современными ресурсами специальной техники и транспорта.

- Сбыт; привлечение многопрофильных компаний, специализирующихся на выполнении консалтинговых услуг. Логистическая оператор АПК, в том числе занимается таможенным оформлением сырья при экспортных отправлениях. Одно дело, когда с таможенной и таможенным законодательством несколько раз в месяц один на один оказывается таможенный брокер (которого во многих случаях было бы правильнее называть «таможенным курьером»), представляющий интересы грузовладельца. И совсем другое дело, когда таможенным оформлением

занимается специальная фирма, непрерывно работающая с этой государственной службой [3].

В теории развития логистических провайдеров с точки зрения научного подхода необходимо отвести особое место важнейшей составляющей промежуточной стадии развития рынка зерна – элеваторам и зернохранилищам. Данные субъекты-участники рынка логистических услуг в сфере зерноводства-потенциально могут выполнять более эффективно функции распределения после выделения данных участников рынка как отдельных участников - операторов распределительного сектора логистики, и сосредоточением на следующих функциях:

- 1) приемка зерна на хранение и контроль качества;
- 2) определение уровня цен на зерно;
- 3) накопление массы отгрузочной партии;
- 4) формальное взаимодействие с зернотрейдерами.

В зависимости от осуществления логистических операций современные элеваторы классифицируют на четыре группы:

- хлебоприёмные или заготовительные; цикл логистических услуг: приемка – сушка – отгрузка (емкость 15-100 тыс. т);

- перевалочные и портовые, построенные на крупных железнодорожных станциях, в морских портах; цикл логистических услуг: приемка – срочное хранение – перевалка с одного вида транспорта на другой (емкость 50-100 тыс. т).

- производственные, сооруженные при мельницах, крупяных, комбикормовых, крахмалопаточных заводах и. т. п. (емкость 10-150 тыс. т);

- базисные; цикл логистических услуг: приемка с железнодорожного транспорта – длительное хранение – отгрузка в железнодорожные вагоны (емкость 100-150 тыс. т) [4].

Ресурс существующих элеваторов и зернохранилищ достаточно ограничен и уже давно в профессиональных кругах обсуждается вопрос модернизации данной инфраструктуры и повышения эффективности работы этих комплексов. Очевидным остается факт, что после развала СССР многие комплексы потеряли возможность развиваться автономно из-за не совсем выгодного расположения от транспортных путей и недостаточной мощности элеваторов. Без государственной инициативы вероятно существенное блокирование инновационного роста зерновой отрасли, либо инновационный рост с масштабным выбытием сельскохозяйственных посевных площадей и, в итоге, деградация сельских территорий [5].

Определенно остро стоит вопрос по реализации идеи модернизации транспортной системы и эффективного обновления парка перевозчиков сырья, производимого участниками рынка зерна. Эмпирический анализ явно выявляет узкое место в реализации программы «импортозамещения» без действенного механизма регулирования развития транспортной системы.

В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной в распоряжении Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 № 877-р, в части развития железнодорожного транспорта говорится о том, что для формирования источников финансирования необходимо на государственном уровне принятие следующих решений о:

- 1) переходе к регуляторному (сетевому) контракту, увязанному с проведением долгосрочной тарифной политики;
 - 2) применении иных, включая косвенных методов регулирования тарифов;
 - 3) применении инфраструктурных облигаций для финансирования инфраструктурных проектов;
 - 4) поддержки комплексных инвестиционных проектов;
-

- 5) обеспечении содержания инфраструктуры;
- 6) рациональной целевой модели рынка, упорядочении работы операторов, конкуренции перевозчиков [6].

Таким образом, становится очевидным, что внедрение в логистическую цепочку рынка зерна новых участников – логистических операторов, выполняющих роль логистических провайдеров по снабжению и распределению, без модернизации существующей инфраструктуры становится малоинтересным. Априори в компетенции Правительства и соответствующих Министерств, встает вопрос по организации взаимовыгодного сотрудничества как со стороны государства, так и потенциальных инвесторов, путем принятия новых норм и поправок в законодательные акты для реализации партнерства в данной сфере.

Мы считаем, что наиболее эффективной формой создания партнерства в сфере реализации идеи по внедрению новых участников рынка логистических провайдеров возможно в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). Одна из широко используемых моделей ГЧП – концессия. Она подразумевает, что частный инвестор несет ответственность за управление государственным имуществом, и предполагает значительные инвестиционные риски в течение определенного периода времени. Рассматриваемая модель может быть реализована в различных видах, перечисленных ниже.

- 1) BROT (Build, Reconstruct, Operate and Transfer – «строительство, восстановление, эксплуатация и передача»). Частный инвестор отвечает за строительство нового объекта или реконструкцию старого. Он имеет право на эксплуатацию объекта в течение срока действия договора с учетом имеющихся рисков. Позже объект должен быть передан государству.

- 2) BLT (Build, Lease and Transfer – «строительство, аренда и передача»). Частный инвестор строит новые логистические мощности,

принимая на себя риски, передает законченный инфраструктурный объект государству, а затем арендует и использует объект, принимая на себя все соответствующие риски до окончания срока аренды. Государство обычно гарантирует минимальный доход частному инвестору, покупающему пользование инфраструктурными объектами в течение длительного периода времени, или компенсацию минимального трафика в виде субсидий.

3) BOT (Build, Operate and Transfer – «строительство, эксплуатация и передача»). Частный инвестор отвечает за строительство нового объекта и его эксплуатацию с учетом всех рисков в течение срока действия договора. По истечении данного срока инфраструктурный объект должен быть передан государству. Частный инвестор может иметь право собственности в течение срока действия договора. Государство обычно гарантирует минимальный доход частного инвестора, покупающего инфраструктурные объекты на длительный период времени, или компенсацию минимального трафика [7].

В то же время встает вопрос: как и где, реализовать пилотный проект по внедрению логистических провайдеров в рамках рынка зерновых. Мы считаем, что необходимо обратить внимание на территории, уже обладающие определенными ресурсами, инфраструктурой, опытом реализации программ в рамках ГЧП, и создать на этих территориях Особую экономическую зону с опережающим развитием. Форма развития такой территорий определено должна определяться стратегией Программы и быть выражена в виде транспортно – логистического кластера.

Для сохранения целостности транспортно-логистического кластера в условиях возмущающих внешних воздействий и внутренних трансформаций, необходима такая организация внутренних связей, которая обеспечивала бы его устойчивость. Удержание устойчивого функционирования такой системы сводится к достижению гомеостаза, обеспечивающего соблюдение значений параметров в диапазоне, определяющем устойчивое функционирование

кластера [8]. В отрасли сельского хозяйства Южный Федеральный Округ (ЮФО) показал отличные результаты в сезоне 2014-2015 гг. и внес весомый вклад в рекордный для России урожай зерновых. Данный округ обладает всеми возможностями для создания транспортно-логистического кластера на основе ГЧП для ввода пилотного проекта логистических провайдеров АПК, а именно:

- 1) имеются земельные ресурсы для пашни;
- 2) налаженные транспортные маршруты (авто, ж/д, порт отгрузки);
- 3) опыт реализации логистических кластеров;
- 4) инфраструктура.

Стратегия реализации идеи транспортно – логистического кластера по внедрению логистических провайдеров АПК должна полно учитывать все необходимые звенья логистической цепи, и вопрос модернизации действующих мощностей должен прорабатываться в симбиозе, учитывая технико-экономические показатели каждого участника.

Литература

1. Альбеков А.У. Современные логистические технологии и стратегии (торговый комплекс): монография / Ростов н/Д, 2013г, 389 с.
2. Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник/ под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. Москва, 2011г. С. 78 -79.
3. Кузьмичева М. Логистический аутсорсинг // Финансовая жизнь, 2013, №1. С. 55-59.
4. Афанасьева И.И. Организационно-экономические проблемы и перспективы формирования логистической системы распределения зерна в России // Инженерный вестник Дона, 2014, №2. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2014/2325

5. Goldberg, P. K., Knetter, M. M., 1999. Measuring the intensity of competition in export markets. *Journal of International Economics* 47 (1), pp. 27–60.
6. Проект Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Изменения. Редакция от 29.04.2015. URL: mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2202#document_27557
7. Клименко В.В. Аналитический обзор инструментов и моделей финансирования проектов по созданию логистической инфраструктуры // *Логистика сегодня*, 2014, № 06(66). С. 334-335.
8. Макаров Е.И., Гамов А.Н. Условия структурно-функциональной устойчивости транспортно-логистического кластера // *Инженерный вестник Дона*, 2014, №1. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2014/2221
9. G. Ghiani, G. Laporte and R. Musmanno *Introduction to Logistics Systems Planning and Control* / G. Ghiani, G. Laporte and R. Musmanno// John Wiley&Sons, Ltd, 2004, 368 p.
10. Костоглодов Д.Д., Бондаренко В.А. *Маркетинг. Учебное пособие*, Ростов н/Д, 2013, 317 с.

References

1. Al'bekov A.U. *Sovremennye logisticheskie tehnologii i strategii (torgovyj kompleks)* [Modern logistics technologies and strategies (shopping complex)]: monografija. Nauch. red. A.U. Al'bekov. Rostov n/D, 2013.-389 p.
2. Anikin B.A., Rodkina T.A. *Logistika i upravlenie cepjami postavok. Teorija i praktika. Osnovy logistiki* [Logistics and supply chain management. Theory and practice. Fundamentals of logistics]: uchebnik pod red. B.A. Anikina i T.A. Rodkinoj. Moskva, 2011. pp. 78-79.
3. Kuz'micheva M. *Finansovaja zhizn'*, 2013, №1. pp.55-59.
4. Afanas'eva I.I. *Inženernyj vestnik Dona (Rus)*, 2014, №2. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2014/2325



5. Goldberg, P. K., Knetter, M. M., 1999. Measuring the intensity of competition in export markets. *Journal of International Economics* 47 (1), pp. 27–60.
6. Proekt Strategii razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossijskoj Federacii do 2030 goda. Izmeneniya. Redakcija ot 29.04.2015 [The draft Strategy of development of railway transport in the Russian Federation until 2030. Changes. Edited:29.04.2015].URL:mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2202#document_27557
7. Klimenko V.V. *Logistika segodnja*, 2014, № 06(66). pp. 334-335.
8. Makarov E.I., Gamov A.N. *Inženernyj vestnik Dona (Rus)*, 2014, №1. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2014/2221
9. G. Ghiani, G. Laporte and R. Musmanno *Introduction to Logistics Systems Planning and Control*. G. Ghiani, G. Laporte and R. Musmanno. John Wiley&Sons, Ltd, 2004. 368 p.
10. Kostoglodov D.D., Bondarenko V.A. *Marketing [Marketing]*. Uchebnoe posobie. Rostov n/D, 2013. 317 p.