

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В ФОРМИРОВАНИИ СТРАТЕГИИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И АГРОПРОМЫШЛЕННОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ

Анфалов А.А.

Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия

The article is dedicated to raising and research of the problems of aviation-transport logistic in the aspect of food providing and regional development of the Krasnoyarsk region, including the development of agricultural aviation in the region.

Тема развития логистики воздушного транспорта в регионах России, особенно включающих территории Крайнего Севера и приравненных к ним, является крайне актуальной в современной аграрной науке, ввиду наличия острых, неразработанных логистических проблем, среди которых приоритетными в сфере АПК, на наш взгляд, являются:

1. Проблема необходимости ускоренного развития авиационно-транспортной логистики в цепях поставок (экспорта, импорта, внутри- и межрегиональных перевозок) пищевой продукции для импортозамещения, развития региональных АПК и торговли продуктами питания, в свете экономических санкций против России, введенных странами Запада в 2014 году:

а) в рамках стратегии развития АПК Красноярского края, которая в этой связи должна быть интегрирована с «Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года», стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, инвестиционной стратегии Красноярского края на период до 2030 года, государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» и её подпрограммой «Развитие транспортного комплекса Красноярского края» на 2014-2016 гг., Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015), подпрограмма «Гражданская авиация», схемы территориального планирования края и других государственных целевых планов и программ;

б) в контексте политики продовольственной безопасности РФ как аспекта проблемы национальной безопасности (Доктрина продовольственной безопасности РФ, утвержденная Указом Президента РФ от 30.01.2010 г. №120);

в) в контексте межрегиональных и международных авиатранспортных перевозок продуктов питания, учитывая эффективную грузоперевалку на другие виды транспорта в транспортно - логистических центрах, узлах, ХАБах (узловых аэропортах), например, в ХАБе аэропорта Емельяново, учитывая перспективность его развития, вновь обозначенную после кризиса 2009 г., в т.ч. его сопряжения с речным портом Красноярск.

Скоропортящийся характер большинства видов пищевой продукции делает проблему использования воздушного транспорта для их перевозок особенно актуальной, особенно в отдалённые районы.

2. Проблема развития авиационно-транспортной логистики как ключевого фактора системы продовольственного снабжения Крайнего Севера России (включая Красноярский край) в контексте стратегии освоения Арктики. Эта продовольственная проблема, особенно в настоящее время усиления конкуренции за ресурсы Арктического шельфа, относится к приоритетным глобальным проблемам как продовольственной, так и национальной безопасности России. Роль АПК в ней колоссальна.

3. Проблема логистики в сфере выполнения авиационных работ в аграрном секторе и тесно связанном с ним лесном хозяйстве (внесение удобрений, борьба с вредителями сельскохозяйственных культур [1], лесоохрана – борьба с пожарами и др.), в аспекте её экономической эффективности и порога целесообразности [5], с использованием новых воздушных судов авиации общего назначения.

Все эти актуальные проблемы изучены в аграрной науке нашей страны явно недостаточно.

Авиатранспортные перевозки могут сыграть свою роль в гармонизации товарных потоков продовольствия в регионе, т.к. наблюдается явная асимметрия в расположении центров производства и потребления сельскохозяйственной (растениеводческой и животноводческой) продукции Красноярского края. Давно известно, что на огромных территориях на севере и в горной части юга края практически отсутствуют не только железные, но и автодороги с твердым покрытием. Во многих случаях единственным видом транспорта для перевозки грузов и пассажиров в отдалённых районах края (особенно где нет водных путей) остаётся авиационный. В этих условиях без своевременной доставки продуктов питания некоторые населённые пункты просто не могут существовать, и в случаях длительных перебоев поставок продовольствия, как минимум, резко ухудшится качество жизни в них.

Проанализированная нами динамика развития грузоперевозок и грузооборота воздушным транспортом в России за период с 2008 года (за исключением спада в 2009г. в результате мирового экономического кризиса) показывает общую тенденцию к росту. Тенденции рынка демонстрируют, что кризис 2009 г. преодолен, темпы роста рынка авиаперевозок восстановлены до докризисных размеров и значительно превзошли их.

Анализ статистических данных показывает, что динамика перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом в Красноярском крае за 2013 год также выросла, причём за все месяцы, за исключением января по причине плохих метеоусловий.

По данным Минтранса, субсидирование воздушных пассажирских перевозок заметно оживило рынок региональных авиасообщений. Рост показателей государственной авиакомпании «КрасАвиа» (60 воздушных судов, базовый аэропорт Черемшанка) в 2013 г. по сравнению с 2012 г.: перевезено 93

тыс. чел. (на 19% больше); регулярных рейсов на 42% до 5,5 тыс.; объёмов регулярных перевозок - на 59%. По результатам финансового анализа на основе методики Минтранса РФ по итогам 2013 г. компания относится к 1-й группе (минимальный финансовый риск). Анализ среднесуточного налёта показывает, то в среднем в 2013 году в воздухе постоянно находилось два воздушных судна одновременно. Кроме магистральных и региональных, компания выполняет межмуниципальные и внутри муниципальные регулярные перевозки. Важную роль имеет её участие в ряде крупных инвестиционных проектов Западной и Восточной Сибири [4]. «КрасАвиа» – ключевой авиаперевозчик на территории Эвенкийского муниципального района. Ежегодно число пассажиров, перевезенных авиакомпанией в Эвенкии, составляет более 30 тыс. чел., плюс порядка 500 тонн груза. Число авиарейсов в Эвенкии достигает в среднем 2300 в год (в среднем 6 рейсов в день) [3]. Эти показатели демонстрируют серьёзную социальную нагрузку на авиаперевозки на территории севера Красноярского края, причём значительную часть в структуре грузоперевозок составляет продовольственная продукция, в т.ч. по вахтовым перевозкам, а также лекарства и другие жизненно необходимые товары и грузы в районы Крайнего Севера.

Однако уровень развития воздушного транспорта в крае крайне низок и недостаточен в сравнении с подобными регионами стран Запада (штат Аляска в США, северные провинции Канады и др). Существует мнение, что такую нагрузку вытянет только государственная компания – такая, как «КрасАвиа» [7]. Но опыт Аляски и севера Канады показывает высокий процент освоения удалённых северных регионов именно за счёт частных авиакомпаний, которым государство создаёт условия для развития: кредиты, благоприятные схемы лизинга и др. Кроме того, если в советские годы (1980 г. и даже в предшествующий развалу страны 1990 г.) авиация края перевозила в год примерно 200 тыс. тонн грузов, то показатель 2013 года в 13,5 тыс. тонн на этом фоне просто смехотворен (более чем в 14 раз меньше!) и не достигает даже объёмов перевозок 1995-2000 годов в 20 с лишним тыс. тонн (табл. 1).

*Таблица 1 – Объемы перевозок грузов воздушным транспортом в Красноярском крае, тыс. тонн, в годы, предшествовавшие мировому экономическому кризису 2008 года**

Годы						
1980	1990	1995	2000	2005	2006	2007
200	200	29,2	25,3	16,8	15,6	19,4

* Таблица сгруппирована автором на базе данных территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю. - [Электронный ресурс].- Режим доступа:

http://krasstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/krasstat/ru/statistics/enterprises/transport/

Такой дисбаланс открывает большой потенциал для развития, возрождения отрасли в крае на базе рыночных, конкурентных отношений, с целью достижения общего синергетического эффекта за счёт взаимодействия цепей поставок и логистических методов в производстве АПК, переработке сельскохозяйственного сырья, транспортировке продовольствия, с одной стороны, а с другой - ресурсов для АПК авиацией в удалённые районы края.

Три основные проблемы при этом: 1) модернизация инфраструктуры воздушного транспорта, в т.ч. реконструкция, модернизация аэропортов - прежде всего, создание полноценного ХАБа края – Емельяново, а также большого числа местных региональных (поселковых и сельских) аэропортов, в рамках ФКП «Аэропорты Красноярья»; 2) обновление авиапарка (происходит, но явно недостаточными темпами); 3) возрождение и расширение маршрутной сети, во многом, утерянной после развала СССР (аналогично, темпы малы).

Вытекающие из этого основные подпроблемы: 1) государственная поддержка; 2) тщательно проработанные инвестиционные проекты и методики поиска инвесторов; 3) расширение лизинговых схем закупки авиатехники, в т.ч. для сельского хозяйства, прежде всего, отечественного производства, ввиду экономических санкций против РФ; 4) снижение себестоимости перевозок, прежде всего – её топливной компоненты за счёт новой техники.

В госпрограмме Красноярского края «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» на 2014-2020 гг. сказано: «Сокращение и измельчение сельской поселенческой структуры, обезлюживание сельских территорий ведет к выбытию из оборота продуктивных земель сельскохозяйственного назначения, что угрожает не только продовольственной, но и геополитической безопасности Красноярского края» [2]. Одной из причин этого и является как раз недостаточный объём региональных авиационных сообщений, усугубленный резким спадом речных перевозок. Однако среди соисполнителей этой программы почему-то нет министерства транспорта, что, на наш взгляд, является серьёзным упущением её разработчиков, если их беспокоит продовольственная и тем более, геополитическая безопасность.

Высокая эффективность многих западных предприятий в АПК напрямую зависит от уровня проникновения в их культуру «бережливого производства» (Lean Production) и «теории ограничений» (Theory of Constraints). Организация логистических процессов в АПК на базе оптимизации позволяет избежать ряда проблем предприятий отечественного АПК: волокита, долгая погрузка и выгрузка, потери сельхозсырья при транспортировке, длительное ожидание клиентов на выдаче доставки груза и прочее. Использование воздушных перевозок здесь играет особую роль, т.к. воздушный – самый скоростной вид транспорта и доступный при неразвитости инфраструктуры, особенно на селе.

Таким образом, большие территориальные площади Красноярского края, недостаточно развитая транспортная инфраструктура, отдаленность большинства производителей от перерабатывающих предприятий АПК наравне с природно-климатическими условиями актуализируют роль воздушного

транспорта в перевозках продуктов питания в рамках оптимальных, гармонизированных схем товародвижения, применение авиации в сельском хозяйстве региона с учётом её эффективности [5] и стратегий развития.

Выводы и предложения в свете стратегической значимости вышеназванных проблем.

1. Произвести корректировку государственной программы Красноярского края «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» на 2014 - 2020 гг. с включением в число соисполнителей министерства транспорта и авиационного компонента (без этого вызывает сомнения выполнение цели №2 госпрограммы: «Развитие сельских территорий, рост занятости и уровня жизни сельского населения»).

2. Разработать программу поддержки и развития применения авиации в сельском хозяйстве Красноярского края с использованием современных логистических подходов и лизинговых схем в рамках подпрограммы вышеуказанной программы «Техническая и технологическая модернизация» на 2014-2020 гг., где эта проблема также отсутствует.

3. Скорректировать программу развития малой авиации в Красноярском крае с учётом возрождения гидроавиации (исторически именно она была в крае первой с 1934г.), доступной для удалённых сёл и посёлков края по берегам озёр и рек Енисей, Ангара, Подкаменная и Нижняя Тунгуска и других с отсутствием аэродромов и посадочных площадок. Это будет способствовать развитию АПК края и АПК Арктики, в том числе в рамках Северо-Енисейского ТПК (территориально-производственного комплекса).

Литература

1. Авиационная микробиологическая борьба с сибирским шелкопрядом /А.И. Машанов, В. Ф. Кобзарь, В. Барановский // Применение авиации в народном хозяйстве. – М., 1980.

2. Государственная программа Красноярского края «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» на 2014 - 2020 годы.- [Электронный ресурс].- Режим доступа: www.krasagro.ru/.../ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА_на_2014

3. Касаткин В. Только самолётом можно долететь... В Красноярье появятся новые авиамаршруты. -[Электронный ресурс].-Режим доступа: http://www.krasrab.com/archive/2013/12/05/28/view_article

4. КрасАвиа. -[Электронный ресурс].-Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/КрасАвиа>

5. Федоренко М.А. Экономическая эффективность и порог целесообразности выполнения авиационных работ в аграрном секторе Краснодарского края. Автореферат по ВАК 08.00.05, кандидат экономических наук. - [Электронный ресурс].- Режим доступа:

<http://www.dissercat.com/content/ekonomicheskaya-effektivnost-i-porog-tselesoobraznosti-vypolneniya-aviatsionnykh-rabot-v-agr#ixzz3Dqngatfx>