

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АПК ДЗЕРЖИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Швалов Павел Григорьевич, кандидат экономических наук,
доцент кафедры «Логистика», ИЭиУ АПК
Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия
e-mail: shvalov@yandex.ru

Чепелева Кристина Викторовна, кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Логистика», ИЭиУ АПК
Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия
e-mail: kristychepeleva@mail.ru

Аннотация. Развитие Российской Федерации в нынешних условиях ориентировано на вовлечение масштабных вложений в модернизацию существующей инфраструктуры. С формированием рыночных взаимоотношений начали активизироваться трудности в сферах, никак не упомянутых рыночной экономикой, являющимися не конкурентоспособными. Большая часть объектов инфраструктуры существовали в советские времена и учитывая свое состояние никак не могли обеспечивать надлежащее качество предоставляемых услуг жителям в соответствии с их потребностями. Актуальность исследования обусловлена недостаточной теоретической разработанностью проблем реализации логистических инфраструктурных проектов. Значимость исследования заключается в том, чтобы создать рационально-эффективную логистическую инфраструктуру в Держинском районе Красноярского края для улучшения условий жизнедеятельности населения.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, логистика, АПК, Красноярский край, экономическая инфраструктура.

ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF THE AIC OF THE DZERZHINSKY DISTRICT OF THE KRASNOYARSK KRAI

Shvalov Pavel Grigorievich, candidate of economic sciences,
docent of the department of Logistics, Institute of Economics and Management of AIC
Krasnoyarsk state agrarian university, Krasnoyarsk, Russia
e-mail: shvalov@yandex.ru

Chepeleva Kristina Victorovna, candidate of economic sciences, associate professor,
docent of the department of Logistics, Institute of Economics and Management of AIC
Krasnoyarsk state agrarian university, Krasnoyarsk, Russia
e-mail: kristychepeleva@mail.ru

Abstract. The development of the Russian Federation in the current conditions is focused on the involvement of large-scale investments in the modernization of the existing infrastructure. With the formation of market relations, difficulties began to intensify in areas that were not mentioned in any way by the market economy, which are not competitive. Most of the infrastructure facilities existed in Soviet times and, due to their condition, could not provide the proper quality of services provided to residents in accordance with their needs. The importance of the article's subject is determined by the insufficient theoretical development of the problems of implementing logistics infrastructure projects in the Dzerzhinsky district. This justifies the relevance of the topic under consideration, as well as its significance. The relevance is to create a rational and efficient logistics infrastructure in the Dzerzhinsky district to improve the living conditions of the population.

Key words: logistics infrastructure, logistics, agro-industrial complex, Krasnoyarsk Territory, economic infrastructure.

Держинский район является муниципальным районом восточной группы районов Красноярского края. Он расположен в 350 км в северо-восточном направлении от краевой столицы, города Красноярска. Район граничит на севере - с Тасеевским районом, на востоке - с Абанским, на

юге - с Канским, на западе - с Сухобузимским районами. Общая площадь территории района составляет 3569 кв. км.

В настоящее время в Дзержинском районе активно развиваются лесной комплекс и сельское хозяйство. Специализация предприятий агрокомплекса - молочно-мясное скотоводство, свиноводство, а также племенное животноводство, производство фуражного зерна. В районе работают около 250 предприятий малого бизнеса, которые занимаются сельским хозяйством, лесозаготовками, торговлей, оказывают услуги населению. В базе данных производителей сельхозпродукции Дзержинского района насчитывается 48 действующих предприятий. Основной вид деятельности подразделяется на:

- выращивание зерновых и зернобобовых культур;
- разведение свиней;
- разведение молочного крупного рогатого скота, производство сырого молока;
- разведение мясного и прочего крупного рогатого скота, включая буйволов, яков и др.;
- разведение лошадей, ослов, мулов, лошаков;
- производство мяса в охлажденном виде;
- переработка и консервирование мяса и мясной пищевой продукции;
- производство колбасных изделий;
- хранение и складирование зерна;
- смешанное сельское хозяйство;
- растениеводство и животноводство, охота и предоставление соответствующих услуг в этих

областях;

- пчеловодство.

Одними из основных проблем в Дзержинском районе являются:

- регулярный рост цен на топливо, автошины, запасные части, электрическую и тепловую энергии;
- отремонтированы только главные дороги, на остальных грунт и многочисленные ямы;
- в автотранспортных предприятиях и организациях преобладают морально и физически устаревшая техника, износ подвижного состава составляет более 75%, подвижной состав находится в эксплуатации более двадцати лет;
- во многих деревнях практически полностью отсутствует инфраструктура так как не выделяются средства на реконструкцию;
- постоянная нехватка запчастей на автотранспорт в районе и в ближайшем городе;
- выбор места расположения склада на обслуживаемой территории;
- используются устаревшие технологии;
- большой диспаритет цен на выращивание сельскохозяйственной продукции и ее стоимостью при продаже;
- присутствует текучесть кадров;
- отсутствуют квалифицированные работники;
- новые специалисты отказываются приезжать в деревни для работ.

Развитие логистической инфраструктуры в АПК играет очень важную роль для населения [2, 4, 5]. На сегодняшний день заинтересованность людей в развитии АПК слабеет с каждым днем из-за чего падает производительность. Продовольственная безопасность в стране напрямую связана с тем, как развит уровень сельскохозяйственного производства. Чем слабее АПК страны, тем больше приходится прибегать к импорту из других стран, что значительно влияет на рост цен не в лучшую сторону для потребителей. Сформированная логистическая инфраструктура активизирует формирование товарных рынков, усиливает финансовые взаимоотношения, а также участвует в оптимизации процесса предоставления ценности продукта конечному покупателю [1, 3, 6, 7].

На рисунке 1 приведены укрупненно схемы информационных, финансовых и материальных потоков, характеризующих связь предприятий АПК.

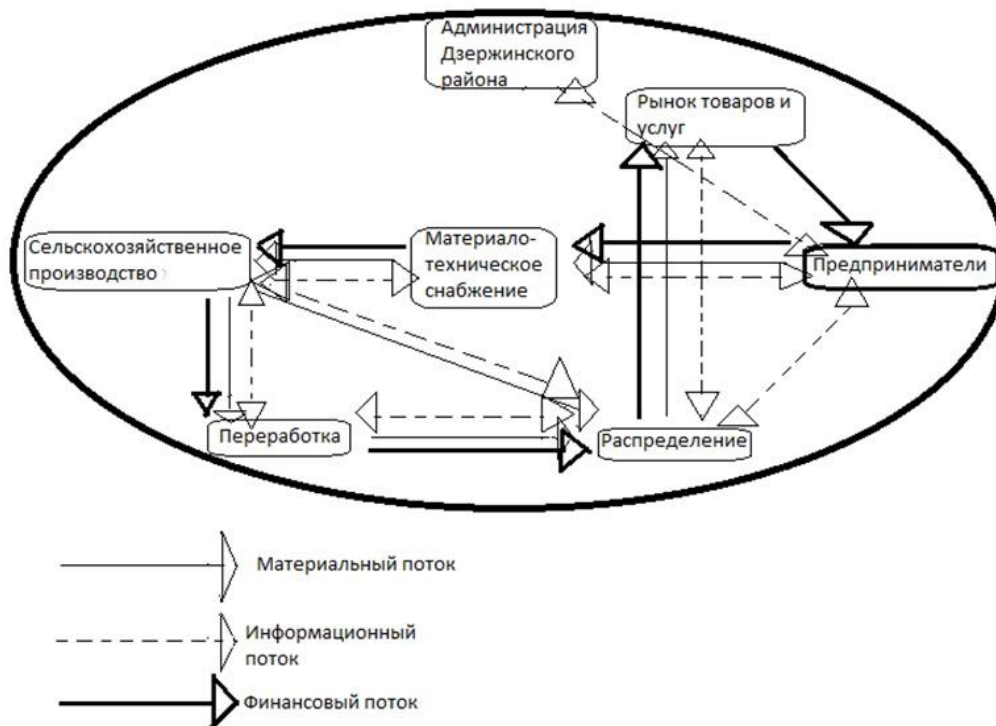


Рисунок 1 – Схема взаимодействия предприятий в рыночной экономике

Данная схема показывает, что предприниматели действуют без помощи администрации, сами снабжают всем необходимым, решают какая продукция идет на переработку, а какая сразу в распределение, также самостоятельно принимают решения куда товар дальше будет двигаться. Единственное, как связаны частники и администрация - это полный отчет по мощностям, транспорту и так далее. Также частники, которые арендуют поля района в дальнейшем платят арендную плату.

Для решения проблем логистической инфраструктуры необходимо учесть следующие моменты. В сформировавшихся обстоятельствах в целях предоставления сохранности автомобильных дорог местного значения, их развития программой предусматривается обеспечение субсидий городским образованием Красноярского края на строительство, реконструкцию, капитальное восстановление, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения, которое поможет найти решение проблемы транспортного комплекса, а точнее нерентабельность перевозок пассажиров из-за уменьшения количества жителей в сельской местности, интенсивной автомобилизации жителей, а также возросшие услуги легкового автомобиля. Также снизится износ транспортных средств.

Для того, чтобы решить проблему морально и физически устаревшей техники выделяется транспорт из губернаторского пособия. В рамках губернаторской программы «Новый автобус» предполагается обновление подвижного состава муниципальных автотранспортных предприятий. Также предполагается выделение дополнительных 2 млрд. рублей на ремонт и строительство дорог.

Во многих деревнях практически полностью отсутствует инфраструктура так как не выделяются средства на реконструкцию. Для того, чтобы решить данную проблему необходимо, чтобы главы сельсоветов подавали заявление на гранты, куда должны подключиться индивидуальные предприниматели и местные жители для совместной победы. В случае выигрыша Красноярский край обязан выделить деньги на реконструкцию инфраструктуры.

Решить проблему постоянной нехватки запчастей на автотранспорт в районе и в ближайшем городе можно путем открытия небольшого кооператива. Самому директору магазина автозапчастей сложно расширить ассортимент из-за, что это требует много вложений, но если создать кооператив, где директора совместными усилиями найдут новое место и расширят магазин для всех покупателей, то магазин быстро окупит вложенные деньги так как людям не выгодно ездить в другие города искать запчасти, и они будут приобретать необходимые запчасти по месту жительства.

Для выбора места расположения склада на обслуживаемой территории необходимо учесть:

- доступность подъездных путей;
- электроэнергия;
- не должно быть рядом сточных и грунтовых вод;
- близость к трассе;
- размер и конфигурация участка;
- необходимо учесть местные правила строительства, безопасности, высоту зданий, ограничения на типы зданий и др.;

– расстояние от склада до места погрузки товаров и материалов.

При учете данных пунктов можно подобрать идеальное место для хранения продукции со всем возможным удобством и правильностью месторасположения.

Для решения проблемы использования устаревших технологий на складах и полях необходимо внедрять новые технологии. Например, для склада подойдет технология DRP и ABC-анализ, что позволит отслеживать, анализировать и вовремя реагировать на все воздействующие факторы. Отслеживание автотранспорта может осуществляться посредством GPS/ГЛОНАСС технологий.

Таким образом, можно выделить сильные и слабые стороны логистической инфраструктуры в АПК Дзержинского района, а также сформировать комплекс мероприятий для дальнейшего устойчивого развития. Основные угрозы в реализации их могут идти в результате нестабильной экономической ситуации в стране, влекущей за собой рост инфляции и, как следствие – невозможности завершения проектов в условиях уже обозначенного финансирования.

Благодарности. Проект «Разработка Проекта регионального стандарта социального благополучия и качества жизни сельского населения Красноярского края» проведен при поддержке Красноярского краевого фонда науки.

Список литературы

1. Бережная Л. Ю. К вопросу о формировании региональной логистической инфраструктуры / Л. Ю. Бережная // Актуальные вопросы экономических наук. 2016. № 51. С. 98-102.
2. Лукиных В. Ф. Концепция усиленной логистики в сфере АПК региона / В. Ф. Лукиных, Д. Чишич, А. Д. Энтони // Логистика - евразийский мост: Материалы XVI Международной научно-практической конференции, Красноярск-Енисейск: Красноярский государственный аграрный университет, 2021. С. 93-97.
3. Оборин М. С. Тенденции развития транспортно-логистических систем региона / М. С. Оборин // Сервис в России и за рубежом. 2019. Т. 13. № 4(86). С. 188-196.
4. Паршуков Д. В. Приоритетные направления формирования инфраструктуры устойчивого развития сельских территорий / Д. В. Паршуков // Научно-практические аспекты развития АПК: материалы национальной научной конференции, Красноярск, 2021. С. 143-145.
5. Паршуков Д. В. Проблемы состояния дорожной сети сельских территорий Красноярского края / Д. В. Паршуков // Логистика - евразийский мост : Материалы XVII Международной научно-практической конференции, Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2022. С. 245-249.
6. Шконда А. А. Роль транспортно-логистической инфраструктуры в формировании экономической безопасности региона / А. А. Шконда // Бюллетень науки и практики. 2018. Т. 4. № 1. С. 219-227.
7. Pyzhikova, N. I. The model of the distribution of oilseed processing products to foreign markets / N. I. Pyzhikova, K. V. Chepeleva, P. G. Shvalov // E3S Web of Conferences, Yekaterinburg, 19–20 февраля 2020 года. Yekaterinburg, 2020. P. 05009.