

*На правах рукописи*

**Наумов Артем Сергеевич**

**РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕГРИРОВАННЫХ  
АГРОПРОМЫШЛЕННЫХ ФОРМИРОВАНИЙ**

Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством  
(экономика, организация и управление  
предприятиями, отраслями, комплексами – АПК и  
сельское хозяйство)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Воронеж - 2014

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Воронежский государственный аграрный университет имени императора Петра I».

**Научный руководитель:** доктор экономических наук, профессор  
**Улезько Андрей Валерьевич**

**Официальные оппоненты:** **Водяников Владимир Тимофеевич**, доктор экономических наук, профессор, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Российский государственный аграрный университет – МСХА имени К.А.Тимирязева», Институт механики и энергетики имени В.П. Горячкина, заведующий кафедрой экономики и организации производства на предприятиях АПК

**Бухонова Надежда Митрофановна**, кандидат экономических наук, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Воронежская государственная лесотехническая академия», доцент кафедры менеджмента и экономики предпринимательства

**Ведущая организация:** **Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Кубанский государственный аграрный университет»**

Защита диссертации состоится 2 октября 2014 года в 12-00 часов на заседании диссертационного совета Д 220.010.02, созданного на базе ФГБОУ ВПО Воронежский государственный аграрный университет по адресу: 394087, г. Воронеж, ул. Мичурина, 1, ауд. 138.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВПО Воронежский ГАУ и на сайте организации: <http://www.vsau.ru>.

Автореферат разослан \_\_\_\_\_ 2014 г.

Ученый секретарь диссертационного совета, доктор экономических наук, профессор

Широбоков В.Г.

## 1. Общая характеристика работы

**Актуальность темы исследования.** Любое материальное производство связано с переработкой исходных ресурсов в конечный продукт. Поскольку места производства и потребления ресурсов и продукции, как правило, не совпадают, то объективно возникает необходимость перемещения в пространстве значительных объемов грузов, затраты на транспортировку которых могут существенно повлиять на рост себестоимости произведенной продукции и ее конкурентоспособность.

В условиях плановой экономики проблемы минимизации транспортных издержек решались в системе государственного регулирования через оптимизацию территориального размещения производства и установление оптимальных сырьевых зон перерабатывающих предприятий, рациональное распределение грузопотоков между различными видами транспорта, формирование экономически обоснованных тарифов на грузовые перевозки, ограничение и фиксирование цен на энергоносители и горюче-смазочные материалы, создание специализированных транспортных предприятий с учетом потребностей отдельных территорий, компенсации части транспортных издержек хозяйствующих субъектов и т.д. Кроме этого, государство, в соответствии с доведенными до каждого хозяйствующего субъекта планами и специализацией предприятия, выделяло нормативное количество транспортных средств и ресурсов, необходимых для их эффективной эксплуатации, обеспечивало возможность поддержания рационального состава инфраструктуры грузоперевозок. Радикальные реформы начала 90-х годов прошлого века, сопровождавшиеся практически полным отказом государства от регулирования экономических процессов, привели к деформации системы транспортного обеспечения общественного производства и разрушению централизованной транспортной системы государства.

Вместе с тем оценка современных тенденций развития хозяйствующих субъектов аграрной сферы свидетельствует о том, что роль транспортного обслуживания процессов функционирования сельскохозяйственных товаропроизводителей растет прямо пропорционально росту концентрации производства и его масштабов, а также уровню территориальной рассредоточенности. Характерный для последнего времени процесс развития агропромышленной интеграции и формирования интегрированных структур холдингового типа объективно возродил интерес к формированию рациональной системы транспортного обеспечения, вопросам и решению проблемы минимизации затрат на транспортировку сельскохозяйственных грузов.

**Степень разработанности проблемы.** Значительный вклад в разработку организационно-экономических вопросов транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов аграрной сферы внесли: З. Аксенова, Н. Алдошин, А. Анисимов, Е. Бондаренко, Н. Бышов, В. Верзилин, В. Водяников, Т. Ворожейкина, В. Гоберман, Т. Дзоценидзе, В. Драгайцев, В. Зазев, В. Игнатов, А. Измайлов, М. Капланович, Л. Кормаков, В. Корчагин, В. Котелянец, А. Курносков, Я. Попченко, М. Синюков, Б. Ходасевич, В. Швыдько, В. Эм и другие.

Однако, несмотря на значительное количество исследований по проблемам развития транспортного обеспечения деятельности сельскохозяйственных товаропроизводителей, многие теоретические и методические вопросы, связанные с повышением эффективности процессов формирования и использования парка транспортных средств в аграрном секторе в современных условиях, остаются не до конца изученными, а ряд положений носит дискуссионный характер.

**Цель и задачи исследования.** Целью диссертационного исследования является разработка концептуальных положений, методических и практических рекомендаций по развитию системы транспортного обслуживания агропромышленных интегрированных формирований.

Реализация поставленной цели потребовала решения ряда задач, отражающих логику исследования:

- изучения сущности, структуры и принципов формирования системы транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов аграрной сферы;
- исследования специфики управления системой транспортного обеспечения на основе логистического подхода;
- изучения современного состояния и тенденций развития транспортного обеспечения сельского хозяйства;
- раскрытия содержания процессов формирования и использования парка грузовых автомобилей сельскохозяйственных товаропроизводителей;
- обоснования перспектив развития системы транспортного обеспечения интегрированных агропромышленных формирований.

**Предмет, объект и информационно-эмпирическая база исследования.** Предметом исследования явились отношения, возникающие в процессе управления системой транспортного обслуживания сельскохозяйственных товаропроизводителей. Предметная область исследования находится в рамках специальности 08.00.05 паспорта специальностей ВАК Министерства образования и науки РФ – экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами, в пределах раздела 1.2. АПК и сельское хозяйство, пп. 1.2.34. Особенности развития материально-технической базы АПК и его отраслей и 1.2.41. Планирование и управление агропромышленным комплексом, предприятиями и отраслями АПК.

Объектом исследования являются хозяйствующие субъекты аграрной сферы России и Воронежской области. Более углубленные исследования и апробация разработанных методик проводились на примере интегрированного агропромышленного формирования ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания», входящего в состав группы компаний «Продимекс».

Информационно-эмпирическая база исследований формировалась на основе совокупности статистических данных о развитии аграрного сектора экономики России и Воронежской области, опубликованных в официальных статистических изданиях; годовых отчетов исследуемого хозяйствующего субъекта и его филиалов и отделений; данных бухгалтерского и управленческого учета; экспертных оценок руководителей и специалистов, работающих в аграрной сфере; материалов личных наблюдений.

**Теоретико-методологическая и методическая база исследования.** Теоретической и методологической основой исследования послужили труды, разработки и научные рекомендации ученых-экономистов по вопросам управления процессами формирования и использования системы транспортного обеспечения сельскохозяйственного производства, повышения эффективности эксплуатации грузового автотранспорта в АПК; программные документы и постановления правительства по вопросам развития АПК и его материально-технической базы; методические материалы и разработки научных коллективов по транспортному обслуживанию хозяйственной деятельности аграрного сектора.

Проведенные исследования базировались на системном подходе к изучаемым объектам и процессам. В ходе работы использовались диалектический, абстрактно-логический, монографический, экономико-математический, экономико-статистический, экспериментальный и другие методы экономических исследований.

**Положения диссертации, выносимые на защиту.** В работе защищаются следующие научные результаты, полученные автором:

- сущность, функции и состав системы транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов аграрной сферы;
- специфика организации системы транспортного обеспечения сельскохозяйственных товаропроизводителей и ее свойства;
- тенденции изменения системы транспортного обслуживания предприятий аграрного сектора;
- концептуальный и методический подходы к рационализации процессов использования парка грузовых автомобилей интегрированных агропромышленных формирований;
- перспективные параметры развития системы транспортного обеспечения ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания».

**Научная новизна диссертационного исследования.** В диссертации получен ряд положений, отличающихся научной новизной:

- проведена актуализация теоретико-методологических основ формирования системы транспортного обеспечения деятельности хозяйствующих субъектов аграрной сферы, позволившая определить ее как совокупность подвижного состава и смонтированного на нем оборудования, форм и способов организации формирования и использования транспортных средств, подсистем правового, нормативного и информационного обеспечения, а также уточнить ее функции.
- раскрыта специфика организации системы транспортного обеспечения интегрированных агропромышленных формирований, обусловленная как особенностями использования транспорта в аграрном производстве (широкая номенклатура перевозимых грузов и их значительная неоднородность по физическим характеристикам; влияние сезонности производственного процесса и колеблемости объемов производства по годам на интенсивность грузооборота и объем грузоперевозок; технологические особенности отрасли, обуславливающие повторность перевозок одних и тех же грузов; необходимость использования узкоспециализированных транспортных средств для перевозки отдельных видов сельскохозяйственной продукции; ограниченные сроки вывоза произве-

денной продукции к местам ее хранения и потребления; сложные дорожные условия; необходимость вовлечения транспорта в технологические процессы и т.д.), так и особенностями интеграционных отношений сложившихся в интегрированных агропромышленных формированиях (возможность маневра автомобильным транспортом подразделений интегрированных формирований; организация специализированных автотранспортных предприятий; формирование сырьевых зон перерабатывающих предприятий; создание единой системы транспортной логистики и т.д.);

- выявлены тенденции изменения системы транспортного обслуживания предприятий аграрного сектора, проявляющиеся в устойчивом сокращении автопарка сельскохозяйственных товаропроизводителей и росте уровня морального и физического старения транспортных средств; в трансформации структуры автотранспортных средств в пользу большегрузных автомобилей; в росте себестоимости грузоперевозок; в общем снижении эффективности использования грузового автотранспорта хозяйствующих субъектов; в неразвитости рынка перевозок сельскохозяйственных грузов и системы транспортной логистики; в высокой закредитованности значительной части предприятий аграрной сферы, не позволяющей провести обновление автопарка и др.;

- предложен концептуальный и методический подходы к повышению эффективности процессов формирования и использования парка грузовых автомобилей интегрированных агропромышленных формирований, базирующиеся на использовании современных информационных технологий и экономико-математических методов для определения плановых значений объемов грузоперевозок и графиков их осуществления; для обоснования рациональных схем использования транспортных средств различной грузоподъемности и определения потребности в них, обеспечивающих минимизацию затрат на перевозку сельскохозяйственных грузов; для обоснования прогнозных параметров развития системы транспортного обеспечения деятельности хозяйствующих субъектов аграрной сферы;

- обоснованы перспективные параметры развития системы транспортного обеспечения интегрированного агропромышленного формирования ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания», отражающие прогнозируемые изменения объемов и структуры перевозимой сельскохозяйственной продукции и ресурсов, требующихся для ее производства; объемы грузоперевозок и рациональные схемы их организации; оценку уровня плановой себестоимости транспортных услуг; потребность в привлечении транспорта сторонних организаций.

**Теоретическая и практическая значимость результатов исследования** состоит в развитии методического и инструментального обеспечения процессов формирования и использования парка грузовых автомобилей хозяйствующих субъектов аграрной сферы. Результаты исследований могут быть использованы руководителями и специалистами сельскохозяйственных предприятий, интегрированных агропромышленных формирований, районных и областных органов управления сельского хозяйства при обосновании параметров развития системы транспортного обслуживания сельскохозяйственных товаропроизводителей.

Предложенные в диссертационной работе методические разработки могут быть использованы в учебном процессе при преподавании учебных дисциплин «Планирование в АПК», «Управление в АПК», «Экономика предприятия», «Организация производства в АПК», «Экономико-математическое моделирование в АПК», «Информационное обеспечение принятия управленческих решений».

**Апробация результатов исследования.** Основные результаты исследований докладывались на международных, межрегиональных, межвузовских и вузовских научных и научно-практических конференциях в 2011-2014 гг.

Основные положения исследований апробированы на примере интегрированного агропромышленного формирования ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания», входящей в состав Группы компаний «Продимекс». Отдельные материалы приняты к внедрению органами управления Воронежской области и ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания».

Основное содержание диссертации и результаты научных исследований изложены в 6 работах общим объемом 3,15 п.л. (авторских – 1,75 п.л.), в т.ч. 3 статьи опубликованы в ведущих рецензируемых научных изданиях (авторский вклад 1,1 п.л.).

**Объем и логическая структура диссертации.** Работа изложена на 161 странице компьютерного текста, содержит 40 таблиц, 10 рисунков, 8 приложений, список использованной литературы, включающий 179 наименований.

Диссертация имеет следующую логическую структуру.

Введение

1. Теоретические аспекты организации системы транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов аграрной сферы

1.1. Система транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов аграрной сферы: сущность, структура, принципы формирования

1.2. Управление системой транспортного обеспечения на основе логистического подхода

2. Современное состояние и тенденции развития транспортного обеспечения сельского хозяйства

2.1. Оценка грузопотоков сельскохозяйственных товаропроизводителей и состояния парка грузовых автомобилей

2.2. Организация грузоперевозок в группе компаний «Продимекс» и ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания»

3. Совершенствование организации грузового автотранспорта в ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания»

3.1. Основные направления повышения эффективности использования парка грузовых автомобилей агропромышленных интегрированных формирований

3.2. Перспективные параметры развития системы транспортного обеспечения ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания»

Выводы и предложения

Список использованной литературы

Приложения

## **2. Основные научные положения и результаты, обоснованные в диссертации и выносимые на защиту**

### *2.1. Сущность, функции и состав системы транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов аграрной сферы*

Традиционно в системе управления хозяйствующими субъектами аграрной сферы транспортные подразделения относятся к обслуживающим производствам и формируют базис системы их транспортного обеспечения.

К основным функциям данной системы относятся:

- доставка ресурсов для обеспечения непрерывности процесса производства от мест их приобретения (производства) до пунктов хранения или потребления;
- обслуживание производственных и технологических процессов;
- доставка произведенной продукции к местам первичной подработки, переработки и хранения;
- обеспечение сохранности потребительских свойств перевозимых грузов;
- обеспечение взаимодействия отдельных подразделений предприятия;
- минимизация сроков и затрат на перемещение грузов;
- перевозка работников до мест осуществления их рабочих функций;
- обеспечение безопасности работников во время перевозок;
- обеспечение мобильности управленческих работников;
- обеспечение экологической безопасности при перемещении грузов и др.

В контексте данных исследований под системой транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов понимается совокупность подвижного состава и смонтированного на нем оборудования, форм и способов организации формирования и использования транспортных средств, а также подсистем правового, нормативного и информационного обеспечения. Состав системы транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов приведен на рисунке 1.

Очевидно, что ядром этой системы является парк транспортных средств, обеспечивающих перевозку грузов и людей и перемещение ресурсов и оборудования до мест их использования.

Наиболее часто транспортные средства в зависимости от устройства кузовов и других специфических характеристик, определяющих возможности его целевого использования, делят на транспорт общего назначения и специализированный транспорт. Автомобили, автомобильные и тракторные прицепы и полуприцепы, оборудованные неопрокидывающейся бортовой платформой, относятся к подвижному составу общего назначения и используются для перевозки грузов всех видов (кроме жидких) без тары. Специализированный подвижной состав включает транспортные средства, кузова которых приспособлены для перевозки определенных видов грузов (жидкие грузы, скот, скоропортящиеся продукты и т.д.), а также оборудованные автономными устройствами для выполнения погрузочно-разгрузочных, монтажных, ремонтных и других операций (внесение удобрений, раздача кормов и др.).

Для пассажирских перевозок используют преимущественно автобусы, специально оборудованные грузовые и легковые автомобили.

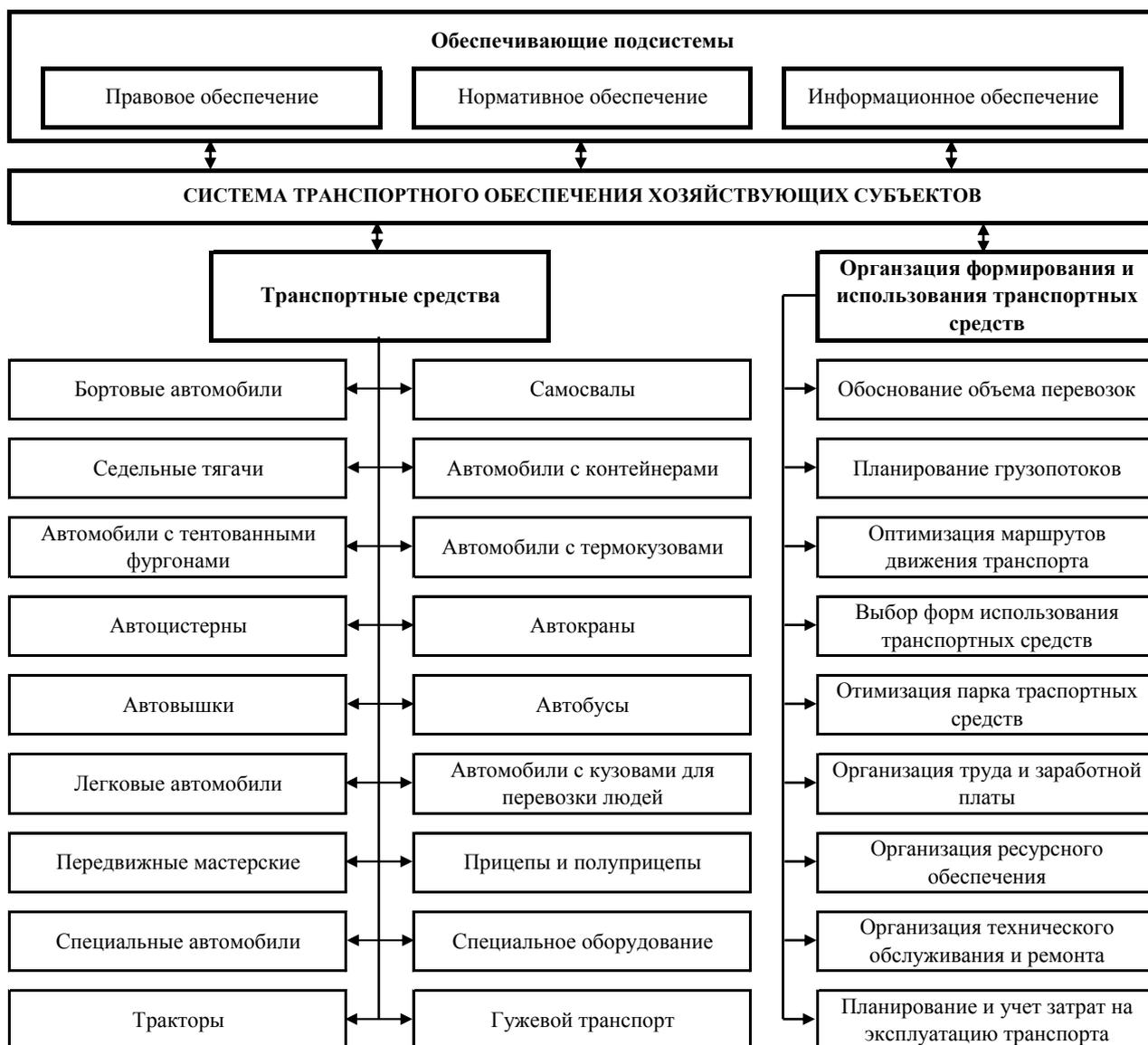


Рисунок 1 – Состав системы транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов

Состав и структура парка транспортных средств определяются исходя из специализации и производственного направления хозяйствующих субъектов, условий осуществления перевозок, развития транспортной сети и т.д.

Для обеспечения эффективности формирования и использования транспортных средств важнейшую роль играет организация этих процессов, основными функциональными элементами которой являются: обоснование объемов и сроков перевозок грузов по их видам и классам; планирование грузопотоков; оптимизация маршрутов движения транспорта; оптимизация состава и структуры парка транспортных средств и обоснование рациональных форм его использования; организация труда и заработной платы работников, реализующих функции транспортного обслуживания; организация ресурсного обеспечения процесса эксплуатации транспортных средств, их технического обслуживания и ремонта; планирование и учет затрат на эксплуатацию транспорта и др.

Обеспечивающие подсистемы создают правовой, нормативный и информационный базис для функционирования системы транспортного обслуживания через формирование совокупности законодательных, распорядительных и

нормативных документов, регламентирующих процесс эксплуатации парка транспортных средств, и информационных массивов, необходимых для эффективного управления транспортными процессами.

В аграрном секторе советской экономики была создана двухуровневая система транспортного обслуживания. На уровне сельскохозяйственных предприятий формировались парки транспортных средств, реализующие функции внутрихозяйственных перевозок и перевозки произведенной продукции до мест ее реализации, хранения или переработки, а также доставки в хозяйства потребителей ресурсов (минеральных удобрений, семян, нефтепродуктов, средств защиты растений и т.д.). При этом существенный объем внутрихозяйственных перевозок (как правило, кормов) осуществлялся тракторами. На районном уровне были организованы автотранспортные предприятия, специализирующиеся на оказании услуг по перевозке сельскохозяйственных грузов как в пиковые периоды (например, в период уборки урожая), так и в течение года. Свой специализированный транспорт был и у других инфраструктурных объектов районных агропромышленных комплексов (Сельхозхимия, Сельхозтехника, районные нефтебазы, молокозаводы и т.п.). Кроме этого, государством было создано значительное количество передвижных автоколонн, перемещаемых с юга на север по мере уборки урожая.

Переход к рыночной экономике и приватизация государственных предприятий привели к распаду единого агропромышленного комплекса и закрытию основной части автотранспортных предприятий второго уровня. Дополнительным фактором активизации процесса ликвидации специализированных транспортных предприятий стали сокращение спроса на их услуги в связи с резким падением объемов производства сельскохозяйственной продукции и агрессивное проникновение на рынок транспортных услуг небольших транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей. Кроме того, транспортные услуги сельскохозяйственным производителям начали активно оказывать перерабатывающие предприятия и организации, занимающиеся скупкой и перепродажей продукции. В этих условиях сокращающийся парк транспортных средств хозяйствующих субъектов аграрной сферы начал ориентироваться главным образом на осуществление внутрихозяйственных перевозок.

## *2.2. Специфика организации системы транспортного обеспечения сельскохозяйственных товаропроизводителей и ее свойства*

Организация как функция управления представляет собой управленческую деятельность по созданию и совершенствованию взаимосвязей между частями и элементами экономической системы с целью внесения упорядоченности в процессы ее функционирования и повышения эффективности используемых ресурсов. Специфика организации системы транспортного обеспечения хозяйствующих субъектов аграрной сферы определяется, в первую очередь, спецификой использования транспорта в сельскохозяйственном производстве, а состав и структура парка транспортных средств – спецификой отрасли, в рамках которой функционирует хозяйствующий субъект.

Аграрный сектор как элемент системы общественного производства характеризуется значительной номенклатурой грузов. Только перечень сельскохозяйственной продукции включает более 50 наименований (от зерна, сахарной свеклы, картофеля, молока до сена, соломы и навоза). Не менее широк ассортимент грузов, поставляемых сельскохозяйственным товаропроизводителям в рамках ресурсного обеспечения процессов их производственной деятельности (семена, минеральные удобрения, нефтепродукты, средства защиты растений и животных, запасные части, корма и кормовые добавки и т.д.).

Еще одна особенность системы транспортного обслуживания аграрных формирований связана с ярко выраженной сезонностью производственного процесса, объективно обуславливающей значительные колебания в грузообороте и объемах перевозок, что приводит к нарушению ритмичности использования транспорта и его значительной недозагруженности в течение длительного периода. Наряду с сезонными колебаниями объемов грузоперевозок аграрный сектор характеризуется значительными колебаниями объемов перевозок сельскохозяйственной продукции по годам в силу объективных колебаний урожайности под воздействием природно-климатических условий.

При наличии значительных сезонных и межгодовых колебаний объемов работы транспортных средств аграрное производство предполагает необходимость неоднократных перевозок одних и тех же грузов. Например, с поля – на зерновой ток, с тока – на зерновой склад, с зернового тока – на поле (если это семенное зерно), в кормоцех или фуражный склад (если это фуражное зерно) и т.д.

Кроме того, низкая плотность значительной части сельскохозяйственных грузов приводит к недоиспользованию грузоподъемности подвижного состава с кузовами общего назначения, что существенно снижает их производительность и ведет к росту затрат на обслуживание транспортного процесса. Ряд сельскохозяйственных грузов требуют применения специализированных транспортных средств (молоко, скот и птица, овощи, фрукты, мука, масло растительное и т.д.).

Сельскохозяйственная продукция существенно изменяет свои потребительские качества под влиянием влажности, давления, температуры, времени хранения без специальных условий, что обуславливает ограничение сроков ее транспортировки к местам хранения или потребления. Некоторые виды продукции легко повреждаются при перевозке навалом и самовыгрузке.

Аграрное производство также характеризуется значительным количеством мелких грузообразующих пунктов, рассредоточенных на значительных по размерам территориях, при существенной локализации пунктов приема и потребления грузов.

Значительная доля транспортных работ в сельскохозяйственном производстве выполняется в рамках так называемых транспортно-производственных процессов, предусматривающих обязательное взаимодействие транспортных средств с сельскохозяйственными машинами при проведении отдельных технологических операций (например, кошение трав или кукурузы на зеленый корм). Обеспечение рациональности такого взаимодействия создает предпосылки повышения производительности агрегатов за счет сокращения времени простоя

(отвоз с поля убранной сельскохозяйственной продукции, подвоз семян, минеральных удобрений, средств защиты растений, воды и т.д.).

Сложившиеся средние размеры полей при условии минимизации времени на выгрузку продукции из комбайна в транспортное средство, а также внедрение технологии проведения отдельных операций (например, скашивание зеленой массы на корм или силос) обуславливают заезды транспорта на поле, что приводит к уплотнению почвы и в дальнейшем ведет к снижению урожайности сельскохозяйственных культур, в связи с чем возникает необходимость использования транспорта, имеющего достаточно высокую производительность и вместимость кузова и позволяющего минимизировать негативное воздействие на почву.

Еще одной отличительной чертой организации транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов аграрной сферы являются тяжелые дорожные условия работы подвижного состава, особенно в весенне-осенний период.

Удаленность большинства мест базирования транспортных подразделений сельскохозяйственных производителей от дилерских центров автопроизводителей и специализированных центров технического обслуживания транспорта обуславливает наличие определенных проблем с организацией его ремонта.

Кроме особенностей использования транспорта в аграрном производстве на специфику организации системы транспортного обеспечения интегрированных агропромышленных формирований оказывают влияние особенности, обусловленные интеграционными отношениями и уровнем концентрации капитала: возможность маневра автомобильным транспортом подразделений интегрированных формирований; организация специализированных автотранспортных предприятий; формирование сырьевых зон перерабатывающих предприятий; создание единой системы транспортной логистики и т.д.

Как известно, основу системы транспортного обеспечения агропромышленного комплекса составляет грузовой автотранспорт. Это обусловлено, в первую очередь, тем, что ни железнодорожный, ни речной транспорт в настоящее время практически не участвуют в перевозке сельскохозяйственной продукции от мест ее непосредственного производства. Даже существовавшая длительное время сеть свеклоприемных пунктов, предусматривающая доставку сахарной свеклы до сахарных заводов железнодорожным транспортом, была к началу 2000-х годов практически ликвидирована, что привело к резкой трансформации сырьевых зон сахарных заводов. Речной транспорт используется только на перевозке овощей и бахчевых, выращиваемых в поймах судоходных рек или на прилегающих к ним землях. Абсолютное большинство сельских населенных пунктов страны не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных дорог.

Несмотря на то что в сельском хозяйстве достаточно существенный объем внутрихозяйственных перевозок осуществляется тракторами с соответствующими прицепами (внутрихозяйственная перевозка кормов, в том числе и с их последующей раздачей, подвоз воды, транспортировка навоза от мест его накопления на поле и др.), маловероятно, что их доля в перспективе будет увеличиваться, поскольку автомобильный транспорт имеет ряд существенных преимуществ, к основным из которых относятся: более высокая скорость передвижения, грузо-

подъемность и маневренность, разнообразный спектр оборудования которое может быть размещено на автомобильной базе, и т.д.

С точки зрения организации система транспортного обеспечения должна обладать такими свойствами, как:

- управляемость (включение в единую систему управления и регламентация функций);
- адекватность (обеспечение соответствия состава и структуры транспортных средств объемам и структуре грузоперевозок);
- комплексность (обеспечение реализации всех функций транспортного обслуживания);
- сбалансированность (обеспечение соответствия подвижного состава и монтируемого на нем оборудования);
- оперативность (способность быстрого реагирования на изменения условий осуществления перевозок, их объемов и интенсивности);
- маневренность (возможность взаимозаменяемости транспортных средств и применения альтернативных схем их использования);
- органичность (способность органично и согласованно интегрироваться в систему более высокого уровня);
- адаптивность (возможность модернизации в соответствии с развитием производительных сил и производственных отношений);
- экономичность (обеспечение максимально возможной экономической эффективности потребляемых системой ресурсов) и т.д.

В условиях роста концентрации капитала и производства и развития процессов агропромышленной интеграции деятельность по перевозке грузов может быть выделена в самостоятельный бизнес-процесс, а система транспортного обеспечения за счет обособления отдельных функций трансформирована путем включения в ее состав подразделений по ремонту и обслуживанию транспортных средств, диспетчерской службы, службы управления транспортом на основе ГИС-технологий, службы логистики и др.

### *2.3. Тенденции изменения системы транспортного обслуживания предприятий аграрного сектора*

Система транспортного обслуживания, реализующая функции обеспечения непрерывности сельскохозяйственного производства, формируется под влиянием целой группы факторов, определяющих как состав и структуру парка транспортных средств, так и систему управления ими. Состав и структура парка транспортных средств сельскохозяйственных товаропроизводителей формируются исходя, в первую очередь, из объемов производимой продукции и ресурсов, потребляемых в процессе функционирования предприятий аграрного сектора.

В таблице 1 приведена информация об изменениях объемов производства сельскохозяйственной продукции в хозяйствах всех категорий Российской Федерации. За период с 1990 по 2013 гг. наиболее существенный спад объемов производства, а следовательно, и объемов перевозок произошел по группе кормовых, зерновых и зернобобовых культур и животноводческой продукции, в то время как по группе технических культур наблюдался рост.

Таблица 1 – Производство основных видов сельскохозяйственной продукции в РФ, тыс. т

Виды продукции	1990 г.	В среднем за				
		1991 - 1995 гг.	1996- 2000 гг.	2001- 2005 гг.	2006- 2010 гг.	2011- 2013 гг.
Зерновые и зернобобовые	116 675,7	87 949,1	65 096,8	78 832,0	85 189,7	85 483,4
Сахарная свекла	32 326,9	21 662,5	14 023,4	18 530,3	27 130,5	43 482,4
Подсолнечник	3 427,2	3 104,7	3 330,4	4 507,5	6 312,8	9 298,2
Соя	717,3	467,2	306,7	481,0	873,3	1 726,0
Рапс	0,0	0,0	129,4	200,3	648,3	1 173,3
Картофель	30 848,2	36 809,2	31 834,4	28 358,6	27 315,2	30 801,0
Овощи	10 327,8	10 233,2	10 506,7	11 226,9	12 273,3	14 665,2
Бахчевые продовольственные	-	-	533,6	733,6	1 116,2	1 481,7
Кукуруза на силос и зеленый корм	189 018,2	120 856,2	57 336,3	30 536,6	21 640,5	26 063,1
Кормовые корнеплоды	17 216,6	7 751,4	3 322,7	2 134,6	1 242,5	1 313,1
Однолетние травы на сено	5 631,4	3 825,0	2 311,3	1 837,6	1 515,5	2 023,2
Многолетние травы на сено	31 564,2	16 554,4	13 843,7	12 180,7	9 426,2	8 649,0
Фрукты и ягоды	2 384,6	2 416,8	2 482,5	2 481,7	2 352,2	2 622,7
Скот и птица на убой в живом весе	1 563,7	1 188,6	753,2	744,1	929,1	1 157,6
Молоко	5 571,5	4 541,2	3 354,8	3 251,7	3 202,1	3 137,8
Яйца, млн шт.	4 747,0	4 027,6	3 281,3	3 625,7	3 890,2	4 216,2

Рассчитано по данным Росстата

В целом, по оценкам экспертов, в 2013 г. среднегодовой объем перевозимой сельскохозяйственной продукции по сравнению с 1990 г. снизился почти в 2 раза, а по внутрихозяйственным перевозкам – более чем в 6 раз.

Изменение объемов грузоперевозок и грузооборота автомобильного транспорта хозяйствующих субъектов аграрной сферы в целом соответствует общероссийским тенденциям (табл. 2).

Таблица 2 – Объем перевезенных грузов и грузооборот всех видов транспорта в РФ

Виды продукции	1991 г.	В среднем за				
		1991 - 1995 гг.	1996- 2000 гг.	2001- 2005 гг.	2006- 2010 гг.	2011- 2012 гг.
Перевезено грузов всего, млн т	18 307,8	13 110,0	7 603,1	8 720,2	7 735,9	8 428,2
в т.ч. автотранспортом	14 688,3	10 458,9	5 726,0	6 438,7	6 196,9	5 752,4
Грузооборот всего, млрд. т·км	5 693,0	4 466,7	3 454,1	4 249,2	4 184,1	4 985,1
в т.ч. автотранспорта	300,2	220,6	140,5	175,2	200,1	235,9

При резком сокращении объемов грузов, перевезенных автотранспортом (более чем в 2,5 раза в 2011-2012 гг. по сравнению с 1991 г.), грузооборот автомобильного транспорта снизился всего на 21,4%, что свидетельствует о резком увеличении плеча перевозок грузов и росте транспортных издержек.

В связи с отсутствием единой базы статистической информации об использовании автомобильного транспорта сельскохозяйственными производителями, необходимой для выявления общих закономерностей формирования и использования транспортных средств в АПК, возникает потребность более широкого использования экспертных оценок и учетных данных отдельных функционирующих хозяйствующих субъектов аграрной сферы.

В ходе исследования деятельности транспортных подразделений сельскохозяйственных товаропроизводителей и предприятий, специализирующихся на

транспортном обслуживании аграрных формирований, были выявлены тенденции изменения системы транспортного обслуживания предприятий аграрного сектора, проявляющиеся: в устойчивом сокращении автопарка сельскохозяйственных товаропроизводителей и росте уровня морального и физического старения транспортных средств; в трансформации структуры автотранспортных средств в пользу большегрузных автомобилей; в росте себестоимости грузоперевозок; в общем снижении эффективности использования грузового автотранспорта хозяйствующих субъектов; в неразвитости рынка перевозок сельскохозяйственных грузов и системы транспортной логистики; в высокой закредитованности значительной части предприятий аграрной сферы, не позволяющей провести обновление автопарка и др.

Для достижения показателей, предусмотренных Государственной программой развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы, необходимы соответствующие изменения состава и структуры парка транспортных средств. Стратегией машинно-технологической модернизации сельского хозяйства России на период до 2020 г. определено, что количественный состав автомобилей сельскохозяйственного назначения должен быть оптимизирован на уровне 750-850 тыс. шт., тракторных прицепов – 600-700, погрузочно-перегрузочных средств (тракторных и автомобильных) и универсальных погрузчиков – 300-400 тыс. шт.

#### *2.4. Концептуальный и методический подходы к рационализации процессов формирования и использования парка грузовых автомобилей интегрированных агропромышленных формирований*

Процесс агропромышленной интеграции является одной из эффективных форм развития взаимоотношений между производителями и переработчиками сельскохозяйственной продукции. В условиях слабого воздействия государства на хозяйствующие субъекты аграрной сферы именно крупные перерабатывающие предприятия зачастую берут на себя функции координатора деятельности сельскохозяйственных предприятий, входящих в состав интегрированных агропромышленных формирований, обеспечивая их ресурсами, необходимыми для реализации доведенных до них производственных программ.

Высокий уровень концентрации капитала и производства в сочетании с территориальной рассредоточенностью субъектов агропромышленной интеграции и их многоотраслевым характером объективно обуславливает рост издержек, связанных с транспортировкой как произведенной продукции, так и ресурсов, потребляемых в процессе сельскохозяйственного производства, и требует обоснования комплекса мероприятий по рационализации состава и структуры парка транспортных средств, схем использования подвижного состава транспортных предприятий и структурных подразделений интегрированных агропромышленных формирований, развития инфраструктуры транспортной и складской логистики, использования современных информационных технологий управления работой автомобильного транспорта и т.д.

На рисунке 2 приведены основные направления развития системы транспортного обслуживания ИАПФ в разрезе четырех групп: развития материально-технической базы хозяйствующих субъектов, совершенствования организации транспортного обеспечения, повышения качества планирования грузовых перевозок, повышения экологической и транспортной безопасности.

Обеспечить рост эффективности использования грузового автомобильного транспорта сельскохозяйственного назначения в структурах холдингового типа можно только при комплексной реализации указанных направлений, поскольку, например, обновление парка подвижного состава должно производиться исходя из оптимальных состава и структуры автомобильного парка, которые, в свою очередь, определяются в результате расчета прогнозных объемов производства продукции, потребляемых ресурсов и грузопотоков. Особое внимание в системе управления деятельностью транспортных подразделений интегрированных формирований следует уделять современным информационным технологиям, реализующим функции контроля за использованием транспортных средств и учета затрат, связанных с работой грузового автомобильного транспорта и элементов системы его инфраструктурного обеспечения. Высокая концентрация транспортных средств, обусловленная необходимостью покрытия потребности в них в пиковые периоды поступления продукции, требует активного исследования рынка транспортных услуг и поиска возможной загрузки автомобильной техники в межсезонье на стороне.

В работе предлагается методика рационализации процессов формирования и использования парка грузовых автомобилей интегрированных агропромышленных формирований, предполагающая реализацию нескольких этапов.

На первом этапе, исходя из стратегии развития интегрированного агропромышленного формирования, сырьевых зон перерабатывающих предприятий, входящих в состав холдинга, на основе использования методов экономико-математического моделирования определяются прогнозные объемы производства сельскохозяйственной продукции и потребности в ресурсах по видам.

На втором этапе на основе расчета технологических карт разрабатывается график поступления и вывоза произведенной продукции и завоза и потребления оборотных средств с распределением грузопотоков между автомобильным транспортом и тракторами.

На третьем этапе, с учетом заранее выбранных на основе маркетинговых исследований мест реализации продукции или ее переработки обосновываются оптимальные маршруты движения транспорта, определяются объемы грузоперевозок в разрезе грузов и разрабатывается помесечный график грузоперевозок.

На четвертом этапе для уже функционирующих хозяйствующих субъектов проводится инвентаризация подвижного состава автопарка, исходя из технического состояния автомобилей определяется коэффициент их технической готовности, устанавливаются нормативы годового и месячных пробегов, нормы расхода топлива, расхода запасных частей, затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт, замену шин.



Рисунок 2 – Направления развития системы транспортного обслуживания интегрированных агропромышленных формирований

На этом же этапе устанавливается размер месячного авансирования водителей и расценки за 1 т·км перевезенных грузов по маркам автомобилей.

На пятом этапе, на основе обоснованной информации об объемах грузов по видам и классам, о расстоянии их транспортировки, наличия грузовых автомобилей в подразделениях интегрированного формирования и их технических характеристик, происходит распределение грузопотока между различными марками грузовиков с возможностью оценки вариантов организации грузоперевозок.

На шестом этапе определяется реальный объем грузоперевозок, который может быть осуществлен транспортом структурных подразделений интегрированного формирования, и определяется объем транспортных услуг, который может быть оказан сторонними организациями.

На седьмом этапе, с учетом расчетного пробега и планируемого объема грузоперевозок, определяется себестоимость 1 т·км для каждой марки автомобиля в разрезе всех структурных подразделений и рассчитывается общий размер затрат на перевозку грузов с учетом услуг сторонних организаций. На этом же этапе существует возможность корректировки схемы распределения грузопотоков принимая во внимание эффективность привлечения транспорта со стороны.

В условиях нестабильности среды функционирования, обусловленной как спецификой сельского хозяйства, так и особенностями организации транспортного процесса, представляется целесообразным проведение оценки различных сценариев формирования и использования автотранспортных средств, связанных с возможными изменениями объемов производства продукции и грузоперевозок, уровня цен на горюче-смазочные материалы, запасные части, шины и т.д., вынужденной переориентации на других покупателей и потребителей произведенной интегрированным формированием продукции.

В качестве основного инструмента реализации данной методики предлагается информационная система, интегрирующая в себя блоки исходной и нормативно-справочной информации, модули реализации оптимизационных задач, автоматизации плановых расчетов, анализа работы транспортных подразделений и предприятий.

### *2.5. Перспективные параметры развития системы транспортного обеспечения ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания»*

Апробация разработанной методики рационализации процессов формирования и использования парка грузовых автомобилей была проведена на примере интегрированного агропромышленного формирования ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания» (ООО «ЦЧ АПК»), входящего в группу компаний «Продимекс». В состав ООО «ЦЧ АПК» входят 17 филиалов и отделений в Воронежской и Белгородской областях. В хозяйственном обороте данного интегрированного формирования на 1.01.2014 г. находилось 254 203 га пашни. Транспортное обеспечение производственно-хозяйственной деятельности ООО «ЦЧ АПК» осуществлялось как грузовыми автомобилями, закрепленными за его филиалами и отделениями (табл. 3), так и автотранспортом специализированного транспортного предприятия ООО «АгроТрансАвто», обслуживающего все структуры группы компаний «Продимекс».

Таблица 3 – Наличие грузовых автомобилей (без специализированных) в филиалах и отделениях ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания»

Филиалы и отделения	САЗ 3507	САЗ 3508	ГАЗ 3307	ГАЗ 3309	ГАЗ 53	ЗИЛ 130	ЗИЛ 4505	ЗИЛ ММЗ 554	КАМАЗ 45143	КАМАЗ 5320	КАМАЗ 53212	КАМАЗ 55102	КАМАЗ 5511	КАМАЗ 552901	КАМАЗ 65116	КАМАЗ 68904R	Всего
Бутурлиновский	14			1	5			8	1	2		3	1	1			36
Воробьевский	3			1		1		1	4					1			11
Новохоперский	2						1	1	2					1			7
Калачеевский				1				2	2								5
Таловский	10							1	3				8				22
Верхнехавский	1				2	1	2	2	1	1				1			11
Гусевка	5	1				2		4	3			4				1	20
Криушанский	11			2	3	1		2	2								21
Панинский	5		1		2	2		7								2	19
Лискинский	1							4	9		2						16
Подгоренский	2								10			1			2		15
Каменский	3				1												4
Ольховатский	2							4						2			8
Россошанский	5			1	5	4		4		2		2	2	2			27
Алексеевское				1				3		4				2			10
Ровеньское	5				2			15		2		1		3			28
Кантемировский	10	1	2	2	14	2		5	8	3		10	4				61
Всего	79	2	3	9	34	13	3	63	45	14	2	21	15	13	2	3	321

Следует отметить, что возраст 187 автомобилей из 321 превышает 15 лет, 214 автомобилей нуждаются в капитальном ремонте отдельных узлов и агрегатов. Среднегодовой пробег 1 автомобиля в филиалах и отделениях в 2013 г. составил всего 12,5 тыс. км.

Автопарк ООО «АгроТрансАвто» размещен на двух базах: в с. Садовое Аннинского района и в р.п. Ольховатка Ольховатского района Воронежской области.

Таблица 4 – Наличие грузовых автомобилей в ООО «АгроТрансАвто»

Населенные пункты	КАМАЗ 45143	КАМАЗ 5320	КАМАЗ 5410	КАМАЗ 55102	КАМАЗ 55111	КАМАЗ 552900	КАМАЗ 6460	КАМАЗ 65115	КАМАЗ 68904R	Всего
с. Садовое	20	1	2	4	8	2	29			66
р.п. Ольховатка	7						22	2	40	71
Всего	27	1	2	4	8	2	51	2	40	137

В результате реализации традиционной экономико-математической модели по оптимизации размещения производства в интегрированных формированиях была сформирована производственная программа в разрезе филиалов и отделений, позволившая определить прогнозные объемы перевозки грузов по видам (табл. 5) и ежемесячно (табл. 6). При этом из объема перевозок были исключены перевозки нефтепродуктов, молока и скота, осуществляемые специализированным транспортом (2 499,8 тыс. т·км).

Таблица 5 – Прогнозируемые объемы перевозок грузов ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания», тыс. т·км

Перевозки	Филиалы и отделения																	
	Бутурлиновский	Воробьевский	Новохоперский	Калачеевский	Таловский	Верхнехавский	Гусевка	Криушанский	Панинский	Лискинский	Подгоренский	Каменский	Ольховатский	Россопанский	Алексеевское	Ровеньское	Кантемировский	Всего
Внутрихозяйственные перевозки	455	527	33	49	835	121	640	276	330	473	388	96	86	565	46	590	1 631	7 141
Вывоз продукции растениеводства	14 704	16 141	1 932	1 369	17 787	3 097	14 976	8 850	3 307	8 562	10 665	1 577	1 360	8 634	3 503	9 269	11 104	136 837
Вывоз молока	58	47	13		301		24	37	120			60		91		151	245	1 147
Вывоз скота	3	2	0		20		4	6	9			6		6		11	30	98
Доставка до филиалов минеральных удобрений	207	299	59	60	281	88	345	167	152	183	228	65	68	161	64	233	358	3 019
Доставка до филиалов семян	42	64	10	14	25	5	47	16	7	71	24	28	14	12	25	55	112	570
Вывоз в поле дефеката	110	131	14	8	116	37	112	61	28	44	91	48	12	109	40	107	332	1 401
Доставка жома	77	67	20		224		120	51	52			87		268		165	761	1 893
Доставка прочих кормов	15	16	2		48		7	5	38			26		116		78	105	456
Доставка ГСМ	96	135	19	36	60	11	117	44	17	203	64	40	25	27	47	110	202	1 254
Доставка общехозяйственных грузов	326	467	38	127	197	95	74	65	152	325	221	117	104	344	110	348	382	3 493
Всего	16 093	17 895	2 142	1 663	19 896	3 454	16 465	9 579	4 213	9 863	11 680	2 151	1 670	10 334	3 834	11 118	15 260	157 309

Таблица 6 – Прогнозируемые объемы и график перевозок грузов ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания», тыс. т·км

Перевозки	Филиалы и отделения																	
	Бутурлиновский	Воробьевский	Новохоперский	Калачеевский	Таловский	Верхнехавский	Гусевка	Криушанский	Панинский	Лискинский	Подгоренский	Каменский	Ольховатский	Россопанский	Алексеевское	Ровеньское	Кантемировский	Всего
Январь	73,1	98,6	15,6	19,6	102,7	22,3	82,4	43,0	51,9	55,4	51,2	44,8	19,8	119,7	19,9	109,1	275,3	1 204
Февраль	91,0	124,5	19,0	28,3	116,3	26,5	102,0	53,1	58,5	83,5	66,5	55,4	24,9	127,1	28,1	126,7	309,6	1 441
Март	92,2	131,8	20,0	22,2	107,0	27,9	104,4	50,1	57,3	89,2	65,4	51,2	29,4	110,5	32,9	129,8	289,4	1 411
Апрель	48,4	60,8	5,0	13,3	52,1	12,9	30,0	16,1	27,7	47,0	35,8	15,2	12,7	54,6	11,5	53,8	84,5	581
Май	31,7	44,3	3,6	10,9	26,5	8,2	9,4	9,6	19,4	33,9	19,2	12,8	8,9	42,6	9,4	37,6	60,9	389
Июнь	156,1	213,9	36,6	42,9	221,9	51,9	215,7	97,7	103,3	134,4	149,3	32,9	42,8	137,1	39,2	173,3	245,9	2 095
Июль	437,7	591,8	54,0	125,3	490,2	128,9	568,1	229,6	195,7	587,5	431,5	171,2	109,5	342,7	125,5	561,4	980,6	6 131
Август	306,6	477,3	73,4	134,1	257,9	57,0	355,0	130,4	90,2	723,0	263,9	175,8	148,4	211,7	260,8	518,1	800,4	4 984
Сентябрь	5 830,5	6 283,2	728,9	405,6	7 328,4	1 219,0	5 848,9	3 555,4	1 412,9	3 227,2	4 111,1	509,7	460,9	3 634,4	1 224,5	3 519,4	5 008,5	54 308
Октябрь	8 318,5	8 844,8	1 051,3	565,4	10 427,4	1 786,9	8 345,0	5 048,4	1 911,1	3 708,8	5 980,2	611,4	626,0	5 111,3	1 765,5	4 851,9	5 442,2	74 396
Ноябрь	308,1	470,8	56,7	143,5	210,9	58,7	369,9	146,5	75,2	539,2	251,5	201,1	89,8	169,8	152,2	422,9	705,2	4 372
Декабрь	241,1	369,8	45,4	115,9	172,4	42,8	289,2	112,7	63,3	430,1	190,7	162,9	71,7	148,2	117,3	342,0	580,7	3 496
Всего за год	15 934,9	17 711,5	2 109,4	1 626,9	19 513,9	3 443,1	16 320,1	9 492,8	4 066,5	9 659,2	11 616,3	2 044,4	1 644,8	10 209,7	3 786,9	10 845,9	14 782,9	154 809

Планируемые изменения структуры производства, рост урожайности, увеличение объемов внесения минеральных и органических удобрений, дефеката обусловили увеличение массы перевозимых грузов по сравнению с 2013 г. на 14,3% (табл. 7).

Таблица 7 – Характеристика использования грузового автотранспорта при транспортном обеспечении деятельности ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания»

Показатели	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Проект
Масса грузов, тыс. т	2 251,9	2 322,9	2 809,4	3 210,5
Объем грузоперевозок всего, тыс. т·км	126 869,7	117 091,5	156 878,1	154 809,2
в т.ч. транспортом филиалов и отделений	11 834,7	11 907,7	14 359,0	17 136,9
транспортом ООО "АгроТрансАвто"	115 035,1	105 183,8	142 519,1	137 672,2
Количество грузовых автомобилей в филиалах и отделениях, шт.	305	314	321	321
Количество грузовых автомобилей в ООО "АгроТрансАвто", шт.	131	135	137	137
Средняя грузоподъемность внутрихозяйственного транспорта, т	7,02	7,05	7,13	7,13
Средняя грузоподъемность транспорта ООО "АгроТрансАвто", т	23,25	24,14	25,30	25,30
Среднегодовой пробег 1 автомобиля в филиалах и отделениях, км	11 054,8	10 758,1	12 547,6	14 975,1
Среднегодовой пробег 1 автомобиля в ООО "АгроТрансАвто", км	75 538,1	64 551,7	82 236,0	79 441,6
Себестоимость 1 т·км перевозок внутрихозяйственным транспортом, руб.	8,84	9,02	9,25	9,74
Себестоимость 1 т·км перевозок транспортом ООО "АгроТрансАвто", руб.	4,09	3,98	3,65	3,84
Затраты на перевозку, тыс. руб.	575 111,9	526 038,7	653 015,5	695 589,2

Вместе с тем за счет изменения схемы размещения производства, оптимизации маршрутов движения, повышения коэффициента использования грузоподъемности и рационального использования автомобилей возможно сокращение объема грузоперевозок по сравнению с 2013 г. на 2 068,9 тыс. т·км, или на 1,3%. За счет повышения уровня технической готовности автомобилей филиалов и отделений ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания» и корректировки графиков перевозки грузов можно обеспечить рост их среднегодового пробега до 15 тыс. км, что в определенной степени компенсирует рост себестоимости 1 т·км грузоперевозок вследствие роста цен на нефтепродукты, запасные части, шины и т.п. Общая сумма затрат на перевозку грузов автомобильным транспортом по ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания» по плану составляет 695 589,2 тыс. руб.

Рост объемов перевозок грузов автотранспортом филиалов и отделений при снижении размера общего грузопотока объективно обуславливает снижение уровня загруженности грузовых автомобилей автотранспортного предприятия транспорта ООО «АгроТрансАвто», что позволит обеспечить маневр имеющегося транспорта для сокращения сроков транспортировки грузов остальных подразделений агродивизиона группы компаний «Продимекс Холдинг» (помимо ООО «Центрально-Черноземная агропромышленная компания» ООО «АгроТрансАвто» обслуживает подразделения холдинга в Краснодарском и Ставропольском краях, республике Башкортостан, Пензенской, Курской, Белгородской и Тамбовской областях, в хозяйственном обороте которых находится 195 794 га пашни).

В качестве отдельных задач могут рассматриваться проблемы оптимизации инвестиций в обновление состава и структуры парка грузовых автомобилей, снижения себестоимости 1 т·км, оказания транспортных услуг сторонним организациям и частным лицам и др.

Выводы и предложения, представленные в диссертационной работе, изложены по тексту автореферата.

### **3. Работы, в которых опубликованы основные результаты диссертации**

#### **Публикации в ведущих рецензируемых журналах и изданиях**

1. Наумов А.С. Концептуальный и методический подходы к рационализации процессов формирования и использования парка грузовых автомобилей интегрированных агропромышленных формирований / А.С. Наумов, А.В. Улезько // Вестник Воронежского государственного аграрного университета. – 2014. – Вып. 1-2 (40-41). – С. 255-260 (0,65 п.л./0,30 п.л.).
2. Улезько А.В. Система транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов аграрной сферы: сущность, состав, специфика функционирования / А.В. Улезько, А.С. Наумов // Вестник Воронежского государственного аграрного университета. - 2014. – Вып. 1-2 (40-41).– С. 224-230 (0,75 п.л./0,35 п.л.).
3. Улезько А.В. Приоритетные направления развития системы транспортного обслуживания интегрированных агропромышленных формирований [Электронный ресурс] / А.В. Улезько, А.С. Наумов // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2014. – №02(096). – Режим доступа: <http://ej.kubagro.ru/2014/02/pdf/77.pdf> (0,90 п.л./0,45 п.л.).

#### **Статьи в сборниках и других научных изданиях**

4. Наумов А.С. Транспортное обеспечение хозяйствующих субъектов аграрной сферы: сущность и специфика / А.С. Наумов // Потенциал развития российского АПК: сб. науч. тр. по итогам работы межрегион. науч.-практ. конф. – Воронеж: ВГАУ, 2013. – С. 106-109 (0,25 п.л.).
5. Улезько А.В. Взаимосвязь концентрации производства и агропромышленной интеграции / А.В. Улезько, А.С. Наумов // Потенциал развития российского АПК: Сб. науч. тр. по итогам работы межрегион. науч.-практ. конф. – Воронеж: ВГАУ, 2013. – С. 126-129 (0,35 п.л./0,15 п.л.).
6. Наумов А.С. Современные подходы к организации логистической системы агропромышленного холдинга / А.С. Наумов // Аграрные реформы и развитие многоукладной экономики в России: мат. регион. науч.-практ. конф. препод., аспирант. и магистр., посвященной 150-летию со дня рождения П.А. Столыпина, 2-20 апреля 2012 г. – Воронеж: ВГАУ, 2012. – С. 113-115 (0,25 п.л.).



Подписано в печать 28.07.2014 г. Формат 60x80<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага кн.-журн.  
П.л. 1,0. Гарнитура Таймс. Тираж 110 экз. Заказ № \_\_\_\_\_  
Типография ФГБОУ ВПО Воронежский ГАУ. 394087, Воронеж, ул. Мичурина, 1