

- повышение конкурентоспособности производимой продукции;
- внедрение инноваций, разработка новых видов продукции, применение современных упаковочных материалов;
- максимальное использование сельскохозяйственного сырья, производимого в области путем интеграции производителей сельхозпродукции и переработчиков;
- обеспечение эффективной организации и размещения производственных мощностей;
- увеличение доли местных товаропроизводителей в объемах реализуемой продукции, в том числе крупноформатной торговой сети области;
- увеличение объемов и направлений государственной поддержки предприятиям пищевой и перерабатывающей промышленности;
- развитие производства мясного и молочного сырья в сельхозорганизациях и использование опыта холдинговых структур (производство сырья – переработка – реализация);
- строительство перерабатывающих предприятий по переработке КРС и овец в восточной зоне, предприятий по переработке плодовоовощной продукции и комбикормового завода;
- увеличение производства и переработки масличных культур: рапс, горчица, соя, рыжик, лен;
- увеличение производства сельхозпредприятиями востребованных для перерабатывающих предприятий сортов овощей;
- продолжить работу на сельхозпредприятиях по предпродажной подготовке овощей и фруктов (установка упаковочно-фасовочных линий);
- строительство овощехранилищ.

References:

1. Strategija socialno-jekonomicheskogo razvitija Rostovskoj oblasti na period do 2020 goda;
2. Konceptija razvitija agropromyshlennogo kompleksa Rostovskoj oblasti na period do 2020 goda;
3. Podprogramma «Razvitie pishhevoj i pererabatyvajushhej promyshlennosti i konkurencii na agropredovol'stvennom rynke Rostovskoj oblasti» v ramkah Oblastnoj dolgosrochnoj celevoj programmy razvitija sel'skogo hozjajstva;
4. Konceptija razvitija pishhevoj i pererabatyvajushhej promyshlennosti v Rostovskoj oblasti na 2011-2013 gody.

ФГАОУ ВПО Южный Федеральный университет

УДК 338.32.053.4
ББК 65.3
Ш 18

Шалашова Н.С.
e-mail: Shala1990@gmail.com

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА АЗОВСКОГО МОРСКОГО ПОРТА И ПУТИ ЕЕ ОПТИМИЗАЦИИ

В статье сформулирован новый подход к оптимизации информационной логистики Азовского морского порта. Рассмотрена работа логистической инфраструктуры на примере Азовского морского порта, как отдельного звена в общей системе логистики, предложена концепция создания электронной базы хранения и передачи информации, как содержимого информационной логистики.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, морской порт, логистическая система, база данных.

Shalashova N.S.
e-mail: Shala1990@gmail.com

LOGISTIC SYSTEM AZOV SEAPORT AND WAYS TO OPTIMIZE

The work of logistical infrastructure as an example of the AzovSeaPort is considered as a separate unit in the overall logistical system, the concept of creating an electronic database storage and transmission is proposed as the content of information logistics.

Keywords: logistical infrastructure, sea port, logistical system, database.

В современном мире тема логистики является актуальной, поскольку развитие отношений с помощью водного транспорта как внутри государства, так и между Россией и другими странами достигли масштабности, разветвленности и многогранности. Сложность структуры отношений способствует созданию и внедрению новейших методов, позволяющих оптимизировать логистическую систему. Азовский морской порт является одним из логистических пунктов в Черноморско-Азовском бассейне, развитие логистической инфраструктуры которого должно следовать одновременно с развитием логистической системы страны.

«Логистика — это планирование, организация и контроль всех видов деятельности по перемещению и складированию, обеспечивающих прохождение материального и связанного с ним информационного потоков от пункта закупки сырья до пункта конечного потребления»[6].

В век развития высоких технологий представляется важной проблема рационального перемещения продукции и своевременной передачи информации не только на локальном, а также на региональном и международном уровне. Это достигается за счет развития транспортно-информационной инфраструктуры. Существует три вида транспорта: наземный, воздушный и водный. Большую часть поверхности Земли занимает водное пространство, поэтому одним из самых востребованных и выгодных транспортных средств в торгово-экономических отношениях выступают морские суда. Узловыми пунктами системы морских перевозок является сеть морских портов. Одним из таких звеньев является Азовский морской порт.

Современные морские порты России представляют собой крупнейшую хозяйственную систему, которая соединяет, и в которой взаимодействуют такие виды транспорта, как морской, железнодорожный, автомобильный и др. Деятельность морских портов в нашей стране является важнейшим фактором стратегического развития государства, в частности его экономической составляющей. Наши морские порты также являются связующими звеньями между Россией и зарубежными странами в рамках торговых взаимоотношений. В частности, Азовский морской порт является отправным пунктом в такие экономически важные страны, как Турция, Украина, Болгария и др. Таким образом, Азовский порт является значимым экспортирующим звеном в общей системе отечественных рыночных отношений.

Вышесказанное указывает на важность и значимость четкой работы и организации логистической системы как внутри каждого морского порта, в том числе Азовского, так и между портами.

Объем перевозимых грузов различного назначения морским транспортом с каждым годом увеличивается. По нарастающей развиваются торгово-экономические отношения между Россией и другими странами. В международной практике комбинированные перевозки с участием морского транспорта приобретают все большее значение. [3]

Основными преимуществами морского транспорта являются: возможность межконтинентальных перевозок; низкая себестоимость доставки грузов на дальние расстояния; высокая провозная и пропускная способность; также низкая капиталоемкость

перевозок. Система транспортировки грузов с помощью морского транспорта является одним из звеньев в более крупной логистической цепи. Однако возникает необходимость рассматривать логистическую систему Азовского морского порта как отдельную сферу экономики государства.

Сервисная система портов в современном мире достигла такого развития, что она включает не только стандартную функцию доставки груза от поставщика к потребителю, но и экспедирование, страхование, грузопереработку, охрану и т.д. Такая модернизация способствует развитию качества перевозок и позволяет рационально распределить логистические потоки внутри системы. Все сказанное ведет к минимизации издержек и расходов, в том числе транзакционных, связанных с перевозками [1].

Особенности развития морского транспорта России определяются ее географическим положением, характером морей, омывающих территорию страны, уровнем развития производительных сил, факторами международного разделения труда. Россия имеет 39 портов и 22 портовых пункта. Общая длина причалов составляет 60,5 тыс. км. Наиболее крупные порты: Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др.

Резко сократили возможность использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам. Сейчас в России расположено 216 перегрузочных комплексов сухогрузов и имеется в наличии 26 наливных судов. После распада СССР страна осталась без комплексов по перевалке калийных солей, нефтяных грузов и сжиженного газа, без железнодорожных переправ в Германию и Болгарию. В стране остался только один припортовый элеватор по приемке импортного зерна и один специализированный комплекс по приемке импортного сахара-сырца.

Вся морская акватория России поделена на 5 морских бассейнов, в которых осуществляется работа по перевозке грузов и пассажиров. К каждому из них тяготеют конкретные экономические районы. Исторические факторы обусловили концентрацию основной работы морского транспорта бывшего СССР в крупных портах Черноморско-Азовского и Балтийского бассейнов: на их долю приходилось 2/3 всего портового грузооборота страны. Переход под юрисдикцию других государств крупнейших портовых комплексов – Одесского, Ильичевского, Рижского, Новоталлинского, Клайпедского, Вентспилского и других – привел к тому, что мощность морских портов России только на 1/2 удовлетворяет необходимые потребности [7].

Основная доля грузооборота морских портов России приходится на Балтийский и Азово-Черноморский бассейны – в 2011 году соответственно 35% и 32% общего объема перевалки. На долю портов Дальневосточного бассейна приходится 23%, Арктического – 8%, Каспийского – 2% [4].

Таким образом, на втором месте стоит Черноморско-Азовский бассейн, занимающий выгодное географическое положение и имеющий выход в страны Европы и Ближнего Востока. К нему тяготеет часть территории Северо-Кавказского района, ряд областей Центрального, Уральского и Поволжского экономических районов. Через оставшиеся у России порты Черноморского бассейна (Азов, Ейск, Новороссийск, Таганрог, Сочи, Туапсе и др.) ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный по грузообороту в России нефтяной порт Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шехарис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. тонн. Существенное значение имеет также нефтяной порт Туапсе. Реализация крупных нефтедобывающих проектов в Казахстане и Азербайджане, а также потребности России в экспорте сжиженного газа создали предпосылки для строительства на Черноморском побережье России ряда новых нефтяных и газовых портов и причалов. Предполагается также развитие Таганрогского порта и строительство на Азовском побережье нового крупного морского портового комплекса [5].

По исследованиям экспертов, одним из крупных недостатков в логистической структуре морских портов России является использование устаревшего оборудования. Крайне медленный переход на новые технологии, повышающие точность определения местоположения судов, гарантирующие безопасность сотрудников предприятий, позволяющие предотвращать проблемы, связанные с загрязнением окружающей среды, препятствует развитию отрасли в целом. Недостаточные глубины в акватории и подходов каналов неминуемо потребуют дополнительных вложений. Совокупность вышесказанных проблем создает препятствия в должном и своевременном выполнении логистических операций в морских портах Российской Федерации [2].

Вышеуказанные недостатки имеют вполне очевидные решения, связанные с финансовыми затратами, которые окупятся в ближайшем будущем непременно. Имеются реальные возможности и в создании новых морских путей и связей с другими странами. Трудности в развитии экономических отношений между Россией и зарубежьем посредством морского транспорта связаны в первую очередь с нерационально построенной логистической инфраструктурой морских портов, которая отвечает за своевременное распределение ресурсов и ведение их до конечного пункта.

Как работает интересующая нас логистическая схема, рассмотрим на примере Азовского морского порта.

Открытое акционерное общество «Азовский морской порт» создано в 1993 году. Обладателем контрольного пакета акций является ЗАО «С», генеральный экспедитор и стратегический инвестор (инвестиций – более 50 миллионов долларов США). Основными услугами «Азовского морского порта» в настоящее время являются: стивидорные операции, включающие погрузку грузов на суда из железнодорожных вагонов и автотранспорта; экспедирование грузов по железной дороге, в порту; открытое и складское хранение грузов; перевеска грузов в железнодорожных вагонах и автотранспорте; швартовка, буксировка, бункеровка и другие услуги; комплексное обслуживание флота.

С декабря 1994 года Азовский порт получил статус международного порта и открыт для захода иностранных судов. В порту действует постоянный многосторонний «Пункт Пропуска через Государственную Границу РФ». «Пункт Пропуска» предоставляет все услуги по оформлению открытия/закрытия границы для проходящих судов (ежегодно такие услуги получают около 2000 судов) и физических лиц независимо от их гражданства. На территории порта действуют пограничная, таможенная, санитарная, ветеринарная и карантинная службы.

На территории Азовского морского порта располагается агентствующая компания «С-Инфлот», которая занимается агентированием теплоходов в порту города Азова и предоставляет лоцманские услуги.

Договоры на выполнение погрузочно-разгрузочных работ ОАО «Азовский морской порт» заключает в соответствии с действующим законодательством. Предприятие в сроки, установленные действующим законодательством, рассматривает заявки и направляет заявителям проекты договоров на оказание услуг по разгрузке и погрузке товаров.

В 2012 году компания занималась перевозками (импорт, экспорт) металлолома, зерновых, угля, стали, контейнеров, разнопрофильного оборудования, кабелей, цемента, труб, рамок и песка. За 2012 год на экспорт было отгружено всего 1258316,004 тонн продукции, импортировано – 79327,589 тонн. Металлолома прибыло 49150,015 тонн, отгружено на экспорт 55500,578 тонн; зерновых прибыло 395585,23 тонн, было отгружено 396058,660 тонн; прочих грузов прибыло 788075,480 тонн, было отгружено 806756,766 тонн.

2013 год для ОАО «Азовский морской порт» начался с определения перспективных направлений работы, в которые вошел перевал грузов только на экспорт и исключение контейнерных перевозок. Переориентация организации сказалась на работе логистической системы. Работа линий по перегрузу металла, оборудования, контейнеров была приостановлена.

Предприятие имеет два грузовых района. В порт импортируют два вида сырья: уголь и зерновые культуры (пшеничные отруби, горох и лен). Уголь поставляется по железнодорожной дороге, зерновые культуры – автомобильным транспортом. Предприятие имеет 10 причалов, каждый из которых отдан под груз определенной марки и определенного поставщика. Основными поставщиками являются предприятия Suez, «Норттрейд» и «Стройсервис».

Различают два вида перевалки угля: полувагоны – склад и полувагоны – теплоход. Складирование данного вида груза производится согласно заявке ЗАО «С». Зерновые культуры могут передаваться также двумя способами: машины – элеватор/ангар и машины – теплоход. Складирование зерновых культур производится в элеваторах или ангарах, которые оснащены всем необходимым оборудованием, позволяющим сохранить груз в надлежащем состоянии до момента перевалки на теплоход. Выгрузка зерновых культур производится согласно установленным правилам, которые позволяют сохранять качество данного вида груза. Когда груз

прибывает в Азовский морской порт, он проходит ряд обязательных процедур. После прибытия груза в порт ответственное лицо извещает грузополучателя о его наличии. После подтверждения портом запроса грузополучателя о готовности груза к погрузке в порт направляется судно. О том, что судно уже движется под погрузку, в порт посылается уведомление. Пока судно идет к месту погрузки, порт подготавливается к погрузке этого судна: определяет партию и количество груза, подлежащее сдаче, подбирает транспортные документы на сдаваемый груз, определяет местонахождение груза на складе, подготавливает механизацию к погрузке. По прибытию в порт судно предоставляет документ о готовности к погрузке, а порт, в свою очередь, составляет погрузочное поручение.

В конце каждого месяца составляется отчет по закрытым разрешениям на вывоз определенного груза. В конце года подводится итог по данным за каждый месяц, что позволяет определить количество экспортируемого груза по категориям.

Ответственность за сохранность груза до момента фактической передачи лежит на сдающей стороне, а после фактической передачи – на принимающей. При сдаче груза и приеме его к перевозке определяется и указывается его вес в накладной ведомости. В накладной и дорожной ведомостях обязательно указывается способ определения массы груза.

Обработывается груз в ОАО «Азовский морской порт» в соответствии с принятыми нормами и правилами. Обработка груза является непрерывным действием, которое выпадает на работу двух смен, меняющихся друг с другом по истечению рабочего времени. Сдача смены производится согласно установленным правилам, что позволяет минимизировать временные расходы и исключить задержки.

Все отделы Азовского порта связаны между собой каналами связи, с помощью которых они передают друг другу необходимые сведения и информацию. Информационная логистика Азовского морского порта в основном построена на курьерской работе, что нередко является причиной несвоевременного получения или потери важной и срочной информации. Сказанное является причиной задержек в обслуживании приходящих судов и дополнительных финансовых затрат. Решением проблемы будет являться переход на создание внутриорганизационной и внутрисетевой базы данных посредством внедрения специализированного программного обеспечения и осуществления администрирования. В компьютерной системе каждого портового отдела необходимо внедрить программное обеспечение соответствующего типа со встроенной базой данных, в которую будут включены следующие составляющие: сводная таблица об отделах порта (название, функционал), информация по работе каждого отдела. Информация по работе будет включать: отчетность, оперативную информацию, документацию, планы на установленные периоды времени, погодные условия в порту и на АДМК, постановления и распоряжения касательно нововведений и обстановки в порту, информацию от агентствующих компаний. Каждый отдел будет иметь доступ только к определенному виду данных, установленных руководством.

Такая модель работы позволит функционально упростить и оптимизировать производственную деятельность компании, сократить время поиска и применения необходимой информации, увеличить скорость ее передачи, свести к минимуму передачу некорректной информации, соответственно, повысятся шансы на сокращение затрат.

Необходимо создать электронную информационную систему, которая позволит своевременно получать и отправлять необходимые заявки, документы, информацию по состоянию теплоходов, грузов, причалов и т. д. Данная система также позволит вести учет выполненной работы каждым отделом и непосредственно относящимися к порту организациями, анализировать и обрабатывать передаваемые данные. Созданная локальная информационная сеть должна охватывать все отделы порта, каждый из которых будет иметь доступ к информации в той области, к которой он имеет какое-либо отношение. Каждая функциональная единица портового комплекса должна будет своевременно выкладывать в локальной информационной сети все необходимые сведения, документы, заявки, обрабатывать их и доносить до получателя.

Главной задачей вышепредложенной системы является оптимизация информационной логистики Азовского морского порта. Она предполагает переход от масштабной переработки информации к комплексу, включающему все необходимые данные и рабочую информацию по отделам, переход от печатного вида передачи информации к электронному. То есть упрощение передачи информации будет происходить постепенно и сопровождаться созданием электронной базы данных.

Реализация проекта может включать следующие этапы: проверка и обеспечение необходимой техникой всех отделов Азовского морского порта; установка системы на каждый рабочий компьютер; написание инструкций по внесению и передаче информации с помощью базы данных для каждого отдела; создание логинов и паролей для каждого задействованного лица; ежедневное внесение необходимых данных в систему.

Созданная таким образом система позволит руководству Азовского морского порта активизировать передачу информации, в любой момент времени оценивать работу каждого отдела и более эффективно анализировать результаты работы в общем.

Совершенствование внутриорганизационного взаимодействия повысит конкурентоспособность Азовского морского порта как целостной организации. Внедряя новые технологии, ОАО «Азовский морской порт» сможет открыть для себя новые границы работы, отношений с партнерами, предлагать себя в качестве посредника при перевалке ценных грузов. Сокращение времени обработки и предоставления необходимой информации поспособствует развитию партнерских отношений, позволяющих развиваться компании.

References:

1. Logistika na vodnom transporte: Uchebnoe posobie dlja studentov i kursantov vysshih uchebnyh zavedenij vodnogo transporta / Pod obshhej red. prof. V.V.Vinnikova. – Odessa: Feniks, 2004.
2. V.E.Prokop'ev. Rol' i mesto morskogo transporta v hozjajstvennoj sisteme Rossijskoj Federacii. / Morskie vesti. – 2008. – Rezhim Dostupa: http://www.morvesti.ru/archiveTDRelement.php?BLOCK_ID=66&SECTION_ID=1352&ELEMENT_ID=2985
3. Gruzooborot morskikh portov Rossii za 2012 g. / Gruppa kompanij SÜSANNA. – 2012. – Rezhim dostupa: <http://www.sanna-group.ru/neshhs/6672.html>
4. Kak vpishutsja v novuju strategiju 22 morskikh porta Dal'nego Vostoka? / ZRPRESS – delovoe internet-izdanie Dal'nego Vostoka. – 2012. – Rezhim dostupa: http://www.zrpress.ru/markets/dalnij-vostok_14.10.2012_57061_kak-vpishutsja-v-novuju-strategiju-22-morskikh-porta-dalnego-vostoka.html
5. Logistika na vodnom transporte Rossii. / Rezhim dostupa: <http://www.za4et.net.ru/referat/smmpom>
6. Ponjatje logistiki. / Transportnaja logistika, kommercheskaja logistika, uchebno-metodicheskij proekt. – 2009. - Rezhim dostupa: <http://learnlogistic.ru/ponjatje-logistiki/>
7. Razvitie morskogo transporta. / Morskie uzly. – 2011. – Rezhim dostupa: http://www.muzel.ru/article/morflot/razvitie_morckogo_trancporta.htm