

УДК 631.155.1:656.13 (571.1/5)

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

¹В. М. Кабаков, кандидат экономических наук

¹О. Г. Кабакова, кандидат экономических наук

¹А. Т. Стадник, доктор экономических наук, профессор

²М. С. Камзабаева, доктор экономических наук, доцент

¹Новосибирский государственный аграрный
университет, Новосибирск, Россия

²Новосибирский государственный университет
экономики и управления, Новосибирск, Россия

E-mail: kabakovao@inbox.ru

Ключевые слова: транспортный комплекс, сельскохозяйственное производство, совершенствование транспортного обслуживания сельскохозяйственного производства, инфраструктура, сельские территории, аграрно-промышленный комплекс Новосибирской области

Реферат. Проведен анализ развития транспортного комплекса Новосибирской области в аспекте удовлетворения потребностей сельскохозяйственных производителей региона в транспортных услугах, статистический анализ развития дорожной сети, показателей работы транспортного комплекса региона. Установлено, что сеть автомобильных дорог за период с 2010 по 2015 г. увеличилась в 1,9 раза, в том числе дорог с твердым покрытием – на 7862 км. Показана статистическая зависимость показателей работы транспортного комплекса от экономических показателей сельскохозяйственного производства. Коэффициент корреляции между ними составил 0,85, что говорит о высокой степени взаимозависимости. Анализ литературных источников показал, что основным видом транспорта при обслуживании сельскохозяйственного производства будет автомобильный. Указанный вид транспорта имеет ряд преимуществ, в том числе возможность доставки грузов по технологии «от двери до двери», высокая маневренность и гибкость, возможность использования различных маршрутов и схем доставки, возможность формирования партий груза различного объема, широкий выбор перевозчиков. Вместе с тем коэффициент корреляции между объемами перевозок автомобильным транспортом и стоимостными показателями работы сельхозпроизводителей равен 0,45, что говорит о несовершенстве рынка автомобильных перевозок и его неготовности предложить качественное транспортное обеспечение сельскому хозяйству. Проведено сопоставление развития транспортного обеспечения сельскохозяйственного производства в современных условиях и в период командно-административной системы хозяйствования. Предложены направления развития транспортного комплекса региона в целях повышения качества транспортного обеспечения сельскохозяйственного производства Новосибирской области.

LOGISTICS IN AGRICULTURE OF NOVOSIBIRSK REGION: SITUATION, PROBLEMS AND WAYS OF DEVELOPMENT

¹Kabakov V.M., Candidate of Economics

¹Kabakova O.G., Candidate of Economics

¹Stadnik A.T., Dr. of Economic Sc., Professor

²M.S. Kamzabaeva, Doctor of Economics, Associate Professor

Novosibirsk State Agrarian University,
Novosibirsk, Russia

Key words: transport complex, agricultural production, improvement of transport service in agriculture, infrastructure, rural areas, agribusiness of Novosibirsk region.

Abstract. The paper analyzes development of logistics in Novosibirsk region in the aspects of fulfillment of agricultural producers' needs in transport service. The authors analyze development of road system and

indicators of transport complex development in the region. The authors found out that road system has increased in the period 2010-2015 in 1.9 times and hard-top roads – on 7862 km. The article shows statistical relation between transport complex and economic indicators of agricultural production. Correlation coefficient was 0.85 that speaks about close relation between these parameters. The analysis of scientific literature has shown that the auto transport is the main kind of transport for agricultural production. This transport has some advantages including “house-house” cargo delivery, high mobility and flexibility, possibility of using different routes and cargo delivery, possibility of different cargo size and wide range of choosing shipping carriers. Correlation coefficient between cargo size by cars and costs of agricultural producers work is 0.45, which speaks about imperfection of logistic market and its non-availability to suggest qualitative transport support for agriculture. The authors compare logistic development for agricultural production at the current moment and in the period of command-and-control economic system. The authors suggest the ways of logistic development in the region in order to improve the quality of logistics for agricultural production in Novosibirsk region.

Транспорт играет важную роль в функционировании агропромышленного комплекса в целом и определяет уровень эффективности работы сельскохозяйственных производителей в частности. Чернявский И. Ф. отмечал высокий уровень влияния степени развития дорожно-транспортных условий на специализацию сельскохозяйственного производства регионов помимо природно-климатических и других экономических факторов, так как снижение затрат на транспортировку существенно влияет на производительность труда [1].

Новосибирская область обладает достаточно развитым транспортным комплексом, который характеризуется наличием центров формирования, накопления, обработки и распределения грузовых и пассажирских потоков, совокупностью складских и таможенных терминалов, железнодорожных станций-терминалов, вокзалов, аэропортов.

По Новосибирской области проходят следующие крупнейшие транспортные артерии восточной части страны:

- 1) Транссибирская, Туркестано-Сибирская, Среднесибирская железнодорожные магистрали;
- 2) федеральные автодороги М-51, М-53 (Москва–Челябинск–Новосибирск–Владивосток) и М-52 (выход на Страны Средней Азии, Монголии, Китая);
- 3) региональные автодороги с выходом на Северную широтную магистраль (Томск), Северо-Восточный Казахстан, Южный Кузбасс, сельскохозяйственные районы Алтая;
- 4) река Обь, играющая важную роль в транспортном обслуживании северных нефтедобывающих районов Сибири;
- 5) узловой аэропорт Толмачёво, осуществляющий авиасообщение с 80 городами России, ближнего и дальнего зарубежья и имеющий

большое значение как пункт транзитной посадки воздушных судов, выполняющих рейсы между Японией, Кореей, Китаем и городами Западной Европы, а также обеспечении транзитов по кроссполярным линиям.

В соответствии со Стратегией устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 г. одним из приоритетных направлений является обеспечение развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельских территорий. Стратегией определено, что отдельные мероприятия, направленные на обеспечение устойчивого развития сельских территорий, с учетом ведомственной принадлежности целесообразно включать в состав отраслевых государственных программ Российской Федерации, в том числе в сфере транспорта с выделением целевых показателей развития сельских территорий отдельной строкой. При внесении изменений в указанные отраслевые государственные программы целесообразно группировать мероприятия по развитию сельских территорий в рамках отдельно выделяемых задач или подпрограмм [2].

В этой связи изучение закономерностей развития транспортного комплекса Новосибирской области и его потенциальных возможностей по транспортному обслуживанию сельскохозяйственного производства является актуальной задачей в целях определения и нейтрализации возможных «узких» мест при реализации государственной политики в сфере устойчивого развития национального сельского хозяйства [3].

Цель исследования – изучить состояние транспортного комплекса Новосибирской области в аспекте транспортного обслуживания сельскохозяйственного производства региона и определить пути его совершенствования.

ОБЪЕКТЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЙ

Объектом исследования явились структурные элементы транспортного комплекса Новосибирской области. Материалами для исследования послужили данные Министерства транспорта и дорожного хозяйства, а также Министерствасельского хозяйстваНовосибирской области, Федеральной службы государственной статистики. В работе использовались следующие методы исследований: анализ и синтез, сравнение, статистико-экономический, исторический и табличный.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Новосибирская область располагает всеми современными видами транспорта. Транспортный комплекс имеет 1512 км железнодорожных путей, 647 км внутренних водных путей, 27958 км автомобильных дорог общего пользования, более

10000 км муниципальной автодорожной сети, 199 км трамвайных и троллейбусных линий, 15,8 км метрополитенных путей и 12 станций метрополитена, 74 железнодорожных вокзала, 19 автовокзалов и автостанций, в 10 районах функционируют автовокзалы, совмещенные с железнодорожными [4].

Каждый вид транспорта имеет свои особенности, формируемые характеристиками их работы, в их числе: время доставки, частота отправок грузов, привязанность к графику движений, способность перевозить грузы с разными физико-химическими свойствами, способность доставлять груз в любую точку территории, стоимость перевозки [5]. Для определения степени влияния видов транспорта на сельскохозяйственное производство рассмотрим особенности функционирования каждого вида транспорта (табл. 1) [6].

Авиационный транспорт представлен в Новосибирской области двумя аэропортами: международный аэропорт Толмачево и аэропорт Чкаловский. Самым большим аэропортом

Таблица 1

Протяженность путей сообщения общего пользования Новосибирской области (на конец года), км
Mileage of Novosibirsk region (in the end of the year); km

Пути сообщения	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Железнодорожные пути	1511	1512	1512	1512	1512	1512
Автомобильные дороги	14378	14485	22651	25673	26140	27958
в том числе с твердым покрытием	11528	11657	15933	17604	18134	19390
Внутренние судоходные пути	647	647	647	647	647	647

Новосибирска является международный аэропорт Толмачево. В настоящее время это крупнейший аэропортовый комплекс в Сибири и на Дальнем Востоке России. Аэропорт Толмачево является местом базирования одного из крупнейших российских авиационных перевозчиков – авиакомпании S7. Аэропорт Чкаловский обслуживает ведомственный парк воздушных судов, полеты в рамках производственного процесса и поисково-спасательного отряда.

В Новосибирской области можно выделить два крупных предприятия речного транспорта: Западно-Сибирское речное пароходство и Новосибирский речной порт. Данные предприятия работают в Новосибирской, Томской, Тюменской областях, Алтайском крае, осуществляют северный завоз, обеспечивают связь с Северным морским путем.

Речной транспорт играет существенную роль в обеспечении межрегиональных перевозок в рай-

оны севера Сибири (Томская, Тюменская области). Основу грузопотока внутреннего водного транспорта составляют строительные материалы (щебень, песок, сборный железобетон, топливо), а также грузы, направляемые в рамках северного завоза. Таким образом, речной транспорт позволяет удерживать рынки сбыта для предприятий строительной индустрии области. Основной проблемой развития речного транспорта является недостаточный уровень его стыковки с железнодорожным транспортом, осуществляющим перевозку сыпучих грузов от карьеров к портам [7]. Достоинства внутреннего водного транспорта, такие как высокие показатели провозной способности, низкая себестоимость перевозок и капиталоемкость, нивелируются территориальной ограниченностью перевозок, низкой скоростью доставки, зависимостью от навигационных условий и сезонностью. С учетом описанных особенностей функционирования внутреннего водного (речного) транспорта

его нельзя назвать основным видом транспорта, способным обеспечить потребности сельскохозяйственных производителей в транспортных услугах. Однако номенклатура перевозимых грузов говорит о том, что при строительстве объектов сельскохозяйственного производства, перерабатывающей промышленности и других объектов инфраструктуры сельских территорий присутствие данного вида транспорта будет влиять на рациональное размещение производительных сил агропромышленного транспорта.

Трубопроводный транспорт – узкоспециализированный вид транспорта и является составной частью государственной транспортной системы. В состав трубопроводного транспорта входят нефтепроводы, газопроводы и продуктопроводы. По Новосибирской области проходит магистральный нефтепровод «Туймазы – Омск – Новосибирск», также трубопроводный транспорт представлен сетью газопроводов, развитие которой происходит в рамках подпрограммы «Газификация» государственной программы Новосибирской области «Жилищно-коммунальное хозяйство Новосибирской области в 2015–2020 годах». Степень доступности природного газа, позволяющего с меньшими затратами решить вопросы электро- и теплоснабжения, будет еще одной точкой роста для снижения издержек сельскохозяйственного производства и повышения качества жизни на селе. Таким образом, трубопроводный транспорт хотя непосредственно не участвует в транспортном обеспечении сельскохозяйственного производства, является важным фактором для социально-экономического развития сельских территорий области.

Железнодорожный транспорт представлен главной транспортной артерией – Транссибирской железнодорожной магистралью с выходами на Туркестано-Сибирскую и Среднесибирскую магистрали. Отмечаются следующие преимущества данного вида транспорта для потребителей транспортных услуг: высокая провозная и пропускная способность, независимость от климатических условий, времени года и суток, относительно низкие тарифы, высокая скорость доставки на большие расстояния. Вместе с тем имеются отдельные недостатки его функционирования: ограниченное число операторов перевозок, высокая капиталоемкость производственно-технической базы, отсутствие возможности осуществлять доставку грузов по технологии «от двери до двери», высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок, низкий

уровень качества транспортных услуг (недостаточная сохранность грузов и т.д.). Рассматривая в совокупности достоинства и слабые стороны железнодорожного транспорта, необходимо отметить его способность перевозить массовые грузы в интересах сельского хозяйства, таким образом, можно сделать вывод, что наличие на сельской территории региона объектов железнодорожного транспорта будет являться важным фактором развития сельскохозяйственного производства.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог и большой совокупностью независимых перевозчиков и экспедиторов. Автомобильный транспорт характеризуется как сильными сторонами: возможность доставки грузов по технологии «от двери до двери», высокая маневренность и гибкость, возможность использования различных маршрутов и схем доставки, формирования партий груза различного объема, выбора перевозчика, наиболее полно соответствующего условиям транспортировки грузов; так и недостатками: низкая производительность, зависимость от погодных и дорожных условий, относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния, а также сравнительно малая грузоподъемность. Совокупность данных характеристик делает автомобильный транспорт основным поставщиком транспортных услуг для сельскохозяйственных производителей.

Учитывая основную роль автомобильного транспорта в транспортном обеспечении сельскохозяйственного производства, необходимо отметить основные проблемы его функционирования – слабая развитость сети автомобильных дорог и их низкая пропускная способность. Неудовлетворительная транспортная доступность в большинстве сельских населенных пунктов влияет на экономические показатели сельхозпроизводства и уровень жизни в сельских территориях и порождает перечень негативных социально-экономических последствий [8]:

- увеличение времени пребывания в пути к месту оказания скорой медицинской помощи и лечения;
- снижение качества при одновременном увеличении стоимости товарной сельскохозяйственной продукции;
- снижение производительности сельскохозяйственного производства и снижение доходов работников, занятых в сельском хозяйстве;

– дополнительное уничтожение посевов и покосов из-за образования объездов на грунтовых автодорогах в период распутицы.

Важность темы, рассматриваемой в статье, определяется тем, что транспортные расходы составляют значительную долю в себестоимости конечного продукта сельскохозяйственного производства, при этом имеется устойчивая тенденция к их увеличению. Помимо возрастания стоимости перевозок на единицу подвижного состава, что вызывает увеличение эксплуатационных затрат, возрастают цены на горючесмазочные материалы.

Также на величину транспортных расходов влияет дальность перевозки сельскохозяйственных грузов от места их производства до конечного пункта доставки. В этой связи оптимизации транспортных расходов способствует учет уровня развития транспортно-дорожной сети при определении специализации сельскохозяйственного производства, а также близость расположения предприятий перерабатывающей отрасли агропромышленного комплекса [9].

Особенности сельскохозяйственного производства, а именно сезонность производственных процессов и характер производимых грузов, основная масса которых являются скоропортящимися, а другим необходимы специальные условия перевозки, предъявляют свои требования к транспортным услугам.

Комплексное влияние транспорта на агропромышленный комплекс проявляется в том, что при низком уровне качества транспортного обслуживания сельскохозяйственного производства возрастает нагрузка на складское хозяйство агропромышленного комплекса.

По нашему мнению, решение задачи по оптимизации транспортных расходов при производстве сельскохозяйственной продукции должно происходить по двум направлениям:

1. Совершенствование работы транспорта.
2. Оптимизация территориального расположения предприятий сельского хозяйства и пере-

рабатывающей отрасли агропромышленного комплекса.

Опыт практической деятельности сельскохозяйственных предприятий как в условиях административно-командного способа управления экономикой, так и в условиях рыночных отношений показывает, что причиной низкой производительности автомобильного транспорта является раздробленность подвижного состава по предприятиям сельскохозяйственного производства [10, 11]. На определенном этапе развития сельского хозяйства это, возможно, оправданно, но развитие рыночных отношений, создание новых хозяйственных связей, в том числе межотраслевого характера, предъявляют высокие требования к качеству оказания транспортных услуг.

Повышение качества транспортного обслуживания возможно путем создания автотранспортных предприятий, которые будут осуществлять транспортное обслуживание сельскохозяйственных производителей, что позволит последним оптимизировать структуру своих основных производственных фондов в целях совершенствования транспортного обеспечения внутрипроизводственных технологических процессов [12].

Снижение себестоимости транспортных услуг будет обусловлено тем, что специализированные транспортные предприятия более эффективно используют подвижной состав путем снижения холостых пробегов, максимального использования грузоподъемности и объема кузовов, повышения технической и эксплуатационных скоростей имеющегося подвижного состава, а также снижения общих эксплуатационных расходов при использовании транспортных средств. Помимо этого, специализированные автотранспортные предприятия смогут планировать загрузку подвижного состава, учитывая сезонное снижение спроса на транспортные услуги со стороны сельскохозяйственных производителей, и тем самым снизить амортизационные издержки на автотранспортные средства в сумме затрат на перевозки

Таблица 2

Объем перевозок по видам транспорта в Новосибирской области, тыс. т
Cargos classification on transport means of Novosibirsk region, thous t

Транспорт	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Всего	50909	52149	60068	52375	49117	45040
Железнодорожный	14035	15564	17292	17290	16201	13756
Автомобильный	33554	33195	41734	33737	31785	31052
Внутренний водный	3312	...	...	...	...	...
Воздушный	8	...	...	...	...	...

грузов сельского хозяйства. В табл. 2 рассмотрены объемы перевозок различными видами транспорта в Новосибирской области.

В целях определения роли видов транспорта в транспортном обслуживании сельскохозяйственного производства проведем оценку показателей функционирования транспортного комплекса Новосибирской области и их сравнительный анализ с основными показателями сельскохозяйственного производства региона.

В соответствии с данными, представленными в табл. 1, плотность дорожной сети на 1 тыс. га земель сельскохозяйственного назначения в рассматриваемый период возрастает и по состоянию на 2015 г. равна 2,5. Это говорит о том, что уровень развития дорожной сети не соответствует даже нормативу СССР на 1982 г., который составлял 2,7–3,0 км на 1 тыс. га сельскохозяйственных угодий [13]. Вместе с тем положительная динамика показателя развития дорожной сети свидетельствует о развитии благоприятных

транспортных условий для сельскохозяйственного производства. В табл. 3 показан грузооборот по видам транспорта в Новосибирской области.

Корреляционный анализ грузооборота и экономических показателей сельскохозяйственного производства (табл. 4) говорит о высокой степени связи по грузообороту транспортного комплекса (0,85) и незначительной связи с грузооборотом автомобильного транспорта (0,45). Последний расчетный показатель говорит в пользу гипотезы, что сельхозпроизводители пользуются ведомственным технологическим транспортом для удовлетворения своих потребностей в транспортных услугах и не пользуются услугами специализированных автотранспортных предприятий. В этой связи можно предположить, что имеются резервы оптимизации транспортных расходов сельскохозяйственных производителей путем «делегирования» несвойственных функций сторонним поставщикам транспортных услуг.

Таблица 3

Грузооборот по видам транспорта в Новосибирской области, млн ткм
Cargo turnover on transport means of Novosibirsk region, mln thous km

Транспорт	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Всего	92509	96750	98546	99241	104598	104445
Железнодорожный	88678	92857	95449	96287	102007	102022
Автомобильный	1512	1731	2409	2587	2415	2276
Внутренний водный	2205	...	...	...	...	...
Воздушный	114	...	...	...	...	...

Таблица 4

Экономические показатели сельскохозяйственного производства Новосибирской области
Economic indicators of agricultural production in Novosibirsk region

Показатель	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Продукция сельского хозяйства, млн руб.	52741	60425	56035	66374	71408	88079
В том числе						
продукция растениеводства	21936	26860	21399	30589	28401	37957
продукция животноводства	30805	33565	34636	35785	43007	50122

В табл. 5 рассмотрим показатели производства основных видов сельскохозяйственной продукции в Новосибирской области за 2010–2015 гг.

Оценивая показатели работы транспорта по его видам (см. табл. 2) в соотношении с объемами сельскохозяйственного производства (табл. 5), можно говорить о том, что доля грузов сельскохозяйственного производства в общем объеме перевозок транспортного комплекса в целом и автомобильного транспорта в среднем составляет 7,7 и 11,7% соответственно. Указанные расчетные показатели демонстрируют потенциальное существенное влияние сельскохозяйственного про-

изводства на работу транспортного комплекса. В этой связи развитие дорожной сети создает запас провозной и пропускной способности в случае увеличения потребности сельскохозяйственных производителей в транспортных услугах.

Проведенное исследование и анализ литературных источников, изданных в различные исторические периоды [1, 14–19], наглядно демонстрирует единство взглядов по основным направлениям совершенствования транспортного обслуживания сельскохозяйственного производства:

– развитие автомобильного транспорта как ключевого вида транспорта, обладающего мак-

Таблица 5

**Производство основных видов продукции животноводства и растениеводства в хозяйствах
Новосибирской области, тыс. т**

Main types of plant and animal production at the farms of Novosibirsk region, thousands t

Продукция	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Зерновые культуры	2350,3	2503,3	1239,5	2292,6	1784,6	2196,5
Льноволокно	6,2	6,2	6,6	6,5	5,2	3,4
Картофель	537,4	617,3	286,8	550,9	443,5	504,8
Овощи, всего	195,8	235,6	243,1	223,2	211,2	201,1
Плоды и ягоды	8,3	11,2	12,5	13,8	10,5	12,3
Мясо						
в живой массе	208,9	224,0	231,1	225,0	236,6	233,5
в убойной массе	142,1	155,4	158,3	155,4	165,7	165,2
Молоко	757,1	775,3	713,1	654,2	660,5	661,5
Яйца, млн шт.	1281,6	1319,2	1323,9	1340,9	1253,7	1254,8
Шерсть, т	197	200	422	340	289	283

симальной мобильностью и наименьшей зависимостью от наличия путей сообщения, требующих серьезных капитальных вложений в их строительство и развитие;

– повышение эффективности эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта за счет совершенствования организации его использования, при этом надо полагать, что основным условием повышением производительности автотранспорта будет делегирование непрофильных операций по транспортировке сельскохозяйственных грузов сторонним организациям (аутсорсинг). Таким образом, будут созданы экономические условия для формирования специализированных автотранспортных предприятий, в том числе для обслуживания сельскохозяйственного производства;

– улучшение дорожных условий за счет строительства дорог с твердым покрытием, позволяющее сельхозпроизводителям снизить транспортные затраты на перемещение основных материальных потоков;

– развитие экономических механизмов и форм комплексного использования всех видов транспорта, обслуживающих отрасли агропромышленного комплекса на основе современных транспортно-экспедиционных и логистических технологий.

ВЫВОДЫ

1. Транспортные условия оказывают существенное влияние на эффективность функционирования сельскохозяйственного производства Новосибирской области и являются ключевым фактором при размещении предприятий сельско-

го хозяйства и перерабатывающей промышленности агропромышленного комплекса региона.

2. Доля грузов сельскохозяйственного производства в общем объеме перевозок транспортного комплекса Новосибирской области в целом и автомобильного транспорта в среднем составляет 7,7 и 11,7% соответственно, что свидетельствует о значительном влиянии результатов сельскохозяйственного производства на показатели работы транспортного комплекса региона.

3. Транспортные расходы составляют значительную долю в себестоимости конечного продукта сельскохозяйственного производства, при этом имеется устойчивая тенденция к их увеличению.

4. В транспортном обеспечении сельскохозяйственного производства основная роль отводится автомобильному транспорту, при этом необходимо отметить основные проблемы его функционирования – слабая развитость сети автомобильных дорог и их низкая пропускная способность.

5. Оптимизация транспортных расходов при производстве сельскохозяйственной продукции должна происходить по двум направлениям: совершенствование организации работы транспорта и оптимизация территориального размещения предприятий сельского хозяйства и перерабатывающей отрасли агропромышленного комплекса.

6. Предложены направления совершенствования транспортного обеспечения сельскохозяйственного производства Новосибирской области с учетом особенностей каждого вида транспорта, представленного в регионе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Чернявский И.Ф.* Инфраструктура сельскохозяйственного производства: (Вопросы теории и практики). – М.: Экономика, 1979. – 232 с.
2. *Стратегия* устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 02.02.2015 № 151-р. [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
3. *Федеральный закон* от 29.12.2006 № 264-ФЗ «О развитии сельского хозяйства» (в ред. ФЗ от 12.02.2015 № 10-ФЗ) [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
4. *Концепция* развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области: утв. распоряжением администрации Новосиб. обл. от 17.04.2009 № 120-ра [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://novosib-gov.ru>.
5. *Кархова С.А.* Управление инвестиционными процессами в нефтегазовых корпорациях// Вестн. Юж.-Урал. гос. ун-та. Сер. Экономика и менеджмент. – 2017. – Т. 11, № 1. – С. 65–73.
6. *Новосибирская область.* 2016: стат. ежегодник / Территориал. орган ФСГС по Новосиб. обл. – Новосибирск, 2016.
7. *Концепция* устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2020 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 30.11.2010 № 2136-р [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
8. *Кородюк И.С.* Состояние и перспективы развития транспортного комплекса Иркутской области// Проблемные аспекты развития транспортной системы: материалы науч.-практ. конф. с междунар. участием / под ред. Г.В. Давыдовой, Г.Н. Войниковой, А.И. Бирюковой. – Иркутск, 2015. – С. 77–84.
9. *Папело В.Н., Ковтун Б.А.* Вопросы государственного регулирования устойчивого развития сельских территорий // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 12–3 (65–3). – С. 175–179.
10. *Шелковников С.А., Петухова М.С.* Совершенствование региональных программ поддержки сельского хозяйства// Вестн. Курск. гос. с.-х. акад. – 2015. – № 7. – С. 12–17.
11. *Чернова С.Г.* Формирование и развитие рыночно-индикативного экономического механизма управления сельским хозяйством// Вестн. Новосиб. гос. аграр. ун-та. – 2014. – № 4 (33). – С. 207–210.
12. *Рудой Е.В.* Организационно-экономический механизм функционирования логистического центра сельскохозяйственной и продовольственной продукции в регионе// Инновации и продовольственная безопасность. – 2013. – № 1 (1). – С. 150–154.
13. *Пешико Д.А.* Совершенствование производственной инфраструктуры сельского хозяйства. – Мн.: БелНИИНТИ, 1982. – 36 с.
14. *Тазетдинова А.С., Баяскаланова Т.А.* Формирование современных подходов к управлению инновационной деятельностью промышленного комплекса. – Иркутск: Иркут. гос. техн. ун-т, 2014. – 127 с.
15. *Колодин В.С., Бураков В.И., Третьяков М.М.* Проблемы становления и развития научных школ логистики// Активизация интеллектуального и ресурсного потенциала регионов: новые вызовы для менеджмента компаний: материалы 3-й Всерос. конф./ под науч. ред. С.В. Чупрова, Н.Н. Даниленко. – Иркутск, 2017. – С. 145–149.
16. *Бураков В.И.* Теоретические аспекты разработки логистической стратегии// Активизация интеллектуального и ресурсного потенциала регионов: новые вызовы для менеджмента компаний: материалы 2-й Всерос. конф.: в 2 ч. – Иркутск, 2016. – Ч. 1. – С. 48–54.
17. *Силантьев А.В.* К вопросу о понятии и классификации трансформации транспортно-логистических систем// Бизнес. Образование. Право. – 2016. – № 2 (35). – С. 90–96.
18. *Григорьева Е.В., Рубцов А.Г.* Реформа ведомственного автомобильного транспорта в России// Кулагинские чтения: техника и технологии производственных процессов: сб. ст. XV Междунар. науч.-практ. конф.: в 3 ч. – Чита: Забайкал. гос. ун-т, 2015. – Ч. 2. – С. 117–121.
19. *Агропродовольственный рынок* Сибири: особенности формирования и перспективы развития / Е.В. Афанасьев, С.М. Головатюк, Е.В. Рудой, Т.И. Утенкова // Сиб. вестн. с.-х. науки. – 2010. – № 12. – С. 89–97.

REFERENCES

1. Chernyavskii I.F. *Infrastruktura sel'skokhozyaistvennogo proizvodstva: (Voprosy teorii i praktiki)* (The infrastructure of agricultural production (Theory and practice)), Moscow, Ekonomika, 1979, 232 p.
2. Strategiya ustoychivogo razvitiya sel'skikh territorii Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda. Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 02 fevralya 2015 goda № 151-р, Available at: <http://www.consultant.ru>.
3. Federal'nyi zakon ot 29 dekabrya 2006 goda № 264-FZ «O razvitii sel'skogo khozyaistva» (v red. FZ ot 12 fevralya 2015 goda № 10-FZ), Available at: <http://www.consultant.ru>.
4. Kontseptsiya razvitiya transportnoi infrastruktury Novosibirskoi oblasti, utverzhdena rasporyazheniem Administratsii Novosibirskoi oblasti ot 17 aprelya 2009 goda № 120-ра, Available at: <http://novosib-gov.ru>.
5. Karkhova S.A., *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika i menedzhment*, 2017, No. 1 (11), pp. 65–73. (In Russ.)
6. Novosibirskaya oblast». 2016: statisticheskii ezhegodnik, Territorial'nyi organ FSGS po Novosibirskoi oblasti, 2016, Novosibirsk.
7. Kontseptsiya ustoychivogo razvitiya sel'skikh territorii Rossiiskoi Federatsii na period do 2020 goda. Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 30 noyabrya 2010 goda № 2136-р, Available at: <http://www.consultant.ru>.
8. Korodyuk I.S. *Problemyne aspekty razvitiya transportnoi sistemy* (Problematic aspects of the development of the transport system), Materials of scientific-practical conference with international participation, 2015, pp. 77–84. (In Russ.)
9. Papelo V.N., Kovtun B.A. *Ekonomika i predprinimatel'stvo*, 2015, No. 12–3 (65–3), pp. 175–179. (In Russ.)
10. Shelkovnikov S.A., Petukhova M.S. *Vestnik Kurskoi gosudarstvennoi sel'skokhozyaistvennoi akademii*, 2015, No 7, pp. 12–17. (In Russ.)
11. Chernova S.G. *Vestnik Novosibirskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta*, 2014, No. 4 (33), pp. 207–210. (In Russ.)
12. Rudoi E.V. *Innovatsii i prodovol'stvennaya bezopasnost*, 2013, No. 1 (1), pp. 150–154. (In Russ.)
13. Peshko D.A. *Sovershenstvovanie proizvodstvennoi infrastruktury sel'skogo khozyaistva* (Improvement of production infrastructure of agriculture), Minsk: BelNIINTI, 1982, 36 p.
14. Tazetdinova A.S., Bayaskalanova T.A. *Formirovanie sovremennykh podkhodov k upravleniyu innovatsionnoi deyatel'nost'yu promyshlennogo kompleksa* (The formation of modern approaches to management of innovative activity of the industrial complex), Irkutsk: Irkutskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet, 2014, 127 p.
15. Kolodin V.S., Burakov V.I., Tret'yakov M.M. *Aktivizatsiya intellektual'nogo i resursnogo potentsiala regionov: novye vyzovy dlya menedzhmenta kompanii* (To activate the intellectual and resource potential of regions: new challenges for management companies), Materials of the 3rd all-Russian conference, 2017, pp. 145–149. (In Russ.)
16. Burakov V.I. *Aktivizatsiya intellektual'nogo i resursnogo potentsiala regionov: novye vyzovy dlya menedzhmenta kompanii* (To activate the intellectual and resource potential of regions: new challenges for management companies), The materials of the 2nd all-Russian conference, 2016, pp. 48–54. (In Russ.)
17. Silant'ev A.V. *Biznes. Obrazovanie. Pravo*, 2016, No. 2 (35), pp. 90–96. (In Russ.)
18. Grigor'eva E.V., Rubtsov A.G. *Kulaginskii chteniya: tekhnika i tekhnologii proizvodstvennykh protsessov* (Kulaginsky read: technique and technology of production processes), The collection of reports of XV International scientific-practical conference, Zabaikal. gos. un., 2015, pp. 117–121. (In Russ.)
19. Afanas'ev E.V., Golovatyuk S.M., Rudoi E.V., Utenkova T.I. *Sib. Vestn. s. – kh. nauki*, 2010, No. 12, pp. 89–97. (In Russ.)