

УДК 656.6

**Усов Тимур Сергеевич**<sup>1</sup>, аспирант кафедры логистики и маркетинга  
e-mail: timurusov@yandex.ru

**Костров Владимир Николаевич**<sup>1</sup>, доктор экономических наук, профессор, заведующий  
кафедрой логистики и маркетинга  
e-mail: vnkostrov@yandex.ru

<sup>1</sup> Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

### СОВРЕМЕННЫЕ РЕАЛИИ ЛОГИСТИКИ И ЗАДАЧИ ОРГАНИЗАЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ МТК «СЕВЕР – ЮГ»

*Аннотация.* Статья посвящена современным реалиям логистики и основным задачам организации мультимодальных перевозок зерновых культур с участием водного транспорта. Проведен анализ научных публикаций и статистических материалов, посвященных экспортным перевозкам зерна в период скрытых санкций. Рассмотрены организационные и технологические аспекты перевозок зерна в международном транспортном коридоре «Север-Юг» с перевалкой в морских портах. В статье приведены основные мероприятия для увеличения мощностей по перевалке зерна в портах Махачкала, Оля, Астрахань.

*Ключевые слова:* зерновые культуры, экспорт зерна, водный транспорт, МТК «Север-Юг», морские порты.

Российская Федерация является крупным производителем зерновых культур и лидером по экспорту зерна на мировой арене. По данным Российского зернового союза с 1 июля 2022 г. по 17 апреля 2023 г. Россия экспортировала 47,8 млн. тонн зерна. Согласно данным аналитического департамента зернового союза, наша страна до конца текущего сельскохозяйственного сезона (до 30 июня 2023 г.) поставит за рубеж еще 14,2 млн. тонн зерна. По сравнению с прошлым годом объем экспортных поставок зерна увеличился на 25,46% [1]. Динамика экспорта за последние три года представлена на рисунке 1.

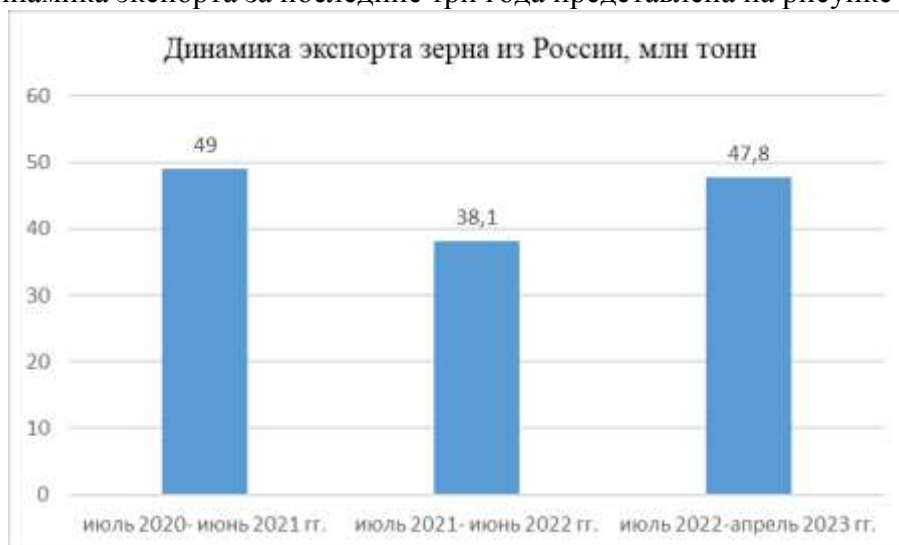


Рисунок 1 – Динамика экспорта зерна из России за 2020-2023 гг., млн. тонн

В 2020-2021 гг. объем поставок зерна зарубежным покупателям достиг 49 млн. тонн, а в 2021-2022 гг. произошло падение экспорта на 22,24%, что на 10,9 млн. тонн меньше. Снижение объемов в первую очередь было связано с санкционным давлением со стороны США и Европейского союза. Поставки российского зерна за рубеж сдерживали скрытые санкции. Операции, связанные с продажей и транспортировкой сельскохозяйственных товаров и продовольствия, выведены из-под санкций, тем не менее, наша страна столкнулась с рядом логистических проблем [2].

Российская аграрная промышленность получила отказ в сотрудничестве с множеством логистических иностранных компаний. Многим банкам Российской Федерации приходили отмены в оплате при работе с зарубежными контрагентами. В результате данных ограничений были остановлены перевозки водным транспортом, что негативно сказалось на своевременной отправке судов и привело к дополнительным затратам при простоях в морских портах. Из-за отсутствия возможности фрахтования судов, а также сложностей при их страховании, в акватории Азово–Черноморского бассейна была затруднена транспортировка по многим маршрутам.

Благодаря своевременной перестройке грузопотоков на южное и восточное направления России удалось восстановить экспортные поставки зерновых грузов на мировой рынок. В 2023 году Россия смогла адаптироваться к нынешним реалиям логистики, о чем свидетельствует повышение объема поставок зерна зарубежным покупателям [3].

Российское зерно поставляется в 112 стран мира. Крупными покупателями являются Турция, Египет, Иран, Саудовская Аравия, Китай и другие. В последние годы выстраиваются новые партнерские отношения с Африканскими, Южно-Азиатскими и Ближне-Восточными странами. [4].

Крупнейшим потребителем отечественной сельхозпродукции за последний год стал Иран, оборот товаров с данным государством возрос на 20%. Транспортное партнерство Российской Федерации и Ирана это своего рода «логистический мост» в торговых отношениях с государствами Южной и Юго-Восточной Азии, и Ближнего Востока. Транспортировка зерна в Иран проходит через Махачкалинский морской торговый порт международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Отправка зерновых в Иран через порт Махачкалы увеличилась на 25% в прошлом году и составила более 360 тыс. тонн зерна. Транзитный потенциал морского порта становится крайне востребованным в МТК «Север – Юг». В связи с этим появляются новые виды и способы транспортировки грузов, обеспечивающих продовольственную безопасность страны [5].

Так, на сегодняшний день перевозки зерновых грузов в портах России осуществляются навалом, в мешках биг-бегах, а также становится популярным способ транспортировки с использованием стандартных крупнотоннажных контейнеров. Главными плюсами перевозки зерна в контейнерах являются сохранность качества продукции, экономичность транспортировки, скорость выполнения погрузки-разгрузки, сокращение затрат, удобство поставок в смешанных перевозках по мультимодальной схеме, а также возможность загрузки контейнеров в порожнем состоянии.

Доставка грузов (в том числе зерновых) до морских портов осуществляется железнодорожным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом. По статистическим данным, ЖД путями транспортируется 49,7%, автомобильным транспортом – 11,1%, морским — 3,6% и только 2,5% грузов от общего объема перевозятся по ВВП в морские порты [6]. Ввиду данной статистики мы видим необходимость в снижении пиковых нагрузок грузовых потоков с наземных видов транспорта и перераспределении их на внутренний водный транспорт, при доставке зерновых грузов к крупным глубоководным портам. ВВТ имеет огромный запас пропускной способности, низкие затраты на транспортировку, а так же высокий уровень безопасности и экологичности. Основными проблемами ВВТ являются сезонность (работа в период навигации), а так же недостаточные глубины водных путей. Для



грамотной работы речного транспорта требуется государственная поддержка и глубокая модернизация инфраструктурных объектов в портах, а так же устранение «узких мест» на внутренних водных путях.

МТК «Север – Юг» — мультимодальный транспортно-логистический путь, связывающий Россию с Индией, со странами Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. По оценкам экспертов, грузопоток зерновых по данному маршруту к 2030 году может составить 14,6–24,7 млн. тонн [5].

Для развития транспортной и портовой инфраструктуры МТК «Север – Юг» разрабатывается план мероприятий, в частности каспийское направление занимает особое значение. ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря», в состав которой входят морские порты Махачкала, Оля и Астрахань планирует выполнить проект по модернизации морского Волго-Каспийского судоходного канала, а именно произвести дноуглубительные работы с целью увеличения пропускной способности до 2027 года. Кроме того, в морском порту Оля планируется строительство нового терминала по перевалке масленичных и зерновых культур, а так же контейнерных грузов - ПЛК «Каспий» для увеличения производственных мощностей морского порта.

В Махачкалинском торговом порту к 2024 году планируется реконструкция специализированного зернового терминала для увеличения перевалочной мощности до 1,5 млн. тонн зерна и строительство элеватора для хранения 40 тыс. тонн зерновых культур.

Морской порт Махачкалы имеет преимущество, являясь единственным не замерзающим портом России в Каспийском регионе. Положительным моментом данного порта является его прямая близость к железнодорожным магистралям и дорогам федерального назначения, что дает огромный плюс для торговых операций в регионе и в России в целом. Акватория порта включает в себя внутреннюю гавань, а также три якорные стоянки внешнего рейда. В северном молу гавани находится шесть причалов для обработки сухих грузов. Хранение грузов осуществляется как на открытых площадках площадью 45,8 тыс. м<sup>2</sup>, так и в крытых помещениях площадью 3,3 тыс. м<sup>2</sup>.

Технические возможности порта обеспечивают приём судов длиной порядка 150 метров и глубиной осадки 4,5 метра в сухогрузной гавани, что позволяет обслуживать железнодорожные паромы и паромы типа ро-ро. По последним статистическим данным в порту зафиксирован рост грузооборота сухих грузов до 635 тыс. тонн [7].

Порты Каспийского моря – Астрахань, Махачкала, Оля осуществляют работу по перевалке зерновых грузов. В морском Махачкалинском порту обработка зерна осуществляется на подготовленном специализированном терминале организации «Транс Каспийская компания», в порту Оля – перевалкой занимается предприятие ПАО «Первая стивидорная компания». На территории комплекса, только два терминала осуществляют работу по специализированной технологии с применением силоса для хранения судовых партий. Подавляющее большинство объектов производят перевалку, перегружая продукцию с железнодорожных вагонов и автомобилей на судно по прямому варианту, иногда используя складские комплексы для хранения зерновых [8].

Организация перевозок по Транскаспийскому направлению МТК «Север – Юг» через порты Каспийского региона уже дает положительный результат в логистическом партнерстве с Ираном, Катаром, Оманом, ОАЭ. В Махачкалинском порту на сегодняшний день уже готова площадка для приема и хранения контейнерных грузов.

По подсчетам Центра аналитики при правительстве Российской Федерации прирост грузовой базы на Каспии к 2030 году составит порядка 7 млн. тонн за счет перевалки зерновых грузов, нефтепродуктов 3-5,5 млн. тонн, контейнеров до 265 тыс. TEU, прочих сухогрузов до 7 млн. тонн.

В условиях западного санкционного давления на Россию порт Махачкалы имеет все шансы стать главным связующим звеном в работе с Азиатскими странами и превратиться в крупнейший хаб транспортного коридора «Север—Юг».

На выступлении 21 февраля 2023 года Владимир Владимирович Путин в послании Федеральному собранию отметил, что особое внимание уделяется логистическому направлению МТК «Север—Юг». Президент объявил: «Уже в этом году по Волго-Каспийскому каналу смогут проходить суда с осадкой не менее 4,5 м. Это откроет новые маршруты для делового транспортного сотрудничества с Индией, Ираном, Пакистаном, странами Ближнего Востока». Крупные фирмы России уделяют особое внимание освоению МТК «Север—Юг», а инфраструктура маршрута подстраивается под современные реалии логистики [5].

Таким образом, несмотря на санкционное давление со стороны Запада и стран Европы, российское зерно остается востребованным у зарубежных партнеров. Более того, санкции определенным образом повлияли на развитие российской транспортно-логистической инфраструктуры, МТК «Север-Юг» приобретает особое значение, предоставляя большие возможности для мультимодальных перевозок зерновых грузов.

#### **Список литературы:**

1. РФ с начала сельхозгода отгрузила на экспорт 47,8 млн. тонн зерна. Информационное агентство «Зерно Он-Лайн». URL: <https://www.zol.ru/n/38be0> (дата обращения 30.04.2023)
2. Санкции США и ЕС изменили подход России к экспорту зерна. Информационное интернет-агентство «Ура.ру». URL: <https://ura.news/articles/1036286279> (дата обращения 02.05.2023)
3. Росенко М.И. Международные морские грузоперевозки РФ в условиях санкций: правовые и политические аспекты вызовов и угроз // Право и государство: теория и практика. – 2023. – №3 (219). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-morskije-gruzoperevozki-rr-v-usloviyah-sanktsiy-pravovye-i-politicheskie-aspekty-vyzovov-i-ugroz> (дата обращения: 05.05.2023)
4. По зернышку: как российская агропродукция противостоит санкциям [Электронный ресурс]. URL: <https://portnews.ru/comments/3358/> (дата обращения 28.05.2023)
5. Сближение с Востоком. Логистика открывает для себя новые страны. Информационное агентство «Зерно Он-Лайн». URL: <https://www.zol.ru/n/38be7> (дата обращения: 10.05.2023)
6. Росморпорт. Стратегический отчет. Грузооборот морских портов. URL: <https://www.rosmorport.ru/about/disclosure/report/presentation2020/strategicheskij-otchet/index.html> (дата обращения 16.05.2023)
7. Герейханов М.С. Севера на Юг через Махачкалу. Морские порты. 2022. №10. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/101423/>(дата обращения 20.05.2023)
8. Севостьянов, А.Л. Проблемы транспортировки и перевалки зерна через российские порты в рамках экспортных торговых отношений // Вестник аграрной науки. – 2020. – № 3(84). – С. 141-151. – DOI 10.17238/issn2587-666X.2020.3.141.

### **MODERN REALITIES OF LOGISTICS AND TASKS OF ORGANIZATION OF MULTIMODAL TRANSPORTATION OF GRAIN CARGOES THROUGH THE PORTS OF THE INTERNATIONAL NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR**

Timur S.Usov, Vladimir N. Kostrov

*Abstract.* The article is devoted to the modern realities of logistics and the main tasks of organizing multimodal transportation of grain crops with the participation of water transport. The analysis of scientific publications and statistical materials devoted to the export transportation of grain during the period of hidden sanctions is carried out. This article considers organizational and technological aspects of grain transportation in the international transport corridor "North-



South" with transshipment in seaports. The article presents the main measures to increase the capacity for grain transshipment in the ports of Makhachkala, Olya, Astrakhan.

*Keywords:* grain crops, export of grain, water transport, ITC «North-South», seaports.

