

УДК 656.6

Цверов Владимир Викторович, доцент, д.э.н., профессор
e-mail: v.tsverov@yandex

Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

ОЦЕНКА СОЗДАНИЯ ЗЕРНОВОГО ХАБА НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ С УЧЕТОМ УЧАСТИЯ В ПЕРЕВОЗКАХ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. Приводятся обоснования создания зернового хаба на Каспийском море, обеспечивающего круглогодичность поставок российских зерновых культур в страны Центральной и Южной Азии. Определяются его функции и месторасположение. Предложена модель доставки зерновых культур по международному транспортному коридору «Север-Юг» с использованием зернового хаба.

Ключевые слова: транспортный коридор «Север - Юг», порты Каспийского моря, зерновой хаб, внутренние водные пути, перевозка зерновых культур.

Введение

В настоящее время на Каспийском море три российских морских порта (Астрахань, Оля и Махачкала), осуществляющих перевалку грузов, значительный объем которых направляется в Иранские порты. Одним из основных грузов, перевозимых по Транскаспийскому маршруту являются зерновые культуры. Прогнозируемые объемы перевозок к 2030 г. через российские порты на Каспийском море, основанные на результатах исследования в евразийском макроэкономическом регионе и расчетах Минпрома РФ, предполагают увеличение Россией экспорта зерна в страны Иран, Ирак и Афганистан до 7 млн. т к 2030 г. [1, 2]

Зерновые грузы в настоящее время для отправки морскими судами поступают в прикаспийские порты с железнодорожного, речного и автомобильного транспорта. При этом завоз речным транспортом по себестоимости предпочтительнее, так как снижает стоимость доставки до конечного потребителя [3, 4].

Создание зернового хаба на Каспийском море и его функции

Для обеспечения конкурентоспособности цепей поставок российских зерновых культур круглогодично по международному транспортному коридору «Север – Юг» в портах Каспийского моря необходимо создание зернового хаба. В этот хаб в навигационный период зерновые грузы будут завозиться относительно дешевым речным транспортом, будут там накапливаться и отправляться далее в морских судах в порты прикаспийских стран. Использование хаба позволит обеспечить круглогодичные поставки зерновых культур их производителям в Волжско-Камском бассейне ВВП с отправкой судами речного флота для потребителей в странах Средней и Южной Азии, Аравийского полуострова и Африки.

Хаб в цепях поставок зерновых культур должен включать и функции трейдерной компании. Это позволяет сельхоз предприятиям ускорить оборот своих активов за счет продажи зерна сразу же после его производства. Для обеспечения интересов сельхоз предприятий государство должно иметь контрольный пакет акций зерновой трейдерной компании.

К функциям данного хаба должны относиться: закупка зерновых культур у сельскохозяйственных производителей; организация перевозки от сельскохозяйственных

производителей (в случаях закупки зерновых культур на условиях самовывоза); прием на хранение зерна, завозимого речным, железнодорожным и автомобильным транспортом; хранение продукции, до момента востребованности ее покупателями; подготовка к экспорту; сбыт (заключение контрактов на поставку) зерновых культур с покупателями из стран Средней и Южной Азии, а также Африки (с доставкой и без доставки); таможенное обслуживание экспортных поставок зерновых культур; погрузка в морские суда для отправки в морские порты прикаспийских стран (Иран, Туркмения, Казахстан, Азербайджан) для доставки потребителям в рамках МТК «Север – Юг»; хранение государственных стратегических запасов зерна (совмещение склада трейдерной компании и склада государственных стратегических запасов позволяет обеспечить сокращения потерь от ухудшения качества хранимого зерна при длительном хранении стратегических запасов за счет оборачиваемости запасов трейдерной компании).

К выгодам использования хаба зерновых культур на южных воротах ВВП относятся: ускорение оборота средств производителей зерновых культур; приближение продукции к пунктам потребления для сокращения срока поставки; объединение запасов для продажи и отправки крупными партиями; повышение эффективности экспортных операций по сбыту зерновых культур за счет их централизации; повышение удобства работы импортеров при закупке зерновых культур в России; появление крупного грузополучателя зерновых грузов на водном транспорте, дающее возможность использовать преимущества речного флота при перевозках массовых грузов; сокращение издержек на доставку продукции за счет использования на перевозках в одном из звеньев цепи поставки речного транспорта.

Оценка базирования зернового хаба в МТК «Север – Юг»

Выход с ВВП с зерновыми грузами на прикаспийские страны возможен через такие порты, как Астрахань, Оля, Махачкала и Лагань. Они и должны рассматриваться в качестве базы создания Каспийского зернового хаба. Основные сведения по возможности переработки зерновых грузов на этих портах сведены в табл. 1. Из анализа данных в ней следует.

1. Мощности: порты Астрахань, Оля и Махачкала не имеют вместимости зернохранилищ достаточных, для зернового хаба с рассматриваемыми функциями. Им соответствует только проектируемая вместимость порта Лагань.

2. Подъездные пути:

- в портах Астрахани и Оля для перевозок в морских судах требуется периодическое углубление Волго-Каспийского канала, и межнавигационный период использование ледокольного флота;

- завоз грузов в речных судах в порт Махачкала невозможен из-за значительного морского участка пути, требуется использовать суда смешанного «река-море» типа;

- в порту Лагань для завоза груза речным транспортом требуется прохождение небольшого участка морского пути. Для обслуживания морских судов требуется разовое углубление водных подходов.

3. В порту Оля имеется опыт по закупке у производителей и продаже покупателям из Ирана и других азиатских стран зерновых культур – там действует зерновая трейдерная компания.

Таким образом, по всем основным параметра требованиям к зерновому хабу, с ранее указанными функциями, наиболее соответствует порт Лагань, который находится на стадии проектирования. До введения терминальных зерновых мощностей в порту Лагань функции зернового хаба может исполнять зерновой терминал порта Оля, уже имеющий опыт трейдерных операций с зерновыми культурами.



**Сравнительные характеристики потенциальных вариантов базирования
зернового хаба на Каспийском море**

Источник: составлена автором на основе открытых источников каспийских морских портов

Характеристики	Порты				
	ООО «ПКФ «Волга-Порт» (Астрахань)	ООО «Астраханский зерновой терминал»	Зерновой терминал порта Оля	АО «Порт Лагань»	ООО «Махачкалинский зерновой терминал»
Мощности	Зернохранилища вместимостью 9 тыс. т	Зернохранилища вместимостью 28 тыс. т., годовая пропускная способность более 500 тыс. т	Зернохранилища вместимостью 32.5 тыс. т., годовой грузооборот 500 тыс. т	Запланировано строительство зернохранилища вместимостью 300 тыс. т, зернового терминала с пропускной способностью 5 млн тонн в год,	Годовая пропускная способность 500 тыс. т
Услуги по сбыту зерновых культур	Помощь в закупке и реализации зерновых грузов на международном торговом рынке		Покупка и экспорт зерновых культур на условиях FOB и CFR (через трейдера)		
Особенности эксплуатации	В зимний период требуются ледоколы	В зимний период требуются ледоколы	В зимний период требуются ледоколы	Незамерзающий	Незамерзающий
Глубины на водных подходах	Требуется периодическое углубление Волго-Каспийского канала	Требуется периодическое углубление водных подходов	Требуется периодическое углубление Волго-Каспийского канала	Не требуется периодического дноуглубления	Достаточные
Подъездные пути	Железнодорожный, автомобильный, речной	Железнодорожный, автомобильный, речной	Железнодорожный, автомобильный, речной	Автомобильный, железнодорожный нет, речной (20 км по прибрежному морскому участку)	Железнодорожный, автомобильный, морской

Заключение

Основные результаты исследования заключаются в следующих выводах.

1. Для обеспечения конкурентоспособности цепей поставок российских зерновых культур круглогодично по Транскаспийскому маршруту МТК «Север – Юг» в российских портах Каспийского моря необходимо создание зернового хаба.

2. Предложена модель доставки зерновых культур по МТК «Север-Юг» с зерновым хабом на Каспийском море, в которой задействуется речной транспорт, использование которого позволяет снизить издержки в цепи поставок. В этот хаб в навигационный период зерновые грузы должны завозиться относительно дешевым речным транспортом, там накапливаться и отправляться далее в морских судах в порты прикаспийских стран.

3. Определен состав функций зернового хаба (объединяющий функции элеватора, зернового терминала и трейдерной компании), обуславливающий целесообразность его создания.

4. Проведена оценка базирования зернового хаба на Каспийском море. Целесообразно расположение хаба в порту Лагань (проектируемом). Он имеет следующие преимущества: достаточную для функций рассматриваемого зернового хаба плановую вместимостью зернохранилищ (300 тыс. т); возможность отправки круглый год - порт незамерзающий; возможность перевозки в относительно дешевых речных судах на максимальное расстояние по маршруту МТК «Север –Юг».

Таким образом для развития перевозок зерновых культур по Транскаспийскому маршруту МТК «Север – Юг» в цепях поставок с участием речного транспорта РФ целесообразно ускорить введение терминальных зерновых мощностей в порту Лагань. До введения в строй порта Лагань, в относительно небольших объемах функции зернового хаба может исполнять зерновой терминал порта Оля.

Список литературы:

1. Волынский, И. А. Морская транспортно-логистическая инфраструктура Каспийского региона: проблемы и перспективы развития / И. А. Волынский, Е. П. Карлина // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2019. – № 3. – С. 64-70. – DOI 10.24143/2073-5537-2019-3-64-70. – EDN RXXZPM.

2. Щербаков В. В., Шевченко С. Ю. Гармонизация торгово-промышленных взаимодействий в евразийском макроэкономическом регионе // Маркетинговая архитектура и эффективность Евразийской экономики / под ред. Г. Л. Багиева, И. А. Максимцева. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2017. 463 с. С. 82–99.

4. Минеев, В. И. Перегрузка международного транспортного коридора «Север - Юг» / В. И. Минеев, Д. А. Почекаев // Научные проблемы водного транспорта. – 2023. – № 74. – С. 105-116. – DOI 10.37890/jwt.vi74.350. – EDN LAVODE.

5. Цверов, В. В., Торотенкова, А. И. (2021). Совершенствование процедуры выдачи разрешения на плавание судов под иностранным флагом по внутренним водным путям Российской Федерации. Научные проблемы водного транспорта, № 69, стр., 183-196. <http://journal.vsuwt.ru/index.php/jwt/article/view/225/169>.

ASSESSMENT OF THE CREATION OF A GRAIN HUB ON THE CASPIAN SEA TAKING INTO ACCOUNT PARTICIPATION IN THE TRANSPORTATION OF RIVER TRANSPORT

Vladimir V. Tsverov

Abstract: Justification for the creation of a grain hub on the Caspian Sea, providing year-round supplies of Russian grain crops to the countries of Central and South Asia, is given. Its functions and location are defined. The model of grain crops delivery along the international transport corridor "North-South" with the use of grain hub is proposed.

Keywords: North-South transport corridor, Caspian Sea ports, grain hub, inland waterways, grain transportation.

