

УДК 656.6

Цверов Владимир Викторович¹, доцент, д.э.н., профессор
e-mail: v.tsverov@yandex

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

РАЗВИТИЕ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ "СЕВЕР - ЮГ"

Аннотация. Рассмотрены вопросы развития перевозок зерновых культур в цепях поставок с участием внутреннего водного транспорта по международному транспортному коридору «Север – Юг». Дана оценка готовности речных портов Волжско-Камского бассейна водных путей к отправке зерновых грузов водным транспортом. Рассмотрены существующие и предложены новые цепи поставок зерновых культур, позволяющие увеличивать объемы перевозок зерновых грузов по внутренним водным путям в страны Центральной и Южной Азии.

Ключевые слова: международный транспортный коридор «Север - Юг», элеваторы и зерновые терминалы, зерновой хаб на Каспийском море, внутренние водные пути, поставка и перевозка зерновых культур.

Введение

К инструментам обеспечения использования экспортного потенциала страны относится создание международных транспортных коридоров (МТК). Одним из таких МТК является коридор «Север – Юг», призванный обеспечить транспортную связь между Европейской частью России с Ираном, Индией, Пакистаном и др. Роль коридора Север – Юг возросла, что связано с санкциями в адрес России и смещением центров экономической активности. Коридор предусматривает три основных маршрута грузов относительно Каспийского моря: Транскаспийский (маршрут проходит через порты Каспийского бассейна Астрахань, Оля, Махачкала и порты Ирана); Восточный (прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана); Западный (прямое железнодорожное сообщение через Астрахань – Махачкалу – Азербайджан в Иран). [1]

По оценкам коридор «Север – Юг» к 2030 году сможет перевозить до 25 миллионов тонн грузов в год [1]. При этом следует отметить, что внутренний водный транспорт в настоящее время в проектах по данному направлению деятельности рассматривается, а по факту участвует в малой степени [2 и др.].

Следует отметить, что речные порты имеют низкую информационную прозрачность, а для разработки цепей поставок в современное время важно иметь информацию по логистическим параметрам обслуживающих грузопоток терминалам (в данном случае речным портам). Как показывают исследования, на сайтах речных портов нет основных из них – тарифов на портовое обслуживание и норм времени их выполнения и даже не везде есть требования к основным параметрам обслуживаемых судов. При этом других доступных для логистов (разрабатывающих цепи поставок) источников информации по речным портам России нет [3].

В настоящее время стоит актуальная задача обеспечения экспортных перевозок зерновых культур из России в связи с постоянно вводимыми санкциями стран запада

против нашей страны. Требуется оценка возможности включения речного транспорта в перевозки этих грузов на определенных участках МТК «Север – Юг».

Оценка зерновых терминалов на ВВП, тяготеющих к МТК «Север – Юг»

На внутренних водных путях РФ погрузка зерновых грузов в суда осуществляется в основном на причалах необщего пользования и в небольшой доле в портах общего пользования (в основном по варианту перегрузочных работ автомобиль – судно).

Результаты обследования приречных элеваторов на ВВП, примыкающим к МТК «Север - Юг» приведены в табл. 1. Они показали, что в целом портовая инфраструктура по отгрузке зерна из приречных регионов европейской части РФ есть. Емкость их зерновых хранилищ, превышает 540 тыс. т. Что говорит о достаточно большой инфраструктурной базе для регулярных отправок зерновых грузов в судах по ВВП.

Таблица 1

Характеристика зерновых терминалов на ВВП МТК «Север – Юг»

Источник: составлена автором на основе открытых источников

Зерновые терминалы	Место расположен ия	Погруз ка в суда	Сухопутные подходы		Емкость зернохрани лищ, тыс. т
			железнодорожный	автомобильный	
Зерновой терминал Волга	Ивановская область	+	+	+	42
«Чебоксарский элеватор» — филиал АО «Чувашхлебопродукт»	Чувашская республика	-	+	+	48
Зерновой терминал Крутая гора	Татарстан	-	-	+	30
Набережночелнинский элеватор	Татарстан	+	+	+	110
Старомайненский зерновой терминал ООО "Логос"	Ульяновская область	+	-	+	6
Элеваторно-мельничный комплекс «ЖИТО»	Самарская область	+	+	+	100
Воскресенский зерновой терминал	Саратовская область	+	+	+	30
ООО «Волгоградский элеватор»	Волгоградская область	+	+	+	
Портовый накопительно-перегрузочный элеватор (строящийся)	Волгоградская область	+	+	+	150
ООО «Волгодонской элеватор»	Ростовская область,	+	+	+	79,8
ООО "Ростовский зерновой терминал"	г. Ростов-на-Дону	+	+	+	42

Цепи доставки зерновых культур с использованием ВВП

Зерновые культуры с элеваторов европейской части РФ в Иран могут отправляться по МТК «Север - Юг» по вариантам, приведенным в табл. 2.

Варианты доставки зерновых культур по МТК «Север-Юг»

№	Варианты доставки	Участие морского транспорта	Участие речного транспорта
1	Железнодорожный по Западному маршруту относительно Каспийского моря (через Азербайджан) - круглогодично	-	-
2	Железнодорожный по Восточному маршруту относительно Каспийского моря (через Казахстан и Туркменистан) - круглогодично	-	-
3	Железнодорожно-морской по Транскаспийскому маршруту (через Махачкалу) круглогодично	+	-
4	Автомобильно-морской по Транскаспийскому маршруту (через порты Астрахани) - круглогодично	+	-
5	Автомобильно-морской по Транскаспийскому маршруту (через порт Оля) - круглогодично	+	-
6	С зерновых терминалов на ВВП в судах смешанного типа «река-море» по Транскаспийскому маршруту - в навигационный период	-	+
6*	С зерновых терминалов на ВВП в речных судах до зернового хаба на каспийском море и далее в морских судах по Транскаспийскому маршруту - круглогодично	+	+

* - становится возможным в связи с предложением автора по созданию на каспийском море зернового хаба.

В настоящее время используются четыре варианта доставок зерновых культур из РФ по Транскаспийскому маршруту в Энзели (Иран), имеющий крупный зерновой терминал [4]. Как следует из описания вариантов, первые три не включают перевозок по ВВП и ориентированы в основном на поставку зерновых культур из южных регионов страны.

И только в четвертом варианте на перевозках используется речной транспорт, позволяющий обеспечивать сбыт продукции с территорий Волжско-Камского бассейна ВВП. Но и четвертый вариант поставок имеет существенный недостаток – он возможен только в навигационный период, а его продолжительность на Волге 220 суток.

Основную причину слабой вовлеченности ВВП в перевозках зерновых грузов по МТК «Север – Юг» (сезонность работы) предлагается снять путем создания в южных воротах ВВП на МТК «Север – Юг» (в морских портах Каспийского моря) зерновой хаба для сезонной продукции, производимой в навигационный период. На склады хаба в течение речной навигации можно завозить зерно для дальнейшей круглогодичной отправки морским транспортом по МТК «Север – Юг».

Создание зернового хаба на Каспийском море даст возможность осуществлять поставки зерновых культур в межнавигационный период с участием внутреннего водного транспорта.

Заключение

Основные результаты исследования заключаются в следующих выводах.

1. Анализ портовой инфраструктуры в Волжско-Камском бассейне ВВП показал наличия достаточных мощностей для отгрузки зерновых культур в суда почти во всех административных территориальных образованиях, расположенных на этих ВВП. Кроме того, ведутся обсуждения о строительстве новых зерновых терминалов.

2. В настоящее время поставки зерновых культур по Транскаспийскому маршруту МТК «Север-Юг» с участием речного транспорта может осуществляться только в навигационный период (220 суток) в судах смешанного «река-море» типа с перевозкой с зерновых терминалов Волжско-Камском бассейне ВВП в порт Энзели (Иран). Объемы



перевозок по этому маршруту ограничены спросом в навигационный период (межнавигационный период в Волжско-Камском бассейне ВВП составляет в 145 суток).

3. Основная причина слабой вовлеченности ВВП в перевозки по МТК «Север – Юг» является сезонность работы ВВП европейской части страны. Проблема может быть решена через создание зернового хаба в одном из морских портов Каспийского моря, обеспечивающем прием, хранение и отгрузку в межнавигационный период зерновых культур, завозимых на него речными судами в навигационный период.

Список литературы

1. Нестерова, Н. С. О формировании и развитии мультимодальной транспортной сети / Н. С. Нестерова, В. А. Анисимов, С. М. Гончарук // Проектирование развития региональной сети железных дорог. – 2016. – № 4. – С. 39-48. – EDN XEEXFZ.

2. Минеев, В. И. Переагрузка 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.

3. Торотенкова, А.И., Цверов, В.В. Аспекты плавания судов под иностранным флагом по внутренним водным путям Российской Федерации // Транспорт: проблемы, цели, перспективы (ТРАНСПОРТ 2021): материалы всероссийской научно-технической конференции с международным участием (Пермь, 12 февраля 2021 г.) / под ред. канд. пед. наук., доц. Е.В. Чабановой – Пермь: Пермский филиал ФГБОУ ПО «ВГУВТ», 2021. – 670-577 с.

4. Вахшитех, А. Н. Развитие Иранской экономической зоны «Энзели» в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» / А.Н. Вахшитех, М. В. Лапенко // Восточная аналитика. – 2019. - № 2. – С. 24-34. – EDN ULHAZO.

CREATION OF CONDITIONS FOR EXPANDING THE PARTICIPATION OF RIVER TRANSPORT IN THE TRANSPORTATION OF GRAIN CROPS ALONG THE "NORTH-SOUTH" MTG

Vladimir V. Tsverov

Abstract: The article considers the issues of development of grain cargo transportation in supply chains with participation of inland water transport of the Russian Federation along the international transport corridor "North-South". There is an assessment of preparedness of river ports of the Volga-Kama waterways basin for grain cargo shipment by water transport. Existing and proposed new chains of grain cargo delivery, which allow to increase the volume of grain cargo transportation by inland waterways to the countries of Central and South Asia, have been considered.

Keywords: North-South international transport corridor, elevators and grain terminals, grain hub on the Caspian Sea, inland waterways, supply and transportation of grain crops.

