

УДК 656.6

## ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА НА ЭКСПОРТ

Заостровских Александр Сергеевич<sup>1</sup>, магистрант

e-mail: [alexander444333@mail.ru](mailto:alexander444333@mail.ru)

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

**Аннотация.** В статье рассматривается текущее положение на рынке экспорта зерна, а также особенности организации перевозки зерновых грузов на экспорт. При перевозках зерна важна эффективная эксплуатация флота, это позволит снизить транспортные расходы, что в свою очередь повысит конкурентоспособность российского зерна на мировом рынке.

**Ключевые слова:** водный транспорт, перевозки, зерно, экспорт.

## TRANSPORTATION OF GRAIN FOR EXPORT

Zaostrovskikh Alexander Sergeevich<sup>1</sup>, Master's Degree student

e-mail: [alexander444333@mail.ru](mailto:alexander444333@mail.ru)

<sup>1</sup> Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

**Abstract.** This article examines the current situation in the grain export market, as well as the specifics of organization of grain cargo transportation for export. When transporting grain, efficient operation of the fleet is important, this will reduce transportation costs, which in turn will increase the competitiveness of Russian grain on the world market.

**Keywords:** water transport, transportation, corn, export.

Важность совершенствования организации перевозок зерновых грузов водным транспортом подтверждается рекордным количеством собранного зерна в 2022 году – 142,6 млн. т., в 2023 году было собрано 142,6 млн. т., хоть это 8,4% меньше, чем в предыдущем, в последние годы наблюдается тенденция увеличения объемов производства зерновых. Большая часть груза отправляется на экспорт.

В прошедшем году лидерами по закупкам российского зерна стали страны Ближнего Востока и Африки, их доля составляет 80%. Крупнейшим импортерами российской пшеницы стали: Турция (9,2 млн. т.), Иран (2,7 млн. т.), Саудовская Аравия (2,6 млн. т.), Алжир (2,1 млн. т.).

Экспорт в последние годы составлял 20-30% от валового сбора. При этом зерно как груз является наиболее волатильным как по урожаям, так и по объему экспорта. В отдельные периоды разница между последовательными годами достигает до 30%, что сказывается и на грузовой экспортной базе. Опережающий рост сбора над потреблением и ценовые

преимущества позволит России полностью занять имеющуюся нишу на мировом рынке. Импорт не превышает 2% сбора, не оказывая существенного влияния на отрасль.

Сохранению и росту объемов перевозок, наряду с ростом урожаев, способствует факт вложения крупными зерновыми трейдерами значительных средств в развитие данной схемы перевозок со строительством новых собственных элеваторов в Азове, например, ООО «Промэкспедиция», являющееся одним из крупных фрахтователей флота, и имеющее в собственности 4 причала в Азове, ведет там же строительство еще двух причалов и вкладывает значительные средства в развитие собственного плавучего перевалочного комплекса на рейде Кавказа.

Один из мировых лидеров продаж зерновых грузов – компания Луис Дрейфус – имеющая 9 элеваторов в южных регионах, инвестировав 2 млрд. рублей, в апреле 2017 года ввела в эксплуатацию собственный портовый терминал в Азове с длиной причального фронта 300 метров, что позволяет обеспечивать одновременную погрузку двух судов, при этом застроено только 4,5 га из приобретенных 20 га.

В настоящее время основные объемы отгрузки зерновых грузов на внутренних водных путях РФ приходится на Азово-Черноморский бассейн, потоки зерна на экспорт через АЧБ составляют около 90% от общероссийских: более 50% экспортных поставок зерна в АЧБ осуществляется через три порта: Азов, Новороссийск и Ростов-на-Дону. До портов груз перевозится преимущественно автомобильным транспортом. Значительная доля грузов – урожай Ростовской и других областей юга России, доставляемый на элеваторы, находящиеся у р. Дон. Порты, дислоцирующиеся на Балтийском море и во Владивостоке, на данный момент, практически не осуществляют перевозку зерна, это связано с удаленностью от основных производителей зерновых грузов.

Многие эксперты указывают на то, что необходимо переключить потоки зерна на перевалку в Тамань, но из-за этого значительно возрастут расстояния автоперевозок – до плюс 450 км с существенным ростом расходов, что не может быть компенсировано удешевлением стоимости перевалки.

Прогнозируемый рост сбора и поставок на экспорт зерна представляет потенциал для перевозок судами класса «река-море» в долгосрочной перспективе в Каспийском бассейне, в среднесрочной – в Азовском бассейне. Однако сильную конкуренцию внутреннему водному транспорту составляют железнодорожный и автотранспорт. Небольшие компании грузоотправители будут продолжать выбирать автоперевозки, чтобы максимально быстро сбывать небольшие партии зерна.

При эксплуатации флота на перевозках зерна в АЧБ существует ряд проблем, приводящих к значительным простоям флота. Из них можно выделить: длительное оформление грузовых документов, ожидание груза (машин), порча груза, заражение зерна вредителями, метеорологические причина и прочее. Если с простоями флота по причине плохой погоды бороться не представляется возможным, то, например, с простоями, связанными с длительным оформлением грузовых документов и длительным ожиданием груза – можно, путем работы с участниками перевозочного процесса (фрахтователями, агентами).

Решение данных проблем по отношению к перевозкам зерна водным транспортом позволит резко повысить производительность труда, снизить транспортные расходы, в итоге обеспечить прирост прибыли и повысить уровень рентабельности, что в свою очередь повысит конкурентоспособность российского зерна на мировом рынке.

### **Список литературы:**

1. Музылёв Д.А., Стебаков А.Е. Перевозка зерна при использовании различных технологий. // Сборник научных трудов SWord. – 2015.– №. 1. – С. 95 – 97.



2. Нечаев В.И., Медведев Ю.А., Магомедов А.-Н.Д., Пролыгина Н.А. Инфраструктурное обеспечение экспортных потоков зерна // Экономика сельского хозяйства и перерабатывающих предприятий – 2010.– С. 30 – 35.

3. Экспорт зерна, государственный мониторинг качества, борьба с недостоверным декларированием. – URL: <https://fsvps.gov.ru/news/itogi-2023-jeksport-zerna-gosudarstvennyj-monitoring-kachestva-borba-s-nedostovernym-deklarirovaniem/?ysclid=1wkeh11udo73180494>  
(дата обращения 23.05.2024)

4. Аналитика экспорта Российского зерна. – URL: <https://cis.minsk.by/pnews/566/116137>  
(дата обращения 23.05.2024)

