

УДК 656.61

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ДОСТАВКИ ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ С УЧАСТИЕМ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Михеев Никита Алексеевич¹, студент

e-mail: forrestgamp14@mail.ru

Коршунов Дмитрий Александрович¹, кандидат экономических наук, доцент

e-mail: voi82@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. статья про современные транспортно-логистические схемы, объемы производства зерна в Приволжском Федеральном округе, объемах груза, уходящего на экспорт, варианты новых транспортно-логистических схем, предложение создания новых малых портов, которые можно использовать как сборочные пункты зерна на Волге.

Ключевые слова: зерно, транспортно-логистическая схема, экспорт, Приволжский Федеральный округ, Международный транспортный коридор «Север-Юг».

FEATURES OF THE FORMATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS SCHEMES FOR THE DELIVERY OF GRAIN CARGOES WITH THE PARTICIPATION OF WATER TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

Mikheev Nikita Alekseevich¹, Student

e-mail: forrestgamp14@mail.ru

Korshunov Dmitry Alexandrovich¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

e-mail: voi82@yandex.ru

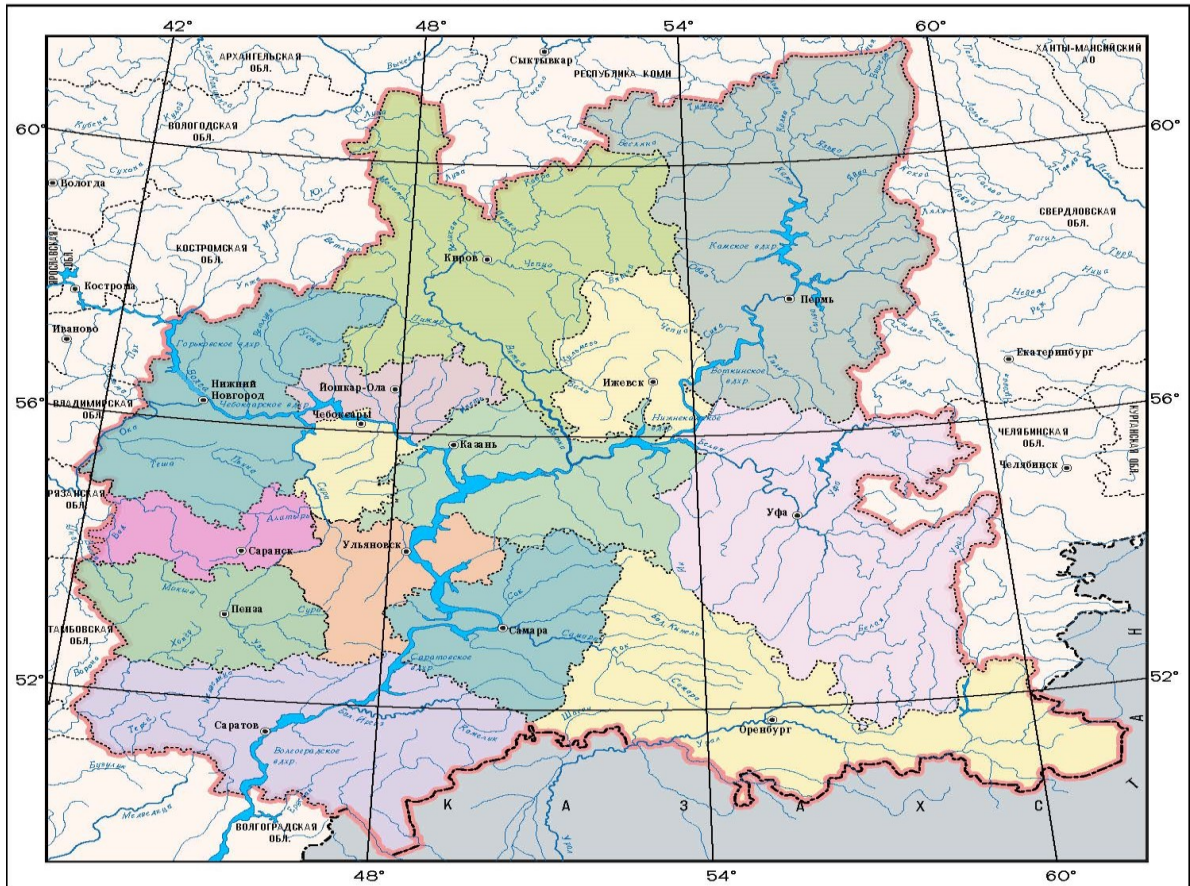
¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article is about modern transport and logistics schemes, grain production volumes in the Volga Federal District, the volume of cargo going for export, options for new transport and logistics schemes, a proposal to create new small ports that can be used as grain assembly points on the Volga.

Keywords: Grain, Transport and logistics scheme, Export, Volga Federal District, International «North-South» Transport Corridor.

Мы в данной работе рассмотрим экспорт зерна из ПФО (Рис. 1) по Международному коридору «Север Юг».

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ



МАСШТАБ 1 : 7 000 000

Рисунок 1 – Карта ПФО [1]

Цель исследования: Анализ возможных транспортно-логистических схем доставки зерновых грузов из регионов Поволжья с участием водного транспорта.

Задачи: Анализ объемов отправки грузовых грузов из регионов Поволжья на экспорт; анализ существующих и возможных способов и схем транспортировки зерна на экспорт; рекомендации по выбору транспортно-логистических схем с учетом развития портовой инфраструктуры на внутренних водных путях.

Перегрузочная способность железнодорожной инфраструктуры по вывозу из регионов ПФО низкая, по причине отсутствия зерновых железнодорожных элеваторов, а перевозка автомобильным транспортом от производителя до морских портов экономически невыгодна, поэтому в данной работе рассматривается вариант перевозки внутренним водным транспортом при создании в регионах ПФО инфраструктуры, подходящей для нашей цели.

Обратим внимание на карту, практически все регионы исчерчены судоходными реками, это дает большой потенциал для доставки зерновых грузов по международному коридору. На судах водного транспорта мы можем осуществлять напрямую перевозку до берегов стран, Каспийского, Черного, Средиземного, Эгейского, Адриатического морей. На сегодняшний момент зерновые грузы везутся либо автотранспортом, либо железнодорожным транспортом к крупным портам, расположенным вблизи Каспийского и Черного морей. Но развитие инфраструктуры в регионах позволяющее грузить суда зерном недалеко от места его производства позволит нам ускорить процесс доставки.

Нижегородская область в 2023 году обновила свой рекорд по производству зерна, собрав 2 млн. тонн [3]. Однако из-за перепроизводства цена за тонну снизилась, также это

связано с тем, что в зернохранилищах остались прошлогодние остатки, которые не реализовали из-за проблем с экспортом.

Статистику по производству всего округа приведем в табл. 1.

Таблица 1

Наим. рег.	Колво млн. тонн
Республика Башкортостан	3,2
Республика Татарстан	3,7
Пермский край	0,25
Кировская Область	0,71
Республика Удмуртия	0,61
Республика Марий Эл	0,35
Оренбургская Область	3
Самарская Область	2,6
Республика Чувашия	0,96
Ульяновская Область	2
Саратовская Область	6,8
Пензенская Область	3,1
Республика Мордовия	2
Нижегородская область	2
Всего:	31,28

Из общего числа зерна на экспорт пошло 3 млн. тонн зерна.

Большинство регионов связано между собой артериями рек, конечно, основная артерия — это река Волга, именно она должна служить точкой притяжения зерновых грузопотоков. Также все регионы связывает железная дорога, что упростит транспортировку зерна до портов. Используя малые порты в регионах как сборные грузы, мы сможем упростить перевозку зерна, также необходима и постройка элеваторов, которая смогла бы упростить хранение зерна и обеспечить более надежную транспортно-логистическую схему в регионах. Пример малых портов возьмем в Нижегородской Области (Рис. 3).

Пример ТЛС (Рис. 2) возьмем на Нижегородской Области, в городе Бор ожидается строительство нового порта, который сможет обслуживать в том числе и зерновые грузы.

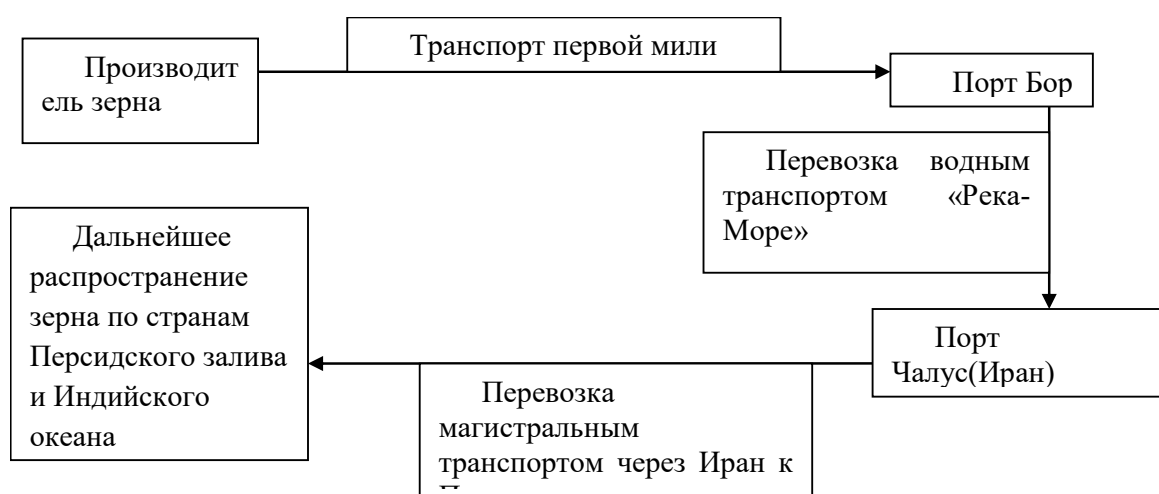


Рисунок 2 – Схема ТЛС с участием порта внутри ПФО

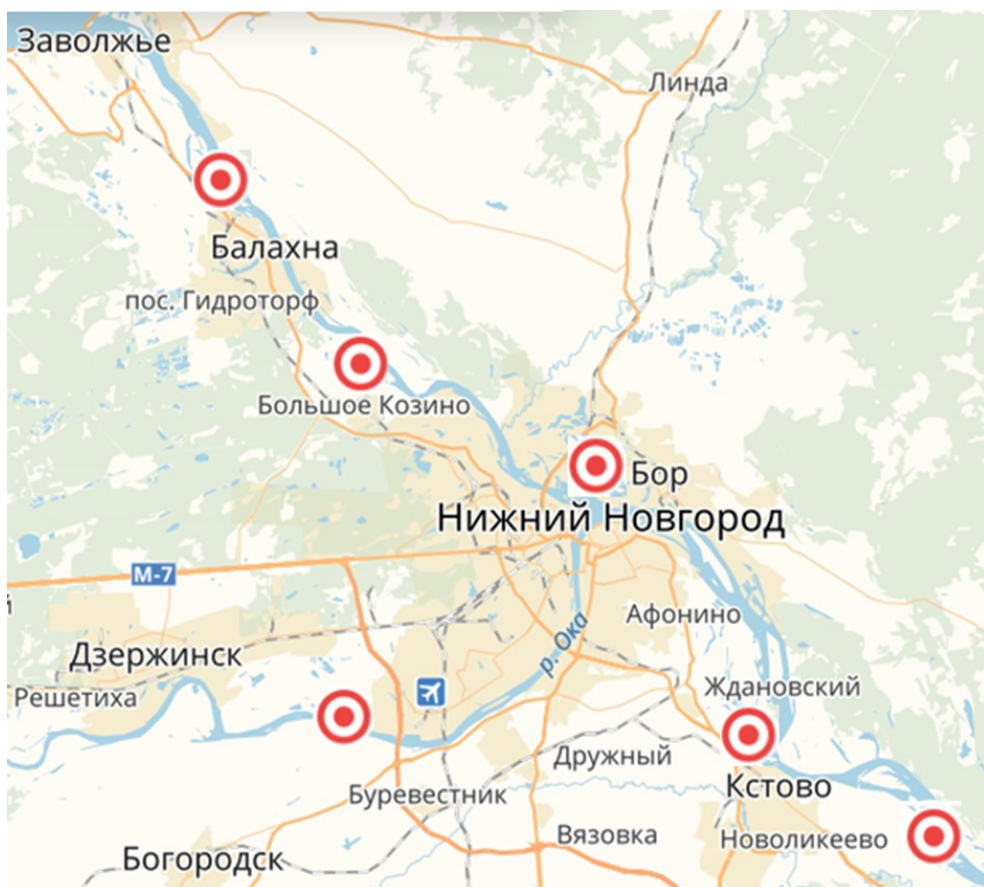


Рисунок 3 – Малые порты Нижегородской области

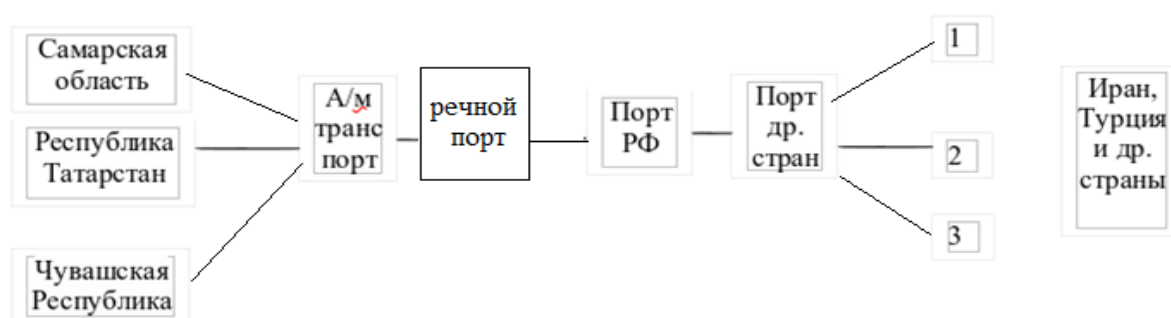


Рисунок 4 – Возможный вариант схемы доставки грузов

Также одним из вариантов перевозки зерна будет своз зерна с нескольких рядом стоящих областей в один большой порт, и дальнейшее распространение зерна с помощью внутреннего водного транспорта (Рис. 4). Этот вариант подходит в случае, если регион не обладает либо подходящими водными путями, либо возможностью постройки нужной инфраструктуры. Из Оренбургской области зерно на экспорт можно вывозить в Саратовскую область автотранспортом либо ж/д транспортом и уже там грузить зерно на суда.

На многих малых портах есть нужные габаритные данные для качественного оказания услуг перегрузки зерна на суда, чем больше малых портов мы задействуем, тем легче будет схема перевозки первой мили.

Таким образом при наличии нужной инфраструктуры мы можем обеспечить вывоз зерна водным транспортом из всех регионов, имеющих судоходные пути. Также из рек имеющих малую глубину для прохода судов с большой осадкой можно вывозить зерно

плоскодонными баржами, а уже дальше производить перегрузку на суда «Река-Море» транспорта. В портах внутри областей для большей скорости перегрузочных работ ставятся более мощные пневмо-перегрузатели. Для более эффективной работы с точки зрения экономики рационально найти обратный грузопоток, к примеру из Ирана идет довольно большой поток удобрений, в котором есть необходимость в Приволжском Федеральном округе. Также развитие инфраструктуры в регионах увеличит количество рабочих мест.

Для стран Средиземного моря структура ТЛС будет изначально такой же, обратно из Турции мы сможем везти стройматериалы. Также стоит отметить, что в Иране с поддержкой Российской Федерации идет строительство новой железной дороги через страну для ускорения потока грузов, что упростит переброску зерна через страну для дальнейшего распространения.

Список литературы:

1. Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе. – URL: <http://pfo.gov.ru/> (дата обращения: 20.05.2024)
2. Оренбургская область: итоги 2023 года, подготовка 2024-му. – URL: <https://agropoisk.ru> (дата обращения: 20.05.2024)
3. Нижегородские аграрии собрали два миллиона тонн зерна, установив рекорд. – URL: <https://ria.ru/> (дата обращения: 20.05.2024)

