

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВОЗКИ И ЭКСПОРТА РОССИЙСКОГО ЗЕРНА: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация

В статье рассматриваются особенности организации логистических процессов транспортировки зерна в России различными видами транспорта. В зерновой сфере важным является процесс координации деятельности железнодорожных и автомобильных организаций с портами с целью наиболее эффективного использования всех существующих мощностей и возможностей инфраструктуры. Благодаря такому логистическому подходу, при неизменной железнодорожной и перевалочной инфраструктуре, порты могли бы вдвое увеличить перевалку зернопродуктов и повысить ритмичность перевозки в зерновой сезон.

Ключевые слова

Логистика, транспортировка, зерно, объем производства, экспорт, порт, грузопоток, перевалка.

LOGISTICS TECHNOLOGIES TRANSPORTATION OF RUSSIAN GRAIN EXPORT: TRENDS AND PROSPECTS

Annotation

In article the features of the organization of logistical processes of transportation of grain in Russia different types of transport. In the cereal sector, it is very important to the process of coordination of rail and road organizations with the ports, so that the most efficient use of all the existing facilities and infrastructure capabilities. With this approach, logistics, ports could double handling of grain products and improve transportation in the rhythm of the grain season in the same railway and transshipment infrastructure.

At the current stage of the economic, can be traced trends prevailing freight flows. Russia began to increase production volumes of grain products and now occupies a leading position in the global market for the export of grain products.

Keywords

Logistics, transportation, grain output, export, port, cargo, transshipment.

На современном экономическом этапе прослеживаются тенденции изменения сложившихся грузопотоков. Россия стала увеличивать объемы производства зернопродукции и теперь занимает одно из лидирующих мест на мировом рынке по экспорту зернопродуктов.

Зерно является весьма специфическим видом груза, требующим особенного подхода к организации системы транспортировки. Так, для транспортировки зерна могут применяться различные способы перевозки. Создание логистической системы распределения зерна позволяет найти наиболее оптимальные пути распределения произведенных зерновых культур и значительно снизить инфраструктурно-транзакционные издержки, а также увеличить скорость и качество проведения погрузочно-разгрузочных работ, что в результате позволит повысить прибыль участников зернового рынка за счет расширения объемов реализации зерна и повышения качества осуществляемых логистических услуг на всех этапах движения логистической цепочки [1].

Валовой сбор зерновых в 2015 г. составил около 105 млн т, что несколько меньше показателей предыдущего хо-

зяйственного года, в частности собрано около 44 млн т, озимых — 48 млн т, в сравнении с 2014 г., и 54 млн т яровых культур 58 млн т, в отличие от 2014 г. Урожай пшеницы составил 57 млн т, а ячменя — 17 млн т (в сравнении с предыдущим периодом было собрано почти 60 млн т и около 20 млн т соответственно). Погода позволила увеличить объем валового сбора на юге (36,7 млн т) и серьезно снизила в Поволжье и центре (24 млн т).

Транспортировка зерновых по железной дороге в 2014–2015 хозяйственном году увеличилась с 18 до 19 млн т (2011/2012 гг. — 25 млн т, 2008/2009 — 23 млн т). Увеличение в полтора раза произошло из-за роста экспорта с 8 до 11 млн т, но несмотря на это действующие пошлины не позволили повысить эти объемы до рекордного урожая 2011–2012 гг. Внутророссийские железнодорожные перевозки возросли на 5,5 % в связи с ростом внутреннего спроса. Снижение валового сбора и невысокое качество зерна привели к падению объемов импорта и его транзита по железной дороге по территории России почти в 4 раза (соответственно 0,2 млн т и 0,6 млн т).

В 2014/2015 хозяйственном году произошло увеличение объемов поставок зерна в регионы Урала (39 %) и Сибири (35 %). Это связано с недостаточным объемом зерна и высокими качественными характеристиками у переработчиков в этих регионах, в том числе в Челябинской области и Алтайском крае, а также с вывозом зерновых в Казахстан из Сибири. Можно отметить некоторое сокращение выгрузки на таких крупных направлениях, как Ленинградский регион — на 9,3 % и Московская ЖД — 7,1 %, Приволжье — на 15 % в связи с увеличением валового сбора и конкуренции автотранспорта на коротких расстояниях.

Перспективы перевозки зерновых железнодорожным транспортом в 2015/2016 хозяйственном году могут составить около 19,7 млн т, что соответствует уровню предыдущего периода и связано с увеличением транспортировки внутри страны, однако это происходит при снижении экспорта.

Повысить объемы транспортировки зерновых на внутреннем рынке стало возможным благодаря действию экспортной пошлины с начала 2015 г., что позволило переориентировать грузопотоки и снизить внутренние цены примерно на 18 %. Также стоит отметить увеличение количества транспортировок как для переработчиков, так и для российских мукомолов. В нашей стране в 2014/2015 сельскохозяйственном году по государственным закупкам было транспортировано около полутора миллионов тонн зерновых, этот показатель в несколько раз выше количества закупаемого зерна в предшествующем сельскохозяйственном периоде.

Уже несколько лет наблюдается повышение конкуренции в области перевозок зерна к портам южного направления, что оказывает значительное влияние на общую ценовую политику в этой сфере. В первую очередь, стоит сказать об автомобильных перевозчи-

ках, перевозящих около 83 % зерна на экспорт, в начале зернового сезона. Автотранспортировка в период уборки зерна составляет более 50 % от общего объема всех автоперевозок. Автотранспортные предприятия при перевозке зерна конкурируют как между собой, так и с железнодорожными организациями. Таким образом, формирование тарифов на транспортировку осуществляется под воздействием ценовой политики железнодорожных операторов и различных автотранспортных организаций. При меньшем расстоянии транспортировки повышается конкуренция с автотранспортными перевозчиками.

В зерновой сфере очень важным является процесс координации деятельности железнодорожных и автомобильных организаций с портами, так, чтобы наиболее эффективно использовать все существующие мощности и возможности инфраструктуры. Благодаря такому логистическому подходу удастся решить вопрос скапливания большого числа оставленных вагонов на территории подхода к порту. В результате этого порты могли бы вдвое увеличить перевалку зернопродуктов и повысить ритмичность перевозки в зерновой сезон при неизменной железнодорожной и перевалочной инфраструктуре.

Важным при организации транспортировки зерна является такой логистический процесс, как маршрутизация перевозки грузов как в порт, так и вывод из него порожних вагонов, что позволит повысить производительность работы процесса портовой перевалки и разгрузить железнодорожную инфраструктуру. Это дает возможность своевременно и без задержек осуществлять вывоз зерновых на экспорт в большом количестве. Проблема ускорения оборота вагонов в порту является наиболее важной на сегодняшний день для логистики инфраструктурной составляющей. Увеличение партий дает возможность порту функционировать с

наименьшим числом локомотивов и переваливать значительно большее количество груза. Таким образом, благодаря логистизации портовой инфраструктуры порты почти в несколько раз могут повысить свой технический и технологический потенциал.

Весьма важным в процессе транспортировки является соответствие мощности элеваторов количеству экспортируемого зерна и объемам транспортировки. Так, в среднем мощности российских портовых зерновых терминалов можно оценить примерно в 38 млн т. Эти данные являются достаточными для соответствующей координации и необходимой ритмичности работы всех звеньев логистической цепи зернового рынка, осуществления экспортных поставок на соответствующем уровне [2].

Сегодня число вагонов-зерновозов в России составляет около 37 тыс. единиц. На этапе увеличения сезонной транспортировки, с августа по декабрь, сам рынок вагонов-зерновозов весьма сбалансирован, не заметны профицит и дефицит, в то время как в сезон с более низкими показателями проявляется значительный избыток парка, это можно объяснить спецификой зернового рынка. Экономика перевозок зерна такова, что имеющиеся на данном этапе условия финансирования нового закупаемого подвижного состава, а также лизинга вместе с расценками на приобретение вагонов-зерновозов нуждаются в логистизации деятельности всех участников рынка зерна, что позволит сформировать оптимальные условия, способные учесть интересы всех звеньев логистической цепи, и сохранить традиционные для них показатели транспортировки зернопродуктов железнодорожным транспортом [3].

Каждый перевозчик стремится укрепить и сохранить свое место в сфере транспортировки зерновых путем расширения услуг на таких традиционных

направлениях, как экспорт зернопродуктов в порты Азербайджана, Азово-Черноморского бассейна, Балтии, помимо этого необходима логистизация технологических аспектов и услуг непосредственно на внутреннем рынке с уже имеющимися и потенциальными потребителями для установления эффективных коммерческих отношений.

В 2015 г. в России прослеживается весьма быстрое развитие портовой инфраструктуры. Завершается расширение в северном направлении порта Актау, также рассматривается возможность формирования новых причалов, что открывает возможности увеличения объемов грузовых перевозок и экспортных показателей в целом. Таким образом, мощность погрузки в результате может составлять около 500 т в час, подведение к порту железнодорожных путей даст возможность перевозить зерно на экспорт и для внутреннего потребления, а также будет способствовать более независимому транспортному обеспечению ВЭД и снижению объема услуг зарубежных портов.

На современном экономическом этапе прослеживаются тенденции изменения уже традиционных сложившихся грузопотоков в соответствии с предыдущими периодами. Так, можно отметить увеличение спроса на транспортировку по направлению к Каспию за счет Ирана. В прошедшем хозяйственном году перевезено около 230 тыс. т, в сравнении с 19,3 тыс. т в 2013 г. Вероятно, что в ближайшее время часть грузов из Прибалтики можно переориентировать на порты России на Северо-Западе. На Дальнем Востоке присутствуют такие сдерживающие факторы, как значительные тарифы на железнодорожные перевозки (из Сибири зерновые эффективнее транспортировать в южные порты), отсутствие квот для России с китайской стороны, весьма жесткие условия к качественным характеристикам зернопродуктов стран Юго-

Восточной Азии; можно заметить и нехватку на Дальнем Востоке специализированного зернового терминала.

В этом сельскохозяйственном году в России собран значительный урожай, что в итоге выводит страну на третье место в структуре мирового экспорта, с реализацией за границу более 30 млн т зерна [4].

Несмотря на значительный урожай в России недостаточно полно используется зерновой потенциал, более эффективному развитию зерновой сферы мешают такие ограничения, как недостаточно быстрое повышение количества потребления зерна внутри страны в результате недостаточно быстрого уровня развития системы животноводства; экспорт в страны АТР сталкивается с серьезными логистическими трудностями, сказывается нехватка зернового терминала на Дальнем Востоке, также внедрение на европейские рынки останавливает невысокие качественные характеристики российского зерна.

Решение этих проблем носит долгосрочный характер, а пока российский зерновой рынок укрепляет уже традиционные для него экспортные пути и совершенствует региональные логистические аспекты, возникшие после присоединения Крыма.

Значительное влияние на экспортные направления зерна из России оказывает сложившаяся политическая обстановка в Украине и воссоединение России и Крыма, что можно условно охарактеризовать «украинским фактором» и рассматривать с нескольких позиций:

– эскалация российско-украинских отношений весной 2014 г. сформировала благоприятные предпосылки для зернового экспорта из России. Политические особенности трансформировались в конъюнктурные, и на фоне беспоконьяства международного зернового рынка, нестабильной системы поставки украинской стороной экспортные рас-

ценки повысились за месяц более чем на десять процентов, что дало существенное преимущество российскому экспорту зерна;

– вследствие воссоединения России и Крыма радикально изменилась логистическая составляющая поставок зернопродуктов в данном направлении. Значительные трудности в наши дни появляются в портах Крыма по перевалке зерна, поскольку нет определенности в ассортиментной политике и количественных параметрах продукции, которая будет перемещаться в данном регионе. Ранее данные порты необходимы были в основном для перевалки и транспортировки зернопродуктов из Украины, а сегодня России можно было бы задействовать Севастопольские порты и порты Керчи для перевозки зерна из России судами небольших размеров, накапливать и перегружать зерно уже на большие суда (к примеру, суда класса Panamax) и далее экспортировать. Однако для реализации этой возможности нужны дополнительные российские каботажные суда, в которых сейчас ощущается большая нехватка. Вопрос об активном освоении портов Крыма в настоящее время остается открытым, данные портовые активы нет возможности продуктивно осваивать ни одной из сторон;

– следующим важным моментом, отражающим крымское присоединение является крымское зерно, составляющее около 1 млн т, что может быть присоединено к российскому объему зернопроизводства. Конечно, этот объем для России является незначительным и не может существенно повлиять на объемы экспорта.

Таким образом, так называемый «украинский фактор» на сегодняшний день в определенной степени дает толчок некоторому повышению российско-го зернового экспорта, в то же время данная ситуация тормозит запланированное ранее формирование зернового

Причерноморского пула России, Казахстана и Украины.

К началу 2000 г. Россия смогла значительно увеличить свои экспортные объемы и войти в пятерку мировых держав, являющихся лидерами в области экспорта ячменя, попала в лидерскую десятку по экспорту пшеницы. В этот период выход России на мировой рынок был обусловлен повышением объемов производства зерновых.

В прошлогоднем сельскохозяйственном году Россия транспортировала для экспорта 26 млн т зерновых и благодаря данным объемам смогла занять 5-е место на мировом рынке после Америки, стран Европейского Союза, Украины, Канады. В этом году зерновой экспорт вырос почти до 32 млн т, что дает возможность России выйти в мире на третье место.

Сегодня пшеница из России транспортируется в более чем 80 стран. Так, основными потребителями российского зерна традиционно являются страны Востока и Северной Африки, а в прошлом хозяйственном году основными покупателями российского зерна были Египет и Турция, составляющие до 30 % экспортных зерновых поставок. К странам, импортирующим основной объем зерновых, можно отнести Саудовскую Аравию, Южную Корею, Иран и Йемен. В этот период возросли объемы поставок зерна из России в Израиль, Грузию, Азербайджан и Ливию.

В 2015 г. произошедшие усиления санкций в отношении России со стороны западных стран, а также переориентация китайской экономики послужили основными событиями, воздействующими на российскую экономику. Рассмотрение плана по формированию «морского шелкового пути» в Китай дает возможность для логистического акцентирования зерновых потоков путем развития морских портов на юго-востоке как на международном, так и внутригосударственном уровне [5].

Скорость развития экономических отношений с Китаем интенсивна и уже к 2015 г. возросла на 6–7 %. Некоторые экономические показатели в скором будущем могут значительно трансформироваться благодаря увеличению конкуренции в области контейнерных перевозок в результате роста индийской экономики. Таким образом, перспективные показатели российского экспорта зерна в грядущем 2015/2016 сельскохозяйственном году могут быть около 25–26 млн т.

В следующем сельскохозяйственном периоде не наблюдается перспектив существенного изменения географии поставок зерна из России. Однако могут быть повышены объемы экспорта уже сложившимся традиционным покупателям зерна из России (к ним можно отнести Египет, страны Востока, Турцию). В ближайшем времени не изменятся уже сформированные экспортные и логистические пути, значительный объем зернопродуктов сможет проходить через традиционные порты Азово-Черноморского бассейна.

Президент России в этом году в рамках переговоров России и Египта отметил, что наша страна сможет повысить транспортировку в Египет зерновых до 60 %, таким образом, будет приходиться около 1/5 от всего экспортного объема зерновых России. Также Президент России заявил о перспективе формирования свободной торговли зоны для стран Таможенного союза с Египтом, это мера может способствовать дальнейшему увеличению размера экспорта зерновых в Египет из России. Введенное не так давно эмбарго на импорт сельскохозяйственной продукции, завозимой в нашу страну из Америки, Канады, Европейских стран, Норвегии, Австралии, не может значительно влиять на повышение потребления зерна внутри страны в ближайшем будущем. Показатели объема и структуры потребления зерновой продукции в России

длительное время являются постоянными, потенциал данного увеличения можно оценить как существенный и предположить, что он будет в размере 69 млн т, в отличие от прошлого периода (67 млн т).

Попытаемся сформулировать некоторые перспективы развития экспорта России. Мы можем спрогнозировать некоторый рост поставок зерновых в страны Юго-Восточной Азии. На азиатском рынке возрастает спрос на зерновые в результате увеличения числа населения, что является для сбыта зернопродуктов из России весьма перспективным. Однако активному развитию этого направления не способствует нехватка на Дальнем Востоке зернового терминала. Сегодня перевалка зерновых проходит во Владивостоке по варианту «вагон — судно», его транспортировка эффективна только в близлежащие страны: Тайвань, Китай, Японию, Корею. Но в ближайшем будущем такое положение может значительно измениться, поскольку Объединенной зерновой компанией и компанией Fesco в этом году было запланировано строительство до 2020 г. зернового терминала в бухте Троицы поселок Зарубино мощностью до 10 млн т. Строительство таких мощностей даст возможность сформировать нужные условия, позволяющие развить потенциал экспортной политики Сибирского и Дальневосточного ФО. Сельхозпроизводители в зернопрофицитных регионах смогут получить шанс для регулярной реализации произведенных зернопродуктов в страны АТР.

Формирование дальневосточного зернового коридора нуждается в логистизации всех процессов, способствующих транспортировке зерна, и как минимум в повышении зернового экспорта России, с участием зарубежных инвесторов.

Стоит иметь в виду, что Россия во многом экспортирует зерновые не очень высокого качества (российская ниша

мирового рынка — это продовольственное зерно (пшеница четвертого класса), в результате чего структура реализации зерновых на мировом рынке не влияет на потребление внутренних потребностей, а показатели внутреннего потребления существенно не отразятся на общем количестве экспорта зерновых. Улучшение качества российского зерна рассматривается на сегодняшний день как важнейшее и неотъемлемое условие российского выхода на высокомаржинальные рынки зерна, однако глобальных трансформаций в этом важнейшем направлении в скором будущем ожидать весьма сложно.

Библиографический список

1. Митько, О. А. Организационно-экономические проблемы и перспективы развития транспортно-логистического процесса зернового рынка // Экономика. — 2015. — № 2.
2. Митько, О. А. О развитии транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка России // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). — 2012. — № 1 (37).
3. Альбеков, А. У., Резников, С. Н. Глобализация vs регионализация современных цепей поставок: моногр. — Ростов н/Д : ИПК РГЭУ (РИНХ), 2014.
4. Афанасьева, И. И. Организационно-экономические проблемы и перспективы формирования логистической системы распределения зерна в России [Электронный ресурс] // Инженерный вестник Дона. — 2014. — № 2. — Режим доступа : <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n2y2014/2325>.
5. Резников, С. Н. Цепочки накопления стоимости Китая в условиях трансформации модели роста экономики: диалектика противоречий развития : моногр. ; под науч. ред. Н. А. Адамова. — М. : Профессор, 2014.

Bibliographic list

1. Mitko, O. A. Organizational-economic problems and prospects of development of transport and logistics of the grain market // *Economy*. — 2015. — № 2.

2. Mitko, O. A. On the development of transport and logistics infrastructure of the grain market in Russia // *Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH)*. — 2012. — № 1 (37).

3. Albekov, A. U., Reznikov, S. N. *Globalization vs regionalization of modern supply chains : monograph*. — Rostov-on-

Don : Publishing house of RSUE (RINH), 2014.

4. Afanasieva, I. I. Organizational-economic problems and prospects of the formation of the logistics system of distribution of grain in Russia [Electronic resource] // *Engineering Herald Don*. — 2014. — № 2. — URL : <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n2y2014/2325>.

5. Reznikov, S. N. *Chains accumulation value in the transformation of China's economic growth model: the dialectic of contradictions : monograph ; scientific. ed. by N. A. Adamov*. — M. : Professor, 2014.