



О РАЗВИТИИ АГРАРНОЙ ГРУЗОВОЙ ЛОГИСТИКИ РОССИИ И СОЗДАНИИ ЕЕ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ

Е.В. Иванов, ведущий эксперт
Институт конъюнктуры аграрного рынка

В последнее время правительство РФ уделяет большое внимание развитию транспорта. Сейчас разрабатывается национальный проект развития транспортной инфраструктуры, частью которой является грузовая аграрная логистика. Для понимания ее дальнейшего развития необходимо дать характеристику общей грузовой логистики (обобщенные данные Росстата, Минтранса, РЖД и др. за 2019 г. наиболее полно отражают статистику по каждому виду транспорта и направлению перевозок грузов в стране).

Грузооборот, млрд тонно-километров:

- трубопровод: 2686,2;
- железная дорога: 2601,8;
- автоперевозки: 274,2;
- морской транспорт: 36,5;
- речной транспорт: 62,8;
- воздушный транспорт: 7,8 (более 80 % – международные перевозки).

Погрузка, млн т:

- морские порты: 840,3;
- речные порты: 126;
- железнодорожная: 1278,1, в том числе уголь – 372.

Перевалка в морских портах по направлениям, млн т:

- экспорт: 654,0;
- импорт: 37,2;
- транзит: 67,2;
- каботаж: 81,8.

Перевалка в морских портах по бассейнам морей, млн т:

- Балтийские: 256,1, в том числе Усть-Луга – 103,9, или 41 %;
- Азово-Черноморские: 258,1, в том числе Новороссийск-Туапсе-Тамань – 197,0, или 76 %, остальные порты – 61,1, или 24 %;
- Каспийские: 7,4, в том числе Махачкала – 4,7, или 64 %;
- Дальневосточные: 213,5, в том числе Восточный – 73,5, или 34 %;
- Арктические: 104,8, в том числе Мурманск – 61,9, или 59 %.

Перевалка в морских портах по типам грузов, млн т:

- сухогрузы 376,0, в том числе уголь 176,0;
- наливные 464,3, в том числе нефть 276,1.

ЖД-погрузка по видам, млн т:

- всего: 1278,1;
- внутренняя: 788,2;
- экспорт: 478,3, в том числе порты – 316,9 и погран-переходы – 161,4;
- импорт и транзит 11,6.

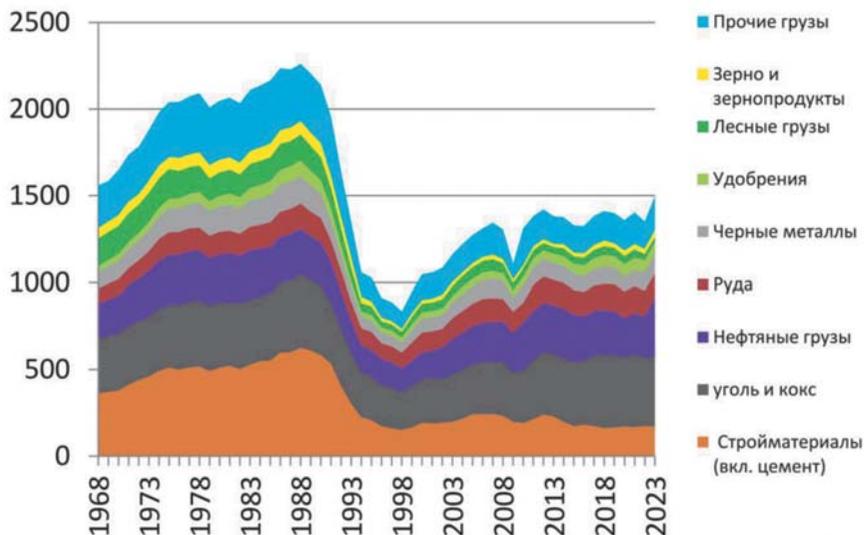
К 2023 г. среднее расстояние железнодорожной перевозки достигло 1946 км, увеличившись за 35 лет более чем вдвое, а по углю – в 3,3 раза. Доля полувагонов составляет 60–65 % грузооборота и 48 % парка; средняя скорость доставки – 300–400 км/сутки; общий парк – 1,00–1,35 млн вагонов (в 1988 г. – 1,850 млн). Основой российской грузовой логистики (наряду с трубопроводным транспортом) является экспорт сырья через глубоководные порты Балтийского, Черного, Японского и Баренцева морей, куда оно поставляется по железной дороге (далее – жд). Остальные грузы, направления и виды транспорта в тоннаже менее значимы и требуют дополнительного развития.

Надежность всей системы логистики страны и региона зависит от наличия железных дорог. Многолетней проблемой являются экспортные жд угольные пробки в глубоководные порты всех морей, устранить которые возможно путем перевода экспорта угля из 1 во 2 класс грузов и понижения его приоритета на Восточном полигоне. Оптимальным для интересов России к перевозке к востоку от Тайшета должно стать снабжение регионов Дальнего Востока (в том числе продовольствием и кормами), включая импорт и вывоз продукции из этих регионов для внутреннего рынка и стран ЕАЭС, экспорт и транзит грузов из/в дружественные страны.

С 2019 г. сеть РЖД работает на пике возможностей за счет удвоения расстояний перевозки и двукратного сокращения объемов погрузки по сравнению с советским периодом. Вдобавок, не хватает локальной и межрегиональной локомотивной тяги, так как за последние 35 лет разобраны многие локальные жд линии, в значительной мере формировавшие ранее грузовую базу.

Актуальный для России разворот логистики с запада на юго-восток ограничен почти отсутствующей логистикой на юг и неразвитой – на восток, в первую очередь, по жд из-за низкой пропускной способности и дороговизны. Капиталоемкая модернизация Транссиба и БАМа идет медленными темпами. Для представления масштаба стоящих задач важно отметить, что объем экспорта/импорта страны сейчас составляет примерно 1 млрд т, а пропускная способность Восточного полигона запланирована лишь на уровне 200 млн т, МТК «Север-Юг» – 20 млн т. Кроме того, многие важные железнодорожные участки остаются однопутными и не электрифицированными.

Контейнеризация грузов, происходящая в мире более 50 лет, в России не развита, несмотря на ее простоту, скорость и дешевизну. На многих видах транспорта



Перевозки основных грузов железнодорожным транспортом в РСФСР и РФ, млн т

и направлениях сейчас нет достаточного и конкурентного необходимого для АПК парка: современных грузовых автомобилей, вагонов и кораблей.

Стоит отметить, что сильно недооценена важность внутренних водных путей, особенно рек Дон, Волга и их притоков (включая Волго-Каспийский канал), грузоперевозки по которым сокращены с советских пиков почти в шесть раз. Круглогодичная навигация и финансирование поддержания общей инфраструктуры грузовых речных перевозок помогут сохранить автодороги от огромного объема перевозок тяжелых грузов, увеличить экспорт, инвестиции, сбор налогов, обеспечить дополнительный рост экономики часто депрессивных районов с неразвитой логистикой. Для увеличения грузовых речных перевозок необходимо скорейшее завершение модернизации двух гидроузлов: Багаевского на Дону и Городецкого на Волге, что обеспечит необходимый для судоходства уровень глубин. Необходим также конкурентный парк контейнеровозов и сухогрузов класса Волго-Дон-тах (дедвейт 8144 т в море и 5320 т на реке) без использования критических компонентов из недружественных стран.

Таким образом, России требуется всестороннее развитие внутренней и внешней логистики. По нашему мнению, стране стоит разрабатывать не высокоскоростные железнодорожные и другие дорогостоящие проекты виртуального будущего, а, в первую очередь, современные авто- и железнодорожные подходы с необходимой пропускной способностью к каждому терминалу любого порта страны, а также к каждому авто- и жд-погранпереходу со странами Азии.

Необходимость создания комплексной системы агрологистики

Развитая и недорогая логистика, в первую очередь, актуальна для аграрных грузов, большая часть которых намного дешевле, например, нефти, металлов и др. Кроме того, в некоторых регионах на многих направ-

лениях до сих пор не создана даже базовая логистическая инфраструктура. В стране только предстоит создать комплексную обоснованную систему аграрной грузовой логистики в виде реализации национального проекта. Ускоренное развитие всех видов транспорта на всех направлениях и со всеми странами поможет успешнее преодолевать санкции со стороны недружественных стран и эффективнее развивать экономику. Кроме этого, важно поддерживать достаточный парк всех типов современных грузовых автомобилей и вагонов (крытые, хопперы, цистерны и др.), необходимых для АПК, а также достаточный уровень конкуренции по каждому виду транспортных средств.

О международном транспортном коридоре «Север-Юг»

Переориентация сотрудничества России в области АПК с запада на юго-восток в первую очередь требует развития МТК «Север-Юг», который пока, по сути, отсутствует из-за неопределенной позиции Ирана и других азиатских стран. Надо понимать, что коридор представляет собой множество разных направлений на различных видах транспорта (не просто жд магистраль Мумбаи-С-Пб), которые в среднесрочной перспективе могут превратиться в инфраструктуру, важную для многих товарных и географических рынков.

Необходимо отметить, что жд сети в Иране не получили должного развития: не подходят к терминалам большинства портов страны, многие участки однопутные, не электрифицированные, с низкой пропускной способностью. При этом восточная жд линия на Иран через Казахстан и Туркменистан не является для России оптимальной из-за отдаленности, дороговизны, а смена колеи в Иране с 1520 на 1435 мм существенно увеличивает издержки и снижает пропускную способность. Западная жд линия на Иран проходит через Азербайджан: при этом в Иране не достроен важный ее участок Астара-Решт (165 км) и сохраняется низкая пропускная способность жд участков Дербент-Самур (РФ) и Ширван-Астара (Азербайджан).

В целом стоит подчеркнуть, что состояние многих жд участков в РФ, странах Закавказья и Центральной Азии из-за многолетнего недоинвестирования не получило положительной динамики в пропускной способности и скорости грузоперевозок за последние 40 лет. Негативным фактором служит отсутствие в макрорегионе работающей системы взаиморасчетов и страхования без использования недружественных валют, сквозных логистических тарифов и гарантированных сроков доставки, сервиса, сохранение тарифных и нетарифных барьеров во взаимной торговле.

Остается нерешенной проблема круглогодичного обеспечения необходимых для судоходства глубин у терминалов портов Каспия, в Волго-Каспийском и Волго-Донском каналах, речных терминалов на Волге, Дону и их притоках. В макрорегионе не ведется системная работа по поддержанию инфраструктуры водных грузовых перевозок по рекам и Каспию.

Еще одним препятствием активного использования МТК «Север-Юг» в части автомобильного транспорта являются ограничения в виде низкой пропускной способности двухполосных участков дорог на подъездах к крупным городам и через населенные пункты со светофорным регулированием. Для транскаспийского маршрута также требуются современные терминалы для перегрузки контейнеров и генеральных грузов, замена устаревшего оборудования для перевалки грузов, создание современного флота для фидерных перевозок сухогрузов, накатных судов типа ро-ро, а также устранение трудностей из-за ограничения пропускной способности участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы.

Развитая логистика МТК «Север-Юг» способствовала бы быстрому наращиванию объема экспорта из России в Иран, Туркменистан, Афганистан, Ирак, Сирию, Армению, Азербайджан и страны Индийского бассейна и импорта необходимой продукции для отечественного АПК из всех стран мира.

Мы считаем, что для развития коридора стратегически важно распределить государственные и частные ресурсы примерно следующим образом: 45 % – на обеспечение необходимых глубин у каждого российского терминала всех портов Каспия, Волги и Дона, каналов Волго-Дон и Волго-Каспий, скорейшее завершение модернизации Багаевского гидроузла, развитие авто- и жд подходов к отечественным терминалам портов Каспия, Волги и Дона; 25 % – на развитие морских перевозок по Каспию из портов Астрахань, Оля, Махачкала, Лагань в остальные порты, в первую очередь, в Амирабад и по уже действующей жд до Хорремшехра или Бендер-Имам Хомейни в Персидском заливе и далее – по всему миру. Обеспечение на Каспии конкурентного парка современных контейнеровозов и сухогрузов; 20 % – на развитие авиа доставки и авто-, жд подходов к каждому российскому погранпереходу со странами Азии, доведение их до современного уровня с должной пропускной способностью, низкими временными и стоимостными издержками; лишь 10 % – на развитие восточного и западного жд обхода Каспия (включая и достройку жд Астара-Решт), а также авто-погран-переходы между



соседними странами данного макрорегиона, важные для Российской Федерации.

МТК «Касабланка-Ростов-на-Дону-Амирабад»

Санкции недружественных стран способствовали освоению и развитию перевалки грузов для/из России в портах Марокко, Алжира, Туниса, Египта, Израиля, Сирии, Турции, Грузии и др. через порты Таганрогского залива-Дона судами Волго-Дон-тах 8144 т. В РФ и странах Центральной Азии есть потенциальная потребность в перемещении грузов судовыми партиями навалом и в мешках/слингах по маршруту Марокко-Касабланка до Таганрогского залива-Дона (сахар и др.) и далее на Каспии до Амирабада в Иране и порта Туркменбаши. В Таганрогском заливе и на Дону имеется множество портов и терминалов с жд подъездными путями, современными складами разной вместимости и стоимости, необходимым оборудованием перевалки, таможней. В Ростове-на-Дону возможна работа не только с российскими с грузами, но и стран Центральной Азии (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, северный Афганистан, северный Иран).

Кроме сахара возможна перевалка и хранение других грузов в мешках/слингах – муки пшеничной, кукурузной и др., крупы, риса, гороха, нута и др., а также навалом – свекловичного жома, шрота и жмыхов масличных (соя, подсолнечник, рапс и др.), отрубей и любых грузов в контейнерах. Налаживание стабильного и надежного канала перевалки судовых партий грузов подобных товаров может принести трейдерам и инвесторам хороший доход. То есть в Ростове-на-Дону и вблизи него можно организовать универсальный недорогой склад для стран от Марокко до Таджикистана.



Путь на Китай

В последнее время активно развиваются внешнеторговые связи в области АПК между Россией и Китаем. При этом необходима активизация снятия с российских товаров со стороны Китая тарифных и нетарифных ограничений (включая получение тарифных квот, например, по сахару не менее 300 тыс. т в год), в первую очередь для товаров, производимых в ЦФО и ПФО.

Важно отметить, что увеличению товарооборота между странами мешает недостаточное количество логистических стыковок надлежащей пропускной способности: 4 жд перехода, в том числе лишь 3 моста через реку Амур, включая и новый Нижнеленинское-Тунцзян; 3 автомоста через Амур, включая новый Благовещенск-Хэйхэ; 5 автодорог, из них 4 в Приморском крае; 2 автопарома на Амуре; 7 автопонтонных, из них 6 через Амур; 2 трубопровода.

Теоретически существует прямая железная дорога Западнй Китай – Северная Европа: Достык-Астана-Магнитогорск-Карламан-Набережные Челны-Йошкар-Ола-Галич-Вологда-Череповец-порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Сейчас не хватает участка в Казахстане Актогай-Буркитты и в России – Карламан-Набережные Челны-Йошкар-Ола-Галич. Многие действующие участки данной трассы остаются однопутными и не электрифицированными. Важнейшие жд переходы на Китай: Достык и Хоргос через Казахстан, Наушки через Монголию и Забайкальск, а также Самур на Азербайджан имеют ограниченную пропускную способность.

Агрологистика на Балтике и в Арктике

Логистика аграрных грузов на Балтике в РФ находится в стадии формирования. Кроме Выборга в 2023 г. открыт терминал в Высоцке, в 2024–2025 гг. ожидается в Усть-Луге. Это может существенно расширить ее возможности и вдохнуть жизнь во множество аграрных регионов к северо-западу от линии Белгород-Ульяновск (линия примерно равного жд тарифа до Новороссийска и Усть-Луги). На Балтике нужны универсальные терминалы с хранилищами для сыпучих аграрных грузов – зерновых, масличных, бобовых, шрота, жмыха, свекложомы, сахара-сырца и т.д.; жидких грузов – растительных масел, мелассы и др.; контейнеров. Там же возможна перевалка грузов для Беларуси (калийные удобрения и др.), Казахстана и стран Центральной Азии. Строительство современной жд ветки Луга-Вейнмарн и восстановление старого пути Псков-Гдов-Сланцы-Вейнмарн серьезно улучшило бы логистику и экономику для грузов ЦФО и Беларуси в сторону порта Усть-Луга и разгрузило бы жд узел Санкт-Петербурга. Мы также считаем, что полезно достраивание жд перемычки Озерный-Жарковский с модернизацией всей ветки Валутино-Земцы, продление линии Земцы-Андреаполь для обеспечения прямого выхода грузов от Смоленска (и южнее) на Бологое-Санкт-Петербург и порты Ленинградской области.

Сейчас отсутствует даже теоретическая возможность нишевого агроэкспорта, например, в контейнерах, из портов Белого моря (Архангельск и др.), Баренцева (Мурманск/Лавна), а также в Советской Гавани и Охотском море в строящемся порту Эльга-Чумикан. В случае реализации жд проекта Белкомур (Архангельск-Карпогоры-Вендинга-Сыктывкар-Гайны-Соликамск) вместе с новым глубоководным портом Экономия под Архангельском для грузов восточнее Перми-Челябинска открываются дополнительные перспективы перевалки в Архангельске/Северодвинске. Следовательно, в будущем будут возможны новые потоки и агрогрузов с/на Урал и Сибири.

О логистике экспорта готового продовольствия из России

На примере муки, крупы, сахара и другого готового продовольствия в последние 30 лет можно отметить, что самые массовые поставки из России шли по жд более-1520 в страны бывшего СССР, Монголию и тупики в КНДР, Китай, Афганистан, Иран, Турцию (ранее были также Финляндия, Румыния, Венгрия, Словакия, Польша, Швеция). В Китай жд поставки идут частично через Казахстан (Алтынколь-Хоргос и Достык-Алашанькоу) и Монголию (Наушки); Ирак и Афганистан – частично через Иран по жд Самур-Астара с перегрузкой на фуры в Иране. Меньшие объемы поставляются автотранспортом лишь в ближайшие к РФ страны – в основном Азии, а также в Сербию и ряд других стран Европы.

Готовое продовольствие из РФ отгружается нерегулярно и в малых объемах контейнерами морем на рынки Африки, Евразии, а также в США, Канаду, Никарагуа, Карибы, Австралию через порты Санкт-Петербурга, Новороссийска; Тамани, Керчи, Кавказа, Темрюка, Ейска, Таганрога. Возможны отгрузки через Ростов-на-Дону и причалы вдоль Волги и Дона; Астрахань и Махачкалу (по Каспию и через Иран – на Иран, Туркменистан, Афганистан, Ирак, Сирию); Находку и Владивосток – на Японию, Южную Корею, Гонконг, Китай. Стоит отметить, что в стране до сих пор нет ни в одном порту специализированного терминала по перевалке продовольствия в мешках/слингах судовыми партиями.

Проблемы автотранспорта агросектора

Для увеличения объемов и совершенствования перевозок сельхозпродукции по автодорогам требуется прежде всего завершение работ, включая и смежные, на всей трассе М4-Дон, обходу Краснодара и дороге до Севастополя. Кроме того, назрела необходимость развития автоподходов к каждому агротерминалу в портах Волги, Дона, Азовского, Каспийского, Черного, Балтийского, Японского морей, а также ко всем погранпереходам со странами Азии. Возникла потребность в строительстве современной Юго-Восточной автохорды Краснодар-Волгоград-Саратов-Самара-



Уфа-Челябинск, а также в обходе Казахстана Курган-Омск.

Стала очевидной заинтересованность агросектора в связности современными дорогами всех 25 крупнейших агломераций-миллионников между собой. России остро требуется приведение в надлежащее состояние хотя бы федеральных автотрасс на ЕТР южнее линии Санкт-Петербург-Пермь с возможностью гарантированного круглогодичного проезда современных автопоездов без ограничения нагрузки на ось, не говоря уже о поддержании всей сети региональных, местных и сельских автодорог. Необходим современный и конкурентный автопарк по перевозке всех типов аграрных грузов, а также хорошие автодороги с твердым покрытием, соединяющие друг с другом райцентры в радиусе 30–40 км и областные центры между собой, что и определяет связность страны.

Как развивать железнодорожные аграрные перевозки

Мы предлагаем следующие направления развития жд перевозок аграрной продукции. В первую очередь, это скорейшее завершение всех работ, включая смежные, по северному обходу Краснодара и прямой дороге до Севастополя (Владиславовка-Остряково в обход Джанкоя). Необходимо развивать жд подходы, тем самым увеличивая пропускную способность к агротерминалам в портах Волги, Дона, Азовского, Каспийского (Оля и др.), Черного (Тамань и др.), Балтийского (Усть-Луга и др.), Японского морей, а также ко всем погранпереходам со всеми странами Азии (Самур и др.). Строительство современной Юго-Восточной жд хорды Волжский-Палласовка-Ершов-Пугачев откроет прямой путь Волгоград-Уфа. Желательно спрямление жд пути Саратов-Ростов-на-Дону: Иловля-Суrowикино и Тацинская-Шахты; жд обход Казахстана Коновалово-Назыбаевск-Татарская; строительство прямого жд хода Елец-Воронеж и модернизация всей линии Москва-Павелецкая-Новороссийск.

Аграрный сектор заинтересован также в связности современными авто- и жд дорогами всех 25 агломераций-миллионников друг с другом и портами. Ведь там проживает 60,9 млн человек, или 41,6 % населения страны. Требуется строительство современной железной дороги в Иране – подходы к портам Энзели и др., ветка Астара-Решт.

Стратегически России необходима еще одна меридиональная жд трасса юг-север кроме существующих дорог Краснодар-Ростов-на-Дону-Воронеж и Астрахань-Волгоград-Саратов в районе примерно 42–43 ° в.д., которая будет способствовать развитию недоосвоенных районов между указанными выше городами. Она может задействовать многочисленные существующие тупиковые и транзитные участки жд, например, Дзегута-Черкесск-Зеленчук(Невинномыск)-Ставрополь-Красногвардейское-Сальск-Морозовск-Вешенская-Урюпинск-Поворино-Мучкап-Инжавино-Иноковка-Вернадовка-(через Земетчино)-Кустаревка-Выкса-

Муром-Вязники-Вичуга-Кинешма-Заволжск-Галич. Данная жд ветка может запустить развитие/возрождение большой территории между Морозовском и Муромом-Галичем, стимулировать экспорт через южные порты РФ, повысить связность районов 16 регионов (КЧР, Ставрополь, Краснодар, Ростов-на-Дону, Волгоград, Воронеж, Тамбов, Пенза, Мордовия, Рязань, Нижний Новгород-Владимир-Иваново-Кострома), разгрузить транспортные потоки на ветках Краснодар-Ростов-на-Дону-Воронеж и Астрахань-Волгоград-Саратов.

Наряду с крупными инфраструктурными проектами целесообразно запустить множество небольших региональных решений. Например, взамен многомиллиардных проектов по строительству эстакад над жд путями часто приемлемы малобюджетные проекты строительства простых «проколов» под жд хотя бы для легкового автотранспорта и низких грузовичков. Важно создавать условия для привлечения частного капитала к строительству инфраструктуры, чтобы всесторонне заинтересовать компании инвестировать в дороги, логистику, склады.

Может показаться, что перечисленные выше проекты – чистое прожектерство. Однако стоит напомнить поразительную динамику развития транспорта России в 1992–2024 гг. В 1991 г. трудно было представить, что страна сможет в разы увеличить физический объем экспорта/импорта, причем в основном через российские порты, практически отказавшись от услуг стран СНГ даже в трубопроводном транспорте, а также провести коренное обновление парка современными грузовыми вагонами, построить множество мостов и туннелей, запустить крупнейший на Балтике порт Усть-Луга и примыкающую к нему крупнейшую в Европе жд станцию.

Стратегическая задача России состоит в организации работы множества разных логистических направлений на всех видах транспорта, которые обеспечат конкуренцию друг другу и в перспективе могли бы стать развитой транспортной системой. Для огромной и протяженной страны крайне важно поддерживать высокую связность территории и доступность передвижения грузов всеми видами транспорта. Для этого нужен хороший уровень конкуренции и всесторонняя поддержка. Вероятно, что ряд перевозок грузов вообще должен субсидироваться из бюджета, не говоря уже об особом льготном налогообложении транспортных услуг. Например, снизить НДС с 20 до 10 % или вообще обнулить по некоторым транспортным услугам и товарам.

PS. Проведенный анализ указывает на необходимость создания комплексной системы аграрных (и не только) грузовых перевозок в России. Мы надеемся, что наши предложения будут учтены и найдут свое отражение в национальных стратегиях развития транспорта России и сопредельных стран.