

УДК 656.073

## РОЛЬ ТРАНСПОРТА В ЭКСПОРТЕ ЗЕРНА ИЗ РОССИИ

### THE ROLE OF TRANSPORT IN GRAIN EXPORTS FROM RUSSIA

**Баглай Ф.А.**

Кубанский государственный  
технологический университет

**Коновалова Т.В.**

Кубанский государственный  
технологический университет

**Мысливцева Е.Ю.**

Кубанский государственный  
технологический университет

**Надирян София Леоновна**

Кубанский государственный  
технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы роли транспорта в экспорте зерна из России. Практически во всех видах международных экономических отношений участвует транспорт. От деятельности транспорта напрямую зависят значительные суммы валютных поступлений в бюджет РФ от экспорта. Как регулятору международной торговли, транспорту принадлежит особая роль в международном разделении труда. Качество, эффективность, возможности и развитие внешнеэкономических связей зависят от функционирования транспорта.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, международные перевозки, экономика, экспорт, транспортно-технологические системы, международная торговля.

**Baglay F.A.**

Kuban state technological university

**Konovalova T.V.**

Kuban state technological university

**Myslivcova E.Yu.**

Kuban state technological university

**Nadiryan Sofia Levonovna**

Kuban state technological university  
sofi008008@yandex.ru

**Annotation.** The article deals with the role of transport in the export of grain from Russia. Transport is involved in almost all types of international economic relations. From the activities of transport directly depend on significant amounts of foreign exchange earnings to the budget of the Russian Federation from exports. As a regulator of international trade, transport plays a special role in the international division of labour. The quality, efficiency, opportunities and development of foreign economic relations depend on the functioning of transport.

**Keywords:** road transport, international transport, economy, export, transport and technological systems, international trade.

Практически во всех видах международных экономических отношений участвует транспорт. От деятельности транспорта напрямую зависят значительные суммы валютных поступлений в бюджет РФ от экспорта.

Как регулятору международной торговли, транспорту принадлежит особая роль в международном разделении труда. Качество, эффективность, возможности и развитие внешнеэкономических связей зависят от функционирования транспорта.

Качественное содержание транспорта меняется и расширяется, а также меняется конфигурация мирохозяйственных связей: создаются новые возможности для включения стран в международное производственно-сбытовое объединение и новые рынки сбыта.

В современной мировой экономике экспорт зерна рассматривается как показатель экономической мощи страны, возможности обеспечить достойный уровень питания собственного населения и национальную продовольственную безопасность, а также стабильно поставлять значительные объемы продовольствия на внешний рынок с целью расширения и укрепления своих национальных интересов [1, 2].

С середины 2000-х годов Россия входит в число ведущих экспортёров пшеницы. В настоящее время по объёму экспорта пшеницы Россия занимает 1-е место среди стран мира. В 2017 году экспорт пшеницы из России составил 33 млн тонн. Экспорт такого объёма пшеницы – это не только российский рекорд, но и выдающееся достижение по мировым меркам. За последние 25 лет значительно больше был экспорт США в 1993 году (35,7 млн тонн) и 2013 году (33,1 млн тонн).

Пшеница – это основной продовольственный товар, который экспортирует Россия. В 2017 году ее поставки за границу в денежном выражении выросли на 37 %, до \$ 5,8 млрд, на ее долю пришлось 30 % всех экспортных поставок продовольствия, констатирует РЭЦ.

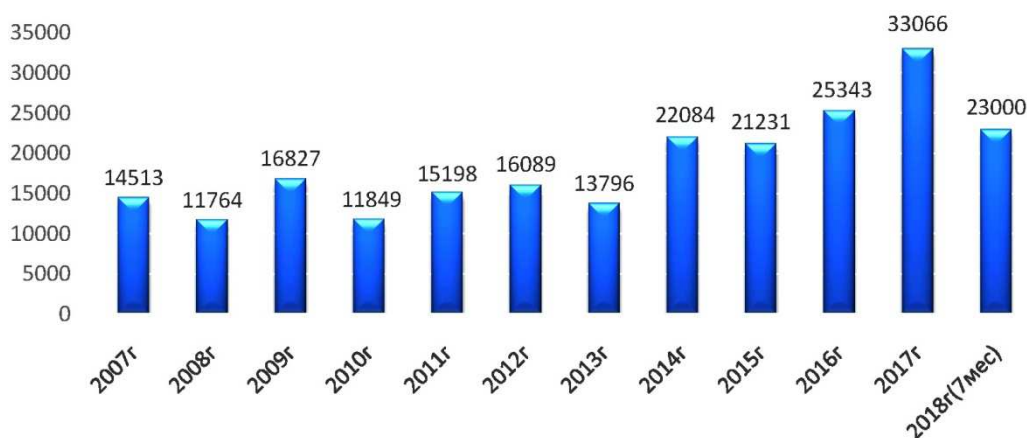


Рисунок 1 – Экспорт пшеницы тыс. тонн

Северная Африка занимает 1-е место в списке регионов-импортеров российской пшеницы. Крупные поставки российской пшеницы стабильно осуществляются в Ливию (20–35 %), в Марокко (10–15 %), в Тунис (5–15 %).

Крупнейшим покупателем российского продовольствия в 2017 году стал Египет, следует из данных, предоставленных РБК Российским экспортным центром (РЭЦ). В прошлом году Арабская Республика импортировала из России товаров на \$ 1,739 млрд, что на 44 % больше, чем годом ранее.

Основные импортеры российской пшеницы представлены на рисунке 2.



Рисунок 2 – Поставки России, тыс. тонн в 2017 году основным импортерам российской пшеницы

Египет – крупнейший в мире импортер пшеницы. Это обусловлено тем, что потребление хлеба в этой стране – одно из самых высоких в мире, но Египту не хватает плодородных почв и он не может удовлетворить потребности населения в этом продукте. Собственное производство зерновых в Египте по отдельным культурам не растет, а по некоторым даже сокращается.

На зерновые культуры приходится основная доля экспорта из России в Египет. Но также существуют другие группы товаров, в которых заинтересована египетская сторона, в них входят ТНП, нефтепродукты, машины, оборудование, военная техника, продукция пищевой промышленности, минеральное топливо и т.п.

При экспорте зерна необходимо учитывать обязательность выполнения требований стран-экспортеров российского зерна в части безопасности и качества [3, 4].

Документы, регламентирующие перевозку зерновых грузов морем:

1. СОЛАС-74 – («Правила Регистра судоходства и Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море»);
2. СОЛАС – 74 (МЗК);

3. «Международный код по безопасной перевозке зерна насыпью»;
4. РМРС 1996 г. («Правила перевозки зерна»);
5. РД 30.11.25.89 («Правила безопасной перевозки зерновых культур на морских судах»);

Перечень документов необходимых для погрузки и дальнейшей транспортировки зерновых грузов:

1. Сертификаты качества;
2. Фитосанитарные сертификаты;
3. (2.4-29 РМРС) Свидетельство о пригодности судна к перевозке зерна насыпью;
4. Информации об остойчивости судна и догрузки зерном (ЦНИМФ)
5. Грузовой план.

Для транспортировки зерна могут применяться различные способы перевозки.

Создание логистической системы распределения зерна позволяет значительно снизить инфраструктурно-транзакционные издержки, найти наиболее оптимальные пути распределения произведенных зерновых культур, а также увеличить скорость и качество проведения погрузочно-разгрузочных работ, что позволит повысить прибыль участников рынка зерна за счет расширения объемов реализации зерна и повышения качества осуществляемых логистических услуг на всех этапах движения логистической цепочки [5, 6].

Общий объем экспорта пшеницы из России в деньгах по итогам прошлого года превысил \$ 5,79 млрд, увеличившись по сравнению с 2016-м на \$ 1,57 млрд. В натуральном выражении продажи за рубежом выросли на 30 % и достигли 33,02 млрд кг.

Основной вклад в успехи России на мировом рынке зерна внесли несколько регионов: это, Санкт-Петербург, Москва, Ростовская область Краснодарский край и Воронежская область. Именно эти пять субъектов экспортировали большую часть российской пшеницы – 90 %, это 29,5 млрд кг.

Из этих регионов пшеница доставляется к портам Новороссийска, Сочи и Севастополя авто и железнодорожным транспортом, далее морским транспортом груз преодолевает путь из Черного моря в Мраморное через Стамбульский пролив, а затем через пролив Дарданеллы в Эгейское море и доставляется в порты Александрия, Домьят и Саид.

Возможные пути перевозки пшеницы морским транспортом из России в Египет представлены на данном рисунке 3.

Продолжительность перевозки груза по данным маршрутам в среднем длится от 7 до 10 дней. Особенность перевозки зерна морским видом транспорта заключается в том, что злаковые переплавляются как судами с повышенной грузоподъемностью, так и малыми с тоннажностью 3–10 тыс. т. Зерновые грузы в зависимости от назначения и вида могут перевезены по морю в таре и насыпью [7, 8]. Тарой для этого вида груза являются газопроницаемые тканевые мешки из искусственных и растительных волокон, которые отвечают требованиям государственных и международных стандартов, а также условиям контрактов купли-продажи и условиям импортных карантинных разрешений. Если на тару зерновых грузов отсутствуют государственные стандарты, то они могут быть приняты к морской перевозке в исправной таре, обеспечивающей их сохранность при перегрузочных работах и транспортировки, если перевозки согласованы с транспортными организациями.

Для того, чтобы ускорить доставку груза разрабатываются согласованные графики работы разных видов транспорта в пунктах их стыка с расчетом минимального простоя подвижного состава под перевалочными операциями, применение более производительных механизмов для погрузки-разгрузки. Работа по погрузке и вывозу груза на судно осуществляется по прямому варианту. Груз со склада засыпается в специализированные контейнеры, проходит контрольное взвешивание и доставляется в порт под борт судна.

Транспорт занимает значительное место в международной торговле товарами и услугами и составляет примерно четверть мирового экспорта, уступая только туризму [9, 10].

Он играет значительную роль в реализации России зерновых культур за рубежом. С каждым годом доля экспорта России зерна увеличивается и на данное время наша

страна занимает 1-е место среди стран экспортеров мира. Факторами роста производства и экспорта являются не только внедрение в отрасли новых технологий и использование эффективных удобрений при выращивании пшеницы, но и качество осуществляемых логистических услуг, которые обеспечивают эффективность и конкурентоспособность в торговле товарами и в то же время являются важным источником поступления валюты в страну.

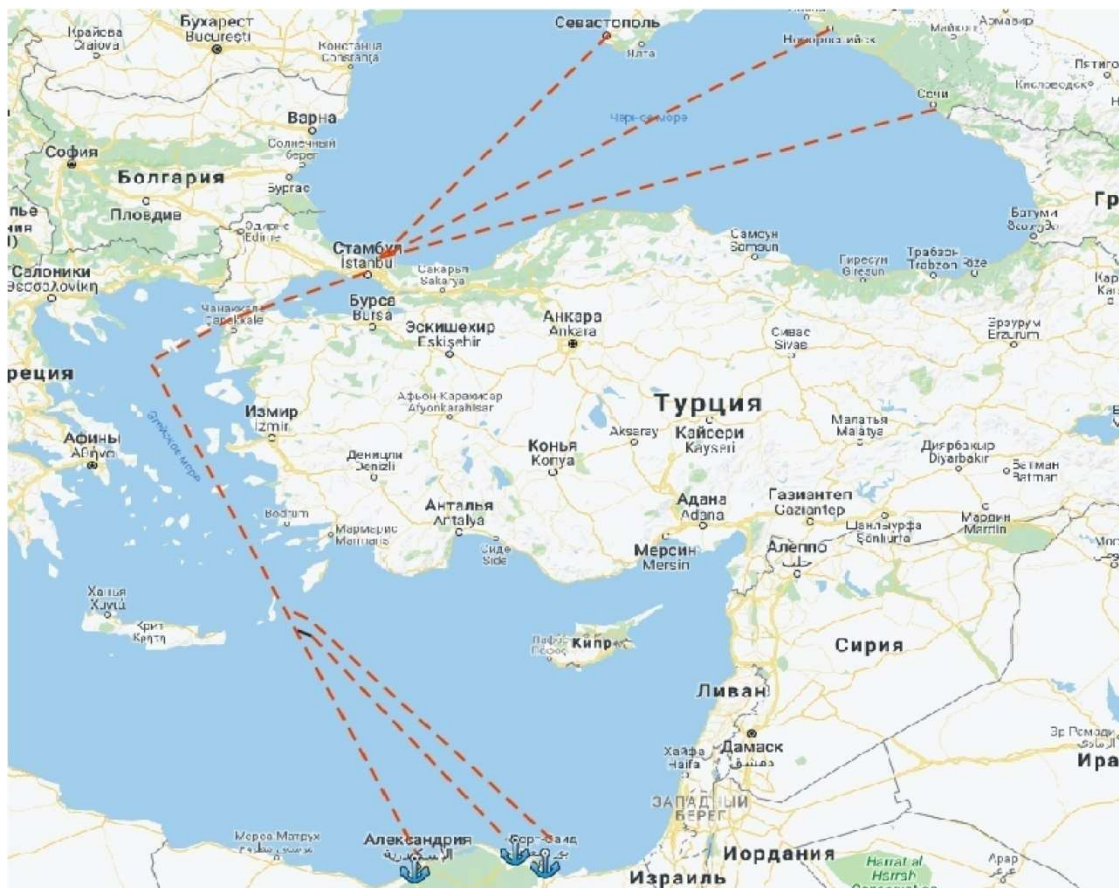


Рисунок 3 – Возможные пути перевозки пшеницы морским транспортом из России в Египет

### Литература:

1. Домбровский А.Н., Коновалова Т.В., Котенкова И.Н., Надирян С.Л. Научные проблемы экономики транспорта : учебное пособие. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГУ», 2017. – 264 с.
2. Изюмский А.А., Надирян С.Л. Системы автоматизации на автомобильном транспорте. – Краснодар : Кубанский государственный технологический университет, 2015.
3. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Вычислительная техника и сети в отрасли. – Краснодар, 2014.
4. Кирий К.А., Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Оценка эффективности инвестиций в транспортно-логистических системах // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2014. – № 8. – С. 285–287.
5. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П. Особенности системы обслуживания перевозок пассажиров по заказам в регионе // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 3. – С. 117–119.
6. Коновалова Т.В., Миронова М.П., Миронова Ю.П., Надирян С.Л. Анализ текущего состояния транспортно-логистической системы Краснодарского края : Механика, оборудование, материалы и технологии / Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – 2018. – С. 655–662.
7. Коновалова Т.В., Миронова М.П., Надирян С.Л. Расчет экономической эффективности международных перевозок в транспортно-технологических системах // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2018. – № 10. – С. 232–235.

8. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Ненастин С.В. Особенности финансово-экономического анализа деятельности автотранспортных предприятий // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2015. – № 3 (43). – С. 137–141.

9. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Закалюжная Н.М. Особенности перехода на таможенное декларирование в электронной форме при осуществлении международных автомобильных перевозках // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 3. – С. 169–175.

10. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Поздняков И.А. Роль и место России в международных интермодальных перевозках // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 5. – С. 28–35.

## References:

1. Dombrovsky A.N., Konovalova T.V., Kotenkova I.N., Adiryanyan S.L. Scientific problems of transport economics : manual. – Krasnodar : Prod. FGBOOU VO of «KubGTU», 2017. – 264 p.

2. Izyumsky A.A., Adiryanyan S.L. The systems of automation on the motor transport. – Krasnodar : Kuban state technological university, 2015.

3. Izyumsky A.A., Adiryanyan S.L., Senin I.S. Computer facilities and networks in the industry. – Krasnodar, 2014.

4. Kiry K.A., Konovalov T.V., Adiryanyan S.L. Otsenka of efficiency of investments in transport and logistics systems // Humanitarian, social and economic and social sciences. – 2014. – № 8. – P. 285–287.

5. Konovalova T.V., Adiryanyan S.L., Mironova M. P. Features of a system of service of transportations of passengers by orders in the region // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – 2015. – № 3. – P. 117–119.

6. Konovalova T.V., Ironova L. S., Ironova Yu.P., Adiryanyan S.L. Analysis of the current condition of a transport and logistics system of Krasnodar Krai : Mechanics, the equipment, materials and the technology / Collection of scientific articles on materials of the international scientific and practical conference devoted to FGBOOU VO 100 anniversary «The Kuban state technological university». – 2018. – P. 655–662.

7. Konovalova T.V., Ironova L. S., Adiryanyan S.L. Calculation of economic efficiency of international transport in transport and technological systems // Humanitarian, social and economic and social sciences. – 2018. – № 10. – P. 232–235.

8. Konovalova T.V., Adiryanyan S.L., Nenashtin S.V. Features finansovo-ekonomiches-whom analysis of activity of the motor transportation enterprises // Bulletin of the Siberian state automobile and road academy. – 2015. – № 3 (43). – P. 137–141.

9. Kuzmina M.A., Nadiiryanyan S.L., Zakalyuzhnaya N.M. Features of transition to customs declaring in an electronic form at implementation the international automobile transport // Scientific works of the Kuban state technological university. – 2015. – № 3. – P. 169–175.

10. Kuzmina M.A., Nadiiryanyan S.L., Pozdnyakov I.A. Rol and the place of Russia in the international intermodal transportations // Scientific works of the Kuban state technological university. – 2015. – № 5. – P. 28–35.